

## **FIA KARTING INTERVIEW WITH PATRIK HAJEK**

6 Jul 2021



"I have much more responsibility as a team manager than as a driver!"

Patrik Hajek (31) is one of the kart racers who experienced 100cc engines, notably when he was competing in the CIK-FIA European Junior Championship in 2004. Very quickly, the Czech driver moved to KZ2. His runner-up position in the 2009 European Championship pushed him to move up to KZ. In 2018, he reached his goal by winning the supreme title: FIA Karting World Champion - KZ. Preferring to hang up his helmet after this historic achievement for a Czech driver, Hajek turned to coaching drivers, before being given the position of team manager of the official Exprit team as replacement for Jordon Lennox-Lamb.

### **WAS THE DECISION TO STOP RACING AT THE END OF 2018 A DIFFICULT ONE?**

I have been racing for many seasons and my ultimate dream has always been to become World Champion. When I reached this goal, I think it was the right time to stop. There were people around me who advised me to continue, saying that I would be even better than before, more liberated. But at the end of the day, I felt that it was a chance to stop my career having reached the highest level. Winning a World Championship requires an intense personal investment and I don't know if I could have kept the same motivation to stay on top.

### **HOW DID YOU INITIATE YOUR CONVERSION?**

During my last season in karting with the official Kosmic team, I started to coach my compatriot Roman

Stanek, who was racing in OK. In 2019, he decided to switch to F4 single-seaters and he asked me to follow him. For me it was a new and exciting challenge. After spending so many years on the kart circuits, I was able to discover a very interesting environment. At the end of the season, I had the opportunity to meet again with Roberto Robazzi, the OTK factory manager. He was looking for a team manager for the Exprit Racing team and offered me the role. It was definitely a great opportunity for me and a great challenge. It came at the best time.

### **IS BEING A TEAM MANAGER A DIFFICULT JOB?**

Supporting a driver and being a driver yourself are completely different. When you are in the kart, you have everything under control. You know how to react, especially once you have gained experience. When you are on the trackside, you can't feel the chassis, the engine and the tyres for the driver. The mechanic and the team manager have to listen to the driver and then make the right decisions. The information gathered can be wrong as well as right and mislead you. At the end of the day, you try to do as much as you can to get the driver to be fast and achieve the best results, but it's up to the driver to finish the job and it doesn't always work out the way you want it to. In a team like Exprit Racing, you don't just have to look after one driver, but four, five or six depending on the race. You have to take on a lot of responsibility.

### **ARE RELATIONS GOOD BETWEEN THE OFFICIAL TEAMS OF THE OTK GROUP REPRESENTING THE TONY KART, KOSMIC AND EXPRIT BRANDS?**

Yes, excellent! The teams share information with each other. In total, that's a lot of drivers, so there's a lot of data exchange, especially as we all have the same chassis and engine. The drivers can see where they stand and compare their performance. As a team manager, it is important and reassuring to know that you can count on the unwavering support of the OTK factory. I am happy to be part of this big family and I hope that this work that started in 2020 will last for many years to come.

### **WHAT ARE THE MOST DIFFICULT PARTS OF THIS JOB?**

When I have to talk to the parents of the drivers and explain to them why the results are not always up to their expectations, it is not always easy. You have to be educational and calm. Today we have to deal with very young children and they have a lot to learn. Fortunately, I think I have enough experience and distance to be able to carry out my task. On the other hand, when young people face problems, it makes us work even harder to find solutions and put them on the right path. Another difficulty is that I am often away from my home and my partner. I live in Prague in the Czech Republic and I am mostly at the racetrack or in Italy near the OTK factory. But this is part of the job and I have to take responsibility for my choices!

---

## **ENTRETIEN FIA KARTING AVEC PATRIK HAJEK**

“J'ai bien plus de responsabilités en tant que team manager que pilote !”

Patrik Hajek (31 ans) fait partie des kartmen ayant connu les moteurs 100cc, notamment lorsqu'il disputait le Championnat d'Europe Junior de la CIK-FIA en 2004. Très vite, le Tchèque est passé en KZ2. Sa place de vice-Champion d'Europe en 2009 l'a poussé à accéder au KZ. C'est en 2018 qu'il touche au but en accédant au titre suprême: Champion du Monde FIA Karting - KZ. Prférant raccrocher son casque après cet exploit historique pour un pilote tchèque, Hajek s'est reconverti comme coach de pilote, avant de se voir confier la place de team manager de l'équipe officielle Exprit en remplacement de Jordon Lennox-Lamb.

### **FIN 2018, LA DÉCISION D'ARRÊTER DE COURIR FUT-ELLE DIFFICILE À PRENDRE?**

J'ai piloté durant de nombreuses saisons et mon rêve ultime a toujours été de devenir Champion du Monde. Quand j'ai atteint ce but, je pense que c'était le bon moment pour arrêter. Dans mon entourage, certains me conseillaient de poursuivre, me disant que j'allais être encore meilleur qu'avant, plus libéré. Mais au bout du compte, j'ai estimé que c'est une chance de stopper sa carrière en étant arrivé au plus haut niveau. Gagner un Championnat du Monde demande un investissement personnel intense et je ne sais pas si j'aurais pu garder la même motivation pour rester au top.

### **COMMENT AVEZ-VOUS ORGANISÉ VOTRE RECONVERSION?**

Lors de ma dernière saison de karting au sein de l'équipe officielle Kosmic, j'ai commencé à coacher mon compatriote Roman Stanek, qui roulait en OK. En 2019, il a décidé de passer en F4 en monoplace et il m'a demandé de le suivre. Pour moi, c'était un nouveau et passionnant challenge. Après avoir passé tant d'années sur les circuits de kart, j'ai ainsi pu découvrir un environnement très intéressant. En fin de saison, j'ai eu l'occasion de croiser à nouveau Roberto Robazzi, le responsable de l'usine OTK. Il cherchait un team manager pour l'équipe Exprit Racing et m'a proposé ce rôle. C'était assurément une belle opportunité pour moi et un super défi à relever. C'est arrivé au meilleur des moments.

### **EXERCER COMME TEAM MANAGER, EST-CE UNE MISSION DÉLICATE À REMPLIR?**

Assister un pilote et être soi-même pilote, c'est complètement différent. Lorsque vous êtes dans le kart, vous avez tout sous contrôle. Vous savez comment réagir, spécialement une fois que vous avez acquis de l'expérience. Quand vous êtes sur le bord de la piste, vous ne pouvez pas ressentir le châssis, le moteur et les pneus à la place du pilote. Le mécanicien et le team manager doivent se contenter d'écouter le pilote et de prendre ensuite les bonnes décisions. Les informations collectées peuvent être justes aussi bien qu'erronées et vous induire en erreur. Au final, vous tentez de faire le maximum pour permettre au pilote d'être rapide et d'atteindre les meilleures places, mais c'est ensuite à lui de finir le travail et cela ne se passe pas toujours comme vous l'espérez. Dans un team comme Exprit Racing, vous ne devez pas surveiller seulement un pilote, mais quatre, cinq ou six suivant les courses. Il faut accepter d'assumer d'importantes responsabilités.

### **LES RELATIONS SONT-ELLES BONNES ENTRE LES TEAMS OFFICIELS DU GROUPE OTK REPRÉSENTANT LES MARQUES TONY KART, KOSMIC ET EXPRIT?**

Oui, excellentes ! Les teams partagent mutuellement leurs informations. Au total, cela représente de nombreux pilotes, ce qui permet d'échanger beaucoup de données, d'autant que nous disposons tous du même châssis et du même moteur. Les pilotes peuvent savoir où ils en sont et peuvent comparer leurs performances. En tant que team manager, c'est important et sécurisant de savoir que l'on peut compter sur le soutien indéfectible de l'usine OTK. Je suis heureux de faire partir de cette grande famille et j'espère que ce travail qui a commencé en 2020 va encore durer de nombreuses années.

### **QUELS SONT LES POINTS PLUS DIFFICILES DE CE TRAVAIL?**

Lorsque je dois discuter avec les parents des pilotes et leur expliquer pourquoi les résultats ne sont pas forcément à la hauteur de leurs attentes, ce n'est pas toujours facile. Il faut user de pédagogie et de calme. Aujourd'hui, nous devons gérer de très jeunes enfants et ils ont beaucoup à apprendre. Heureusement, je pense avoir suffisamment d'expérience et de recul pour mener à bien ma mission. D'un autre côté, lorsque les jeunes font face à des problèmes, cela nous pousse à travailler encore plus dur pour chercher des solutions et les mettre sur le bon chemin. Une autre difficulté vient du fait d'être souvent loin de ma maison et de ma compagne. J'habite à Prague en République Tchèque et je suis le plus souvent sur les circuits ou en Italie à côté de l'usine OTK. Mais cela fait partie du job et je dois assumer mes choix !