

PRÍBEH ZO ZÁKULISIA



RED BULL RACING

NA KRÍDLACH ÚSPECHU



Lindeni

BEN HUNT

Red Bull Racing

Na krídlach úspechu

Vyšlo aj v tlačovej podobe

Objednať môžete na
www.lindeni.sk
www.albatrosmedia.sk

Lindeni

Ben Hunt

Red Bull Racing - Na krídlach úspechu – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2025

Všetky práva vyhradené.
Žiadna časť tejto publikácie nesmie byť rozširovaná
bez písomného súhlasu majiteľov práv.


ALBATROS MEDIA

**RED BULL
RACING**
NA KRÍDLACH ÚSPECHU

PRÍBEH ZO ZÁKULISIA

**RED BULL
RACING
NA KRÍDLACH ÚSPECHU**

BEN HUNT

Z angličtiny preložil Matúš Pavlík

Ljndeni

Ben Hunt: *Growing Wings: The inside story of Red Bull Racing*

Copyright © Ben Hunt, 2024

First published as *Growing Wings*:

The inside story of Red Bull Racing in 2024 by Ebury Spotlight,
an imprint of Ebury Publishing. Ebury Publishing
is part of the Penguin Random House group of companies.

Translation © Matúš Pavlík, 2025

Slovak edition © Albatros Media Slovakia, s. r. o., 2025

Všetky práva sú vyhradené. Žiadna časť tejto publikácie sa nesmie kopírovať a rozmnožovať za účelom rozširovania v akejkoľvek forme alebo akýmkoľvek spôsobom bez písomného súhlasu vydavateľa.

Vyťažovanie textu a dát z tejto publikácie v zmysle čl. 4 smernice 2019/790 EÚ je zakázané.

ISBN v tlačenej verzii 978-80-566-4424-9

ISBN e-knihy 978-80-566-4551-2 (1. zverejnenie, 2024) (ePDF)

Pre moje deti, Teddyho a Rose

OBSAH

PREDSLOV	CHRISTIANA HORNERA	11
1. KAPITOLA:	ŽIADNY RISK, ŽIADNA SRANDA: 2004	15
2. KAPITOLA:	BÝKOVI NARÁSTLI ROHY: 2005	30
3. KAPITOLA:	OSTRÝ ŠTART: 2005	43
4. KAPITOLA:	PRVÉ PÓDIUM: 2006	58
5. KAPITOLA:	PRÍCHOD WEBBERA: 2007	71
6. KAPITOLA:	VEĽKÉ ZMENY: 2008	87
7. KAPITOLA:	NOVÁ ÉRA: 2009	97
8. KAPITOLA:	KORUNOVÁCIA VETTELA: 2010	110
9. KAPITOLA:	PLNÝ ZÁBER: 2011	125
10. KAPITOLA:	TROJNÁSOBNÍ ŠAMPIONI: 2012	138
11. KAPITOLA:	DONEKONEČNA A EŠTE ĎALEJ: 2013	153
12. KAPITOLA:	NÁVRAT NA RED BULL RING: 2014	168
13. KAPITOLA:	ŽIVOT PO SEBOVI: 2015	185
14. KAPITOLA:	MAX SA PRESADZUJE: 2016	199
15. KAPITOLA:	ZMENENÁ TVÁR F1: 2017	214
16. KAPITOLA:	TURBULENTNÉ ČASY: 2018	227
17. KAPITOLA:	RISKANTNÁ HRA S HONDOU: 2019	240
18. KAPITOLA:	ČAKANIE: 2020	253
19. KAPITOLA:	MAX JE MAJSTER SVETA: 2021	265
20. KAPITOLA:	OBHAJOBA TITULU: 2022	283
21. KAPITOLA:	TOTÁLNA DOMINANCIA: 2023	298
	DOSLOV	311
	POĎAKOVANIE	315
	ODKAZY NA OBRÁZKY	317
	REGISTER	319

PREDSLOV

CHRISTIANA HORNERA

Je neuveriteľné, že už ubehlo dvadsať rokov od chvíle, keď som diskutoval s Dietrichom Mateschitzom o zrode tohto tímu. 20. výročie založenia Red Bullu prichádza trochu príhodne po najfenomenálnejšej sezóne v roku 2023, keď sme oslavovali 100. víťazstvo a prekonávali údajne neprekonateľné rekordy.

Veľkolepé rekordy, ako napríklad úspech McLarenu z roku 1988 s fantastickými jazdcami Ayrtonom Sennom a Alainom Prostom, ktorí vyhrali 15 zo 16 pretekov, a vylepšiť ich na 21 triumfov z 22 veľkých cien, je skrátka neuveriteľný výkon, ktorý prekonal všetky očakávania. Max Verstappen získal korunu svetového šampióna za rok 2023 vďaka presne devätnástim víťazstvám; druhá priečka Sergia Péreza v celkovom hodnotení znamenala, že Red Bull všeobecne prvýkrát v histórii obsadil v šampionáte prvé a druhé miesto.

Pri ohliadnutí sa za mojím pôsobením v Red Bull Racing ma ohromuje, akú pozoruhodnú cestu sme prešli za relatívne krátky čas. Ako keby to bolo len včera, keď som prvýkrát prešiel dverami našej továrne v Milton Keynes. V tom čase vyzerala diametrálne

odlišne, ale za tých dvadsať rokov tím vstal z popola niekdajšieho Jaguar Racing a premenil sa na dnešný Red Bull Racing. Pri našom príchode do Formuly 1 nás vnímali ako pártý tím, ktorý k povinnostiam možno nepristupuje s takou vážnosťou ako naši súper, ale dokázali sme ho vybudovať a od roku 2009 sme vyhrali preteky, pričom v roku 2010 prišiel prvý titul.

Je to dôkaz tímového ducha, na ktorom bol postavený Red Bull Racing a ktorý si do dnešného dňa veľmi vážime. Všetky rekordy, víťazstvá a uznania svedčia o tvrdej práci jednotlivcov na trati i doma v továrni. Každý člen tímu môže byť nesmierne hrdý na svoju rolu pri budovaní tejto neuveriteľnej série úspechov. Boli sme neochvejne oddaní svojej veci, ale zároveň sme nemohli spustiť oči z cieľa – museli sme naďalej veriť a nikdy sa nevzdávať. Tento prístup smeruje zhora nadol.

Keď zamestnanci vidia, že sa do ľudí na čele vkrádajú pochybnosti alebo neistota, rýchlo to infikuje celý tím alebo podnik. Velenie z prvej línie, uchovávanie zmyslu pre tímovú prácu, žiadny strach z výziev alebo postoj nonkonformistu, ktorý sa nebojí spochybníť zaužívané poriadky – to všetko sú základné hodnoty nášho tímu, ktoré mu vstúpil zakladateľ Dietrich Mateschitz. Bez neho by sa nič z toho neuskutočnilo. Za zrodom tímu stála jeho vízia a jeho dôvera nás posúvala ďalej. S obrovskou úctou a vďakou nesieme túto pochodeň.

Dietrichovi sme robili veľkú radosť a bol na nás hrdý. Dcérska spoločnosť výrobcu malinoviek, ako nás raz označil jeden zo súperov, sa pustila do konkurenčných tímov. Ukázali sme, čo viete dokázať, keď máte správnych ľudí, správneho ducha, správnu kultúru a správny prístup. Dietrich dal tomuto tímu veľmi veľa

a jeho duch je neoddeliteľnou súčasťou našej identity. Od roku 2026 budú naše motory niesť jeho iniciály. Prvý z nich dostane označenie DM01, ďalší DM02 atď., čo znamená, že Dietrich bude navždy v srdci našich áut.

Vo svojej trochu krátkej histórii sme zažili ohromujúce vzostupy, ktoré oddelili nie príliš úspešné obdobia. Nikdy sme však nestratili ambície. Pri prestavbe, po jej skončení ani v súčasnosti sme nikdy nespustili z očí cieľ – vrátiť sa späť na vrchol.

V histórii tímu sa nám s rôznymi obmenami opakovane darilo. Zisk Maxovho prvého titulu v roku 2021, v poslednom kole posledných pretekov v Abú Zabí a navzdory všetkým protiventstvám, bol veľkým okamihom. Išlo o vyvrcholenie najintenzívnejšej bitky v histórii Formuly 1. Ďalšou takou chvíľou, zhodou okolností taktiež v Abú Zabí, bol Sebastianov titul v roku 2010 a náš prvý všeobecne. Aj ten prišiel po obrovskej dráme, napriek všetkým teoretickým predpokladom a v posledných pretekoch sezóny. Ani na tento okamih nikdy nezabudnem.

Zúčastnil som sa na všetkých pretekoch – všetkých víťazstvách a porážkach – a každé som si užil ako tie prvé. Formula 1 bola vždy mojím cieľom a ambíciou, vždy som bol hladný po úspechu. S pribúdajúcimi skúsenosťami sa naučíte zvládať niektoré emócie a dozrievate, ale vzrušenie z pretekov, vášeň a súťaživý duch nikdy nezovšednejú – dnes to všetko pociťujem rovnako ako pred dvadsiatimi rokmi.

Som presvedčený, že keď zostarneme a obzrieme sa späť za vlastnými úspechmi v ostatných rokoch, povieme si: „Za skutočne krátky čas sme toho dosiahli šialene veľa.“ Hlavne keď sa na to pozriete zo štatistického hľadiska – zaradili sme sa k naj-

väčším menám a tímom v našom športe. Všetci na to môžeme byť veľmi hrdí.

Najvzrušujúcejší je však pohľad do budúcnosti. Máme pred sebou kolosálnu výzvu v podobe nových technických pravidiel pre motory v roku 2026. Za oponou sa tím so svojím projektom Red Bull Powertrains a s naším partnerom, automobilkou Ford, musel sústrediť na mnohé aspekty.

Red Bull Racing naďalej lieta na krídlach úspechu a ja verím, že Dietrich sa na nás zhora pozerá a usmieva sa pri pohľade na všetko, čo sme spoločne dosiahli. Ďakujeme ti, Didi.

1. KAPITOLA

ŽIADNY RISK, ŽIADNA SRANDA

2004

Šéf tímu Red Bull Racing Christian Horner sedí za stolom na najvyššom poschodí „Holzhausu“ – najväčšieho motodomu v padoku Formuly 1. Obklopujú ho novinári a ich diktafóny sú rozosiate po celom stole, aby zachytili každé slovo. Jeho pilot Max Verstappen práve vyhral Veľkú cenu Rakúska v roku 2023.

Vonku na tráve práve pristál dvojmotorový vrtuľník a naložil hromadu VIP hostí, aby ich rýchlo prepravil z Red Bull Ringu. Hluk rotorov sa zvyšuje, keď pilot pred vzletom pridá plyn, čím prakticky úplne prehluší Hornerove slová. Keď vrtuľník odletí a opäť zavládne ticho, zaznie výrok, ktorý perfektne vystihuje ducha Red Bull Racing.

„Žiadny risk, žiadna sranda,“ odpovedal Horner na otázku, prečo tím zariskoval a napriek pohodlnému náskoku povolal Maxa Verstappena do boxov v predposlednom kole. Verstappen viedol pred Charlesom Leclercom o takmer dvadsaťpäť sekúnd a časová strata pri zastávke bola okolo dvadsať sekúnd

v prípade, že sa tím mechanikov nedopustí chyby. Výhoda čerstvých pneumatík však dávala Verstappenovi príležitosť, aby zajazdil najrýchlejšie kolo pretekov a získal tým jeden majstrovský bod. Nakoniec skončil o niečo viac než päť sekúnd pred Leclercom.

„Skvelý víkend pre Maxa,“ povedal Horner. „Na Red Bull Ring sme prišli prvýkrát od smrti Dietricha Mateschitza. Bolo to veľmi dojímavé a podali sme skvelý tímový výkon. Rozhodli sme sa, že v poslednom okruhu sa pokúsime zajazdiť najrýchlejšie kolo pretekov, aj keď zastávka v boxoch je spojená s rizikom. V duchu som si však spomenul na Dietrichovu mantru: ‚Žiadny risk, žiadna sranda.‘“

Ak nejaký výrok vystihuje ducha tímu Red Bull Racing, tak je to práve tento.



Tímy Formuly 1 len zriedka začínajú úplne od nuly. Jednoducho sa postupne vyvíjajú. Zamestnanci, továrne, vybavenie a autá zostávajú, no vlastníci sa menia. Dohoda zakladateľa Red Bullu Dietricha Mateschitza z 15. novembra 2004 o kúpe upadajúceho tímu Jaguar však bola niečím odlišná. Výrobca energetických nápojov v rukách rakúskeho miliardára sľúbil, že prinesie závan čerstvého vzduchu do športu, ktorému vtedy vládli automobilky, ropné spoločnosti a výrobcovia cigariet.

Spoločnosť Red Bull vyhľadávala vzrušenie, čo bolo v ostrom protiklade s tradičným vlastníckym vzorom v F1: tímy zvyčajne financovali automobilky alebo ich podporovalo veľké portfólio sponzorov. Pre Red Bull nič z toho neplatilo.

Dietrich Mateschitz sa narodil 20. mája 1944 v štajerskej obci Sankt Marein im Mürztal v Rakúsku. Jeho matka pochádzala z tohto regiónu, zatiaľ čo otcova rodina mala pôvod v Maribore v dnešnom Slovinsku. Obaja rodičia pracovali ako učitelia, ich syn navštevoval Ekonomickú univerzitu vo Viedni a v roku 1972 tu vyštudoval marketing. Prvú prácu získal v spoločnosti Unilever, kde tvoril reklamu pre čistiace prostriedky. Neskôr sa zamestnal v nemeckej kozmetickej spoločnosti Blendax, ktorú teraz vlastní americký nadnárodný výrobca spotrebného tovaru Procter & Gamble.

Mateschitz tu pracoval aj so zubnou pastou, a práve to ho priviedlo do Ázie, kde ochutnal nápoj Krating Daeng, ktorý mal podľa miestnych obyvateľov povzbudzujúce účinky. Podľa novinára Davida Tremayna z portálu *F1.com* „objavil tento odvar, pretože ho zhodou okolností propagovala spoločnosť, ktorá taktiež propagovala tú istú značku zubnej pasty. Keď Mateschitz ochutnal Krating Daeng, pomohol mu s pásmovou chorobou a okamžite ho zaujal.“

Obľúbený nápoj thajských robotníkov Krating Daeng vytvoril v 70. rokoch majiteľ spoločnosti T.C. Pharmaceutical Čaleo Júvitja. Ten sa narodil do chudobnej thajsko-čínskej rodiny a postupne sa vypracoval s vlastnou farmaceutickou firmou. Mateschitz si uvedomil, že produkt môže preraziť na západnom trhu, a dohodol sa s Júvitjom, že každý z nich investuje po päťstotisíc dolárov a dostane 49-percentný podiel v spoločnosti. Zvyšné dve percentá pripadli Júvitjovmu najstaršiemu synovi Čalermovi, takže rodina si ponechala kontrolu, zatiaľ čo Mateschitz riadil spoločnosť.

Nová firma bola založená v roku 1984 a jej názov vznikol prekladom „Krating Daeng“ do angličtiny ako „Red Bull“. Mateschitz strávil tri roky vývojom nápoja pre chuťové poháriky európskych zákazníkov, aby ho nakoniec v roku 1987 uviedol na rakúsky trh. Spojil imidž Red Bullu s extrémnym športom a zameril sa na pozitívny vplyv nápoja na fyzickú a duševnú stránku. Neskôr si osvojil slogan: „Red Bull vám dáva krídla.“ Produkt sa sústredil predovšetkým na rakúske lyžiarske strediská a stal sa exkluzívnou značkou, na rozdiel od finančne dostupného nápoja Krating Daeng z Bangkoku. Neskôr sa rozšíril po celej Európe, kde si získal popularitu v nočných kluboch ako doplnok k alkoholickým nápojom.

Veľa ľudí si myslí, že Red Bull prenikol do sveta motoristického športu až v roku 2005, keď sa Mateschitz objavil na rošte s vlastným tímom. V skutočnosti sa to však začalo už v roku 1989. Aj keď jeho značka bola stále v plienkach, Mateschitz sa stal sponzorom svojho krajana a v tom čase pilota Ferrari Gerharda Bergera.

Ten predstavoval pre Red Bull logickú voľbu ako nesmierne konkurencieschopný pretekár, ale s uvoľneným prístupom a výraznou charizmou pripomínal jazdcov zo starej školy, ktorí nebrali uponáhľaný svet Formuly 1 príliš vážne a, čo bolo ešte dôležitejšie, mal rád kanadske žartíky. Pri jednej príležitosti zamoril izbu svojho tímového kolegu Ayrtona Sennu húfom živých žiab, inokedy zas vyhodil Brazílčanov kufrík z letiacej helikoptéry. Zmluva s Bergerom sa ukázala ako historický medzník, keďže Rakúšan sa stal prvým pretekárom sponzorovaným športovým programom Red Bullu, ktorý je dnes impozantným zoznamom s 850 menami z rôznych športov a disciplín.

Zmluvu s Bergerom sprostredkoval iný Rakúšan, s ktorým Mateschitz nadviazal dôležité spojenectvo a to pretrvalo až do úplného konca. Helmut Marko sa stal Mateschitzovou pravou rukou pre otázky motošportu, keď pôsobil ako poradca tímov Formuly 1 vo vlastníctve Red Bull GmbH a šéf jazdeckého programu Red Bullu.

Marko sa narodil v Grazi a patril k úzko prepojenej rakúskej pretekárskej scéne zo začiatku 70. rokov. (Bol priateľom Jochena Rindta, ktorý zahynul pri nehode počas tréningu na Veľkú cenu Talianska v roku 1970 a stal sa jediným posmrtným šampiónom v histórii Formuly 1.) Aj Marko pretekal a v rokoch 1971 a 1972 sa objavil vo Formule 1, aj keď nezískal ani bod. Väčšie úspechy si užil vo vytrvalostných pretekoch, keď v roku 1971 vyhral 24 hodín Le Mans s Martini Porsche 917K. Bohužiaľ, jeho pretekárska kariéra skončila predčasne v roku 1972 na Veľkej cene Francúzska v Clermont-Ferrand, keď spod kolies monopostu March v rukách Ronnieho Petersona odletel kamienok, ktorý prerazil priezor na Markovej prilbe a navždy ho pripravil o ľavé oko. Po skončení pretekárskej kariéry Helmut pracoval najprv ako manažér jazdcov, potom v roku 1989 založil vlastný tím RSM Marko a pretekal s ním vo Formule 3000 (dnes Formula 2), čo bola sprievodná séria Formuly 1.

Marko mal ako manažér Gerharda Bergera na starosti aj sponzorskú zmluvu s Mateschitzovým Red Bullom. O desať rokov neskôr, v roku 1999, sa Mateschitz stal aj sponzorom tímu RSM Marko, ktorý sa premenoval na Red Bull Junior Team. V rozhovore s Richardom Williamsom z denníka *Guardian* v novembri 2010 Marko zdôraznil význam rakúskeho spojenia s Mateschi-

tzom. „Ja pochádzam z Grazu v Štajersku a on je z Mürztalu vzdialeného len asi šesťdesiat alebo sedemdesiat kilometrov. Vždy bol srdcom pretekár. Keď sme sa prvýkrát stretli, nemal prostriedky, aby sa do niečoho mohol pustiť, ale Red Bull postupne rástol a, prirodzene, dali sme sa dokopy.“

Medzi týmito dvoma dohodami s Markom uzavrel Mateschitz ďalšiu, aj keď menej úspešnú. V roku 1995 vstúpil do Formuly 1 ako partner a akcionár tímu Formuly 1 Sauber. Na revanš sa na kombinézach jazdcov objavili logá Red Bullu.

Sauber je švajčiarska spoločnosť, ktorá pôsobí v oblasti vývoja technológií pre motošport a prevádzkuje niekoľko pretekárskych tímov v rôznych motoristických disciplínach. Azda najvýznamnejším okamihom spolupráce medzi Red Bullom a Sauberom bol príchod Kimiho Räikkönena do F1 v roku 2001. Fín nebol súčasťou juniorského tímu Red Bullu, ktorý dúfal, že Sauber si vyberie nimi podporovaného Brazílčana Enriqa Bernoldiho. Tím sa však rozhodol pre Räikkönena a Bernoldi skončil v malom britskom tíme Arrows, ktorý v rokoch 1978 až 2002 absolvoval 394 pretekov bez jediného víťazstva. Fínsky jazdec, ktorý si v roku 2007 nakoniec dokráčal až po titul s Ferrari, pomohol Sauberu v sezóne 2001 k celkovému štvrtému miestu v Pohári konštruktérov – šampionáte tímov Formuly 1. História potvrdila správnosť rozhodnutia Sauberu, ale napriek tomu to predstavovalo začiatok úpadku vzťahu s Red Bullom, ktorý nakoniec v roku 2002 predal svoj podiel v tíme spoločnosti Credit Suisse.

V roku 2004 pre Mateschitza odštartovala nová kapitola, ktorá zároveň navždy zmenila podobu tohto športu.

Príležitosť na opätovný vstup do F1 sa naskytila vďaka Fordu, ktorý nedokázal vybudovať z Jaguaru úspešný tím. Na pozadí nelichotivých finančných výsledkov, ktoré obmedzili výdaje Fordu na tento projekt, spolu s postupným vytriezvením, že stavba víťazného tímu si vyžaduje roky investícií, si automobilový gigant nemohol dovoliť luxus v podobe vlastného tímu Formuly 1. Jednoducho povedané, spoločnosť sa obávala obrovských dlhov nefunkčného tímu F1 v účtovných knihách Ford Motor Company. V septembri 2004 sa objavila verejná ponuka na predaj stajne.

„Ford sa rozhodol, že už nedokáže presvedčivo zdôvodniť, prečo by niektorá z jeho značiek mala súťažiť v F1,“ povedal vtedajší predseda predstavenstva Jaguaru Joe Greenwell. „Po tomto rozhodnutí sa sústredíme na zaistenie čo najlepšej budúcnosti pre naše podniky v F1 a ich zamestnancov. Účasť Jaguaru v F1 bola pre spoločnosť cenná z marketingového hľadiska a pozdvihla povedomie o značke, najmä mimo našich hlavných trhov v USA a Spojenom kráľovstve. Podľa nášho spoločného názoru však nastal čas, aby sa Jaguar Cars stopercentne sústredilo na hlavný predmet svojho podnikania.“

15. november bol konečný termín. Do tohto dátumu musel byť skompletizovaný predaj. Po jeho uplynutí by novému vlastníkovi nebolo umožnené, aby súťažil v sezóne 2005. Keby sa tento termín nepodarilo splniť a nenašiel by sa nový majiteľ, niektoré z existujúcich tímov by museli prihlásiť tretí monopost, aby za dodatočné náklady zaplnili voľné miesto na rošte.

Jaguar vstúpil do Formuly 1 v sezóne 2000. Bolo to rok po tom, čo Ford ako vlastník britskej značky kúpil tím Stewart –

založil ho trojnásobný majster sveta sir Jackie Stewart – a pomenoval ho po svojom výrobcovi luxusných automobilov. Napriek značným investíciám však Jaguar nevyhral ani jedny preteky a sezónu 2004 zakončil na siedmom mieste Pohára konštruktérov so ziskom biednych desiatich bodov. Pri svojich celkovo osemdesiatich piatich štartoch vybojoval Jaguar dokopy len štyridsaťdvať bodov a jeho maximom zostali dve tretie miesta – v Monaku v roku 2001 a Taliansku o rok neskôr.

„Nebol som príliš šokovaný,“ citoval šéfa F1 Bernieho Ecclestone článok *BBC News* v deň zverejnenia ponuky na predaj stajne. „Nemohli si dovoliť, aby sa ich tím motal niekde na konci poľa a súperil s Jordanom.“

Ecclestone slová potvrdil aj viceprezident Fordu Richard Parry-Jones, ktorý obvinil celý šport, že nedokáže spravodlivo rozdeliť finančné odmeny medzi všetky tímy. „Súčasná štruktúra F1 nenabáda menších účastníkov k investíciám,“ povedal Parry-Jones. „Myslím si, že odchod Jaguaru zvýrazní potrebu zmeny.“

Len niekoľko hodín pred vypršaním konečného termínu prišlo oficiálne oznámenie, že Red Bull odkúpil tím Jaguar. Tlačová správa o predaji v hodine dvanástej však neobsahovala žiadne finančné detaily dohody. Zdroje *BBC* uviedli, že Ford žiadal len „symbolický dolár, ak noví majitelia zaručia investíciu štyristo miliónov dolárov do tímu v nasledujúcich troch sezónach“. Ford predovšetkým chcel odovzdať tím dobrým vlastníkovi, ktorí budú dbať na zamestnancov. Aj vďaka tomu sa zachovalo 340 pracovných miest v továrni tímu v Milton Keynes v Spojenom kráľovstve a vo veternom tuneli a testovacích zariadeniach v Bicesteri a Bedforde, ktoré nedávno získal.

V ten istý deň Ford oznámil aj predaj spoločnosti Cosworth, dodávateľa motorov pre tím Jaguar Racing, do rúk majiteľov americkej série Champ Car Kevina Kalkhovea a Geralda Forsytha, ktorí pokračovali v dodávkach motorov aj v sezóne 2005. V tom istom článku *BBC* Kalkhoven povedal: „Sme pevne odhodlaní pokračovať v bohatej tradícii Cosworthu v F1 a preniesť toto veľmi úspešné dedičstvo do budúcnosti.“

Dohodu s Red Bullom s veľkou úľavou vítal celý motoristický svet. Predaj tímu Jaguar však v žiadnom prípade nebol jednoduchý, najmä pre muža povereného jeho realizáciou – šéfa tímu Jaguar Racing Tonyho Purnella.

Purnell sa ako ďalší v poradí ujal nepopulárneho postu manažéra Jaguaru po tom, čo tím nenaplnil počiatočné očakávania pod vedením šéfov Wolfganga Reitzla, Neila Resslerera, Bobbyho Rahala a nakoniec Nikiho Laudu. Keď v roku 2002 Ford vyhodil trojnásobného majstra sveta, žezla sa ujal Purnell. Anglický inžinier založil po skončení akademickej kariéry v Anglicku a Spojených štátoch spoločnosť na vývoj telemetrie a v roku 1999 ju predal Fordu. Keďže Purnell predtým pracoval pre tím, stal sa prirodzeným nástupcom Laudu. Táto pozícia sa však stala akýmsi otráveným jablkom, keďže bol zakrátko poverený hľadáním nového majiteľa.

„Veľmi dobre si na to spomínam,“ hovorí Purnell, dnes hosťujúci profesor na Cambridgeskej univerzite, keď sa cez Zoom rozprávame o vzniku Red Bullu. „Bol to pravdepodobne najtraumatickejší rok môjho života. Vyvinuli sme monopost R5, čo bolo pomerne slušné pretekárske auto. Dokázali sme s ním urobiť veľký progres, najmä po aerodynamickej stránke. Kúpili

sme veterný tunel v Bedforde, čo bol pre náš tím veľký krok, a všetko sme rozbehli. Parry-Jones vyzeral naozaj spokojný, ale potom si ma začiatkom roka 2004 zobral bokom a povedal mi, že Ford s najväčšou pravdepodobnosťou nebude pokračovať vo Formule 1. Musel som zložiť prísahu mlčanlivosti a povedali mi, aby som sa pustil do hľadania nového majiteľa alebo partnera pre tím. Asi šesť mesiacov som v tichosti hľadal záujemcu. Rozhliadol som sa a najpravdepodobnejším kandidátom bol pre mňa Red Bull, pretože už raz spoluvlastnil Sauber a mal nejakú predstavu o požiadavkách v F1.

Zahájil som s nimi rokovania a tie sa postupne začali posúvať. V polovici roka sme medzi Red Bullom a Fordom dospeli k nezáväznej dohode v najdôležitejších otázkach. Obe spoločnosti by vlastnili päťdesiatpercentný podiel v tíme, pričom Red Bull by zodpovedal za auto a Ford by mal na starosti motor. Naozaj som sa z toho tešil a spomínam si, ako som médiám povedal, že vyhliadky tímu sú naozaj veľmi dobré. Dospeli sme dokonca do bodu, keď sme jeden z modelov vo veternom tuneli natreli do farieb Red Bullu a Fordu. Stále ho mám a nájdete ho na technickom oddelení v Cambridgei. Stretli sme sa niekde pri Coventry a slávnostne odhalili model. Dohoda bola spečatená.“

Nádeje z uzavretia obchodu však tleli krátko.

„Asi o dva týždne neskôr ma zavolali do Detroitu. Musel som vystúpiť na piate poschodie na stretnutie s predstavenstvom Fordu. Keď som vstúpil do miestnosti, hneď som vedel, že niečo nie je v poriadku. V podstate mi povedali: „Pozrite, rozmyšľali sme o tom a rozhodli sme sa, že nechceme pokračovať.““

Zdalo sa, že Ford chce dať od projektu ruky preč. Nechceli si nechať ani tých päťdesiat percent. Purnell pokračuje: „Dali mi za úlohu, aby som to oznámil Red Bullu. Mojou kontaktnou osobou bola pravá ruka Mateschitza Dany Bahar. Nebol z toho vôbec nadšený, pretože on a ja sme strávili celé hodiny dohadovaním tohto obchodu. Dany to povedal Dietrichovi, ktorý sa k tomu v skutočnosti postavil naozaj veľkodušne, keď vyhlásil: „Nuž, asi nám to nebolo súdené. Bol som naozaj na dne.“

Napriek sklamaniam však Purnell musel pokračovať v hľadaní záujemcu o Jaguar Racing. Od jeho úspechu závisela budúcnosť zamestnancov tímu. Podľa jeho slov Ford odmietol potenciálne ponuky čínskych a ruských koncernov. Naďalej však dúfal, že dokáže pritiahnúť Red Bull späť k rokovaciemu stolu – tentoraz ako potenciálneho stopercentného vlastníka, nie držiteľa polovice obchodných podielov. „Vrátil som sa do Red Bullu,“ hovorí, „ale môj vzťah s Danym a Dietrichom sa rozpadol. Pokúšal som sa o zmier a prichádzal som s rôznymi nápadmi. Aj keď to znie zvláštne, podľa jedného z návrhov mali kúpiť dva tímy – Jordan a Jaguar –, pretože to z ekonomického hľadiska dávalo zmysel. Do Salzburgu som cestoval každú chvíľu.“ Sídlo Red Bullu vo Fuschl am See sa nachádza na úpätí Álp asi 30 minút cesty autom od barokovej architektúry a čokoládového raja v Salzburgu.

„Spomínam si, ako som raz meral toľké kilometre, zaparkoval v ich sídle a žiadal o stretnutie,“ pokračuje Purnell. „Nedokážem opísať, ako veľmi som sa snažil. Dietrich na jednom z rokovaní neustále búchal do stola a hovoril: ‚Tony, Tony, Tony, musíš to pochopiť. Nikdy, nikdy, nikdy neinvestujeme do tímu Formuly 1 viac ako šesťdesiat miliónov ročne.‘“

Purnellova vytrvalosť sa však dočkala odmeny, keď sa ku kúpe tímu Jaguar vyjadril Marko. „Helmut by za normálnych okolností neukázal karty, keďže je to šikovný špekulant,“ hovorí Purnell. „V tomto prípade však Dietrichovi povedal: ‚Je to dobrý tím. Majú všetko, čo potrebujeme, keď to chceme robiť poriadne. Ford nám ponúka dobrú dohodu.‘ Aj keď nešlo o neodolateľnú ponuku, ako sme ju propagovali, stále to bola výhodná kúpa havarovaného auta. Helmut pripomenul Dietrichovi, že po tíme Formuly 1 túžil celý život a už nikdy nedostane lepšiu príležitosť. Teraz alebo nikdy. Z Dietrichovej reakcie mi bolo jasné, že dohoda je spečatená. Všetko sa upieklo trochu v hodine dvanástej, ale stihli sme to včas. V skutočnosti sme to podpísali v skorých ranných hodinách v kancelárii právnikov Red Bullu. Bolo to zvláštne, lebo celý čas mi jeden zo záujemcov, ktorých Ford odmietol, posielal správy, že bez ohľadu na sumu ponúknem viac. Ford však chcel Red Bull, pretože bol spoľahlivým partnerom.“

Po spečatení obchodu sa okamžite začalo špekulovať, aké bude jazdecké zloženie nového tímu. Iróniou osudu bolo, vzhľadom na jeho neskoršiu dôležitú rolu v histórii Red Bull Racing, že Jaguar opúšťal Mark Webber, aby sa pripojil k Williamsu. Austráľčan odjazdil v F1 tri sezóny a mal status vychádzajúcej hviezdy, ale jeho výsledky znehodnocovali problémy so spoľahlivosťou Jaguaru aj jeho predchádzajúceho tímu Minardi. Demonštroval technický pokrok Jaguaru a pravidelne porážal svojho tímového kolegu, bývalého juniora Red Bullu Christiana Kliena, ale sezónu 2004 zakončil s ôsmimi odstúpeniami z 18 pretekov na celkovom trinástom mieste v šampionáte jazdcov.

Webberov odchod sa spečatil dávno pred prevzatím tímu Red Bullom. Jeho dostupnosť svojho času preveroval aj šéf McLarenu Ron Dennis, ale Webber sa dohodol s Jaguarom. Prezieravo však do zmluvy umiestnil niekoľko výkonnostných klauzúl, ktoré mu umožňovali predčasný odchod z tímu v prípade atraktívnejšej ponuky. Takéto klauzuly sú v kontraktoch pilotov F1 bežné a obom stranám dohody ponúkajú manévrovací priestor. Tímy takto môžu predčasne ukončiť kontrakt s jazdcom, ak nepodáva patričné výkony.

Webberovi, pochopiteľne, lichotil záujem Williamsu o jeho služby. V článku časopisu *Autosport* z júla 2004 priznal reportérovi Adamovi Cooperovi, že sir Frank Williams ho kontaktoval už v roku 2003, keď sa dozvedel, že jeho dlhoročný jazdec Juan Pablo Montoya, ktorého prvýkrát podpísal ešte v roku 1997, koketuje s McLarenom. Webber spomína, ako mu Williams prvýkrát zavolať po Veľkej cene Veľkej Británie v roku 2003, po ktorej sa rozhovory „zintenzívnili“. Williams patril k etablovaným tímom a už v minulosti postavil víťazné auto, k čomu sa Webber nikdy predtým ani nepriblížil.

Mark povedal: „Frank bol tomu naklonený rovnako ako ja. Keď vám často volá niekto ako on, dosť vám to polichotí.“ Webber dostal ideálnu príležitosť, aby posunul svoju kariéru na ďalšiu úroveň a zapojil sa do boja o víťazstvá. Po skončení sezóny Jaguar predčasne uvoľnil svojho jazdca spod zmluvy, aby sa pripojil k Williamsu na testoch a absolvoval kondičný tréning s cyklistom Lancom Armstrongom v Texase. Jeho odchodom však vznikla diera v jazdeckom zložení Red Bull Racing. Zdalo sa pravdepodobné, že Klien si vďaka spoločnej minulosti s rakúskou spoloč-

nosťou udrží miesto. Potom sa pozornosť obrátila na talianskeho mladíka Vitantonio Liuzziho, ktorého Red Bull podporoval na jeho ceste za titulom vo Formule 3000 v roku 2004, ale do úvahy prichádzali aj Nemec Nick Heidfeld a Brit Anthony Davidson. Definitívne rozhodnutie sa však odložilo na neurčito.

Nevyriešenou a nediskutovanou otázkou zostávalo meno šéfa. Mateschitz požiadal Purnella, aby v počiatkovej fáze zostal na čele nového tímu, aj keď Rakúšan ani Ford túto záležitosť oficiálne nekomentovali.

Načasovanie dokonale hralo v Mateschitzov prospech. V roku 2004 sa v rebríčku najbohatších ľudí sveta magazínu *Forbes* ocitol na 406. mieste s majetkom v odhadovanej výške 1,4 miliardy dolárov. V predchádzajúcom roku sa dostal na titulné stránky novín, keď kúpil letovisko Laucala na Fidži. Vo všeobecnosti sa Mateschitz držal v ústraní, ale jeho obchodné aktivity sa ocitli na križovatke.

Red Bull musel hájiť svoj 70-percentný podiel na globálnom trhu s energetickými nápojmi, ktorého odhadovaný obrat sa v tom čase pohyboval na úrovni 2,5 miliardy libier. Napriek obmedzenému sortimentu si Red Bull získal pozornosť ambicióznym marketingom, decentralizovanou distribúciou a podporou extrémnych športov a popkultúry. Zjavný úspech spoločnosti vyvolal záujem najväčších gigantov na trhu s nápojmi vrátane Coca-Coly a Pepsi, ktorí chceli uviesť vlastné energetické nápoje. Red Bull sa potreboval niečím odlíšiť, aby sa udržal o krok napred, a nakoniec si vybral motošport – vášeň svojho zakladateľa.

Pre propagáciu značky dával prechod do najvyššej motoristickej triedy Mateschitzovi dokonalý zmysel. Formula 1 ponúkala

potenciál pre globálny rast, ale zároveň zachovala imidž produktu, ktorý sa búril proti zavedeným poriadkom. Okrem toho sa mu to začalo celkom páčiť. Počiatočnú opatrnosť čoskoro hodil za hlavu a v deň kúpy tímu vyhlásil pre *Autosport*: „Rozhodnutie kúpiť celý tím Formuly 1 dáva pre Red Bull dokonalý zmysel z obchodného pohľadu. Keď k tomu prirátame skutočnosť, že sa staneme priamym účastníkom športu, ktorý mňa osobne strašne baví, tak vám musí byť jasné, ako veľmi ma tento obchod teší. Je to logický a posledný krok v procese, ktorý začal vytvorením juniorského programu Red Bullu, v ktorom hľadáme a podporujeme mladé talenty na všetkých úrovniach – od motokár cez juniorské kategórie až po samotný vrchol vo Formule 1.“

2. KAPITOLA

BÝKOVÍ NARÁSTLI ROHY

2005

V mesiacoch bezprostredne po prevzatí tímu Red Bullom sa Purnellova počiatková úľava zo záchranu pracovných miest jeho kolegov premenila na neistotu. Úzko spolupracoval so svojím výkonným riaditeľom Daveom Pitchforthom na dokončení monopostu pre rok 2005 označeného ako RB1, ktorý sa stal prvým monopostom Red Bullu vo Formule 1. Purnell počas zimy naďalej dohliadal na činnosť v továrni, keď si s Pitchforthom uvedomili, že Helmut Marko má odlišné názory. Medzi Milton Keynes a Salzburgom rástlo napätie.

Purnell podľa vlastných slov počas týchto mesiacov na konci roka 2004 vycítil, že nefungujú vzťahy medzi ním a Pitchforthom na jednej strane a Red Bullom na druhej. „Po páde dohody o rozdelení vlastníctva päťdesiat na päťdesiat sa vzťah už nenapravil,“ hovorí. „Keď prevzali firmu, sprvu sme boli nadšení. Zabezpečili budúcnosť tímu, ktorého fungovanie záležalo z veľkej časti na mne. Ponúkli mi, aby som pokračo-

val ako šéf, ale Red Bull bola marketingová spoločnosť, veľmi dobrá marketingová spoločnosť, a v tom čase nevedeli nič o technike alebo vývoji pretekárskych áut; nevedeli, ako viesť stajňu F1.

Vzniklo niekoľko naozaj stresových situácií. Jedna sa týkala jazdeckého zloženia. Objavilo sa totiž niekoľko mien pilotov, ktorí na to podľa nás nemali. To však bolo zanedbateľné. Najhoršie boli ich šialené predstavy o tom, ako postaviť pretekárske auto. Nechceli, aby sme používali maily, len mobilné telefóny. Neboli nastavené žiadne procesy. Podľa nás boli tímy masívne organizácie, ktoré vyžadujú poriadnu disciplínu a formálne postupy. Na prácu potrebujete hlavne pevný rozpočet. Red Bull však urobil niekoľko vecí, o ktorých sme sa ja a Dave dozvedeli, až keď prišli účty. Utrácali obrovské sumy na položky, ako je napríklad motodom (trojposchodová budova zo skla a ocele v padoku, ktorá slúži pre hostí a poskytuje priestor pre zamestnancov na stravovanie počas súťažného víkendu na trati), čo viedlo k veľkým treniciam.“

Okrem toho požadovali personálne zmeny, ktoré Purnell považoval za neprijateľné. „Dave bol najlepší technický manažér, akého som kedy stretol. Bol absolútna superhviezda a neskôr sa stal prezidentom Boeing Defence. Marko ho nemal rád, pretože sa vždy bránil, keď niečo považoval za nesprávne alebo zle vykonané. Red Bull ma požiadal, aby som ho vyhodil, na čo som odpovedal, že to v žiadnom prípade neprichádza do úvahy. Dosť ma to našťvalo, pretože podľa mňa sme vybudovali niečo, čo sa uberalo správnym smerom. Ich prvé auto vzniklo kompletne na základe plánov Jaguaru. Odštartovalo pritom celkom dobre,

keď sa v prvých pár pretekoch pohybovalo v najlepšej šestke, čo bol veľký skok vpred oproti predchádzajúcemu modelu R5. Oni nám však neverili a vzťahy nefungovali.“

Napriek varovným signálom prišiel koniec nečakane. „Nijako nám nenaznačili, že sa nás chystajú vyhodiť. Šokovalo nás, keď sme jedného dňa prišli do práce a za stolom sme našli Marka s niekoľkými právnikmi.“

Purnellov odchod bol brutálny a rýchly. O niekoľko rokov neskôr sa vo Francúzsku zúčastnil na slávnostnom ceremoniáli, na ktorom udelili bývalému prezidentovi FIA Maxovi Mosleymu Rad čestnej légie. Purnell si spomína na stretnutie s Mateschitzom, ktorý bol podľa jeho slov „vo veľkých rozpakoch“ vzhľadom na krátke pôsobenie bývalého šéfa, ale vraj sa s ním rád porozprával. „Nikdy som voči Dietrichovi necítil žiadny veľký odpor,“ povedal Purnell. „Bol to fantastický obchodník a dosť racionálny chlap. Vždy cítil hrdosť, že podpora skateboardistov sa mu investične vyplatila, ale podľa mňa mal problém, ktorým trpia ľudia, keď cítia benzín – ako podnikatelia sa začnú správať iracionálne. Nemyslím si, že to bol jeho štýl podnikania, takže aj keď išlo o splnenie jeho detského sna, vnímal som to ako iracionálne, emocionálne a nepodnikateľské rozhodnutie, nie obchodné. Iróniou osudu sa však ukázalo celkom dobré. Klobúk dolu! Odviedli fantastickú prácu.“

7. januára 2005 spoločnosť vymenovala Christiana Hornera za nového šéfa Red Bull Racing. Vo veku tridsaťjeden rokov sa stal najmladším bosom tímu v histórii F1. Dva mesiace pred úvodnými pretekmi sezóny v Austrálii postúpil z pozície šéfa tímu Formuly 3000 – dnes nesie tento šampionát označenie

Formula 2 – do čela stajne F1 a postavil sa zoči-voči takým alfa samcom ako Ron Dennis z McLarenu, Jean Todt z Ferrari alebo Flavio Briatore z Renaultu. Ako poznamenal v rozhovore vo svojej kancelárii v Milton Keynes, okamžite videl na vlastné oči, aká nemilosrdná je Formula 1.

„Dohodli sme sa, že počkám na parkovisku, kým zástupca Red Bullu Dany Bahar zájde do kancelárie, vyhodí Purnella a Pitchforthu a povie im, aby okamžite opustili budovu,“ spomína Horner na svoj prvý deň v novej práci. „Sedel som na parkovisku a videl som ich, ako vychádzajú z budovy s kartónovou škatuľou s vecami. Pomyslel som si, že F1 je dosť brutálna. Potom ma priviedli dnu a postavili ma pred všetkých zamestnancov. Dany povedal: ‚Ozaj, máme zmenu vo vedení. Tu je váš nový šéf!‘ Ole Schack bol jediný človek v tíme, ktorého som poznal pri svojom príchode. Pracoval vo Formule 3000 a dnes je mechanikom Maxovej posádky. Myslím si, že ako jediný sa tešil, že ma vidí!

Zamestnanci boli ako obarení. Prešli si mnohými zmenami. Uistil som ich, že v prvých týždňoch som tu na to, aby som ich počúval a učil sa od nich, ale dal som im jasne najavo, že cieľom tímu sú víťazstvá. Bolo to pomerne jednoduché. Ľudia Red Bullu išli na letisko, kým ja som smeroval hore do kancelárie. Stále sa nachádza na rovnakom mieste, kde som našiel sekretárku v slzách, keďže práve vyhodili jej starého šéfa. Sadol som si za stôl, na ktorom ležali poloopené vianočné pohľadnice a poloprázdny pohár s kávou. Pomyslel som si: *Kde mám začať?* Požiadal som teda o stretnutie medzi štyrmi očami s každým z vyššieho vedenia tímu. Bol tu jeden chlapík, Graham Saunders, ktorý viedol výrobu. Opýtal som sa ho: ‚Previedli by ste ma

po továrni?‘ Predtým som tam bol totiž len raz. Tak ma zobral a všetko mi ukázal, aby som videl, čo sa tam deje.“

Počas tejto prvej prechádzky po továrni Hornerovi rýchlo došlo, že tím má talent, ale chýba mu štruktúra a technická disciplína. Nikto v skutočnosti netušil, čo sa vlastne Red Bull snaží dosiahnuť. Mal pred sebou náročnú úlohu a čas bežal. Do otváracích pretekov sezóny 2005 zostávali len dva mesiace. Horner sa rýchlo musel zoznámiť s novými kolegami a oni zas potrebovali spoznať muža, ktorý sa mal stať tvárou ich tímu na verejnosti.

Aj keď Hornera preslávila jeho rola v Red Bull Racing a účinkovanie v seriáli *Drive to Survive*, v skutočnosti mal veľmi skromnú výchovu. Narodil sa v roku 1973 v Leamington Spa do motoristickej rodiny. Jeho starý otec pracoval najprv ako vedúci zásobovacieho oddelenia pre Standard Motor Company v Coventry, potom sám začal podnikať. V januári 2012 povedal Horner pre *Motor Sport Magazine*:

„Ako chlapec som rodičov otravoval, aby mi kúpili motokáru. Mama našla jednu v miestnych novinách za dvadsaťpäť libier. Časom sa mi podarilo zohnať niečo lepšie a nakoniec som pretekal v kategórii Junior Booster. V roku 1991 Renault ponúkal finančnú podporu pre mladých jazdcov na postup z motokár do Formuly Renault. Mne sa ju podarilo získať. Vyhrál som jedno podujatie a niekoľkokrát som stál na pole position, vďaka čomu sa mi ozvali tímy Formuly 3. V roku 1993 som teda jazdil v triede B Formuly 3 s tímom P1 Engineering Rolyho Vinciniho. Vyhrál som päť pretekov a v šampionáte som skončil druhý.“