

Vicemajster

Hneď v prvej sezóne znovuzrodenej série FIA ETCC sa mladučký Maťo Homola postavil na striebornú priečku v triede S2000 a ak by nebolo nešťastného úvodu v Monze, mohol pomýšľať aj na vyššie priečky. Po ukončení sezóny sme sa s ním porozprávali...

Pri pohľade na tabuľku je jasné, že tvoje šance na absolútny titul zmarili jedny jediné preteky. Z vodných pretekov v Monze si si odniesol iba dva body a v oboch pretekoch si vyšiel naprázdno. Čo sa ti preháňa hlavou tesne po ukončení sezóny, ktorú si absolvoval tak, že do posledných pretekov si nastupoval ešte ako možný kandidát na titul vo svojej triede?

Na začiatku sezóny sme ešte netušili, že pôjdeme celý seriál, tobôž nie, že

na jej konci budeme bojovať o titul. Po pretekoch v Brne som vystupoval z auta na jednej strane sklamaný, že to nevyšlo, na druhej strane šťastný, lebo si myslím, že je to výborný výsledok nielen pre mňa, ale aj pre celý slovenský motoristický šport.

V Monze sme zistili, že máme potrebnú rýchlosť, v kvalifikácii sme skončili na druhom mieste. Neskôr nás zradila technika, hoci súčiastka, ktorá sa pokazila, stojí zopár drobných. A ak mám byť úprimný, šance na titul sme mali s Petrom Fulínom rovnaké, Peter

V Monze sme zistili, že máme potrebnú rýchlosť, v kvalifikácii sme skončili na

2.
mieste.

totiž na Salzburgringu havaroval, takže obaja sme mali na konte jeden nevydarený víkend. Na posledných pretekoch sme štartovali prakticky z identickej pozície, keďže sme mali rovnaký počet víťazstiev, bodový náskok si Peter vybojoval v kvalifikáciách. Bol v nich zásadne rýchlejší a tam bol v prevahe. Napokon to dopadlo tak, ako to dopadlo, a ja musím poznamenať, že som s výsledkom spokojný.

Peter Fulín má tridsaťšesť rokov, takže je v rámci pretekárskeho skúsený. Navyše vzhľadom na to, že je Čech, pozná brniansky okruh lepšie než ty. Rozhodli v jeho prospech tieto skúsenosti alebo mal v rukách lepšiu techniku?

Ja som odjazdil iba tretiu okruhová sezónu, naproti tomu Peter má mnohoročné skúsenosti s pretekaním na rôznych typoch súťažných áut. Roky jazdil na Octavia Cup, má skúsenosti aj so špeciálom DTM a jazdil aj na európskom šampionáte SEAT Leon Super Eurocup. Ja sa takýmto zoznamom pochváliť nemôžem a čo sa brnianskeho okruhu týka, ten pozná, samozrejme, oveľa lepšie, a to aj v prípade, že okruh nemá grip, nejazdilo sa tam tohto roku



totíže veľa pretekov. To všetko prirodzene hralo v posledných pretekoch v jeho prospech. A skúsenosti s nastavením auta sú na nezaplatenie, Peter vie mechanikom lepšie nadiktovať, čo potrebuje. Technické zázemie tiež hovorí v jeho prospech. V porovnaní s ním sme my, Homola Motorsport, skutočne malý tím, takže sme napokon veľmi radi, že sme Petrovi Fulínovi mohli konkurovať až do posledných pretekov. A netreba zabudnúť na to, že sme za sebou nechali aj tímy zvučných mien ako napríklad Engstlerovcov, ktorí jazdia aj na seriáli WTCC.

Dá sa vôbec vyčíslíť rozdiel v rozpočte vášho tímu a tímu Petra Fulína? Zohráva to nejakú úlohu?

Nie, to sa nedá, môžeme to iba odhadovať. Jeho tím mal k dispozícii dve autá, takže si môžu v tréningu otestovať dve nastavenia. V tomto im jedným autom konkurovať nemôžeme, navyše majú k dispozícii kamión s množstvom náhradných dielov. Ale preteky sa aj tak jazdia na trati, tam veľkosť zázemia hrá iba vedľajšiu úlohu. A na trati sme si boli vyrovnanými súpermi. Aj po sezóne sa chceme sú-

strediť na zlepšenie výkonov na trati, kamión kupovať neplánujeme.

Aká bola tvoja cesta do ETCC? Kto ťa nahovoril na súťaženie v tomto seriáli?

Paradoxne to bol Peter Fulín, s ktorým som v roku 2011 išiel ešte ako veľmi mladý jazdec epilóg na brnianskom okruhu. On nás zlanáril do seriálu ETCC, ktorý sa znovuzrodil v roku 2012. Tento šampionát je nabitý automobilmi, preteky sa vysielajú na stanici Eurosport, takže aj slovenskí diváci, nadšenci a laici ho môžu sledovať celý a to napokon rozhodlo v prospech tohto seriálu.

Ďalšou otázkou bola voľba auta. Dovtedy som jazdil na Alfe 156 WTCC a nevedeli sme, či použijeme ju, alebo si zvolíme nové náčinie. Napokon sme sa rozhodli pre BMW 320si v špecifikácii pre WTCC. S odstupom času si myslím, že to bol dobrý krok. Na zadný náhon som si pomerne rýchlo zvykol a dnes ho možno už favorizujem pred prednokolkami.

Aké máš plány na budúcu sezónu? Ostávaš v seriáli ETCC, prípadne plánuješ presedlať na inú kategóriu?



THE WORLD CUP OF TENNIS

ŠTVRŤFINÁLE SVETOVEJ SKUPINY FED CUPU
SLOVENSKO NEMECKO

9. FEBRUÁR 2014, AEGON ARÉNA NTC, BRATISLAVA

od 15 €/deň
www.ticketportal.sk
www.predpredaj.sk



WWW.FEDCUP.COM



SPONSOR **BNP PARIBAS**
The bank for a changing world

INTERNATIONAL SPONSORS



TIE SPONSORS



Musíme si počkať na vývoj a nové predpisy v rámci seriálu WTCC. Otázne je, ktoré z predpisov hlavnej súťaže preberie európsky šampionát ETCC. Jednoducho, či ostane kategória S2000 zachovaná, alebo sa zavedú nové pravidlá a nastúpia tisícšesťstovky s turbom, proti ktorým nemáme šancu. Napríklad na Slovakia Ringu by sme laikom zrejme ťažko vysvetlili, že jazdíme v inej kategórii a že proti prepíňaným motorom jednoducho nemáme šancu. Ale radi by sme v seriáli ETCC ostali, no bez šanci na výsledok a udržanie kontaktu s najlepšími pretekami nemá význam.

Na druhej strane náš výsledok nás posmelil natoľko, že cítime pokúšenie vyskúšať si svetový šampionát WTCC. Samozrejme, to sa už bavíme o iných peniazoch, takže limitujúcim faktorom postupu alebo pretekania vo WTCC sú peniaze. Takže to môžem označiť za svoj sen, no pracujeme na tom, aby sa stal skutočnosťou.

Kedy padne toto rozhodnutie? Inými slovami, kedy sa uzatvárajú prihlášky tímov do spomínaných seriálov?

Ku koncu februára musíme stihnúť podať prihlášku, čiže zaplatiť štartovné na novú sezónu 2014. To však platí v prípade, že chceme absolvovať celú sezónu, okrem toho sa môžeme prihlásiť aj na jednotlivé preteky najneskôr desať dní pred ich začiatkom, no vtedy dostaneme ako pokutu pätnásť kilogramov záťaže navyše. V každom prípade, február 2014 je mesiacom, keď už budem vedieť, kde sa nasledujúcu sezónu objavím.

Nie je príliš ambiciózne súťažiť v seriáli WTCC? Aký je minimálny balík peňazí, ktorý musíš mať pripravený na celú sezónu?

Keďže sme sa stali prvým slovenským tímom v šampionáte ETCC, radi by sme tento historický krok spravili aj v prípade svetovej série WTCC, ktorá má po F1 azda najväčšiu medializáciu po celom svete. Všetko však závisí od financií a ak by to šlo, radi by sme sa zúčastnili aspoň na európskej časti seriálu WTCC, ktorý je možné absolvovať. Ak by sme chceli absolvovať kompletný seriál, rozpočet naň sa pohybuje minimálne na úrovni pol milióna eur a takúto sumu bez výraznej podpory sponzorov nemáme šancu zohnať. Ak sa nám tento cieľ nepodarí uskutočniť, veľmi radi by sme bojovali o titul v seriáli ETCC.

Na Slovensku máme Slovenskú asociáciu motoristického športu. Do akej miery sa ona podieľa na podpore mladých

Náš výsledok nás posmelil natoľko, že cítime pokúšenie vyskúšať si

svetový

šampionát WTCC. Samozrejme, to sa už bavíme o iných peniazoch, takže limitujúcim faktorom postupu alebo pretekania vo WTCC sú peniaze.

talentov, ako si ty? Dostávaš od nich vôbec nejakú podporu?

Na Slovensku sa podporujú najmä kolektívne športy, ako futbal či hokej. Na motoristický šport štát nedáva veľa prostriedkov. Takže ani SAMŠ nemá čo rozdeľovať. Na druhej strane, v iných štátoch majú jazdci oveľa výraznejšiu podporu. Napríklad Dušan Borkovič zo Srbska je jedným z najznámejších športovcov doma. Na každej tlačovke ďakuje srbskému štátu. Vieme, že jazdí s najlepšou technikou, takže balík od štátu musí byť veľmi slušný. Aj v susednom Maďarsku mladého jazdca Norberta Michelisza výrazne podporuje štát. Je smutné, že aj napriek úspechom jazdcov v rôznych kategóriách motoristického športu sa zo strany štátu o nich málokto zaujíma.

Aj napriek problémom si však v motoristickom svete úspešný. Ako si sa vlastne prepracoval na vicemajstra Európy?

Začínal som ako štvorročný na motokárách v novootvorenej hale v Ivanke pri Dunaji. Svoje prvé kolá som absolvoval bez motora. Majiteľ haly Ondro Dobrota ma tlačil na metle, lebo ako štvorročný som mal obrovský rešpekt pred rýchlos-

tou. Ako nástročný som začal jazdiť na majstrovstvách Slovenska v motokárách. Začiatky som nemal nijako slávne, štýl jazdy ovplyvňovali najmä moje návyky z haly. Keď som sa ich zbavil, okamžite som sa presunul na čelo a začal som sa pravidelne umiestňovať na „debni“. V roku 2010 sme sa s otcom rozhodli vyskúšať aj okruhy a na polovicu sezóny sme si prenajali Škodu Fabiu 1,4 Kit Car, s ktorou som sa stal vicemajstrom Slovenska aj napriek tomu, že som absolvoval iba polovicu pretekov. Potom sme sa rozhodli pre vyššiu úroveň vo forme pretekania na Alfe Romeo 156 WTCC, ktorá patrila do dvojlitrovej kategórie. Hneď na prvom medzinárodnom vystúpení na Hungaroringu som si vybojoval pole position, čo nás naplnilo optimizmom. Bol to risk, lebo vtedy som nevladl ani platný vodičský preukaz a v pre-mávke som vôbec nejazdil. Rok 2011 som uzatváral ako majster zóny strednej Európy a na vyhlasovaní výsledkov som sa stretol aj so Jeanom Todtom, čo bol pre mňa vtedy zážitok. Na konci sezóny sme aj s Petrom Fulínom hľadali seriál, v ktorom by sme súťažili. Zvyšok príbehu je zrejmy aj z tohto rozhovoru. ■

