

RYCHLÁ KŘÍDLA



DVACET LET STÁJE **RED BULL RACING**



BEN HUNT

RYCHLÁ KŘÍDLA

RYCHLÁ KŘÍDLA

**DVACET LET STÁJE
RED BULL
RACING**

BEN HUNT

slovar

Copyright © Ben Hunt, 2024
Translation © Pavel Dufek, 2024
Czech edition © Nakladatelství Slovart, s. r. o., 2024

Fotografie na obálce (vpředu nahoře): Paul Gilham/Getty Images
Fotografie na obálce (vpředu dole): Clive Mason/Getty Images
Fotografie na obálce (vzadu): Mark Thompson/Getty Images
Fotografie autora: Hayley Huntová
Design obálky: Two Associates

Všechna práva vyhrazena. Žádná část tohoto díla nesmí být reprodukována ani využita žádným způsobem a žádnými prostředky, elektronickými ani mechanickými, včetně fotokopíí, ani zaznamenána do informačních systémů bez předchozího písemného souhlasu vydavatele.

Rychlá křídla. Dvacet let stáje Red Bull Racing

Z anglického originálu *Growing Wings. The Inside Story of Red Bull Racing* poprvé vydaného v roce 2024 nakladatelstvím Ebury Spotlight, an imprint of Ebury Publishing, part of the Penguin Random House group of companies, přeložil Pavel Dufek

Vydalo Nakladatelství Slovart, s. r. o., v Praze v roce 2024

Editorka Aneta Křížková
Odborná redakce Petr Dufek
Korektury Lucie Maršíková
Sazba Alias Press, s. r. o., Bratislava
Tisk FINIDR, s. r. o., Český Těšín
Vydání první

Cena na obálce je nezávazným
doporučením pro koncové prodejce.

ISBN: 978-80-276-0970-3

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

www.slovart.cz

Věnováno Teddymu a Rose

OBSAH

PŘEDMLUVA OD CHRISTIANA HORNERA.....	9
1 2004: „BEZ RIZIKA TO JE NUDA“.....	13
2 2005: BÝK VYSTRKUJE ROHY.....	26
3 2005: LETMÝ START	38
4 2006: POPRVÉ NA BEDNĚ	51
5 2007: WEBBERŮV PŘÍCHOD	63
6 2008: VELKÉ ZMĚNY.....	77
7 2009: NOVÁ ÉRA.....	86
8 2010: VETTEL SI NASAZUJE KORUNU	97
9 2011: TOVÁRNÍ STATUS	110
10 2012: TROJNÁSOBNÝ ŠAMPION.....	122
11 2013: DONEKONEČNA A JEŠTĚ DÁL.....	135
12 2014: RED BULL RING JE ZPĚT.....	148
13 2015: ŽIVOT PO SEBOVI	163
14 2016: MAX O SOBĚ DÁVÁ VĚDĚT	175
15 2017: TVÁŘ F1 SE MĚNÍ	188

16 2018: BOUŘLIVÁ DOBA.....	199
17 2019: SÁZKA DO LOTERIE NA HONDU.....	210
18 2020: ODKLAD.....	221
19 2021: MAX JE MISTREM SVĚTA.....	231
20 2022: DRUHÝ TRIUMF ZA SEBOU.....	246
21 2023: NAPROSTÁ PŘEVAHA.....	260
DOSLOV	271
PODĚKOVÁNÍ	275
PODĚKOVÁNÍ ZA FOTOGRAFIE	276
REJSTŘÍK	277

PŘEDMLUVA

OD CHRISTIANA HORNERA

Těžko uvěřit, že uplynulo již dvacet let od chvíle, kdy jsem jednal s Dietrichem Mateschitzem o zrodu této stáje. Na druhé straně je příhodné, že dvacáté výročí založení připadá na nejúžasnější sezonu (2023), v níž jsme dosáhli stého vítězství a zastínili rekordy, o nichž jsme se domnívali, že je nelze překonat.

Například skvělý úspěch McLarenu v roce 1988, kdy jeho fantastičtí jezdci Ayrton Senna a Alain Prost vyhráli patnáct ze šestnácti závodů. Zlepšení tohoto výkonu na jedenadvacet z dvaadvaceti zní neuvěřitelně. Nikdo s tím nepočítal. Tahounem byl opět Max Verstappen, vítěz devatenácti velkých cen, což mu vyneslo titul mistra světa za rok 2023. Sergio Pérez skončil na druhém místě, a Red Bull Racing tak v klasifikaci jednotlivců poprvé obsadil první dvě příčky.

Když přemýšlím o svém působení v Red Bull Racingu, ohromuje mě, jakou znamenitou cestu jsme urazili v poměrně krátkém čase. V mnoha směrech mi to připadá, jako bych poprvé prošel bránou do továrny v Milton Keynesu teprve včera. Na druhé straně to tam dnes vypadá podstatně jinak. Ale za těch dvacet let stáj povstala z popela Jaguar Racingu a v současné době má úplně jiné postavení. Když jsme do formule 1 vstupovali, pohlíželo se na nás jako na parťáky, která k úkolům nedokáže přistupovat tak seriózně jako soupeři.

Přesto jsme tým zdokonalovali a v roce 2009 začali vítězit. Již rok nato jsme poprvé vyhráli celý šampionát.

Svědčí to o kolektivním duchu, jenž se stal základem Red Bull Racingu a kterého si dodnes velice ceníme. Veškeré rekordy, vítězství a ceny vypovídají o pílí jednotlivců na okruzích i v zákulisí, tedy v továrně. Každý člen týmu se může právem cítit hrdý na úlohu, jakou hraje a jíž přispívá k té ohromné šňůře úspěchů. Zápal je neochvějný, ale my nesmíme pouštět ze zřetele cíl, musíme nadále věřit a nikdy to nevzdávat. Tento postoj proniká shora dolů.

Jakmile lidé vyzorují u těch nahoře nedostatek sebevědomí nebo nejistotu, v každém týmu či podniku se tyto jevy rychle šíří jako nákaza. U nás se shora dolů přenáší zásady neustále směřovat k cíli, nikdy se nebát přijímat výzvy či si najmout individualistu, který si troufne vzepřít se šéfům – to všechno jsou základní hodnoty, jež zavedl náš zakladatel Dietrich Mateschitz. Bez něj by to nebylo možné. Zasluhou jeho vize stáj vznikla a jeho víra nám pomáhala jít kupředu. S nesmírnou úctou a vděčností v nastoleném trendu pokračujeme.

To, čeho jsme dosahovali, Dietrich prožíval s radostí a byl na to pyšný. Naše pobočka výrobce šumivých nápojů, jak nás kdysi označoval jistý rival, si to rozdávala se soupeři. Ukazovali jsme jim, co je možné, když máte správné lidi, vůli, správnou kulturu a přístup. Dietrich dal stáji strašně moc a jeho duch je vetkán do látky, z níž je náš tým ušit. Od roku 2026 ponese naše motory jeho iniciály. První bude mít označení DM01, další DM02 a tak dál, takže Dietrich bude stále v srdci našich aut.

Za poněkud krátkou historii jsme zažili řadu úspěchů i méně vydařených období. Ale nikdy nás neopouštěla ctižádost. Vždycky jsme se zvedli a od té chvíle až po dnešek jsme nepouštěli ze zřetele svůj cíl: vrátit se na vrchol.

PŘEDMLUVA

Ta situace se v průběhu naší historie opakovala. V roce 2021 v posledním kole závěrečného závodu sezony v Abú Zabí Max proti papírovým předpokladům vybojoval svůj první titul mistra světa. Byl to úžasný okamžik. Přišlo to po nejurputnější boj v dějinách F1. Předtím si ho v roce 2010 zajistil Sebastian shodou okolností též v Abú Zabí. Tenkrát se jednalo o první titul mistra světa v šampionátu jezdců pro závodníka Red Bullu a rovněž ho doprovázelo drama, také v posledním závodě ročníku a navzdory očekávání. Ani na ten moment nikdy nezapomenu.

Byl jsem u všech závodů – u všech vítězství i porážek – a v současné době si vychutnávám každou velkou cenu stejně jako tehdy. Formule 1 byla vždycky mým cílem a touhou a stále jsem byl odhodlán v ní uspět. Jak přibývají zkušenosti, naučíte se potlačovat emoce, vyhráváte, ale vzrušení ze závodění, vášně a soutěživost nestárnou. Je to pro mě pořád stejné jako před dvaceti lety.

Jsem si naprosto jistý, že až se k staru ohlédneme za tím, čeho jsme za prvních dvacet let dosáhli, řekneme si: Za pěkně krátkou dobu toho bylo ztraceno moc. Zvláště když se podíváme na statistiku jednotlivců i stájí a uvidíme, mezi jaké velikány formule 1 jsme se zařadili. Na to můžeme být všichni jaksepatří hrdí.

Nyní je velmi vzrušující to, co na nás čeká. Stojí před námi kolosální úkol v souvislosti s novými předpisy ohledně motorů platnými od ročníku 2026. Tým se zaměřuje na mnoho zákulisních hledisek činnosti Red Bull Powertrains a našeho partnerství s Fordem.

Red Bull Racingu dál rostou křídla a já věřím, že na nás Dietrich shlíží a při pohledu na to, čeho jsme dosáhli, se usmívá. Didi, děkuji ti.

KAPITOLA 1

„BEZ RIZIKA TO JE NUDA“

– 2004 –

Šéf stáje Red Bull Racing Christian Horner sedí u stolu v nejvyšším patře největšího z mobilních obydlí v padoku formule 1. Obklopují ho novináři s diktafony rozesetými po stole, aby měli jeho výroky zaznamenané slovo za slovem. Jeho jezdec Max Verstappen právě vyhrál Velkou cenu Rakouska 2023.

Venku v travnatém prostoru přistál dvoumotorový vrtulník nacpaný čestnými hosty, kteří koukají co nejdřív z okruhu zmizet. Jak pilot těsně před odletem zvyšuje otáčky, burácení motorů roste, takže Hornerovy odpovědi skoro není slyšet. Sotva je helikoptéra pryč a nastává zase ticho, zřetelně zaznívá poznámka, jež dokonale vyjadřuje ducha, kterým je Red Bull Racing prostoupen.

„Bez rizika to je nuda,“ reaguje na dotaz, proč tým povolal Verstappena do boxu, když měl v předposledním kole dostatečný náskok. Nizozemec v tu chvíli vedl před Charlesem Leclercem téměř o dvacet pět vteřin a zastávka v depu stála každého závodníka kolem dvaceti sekund, a to nebereme v úvahu případnou chybu některého mechanika. Jenomže díky čerstvým pneumatikám Verstappen vzápětí zajel nejrychlejší kolo závodu, čímž

získal bod navíc. A Leclerca nakonec nechal za sebou o něco přes pět vteřin.

„Max byl o tomhle víkendu fantastický,“ zhodnotil jej Horner. „Připomínám, že jsme se sem [na Red Bull Ring v Rakousku] vrátili poprvé od Dietrichovy [Mateschitzovy] smrti. Je velmi příznačné, že tým podal skvělý kolektivní výkon. Rozhodli jsme se pokusit v posledním kole o nejrychlejší kolo, ačkoli to obnáší riziko, že se zastávka v boxech zpacká. A v mysli se mi honila Dietrichova stále omílaná zásada ‚bez rizika to je nuda‘.“

Jestli něco vystihuje ducha symbolizujícího tým Red Bull Racing, pak je to přesně tohle.

• • •

Stáje formule 1 zřídka začínají od píky; prostě se vyvíjejí. Zaměstnanci, továrny, zařízení a vozy zůstávají na místě. Spíš se jen mění majitelé. Ale když zakladatel Red Bull Racingu Dietrich Mateschitz 15. listopadu 2004 kupoval chřadnoucí stáj Jaguar, bylo to něco jiného. Výrobce energetických nápojů rakouského miliardáře slíbil, že do formule 1 vnese svěží vítr. V té době jí totiž vévodily automobilky, olejářské společnosti a cigaretové značky.

Red Bull představoval stimulující značku v rozporu s tradičním vlastnickým vzorem pro F1: stáje obvykle financovaly automobilky nebo je tučnými obnosy podporovala řada sponzorů za viditelnou reklamu. Red Bull nešel ani jednou z těchto dvou cest.

Dietrich Mateschitz se narodil 20. května 1944 v obci Sankt Marein im Mürztal ve Štýrsku. Matka pocházela znedaleka, kdežto otcova rodina z Mariboru v dnešním Slovinsku. Oba jeho rodiče pracovali jako učitelé, a tak není divu, že Dietrich studoval na vysoké škole ekonomické ve Vídni a v roce 1972 získal diplom z marketingu. První místo dostal v Unileveru v odbytu čistících prostředků.

Odtud přešel do německé kosmetické firmy Blendax, kterou dnes vlastní Procter & Gamble, americká nadnárodní společnost zaměřená na spotřební zboží.

Mezi jinými výrobky Mateschitz propagoval například zubní pastu. Ta ho přivedla do Asie, kde se setkal s nápojem *Krating Daeng*, o němž místní lidé tvrdili, že má povzbuzující účinek. Jak uvedl novinář David Tremayne, který píše na F1.com, „tu bryndu objevil, protože ji shodou okolností dodávala na trh stejná firma jako tu zubní pastu. Mateschitz vyzkoušel *Krating Daeng* na vlastní kůži, zjistil, že mu pomáhá překonat pásmovou nemoc, a hned se o něj začal zajímat.“

Nápoj je oblíbený mezi thajskými dělníky. Vyvinul ho v sedmdesátých letech Čálieu Júvithájá, majitel T. C. Pharmaceutical. Ten se narodil chudým čínsko-thajským rodičům a pracoval se k úspěchu, potom co založil vlastní farmaceutickou společnost. Mateschitz si uvědomil, jakého úspěchu by výrobek mohl dosáhnout na západním trhu, a dohodl se s Júvithájáem, že každý investuje půl milionu dolarů za devětačtyřicetiprocentní podíl na obchodě. Zbývá dvě procenta připadla synovi Júvithájá, takže i když společnost řídil Mateschitz, rodina si ponechala rozhodující většinu.

Nová společnost vznikla v roce 1984 a „Krating Daeng“ znělo v anglickém překladu „Red Bull“. Mateschitz nápoj vyvíjel tři roky tak, aby mu přišli na chuť Evropané, a roku 1987 ho představil v Rakousku. Jméno a pověst Red Bullu spojil s extrémními sportovními odvětvími a zaměřoval se na fyzické a duševní přednosti nápoje. Později přijal slogan „Red Bull vám dává křídla“. Zprvu se nápoj vyskytoval v rakouských lyžařských střediscích a na trhu byl vydáván za vybranou značku – na rozdíl od originálního *Krating Daeng*, který se dál vyráběl v Bangkoku a prodával lacino. Časem

se Red Bull šířil po Evropě a získával popularitu v nočních barech jako příměs do alkoholických koktejlů.

Veřejnost si myslí, že se Red Bull zapojil do motoristického sportu až v roce 2005, kdy Mateschitz přihlásil stáj do šampionátu, ale ve skutečnosti se začátek datuje do roku 1989. Značka Red Bull byla ještě v plenkách a Mateschitz se dohodl na sponzorské smlouvě s jiným Rakušanem, Gerhardem Bergerem, který tehdy závodil ve formuli 1 za Ferrari.

Ten se pro Red Bull vyloženě hodil. Nesmírnou soutěživostí, a přitom bezstarostným postojem a velkým kouzlem osobnosti jako by propagoval staré časy formule 1. Uspěchaný svět F1 nebral příliš vážně, a hlavně měl v oblibě kanadské žertíky. Do ložnice, v níž spal se stájovým kolegou Ayrtonem Sennou, jednou vypustil živé žáby. Jindy mu zase během letu vyhodil kufřík z vrtulníku. Dohoda představovala mezník, protože se Berger stal prvním závodníkem sponzorovaným Red Bullem v rámci programu podpory sportovců. V současné době jejich seznam čítá kolem osmi set padesáti jedinců z nejrůznějších sportovních odvětví a disciplín.

Smlouvu s Bergerem zprostředkoval další Rakušan, s nímž Mateschitz uzavřel významný partnerský vztah, který vydržel po zbytek jeho působení v motoristickém sportu: Helmut Marko. Ten se stal v podnikání v motoristickém sportu Mateschitzovou pravou rukou; dělal mu poradce pro stáje Red Bullu GmbH ve formuli 1 a šéfa programu výchovy závodníků Red Bullu.

Marko se narodil ve Štýrském Hradci a na počátku sedmdesátých let byl součástí soudržné rakouské závodní scény. (Přátelil se s Jochenem Rindtem, jenž zahynul při tréninku na Velkou cenu Itálie 1970 a jako jediný se stal mistrem světa formule 1 v klasifikaci jezdců posmrtně.) Marko byl sám rovněž závodníkem, startoval ve velkých cenách v letech 1971 a 1972, i když ani jednou nebodoval.

Úspěchů se dočkal spíš ve vytrvalostních závodech. V roce 1971 vyhrál v Martini Porsche 917K závod na 24 hodin v Le Mans. Závodnickou kariéru mu bohužel předčasně ukončila nehoda při Velké ceně Francie 1972 v Clermont-Ferrandu. Od marche Ronnieho Petersona odletěl kamínek, Markovi prorazil štít ochranné přilby a Helmut trvale oslepl na levé oko. Potom se věnoval manažerství závodníků a v roce 1989 založil vlastní závodní stáj: RSM Marko. Soutěžil s ní v mistrovství formule 3000 (dnešní formuli 2), seriálu závodů, který dodává mladé jezdce do formule 1.

Marko dělal Gerhardu Bergerovi manažera a s Mateschitzem mu vyjednal sponzorskou smlouvu s Red Bullem. Po deseti letech, v roce 1999, Mateschitz souhlasil také s finanční podporou RSM Marko oplátkou za to, že se přejmenuje na juniorský tým Red Bullu. V rozhovoru s Richardem Williamsem z listu *Observer* v listopadu 2010 Marko zdůraznil význam rakouského spojení ve vztahu s Mateschitzem: „Já jsem z Hradce ve Štýrsku a on z Mürtzalu. Ty od sebe leží šedesát nebo sedmdesát kilometrů. Na závody se zaměřoval odjakživa. Když jsme se setkali poprvé, neměl rozpočet na to, aby se do něčeho pouštěl, ale jak se Red Bull neustále rozrůstal, zdálo se přirozené, že z toho něco bude.“

Mezi těmito dvěma smlouvami, v nichž hrál roli Marko, pronikl Mateschitz do F1 ještě v roce 1995 – poněkud méně úspěšně –, když uzavřel partnerství mezi Red Bullem a Sauberem. Tenkrát koupil podíl na stáji F1 Sauber a její jezdci nosili nápadnou značku Red Bull na kombinézách.

Sauber je strojírenský podnik ze sousedního Švýcarska, angažuje se v motoristickém sportu a má četné závodní týmy v různých disciplínách. Snad nejvýznamnějším momentem partnerství mezi Red Bullem a Sauberem byl v roce 2001 příchod Fina Kimiho Räikkönena do F1. Ten neprošel juniorským týmem Red Bullu,

a proto Red Bull doufal, že si Sauber zvolí jím podporovaného Brazilce Enriqueho Bernoldiho. Avšak Sauber si vybral Räikköнена, kdežto Bernoldi skončil u outsidera Arrowsu, britské stáje, která v letech 1978 až 2002 absolvovala 394 závodů bez jediného vítězství. Fin, jenž později, roku 2007, získal titul šampiona F1 ve Ferrari, pomohl Sauberu v sezoně 2001 obsadit čtvrté místo z deseti v mistrovství světa konstruktérů F1. Tím si Sauber ospravedlnil rozhodnutí dát mu přednost před Bernoldim, ale pro Red Bull to znamenalo začátek rozpadu vztahu. V roce 2002 prodal svůj podíl na stáji bance Credit Suisse.

Mateschitzovi začínala v roce 2004 nová kapitola, a sice následkem kroku, který navždy změnil podobu formule 1.

Dočkal se totiž příležitosti k návratu do F1 prostřednictvím mateřského koncernu Jaguaru, Fordu, jenž horko těžko udržoval stáj konkurenceschopnou. Na pozadí špatného prezentování výroku „bez rizika to je nuda“, v jehož důsledku Ford investoval do projektu méně, a protože si odpovědní činitelé pomalu uvědomovali, že to chce léta investic, než tým bude pravidelně vyhrávat, mamutí automobilka již nedokázala ospravedlňovat ten luxus, financovat účast v F1. V září 2004 byla stáj dána veřejně do prodeje.

„Ford dospěl k závěru, že již nemůže utáhnout neúprosný konkurenční boj žádné ze svých značek v F1,“ prohlásil tehdy předseda představenstva Jaguaru Joe Greenwell. „Po tomto rozhodnutí jsme se zaměřili na to, jak zajistit nejlepší budoucnost naší obchodní činnosti v F1 a našich zaměstnanců, kteří se na ní podílejí. Účast Jaguaru v F1 je cenný prostor pro marketing a pro šíření povědomí o značce, zejména mimo naše hlavní trhy ve Spojených státech a Spojeném království. Sdílíme však kolektivní názor, že je načase, aby se značka Jaguar Cars soustředovala stoprocentně na svou základní činnost.“

Patnáctý listopad byl nejzazší termín, dokdy se měl prodej uskutečnit. Při překročení tohoto termínu nový majitel nesměl soutěžit v ročníku 2005 mistrovství světa formule 1. Kdyby se do přísné lhůty kupující nenašel, některá ze stávajících stájí by mohla za příplatek nasadit třetí vůz, aby se zaplnil startovní rošt.

Jaguar vstoupil do F1 v sezoně 2000, rok potom, co mateřská společnost Ford koupila stáj Stewart, založenou trojnásobným mistrem světa sirem Jackiem Stewartem, a přejmenovala ji po své značce luxusních aut. Ale navzdory značné investici Jaguar nevyhrál žádný závod a sezonu 2004 dokončil na sedmé příčce v Poháru konstruktérů s pouhými deseti body. V osmdesáti pěti velkých cenách získal jen čtyřicet devět bodů. Nejlépe v historii dojel do cíle na třetím místě v Monaku (2001) a Itálii (2002).

„Mě to nijak nešokovalo,“ nechal se slyšet šéf F1 Bernie Ecclestone v BBC News v den prodeje Fordu. „Nemohl si dovolit kroužit někde na chvostu závodního pole spolu s Jordanem a jemu podobnými.“

Jeho komentář potvrdil viceprezident Fordu Richard Parry-Jones. Ten obvinil formuli 1, že nerozděluje peněžní odměny mezi všechny stáje rovnoměrně. „Současná struktura F1 nepodněcuje menší účastníky k investicím,“ postěžoval si. „Podle mě odchod Jaguaru upozorní na potřebu změny.“

Oficiální oznámení o koupi Jaguar Racingu Red Bullem přišlo několik hodin před uzávěrkou F1. V tiskových zprávách o obchodě na poslední chvíli však nápadně scházely finanční podrobnosti. BBC se domnívalo, že Ford požádal o symbolický dolar, pokud se noví majitelé zaručí, že do stáje investují v příštích třech sezonách F1 čtyři sta milionů dolarů; Ford měl hlavně zájem na tom, aby stáj přešla ku prospěchu zaměstnanců do rukou dobrého vlastníka. Zásadní bylo, že se zajistilo tři sta čtyřicet pracovních míst v sídle stáje

v Milton Keynesu ve Velké Británii a k tomu aerodynamický tunel a zkušební zařízení, které Ford nedávno předtím získal a rekonstruoval v Bicesteru a Bedfordu.

Ve stejný den Ford také oznámil prodej Cosworthu, firmy, která pro stáj Jaguar Racing vyráběla motory, a sice majitelům amerického seriálu závodů ChampCar – Kevinu Kalkhovenovi a Gerald Forsytheovi, kteří měli pokračovat v dodávkách motorů týmu na sezonu 2005. V tomtéž příspěvku BBC Kalkhoven poznamenal: „Jsme pevně odhodlaní navázat na ohromnou tradici Cosworthu v F1 a pokračovat ve velmi úspěšném odkazu i v budoucnu.“

Smlouvu s Red Bullem svět motoristického sportu všeobecně uvítal. Prodej stáje Jaguar se však rozhodně neobešel bez komplikací, obzvlášť pro hlavní postavu: Tonyho Purnella, šéfa stáje Jaguar Racing.

Ten měl jako první na řadě řídit Jaguar, potom co tento tým nesplnil počáteční příslib pod vedením Wolfganga Reitzleho, Neila Resslera, Bobbyho Rahala a pak i Nikiho Laudy. Trojnásobný mistr světa z Rakouska, známý detailista, dostal od Fordu v roce 2002 vyhazov a otěže po něm převzal Angličan Purnell. Ten se nejprve věnoval vědecké práci na univerzitách v Anglii a Spojených státech. V roce 1999 právě Ford odkoupil jeho firmu zaměřenou na automobilovou telemetrii. Jeho začlenění do týmu F1 znamenalo, že se stal Laudovým přirozeným nástupcem. Jenomže to pro něj byl jakýsi danajský dar, protože když se Ford rozhodl stáj prodat, pověřil jej, aby sháněl nového majitele.

„Moc dobře se na to pamatuji,“ ujistil mě Purnell, nyní hostující profesor na Cambridgeské univerzitě, když jsme debatovali o začátcích Red Bullu ve videotelefonickém rozhovoru. „Byl to nejspíš můj nejbolestnější rok v životě. Měli jsme R5, což byl průměrný závodní automobil, a udělali jsme velký pokrok, hlavně v aerodynamice.

Koupili jsme aerodynamický tunel v Bedfordu, což byl pro tým zásadní krok, a fungovali jsme normálně. Parry-Jones se zdál spokojený, ale na začátku roku 2004 si mě vzali stranou a řekli mi, že Ford s největší pravděpodobností ve formuli 1 pokračovat nebude. Byl jsem vázaný slibem mlčenlivosti, ale dostal jsem za úkol se poohlédnout po kupci nebo partnerovi. Asi půl roku jsem musel ve vši tichosti shánět kupce. Jak jsem se rozhlížel, nejvíc to vypadalo na Red Bull, protože to byl spolumajitel Sauberu a o formuli 1 měl ponětí.

Vyjednával jsem s ním a dalo se to do pohybu. V průběhu sezony jsme dospěli do stadia smlouvy o smlouvě budoucí mezi Red Bullem a Fordem. Obě společnosti by vlastnily padesát procent akcií za předpokladu, že Red Bull bude mít na starosti vůz a Ford zase motor. Zaujalo mě to a vzpomínám, jak jsem novináře informoval, že stáj má moc dobré vyhlídky. Dostali jsme se do fáze, kdy jeden z modelů v aerodynamickém tunelu měl barvy Red Bullu a druhý Fordu. Já ten model pořád ještě mám; stojí v technickém oddělení v Cambridgi. Setkali jsme se nedaleko Coventry. Oni z modelu stáhli přehoz a plácli jsme si.“

Avšak radost z uzavření obchodu měla jepičí život.

„Asi dva týdny nato si mě zavolali do Detroitu. Vyjel jsem do čtvrtého patra, kde zasedala správní rada Fordu. Sotva jsem vešel do zasedačky, vycítil jsem, že se něco zvrtilo. V podstatě mi sdělili tohle: ‚Podívejte, zvážili jsme to a nehodláme v tom pokračovat.‘“

Jak se zdálo, Ford chtěl z F1 úplně vycouvat. Nestál o to, ponechat si padesátiprocentní podíl. Purnell pokračoval: „Musel jsem tu novinu zavolat do Red Bullu. Byl jsem ve spojení s Danym Baharem, Mateschitzovou pravou rukou. Vůbec jsem ho nepotěšil. Oba jsme jednáním o smlouvě strávili nekonečné hodiny. Dany to vyřídil Dietrichovi. Ten to vzal velkomyslně a řekl: ‚No, jestli to nemělo dopadnout, tak to nedopadlo.‘ Mě to pěkně zdeptalo.“

I přes zklamání měl Purnell stále najít kupce na Jaguar Racing, jelikož na tom závisela budoucnost personálu. Podle jeho slov Ford odmítl nabídky od koncernů z Číny a Ruska. Po celou dobu pořád doufal, že přivede Red Bull zpět k jednacímu stolu – tentokrát s cílem, aby koupil celý podíl, a ne jen padesát procent. „Vrátil jsem se do Red Bullu,“ vyprávěl, „ale celý vztah jsme řešili jenom já a Dany s Dietrichem. Pořád jsem jim předkládal olivovou ratolest a přicházel s různými nápady. Kupodivu například i tím, že by koupili dvě stáje – Jordan a Jaguar –, protože to vypadalo, že by to mohlo dávat smysl ekonomicky. Nakonec jsem jezdil jako blázen do Salcburku.“ Red Bull sídlí ve Fuschlu am See, na úpatí Alp, půl hodiny jízdy od barokní architektury a bonboniérových lákadel v Salcburku.

„Vzpomínám, jak jsem tam jednou přijel, venku zaparkoval a dožadoval se schůzky,“ pokračoval Purnell. „Ani vám nedokážu popsat, jak moc jsem se snažil. Na jednom setkání Dietrich stále bouchal do stolu a opakoval: ‚Tony, Tony, Tony, musíte to pochopit. Za dobrodružství ve formuli 1 nikdy, nikdy, nikdy nedáme víc než sedesát milionů eur za rok.‘“

Neodbytnost se Purnellovi vyplatila, ale až potom, co ke koupi stáje Jaguar řekl své Marko. „Helmut je mazaný a normálně nepouští hned všechno do světa,“ řekl o něm Purnell. „Ale tentokrát Dietrichovi poradil: ‚Je to dobrá stáj. Má všechny prostředky potřebné ke správnému fungování ve formuli 1. Smlouva, kterou Ford navrhuje, je dobrá.‘ Nebyl to reklamní dárek, jak se inzerovalo, ale i tak prodej za nízkou cenu. Helmut Dietrichovi vysvětlil, že si stáj formule 1 přeje celý život a že nikdy nebude lepší příležitost než teď. Buď se rozhoupe, anebo na to může navždy zapomenout. Z Dietrichovy reakce jsem poznal, že to je ujednáno. Sice na poslední chvíli, ale dotáhli jsme to do konce. Vlastně jsme smlouvu podepsali

časně zrána u právníků Red Bullu. Zvláštní bylo, že ještě v tu dobu mi jedna z firem, které Ford odmítl, napsala, že každou nabídku trumfne, jenže Ford se chtěl dohodnout s Red Bullem, protože prý jde o zdravý koncern.“

Jakmile byla smlouva uzavřena, bylo nevyhnutelné ihned přesměřovat spekulace na otázku, kdo bude za tým závodit. Vzhledem k výrazné úloze, kterou později sehrál v historii Red Bull Racingu Australan Mark Webber, je tak trochu ironie, že zrovna odcházel z Jaguaru do Williamsu. Ve formuli 1 závodil tři sezony a mluvílo se o něm jako o budoucí hvězdě, avšak výsledky mu kazila nespolehlivost jak v Jaguaru, tak u předchůdce, Minardi. Nadále stál za technickými vylepšeními v Jaguaru a mnohdy předčil stájového kolegu, bývalého jezdce juniorského týmu Red Bullu Christiana Kliena, ale z osmnácti závodů v sezoně 2004 osmkrát nedojel do cíle a v mistrovství světa obsadil až třinácté místo.

O Webberově odchodu se rozhodlo mnohem dřív, než Red Bull přebírání stáje dokončil. Ron Dennis z McLarenu si předtím prověřil, zda by nebyl k mání. Dohoda o prodloužení Markova působení v Jaguaru totiž moudře obsahovala řadu klauzulí týkajících se výkonnosti a ty mu dovolovaly předčasný odchod, kdyby se naskytla lepší nabídka. Taková ustanovení jsou ve smlouvách ve formuli 1 běžná a jedné i druhé straně umožňují se ze smlouvy vykroutit. Stáje například mohou zrušit smlouvu s jezdcem, když podává slabé výkony.

Webber byl zájmem Williamsu z pochopitelných důvodů polichocen. Adam Cooper v článku v časopise *Autosport* v červenci 2004 napsal: „Webber dal jasně na srozuměnou, že jej sir Frank Williams kontaktoval od roku 2003, kdy zjistil, že jeho jezdec Juan Pablo Montoya, jenž za něj závodil od roku 1997, prahne po angažmá v McLarenu.“ Webber si vybavuje, jak mu Williams poprvé zavolal

po Velké ceně Británie 2003, načež byly rozhovory čím dál častější. Williams patřil k zavedeným stájím a zhotovoval auta schopná vyhrávat velké ceny – a k tomu měl Webber vždycky daleko. Mark se svěřil: „Frank byl celý žhavý a já taky. Když vám někdo jako Frank volá dost často, tak vám to určitě polichotí.“ Pro Australana to znamenalo šanci postoupit v kariéře na vyšší stupeň a ucházet se o vítězství.

Sezonu dokončil v Jaguaru a potom byl ze smlouvy uvolněn, aby mohl testovat za Williams. Mezitím absolvoval v Texasu kondiční tréninky s cyklistou Lancem Armstrongem. Po jeho odchodu zůstala ve složení týmu Red Bull Racingu díra. V Klienově případě bylo pravděpodobné, že si udrží místo díky tomu, že ho Red Bull podporoval jako juniorského jezdce. Pozornost se obrátila k italskému mladíkovi Vitantonio Liuzzimu, jehož Red Bull vynesl až k mistrovskému titulu ve formuli 3000 za rok 2004. V úvahu přicházeli také Němec Nick Heidfeld a Brit Anthony Davidson. Rozhodnutí bylo prozatím odloženo.

O jedné funkci se nediskutovalo: o šéfovi stáje. Mateschitz požádal Purnella, aby v ní pro začátek v rámci nového týmu setrval. Přitom ani Rakušan, ani Ford nevydali oficiální prohlášení.

Z Mateschitzova hlediska byla koupě načasována perfektně. V roce 2004 byl na žebříčku nejbohatších lidí na světě podle magazínu *Forbes* na čtyřtém šestém místě a jeho jmění se odhadovalo přibližně na 1,4 miliardy dolarů. Rok předtím si vysloužil velkou publicitu, když koupil rekreační středisko Laucala na Fidži. Obecně působil jako samotář. Ale po podnikatelské stránce se ocitl na rozcestí.

Red Bull měl před sebou vyhlídku na uhájení svého sedmdesátiprocentního podílu na světovém trhu s energetickými nápoji, který měl tehdy hodnotu kolem dvou a půl miliardy liber. I přes

omezený sortiment Red Bull upoutával ambiciózním marketingem, decentralizovanou distribucí a sponzorováním extrémních sportovních odvětví a populární kultury. Jeho zjevný úspěch poutal zájem gigantů mezi výrobci nápojů včetně Coca-Coly a Pepsi, které měly za lubem přinést na trh vlastní energetické nápoje. Aby se Red Bull udržel v čele, potřeboval dělat něco jiného. Vsadil na Mateschitzovu vášň k motoristickému sportu.

Postoupit do nejvyšší disciplíny motoristického sportu dávalo Rakušanovi smysl z hlediska vývoje, prosazování a uplatňování značky; skýtalo mu to předpoklady ke světovému růstu, aniž by se tím poškodila pověst výrobku s „protiestablishmentovým“ postojem. A docela si to užíval. Zatímco zpočátku byl opatrný, brzy se cítil v pohodě. V den koupě *Autosportu* sdělil: „Náš krok k úplnému vlastnictví stáje formule 1 dává Red Bullu z obchodního hlediska dobrý smysl. Připočtete příležitost přímo se účastnit šampionátu v disciplíně, která mně osobně přináší radost, pak snadno pochopíte, jak moc mě tahle koupě těší. Jde o logický a poslední krok v procesu, který jsme zahájili juniorským programem Red Bullu, kde rozpoznáváme mladé talenty, radíme jim a podporujeme je v různých disciplínách, počínaje závody motokár a konče vrcholnou kategorií: formulí 1.“

KAPITOLA 2

BÝK VYSTRKUJE ROHY – 2005 –

V měsících bezprostředně po převzetí Jaguar Racingu Red Bullem počáteční úleva, kterou Purnell pociťoval, když kolegům zachránil práci, záhy přešla v nejistotu. Úzce spolupracoval s vrchním ředitelem Davem Pitchforthem na výrobě auta na sezonu 2005. To nakonec neslo označení RB1 jakožto první závodní vůz Red Bull Racingu. Purnell dohlížel přes zimu na provoz v továrně a spolu s Pitchforthem si brzy uvědomili, že jsou na štíru s některými Markovými představami. Mezi Milton Keynesem a Salcburkem rostlo napětí.

Během těch měsíců na konci roku 2004 Purnell vytušil, že vztah mezi ním a Pitchforthem na jedné straně a Red Bullem na druhé neklape. „Potom co selhala dohoda půl na půl, se vztah už nesprávil,“ přiznal mi. „Když stáj převzali, byli jsme zpočátku nadšení. Zajistila se tím její budoucnost, která na mě těžce doléhala, a oni mě vybídli, abych ve funkci šéfa stáje pokračoval. Red Bull byl sice velmi dobrá marketingová firma, jenomže v tom stadiu nevěděl nic o strojním inženýrství a o tom, jak postavit závodní auto, a zrovna tak nechápal, jak řídit závodní stáj F1.“

„Dostávali jsme se do stresových situací. Jedna se týkala jezdců, které měli v úmyslu angažovat. Někteří z navrhovaných na to podle nás neměli. Ale to nebylo podstatné. Horší bylo, že měli šílenou představu, jak postavit závodák. Chtěli po nás, abychom nepsali e-maily, jenom telefonovali z mobilu. Nijak se to nehýbalo. My jsme věděli, že stáje formule 1 jsou něco extra a vyžadují hodně disciplíny a formálních postupů. A hlavně jsme potřebovali pracovat podle přehledného rozpočtu. Red Bull prováděl věci, o kterých jsme s Davem neměli tušení, dokud nepřicházely účty. Utrácel ohromné částky za mobilní palác [třípodlažní kolos ze skla a oceli, v němž v padoku hodovali hosté a stravovali se zaměstnanci na okruhu] a podobně, což vedlo k nezměrnému napětí.“

Kromě toho požadoval personální změny, které byly pro Purnella nepřijatelné. „Dave byl nejlepší technický ředitel, s jakým jsem se kdy setkal. Absolutní megahvězda. Nakonec se z něj stal předseda představenstva Boeing Defence. Marko si ho neoblíbil, protože kdykoli měl Dave za to, že se něco dělá špatně, dával najevo nelihost. Red Bull mě vyzval, abych ho vyhodil. Odpověděl jsem, že to nepřichází v úvahu. Pořádně mě to rozčililo. Myslel jsem si totiž, že jsme něco vybudovali a dotáhneme to daleko. Vůz na první sezonu byl postaven zcela podle plánů Jaguara a ze začátku se projevoval dobře. V úvodních závodech se umisťoval mezi prvními šesti a udělal obrovský skok vpřed proti předešlému modelu, R5. Přesto v nás nevěřili. Náš vztah neprosplával.“

Navzdory varovným znamením to dopadlo nečekaně. „Předtím nijak nenaznačili, že se nás chystají zbavit, a tak pro nás byl šok, když jsme přišli do práce a za stolem seděli Marko a několik právníků.“

Purnellův vyhazov byl náhlý a drsný. Pár let nato se ukázal ve Francii na ceremonii, při němž byl bývalý předseda FIA Max

Mosley vyznamenán Čestnou legií. Purnell si pamatuje, jak se setkal s Mateschitzem. Ten byl prý kvůli jeho krátkému působení v Red Bullu velmi zakřiknutý, ale vlídný a rád si s ním popovídal. „Vlastně jsem na Dietricha ani neměl zlost,“ připustil Purnell. „Byl to fantastický podnikatel a uvažoval racionálně. Vždycky se pyšnil návratností investic do podpory skateboardistů, ale byl poznamenaný problémem, jaký postihuje lidi, když propadnou vůni benzínu; jako podnikatelé jednají iracionálně. Myslím si, že z toho hlediska se on a formule 1 neslučovali. Proto mi jeho rozhodnutí připadalo nerozumné, podložené emocionálně, nesouvisící s podnikáním; spíš jako splnění dětského snu. Ironií je, že se po obchodní stránce nakonec ukázalo jako dost dobré. Klobouk dolů před nimi. Povedla se jim úžasná věc.“

Novým šéfem stáje Red Bull Racing byl 7. ledna 2005 jmenován a potvrzen Christian Horner. V jedenatřiceti letech se stal vůbec nejmladší hlavou stáje F1. Dva měsíce před úvodním závodem sezony v Austrálii povýšil z vedoucího týmu ve formuli 3000 – dnešní formule 2 – na šéfa stáje F1, takže se najednou utkával s takovými kapacitami, jako byli Ron Dennis z McLarenu, Jean Todt z Ferrari a Flavio Briatore z Renaultu. A hned se přesvědčil, jak je formule 1 nemilosrdná. Vyprávěl mi o tom ve své kanceláři v sídle Red Bull Racingu v Milton Keynesu.

„Bylo domluveno, že počkám na parkovišti a [vedoucí pracovník Red Bullu] Dany Bahar půjde sám do kanceláře za Purnellem a Pitchforthem a v podstatě je vyhodí,“ vzpomínal Horner na svůj první den ve funkci. „Dozvěděli se, že mají budovu neprodleně opustit. Já seděl na parkovišti a sledoval, jak odcházejí s věcmi v lepenkové krabici. Uvědomil jsem si, jak je formule 1 krutá. Potom mě uvedli dovnitř, shromáždili všechny zaměstnance a Dany jim oznámil: „Hm, ve vedení nastala změna. Zde vám představuji

nového šéfa stáje. ‘Jediný, koho jsem mezi přítomnými znal, byl Ole Schack, mechanik, který v dnešní době obsluhuje předeek Maxova auta. Znal jsem ho z doby, kdy závodil ve formuli 3000. Asi byl jako jediný rád, že mě vidí.

Zaměstnanci oněměli úžasem. Zažili spoustu změn. Vysvětlil jsem jim, že prvních pár týdnů budu naslouchat a poznávat, a dal jsem jim jasně na srozuměnou, že tým má za cíl vyhrávat. Bylo to jednoduché. Lidé z Red Bullu se vrátili na letiště a já se odebral nahoru do kanclu. Dodnes ho mám na stejném místě. Sekretářku jsem tam zastihl v slzách, protože právě přišla o svého starého šéfa. Posadil jsem se za stůl. Ležela na něm pootevřená vánoční přání a nedopité kafe. Pomyslel jsem si: Kde začít? Zavola jsem si vedoucí pracovníky jednoho po druhém. Byl mezi nimi Graham Saunders, vedoucí výroby. Požádal jsem ho, aby mě provedl fabrikou. Předtím jsem tam byl jenom jednou. Takže mě vzal na obchůzku a já si prohlédl provoz.“

Hned při první obchůzce bylo Hornerovi zřejmé, že se v kolektivu nacházejí schopní lidé, jenže chybí systém a technická disciplína a lidé nemají jasnou představu o tom, čeho chce Red Bull dosáhnout. Času neměl nazbyt, utíkal mu rychle. Do zahájení ročníku 2005 zbývaly jen dva měsíce. Aby stihl poznat nové kolegy, musel jednat rychle. Stejně tak se oni potřebovali seznámit s člověkem, který měl být nyní představitelem jejich stáje.

Dnes je Horner díky postavení v Red Bull Racingu a vystupování v pořadu *Touha po vítězství* na Netflixu slavný, avšak vyrůstal ve skromných podmínkách. Narodil se v roce 1973 v Leamington Spa v rodině, která pracovala v automobilovém průmyslu. Dědeček v Standard Motor Company v Coventry jakožto vedoucí nákupu, než si založil vlastní firmu. V lednu 2012 Horner v rozhovoru s časopisem *Motorsport* řekl:

„Jako dítě jsem škemral, ať mi rodiče koupí motokáru, abych v ní mohl jezdit po zahradě, a máma mi ji sehnala přes inzerát v místních novinách obyčejnou za pětadvacet liber. Časem jsem si opatřil lepší a závodil v kategorii Junior Booster. V roce 1991 Renault poskytoval stipendia, která měla dětem pomoci k postupu z motokár do formule Renault, a jedno z nich jsem získal právě já. Vyhrál jsem jedno kolo šampionátu a několikrát si zajistil první startovní pozici, a tak se začaly ozývat týmy F3. Roku 1993 jsem startoval v třídě B F3 za P1 Engineering Rolyho Vinciniho. Pětkrát jsem zvítězil a v seriálu skončil druhý.“

V naději na závodnickou kariéru posléze přesvědčil rodiče, aby mu dovolili udělat si po maturitě rok volna. Dohodl se s nimi, že pokud v závodění neuspěje, bude se po roce ucházet o přijetí na univerzitu. Jak přiznává, o studium na vysoké škole neměl zájem a ani si prý nepamatuje, kam měl dělat přijímací zkoušky. Ale vyhlídky, že se probouje do nejvyšších disciplín motoristického sportu, měl nevalné, hlavně po finanční stránce. Nyní se odhaduje, že prokousat se z nižších formulí do F1 přijde zhruba na osm milionů liber. Peníze obvykle pocházejí od příbuzných, skupiny investorů, jimž se vklad vrátí, jakmile jezdec dostane výnosnou smlouvu v F1, nebo z finanční podpory od sponzora, jako je automobilka nebo jiná automobilová značka. Aby Horner mohl závodit, musel si zajistit zdroj peněz k nákupu vozu, dílů, paliva, pneumatik a tak dál. V roce 1994 vstoupil do F3 prostřednictvím stáje Fortec, čímž mu do F1 scházely dva stupně, jenže tím vyčerpal rozpočet.

V následujícím roce byl rozhodnutý udělat v závodnické kariéře pokrok s jediným cílem: dostat se do F1. Nedokázal si však zajistit

financování místa v některé z předních stájí formule 3000, což by ho přiblížilo k závodům ve stejných dějištích a o týchž víkendech jako F1. Tato finanční překážka, aniž si toho byl vědom, mu vlastně přichystala profesní dráhu a vedla k příležitosti setkat se s jistým dr. Markem, jak si Helmut Marko dosud nechává říkat na základě titulu doktora práv, kterého dosáhl v roce 1967. „Usmyslel jsem si, že kdyby se mi podařilo koupit a provozovat vlastní vůz F3000, alespoň by mi na konci sezony zbylo auto a měl bych se čím pochlubit,“ vzpomínal Horner v témže interview do časopisu *Motor-sport*. „Byl to dost smělý cíl, ale chtěl jsem to zkusit. Prodal jsem všechno, co jsem měl, půjčil si, kolik šlo, od banky i od táty. Ten mi pomohl pod podmínkou, že mu to jednou splatím...“

Dělal jsem vedoucího týmu, sekretáře, kuchaře, poskoka, veškerou kancelářskou práci, sháněl peníze a tak všechno. Jako mechanika jsme měli na částečný úvazek kluka, který pracoval v místním obchodě s lihovinami *Threshers*... Potřebovali jsme přívěs. Nejvýhodněji jsem splášil jeden na prodej v Rakousku. Našel jsem si levné letecké spojení a letěl se na něj do Štýrského Hradce podívat. Majitel, chlápek, o němž jsem nikdy neslyšel, nějaký dr. Marko, tvrdě vyjednával, ale já mu řekl, že ho koupím, jestli mi ho doručí do Calais a já si ho tam vyzvednu. Když jsem se tátovi zmínil, že jsem dal peníze úplně cizímu člověku z Rakouska na dohodu podáním ruky, a přitom přívěs ještě nemám, považoval mě za blázna. Avšak dr. Marko dodržel slovo a přívěs se podle domluvy objevil v Calais. Mezitím jsem si zjistil, že jde o bývalého jezdce F1 Helmuta Marka, který provozuje dva vozy F3000, v nichž závodí Juan Pablo Montoya a Craig Lowndes, a brzy jsem ho poznal líp.“

Horner společně s otcem, Garrym, založil v roce 1997 stáj Arden – pojmenovanou podle oblasti ve Warwickém hrabství, kde se narodil – a k dispozici měl skromný rozpočet, který nedovoloval

žádné chyby. Horner si především mohl stěžít dovolit náhradní díly, a tudíž nepřipadaly v úvahu. V případě havárie by si mohl hodit mincí, zda zaplatit účty, nebo utratit peníze za opravu nabouraného auta. Další potíž spočívala v tom, že působil zároveň jako šéf stáje i jezdec. Ani na chvíli si nemohl dovolit být v nečinnosti. Všechno zřejmě zastínil fakt, že si nakonec uvědomil, že se co do talentu nevyrovná soupeřům. Jmenovat můžeme například Montoyu nebo legendu Le Mans Toma Kristensena. Vědomí, že nemá stejné schopnosti, a z toho vyplývající zklamání ho zdrtily. V roce 1998 se definitivně vzdal snu, že to dotáhne do F1, a závodění zanechal. Na druhé straně se jeho stáj dočkala velkého uznání.

Arden upoutal pozornost zkušeného podnikatele Davea Richardse, jenž založil Prodrive, vyspělý britský strojírenský koncern působící v motoristickém sportu, nyní se sídlem v Banbury v Oxfordském hrabství. Richards byl v motoristickém sportu hodně zblhlý, mimo jiné řídil úspěšnou stáj BAR v F1 a tým Subaru v mistrovství světa v automobilových soutěžích. Horner souhlasil, že se o stáj rozdělí s Richardsem napůl výměnou za tolik potřebné peněžní prostředky. Tím se tlak na nezralého šefa týmu zmírnil.

Po vcelku nevýrazné první sezoně však Horner svolil, že ještě před zahájením ročníku 2002 odkoupí druhou polovinu zpět. Dvojici jeho jezdců tvořili Čech Tomáš Enge a Švéd Björn Wirdheim. A zpětná koupě se vyplatila: Arden nejenže stačil konkurenci, ale dokonce mezi stájami triumfoval. Enge zvítězil třikrát, ovšem v Maďarsku, kde také vyhrál, byl diskvalifikován, protože neprošel u antidopinkové zkoušky. Stálo ho to titul, avšak tvrdil, že v tom je nevinný. Tým měl za to, že je na vině nějaký lék, který si vzal proti křečím v zádech. V následující sezoně Arden titul v F3000 obhájil, navíc Wirdheim vybojoval prvenství v klasifikaci jezdců. Coby stájová dvojka ho doplňoval Američan Townsend Bell.