

Tajné zákulisné dohody, špionáž
a boj o moc v pozadí Formuly 1

BIZNIS *na plný* PLYN



MOTÝL

CAROLINE REIDOVÁ & CHRISTIAN SYLT

BIZNIS *na plný* **PLYN**

BIZNIS *na plný* PLYN

Tajné zákulisné dohody, špionáž
a boj o moc v pozadí Formuly 1

CAROLINE REIDOVÁ & CHRISTIAN SYLT



VYDAVATELSTVO MOTÝL

**Fast Money: The Backroom Deals, Corporate Espionage,
and Legendary Power Struggles that Drive Formula One**

Copyright © Caroline Reid and Christian Sylt 2025

First published in Great Britain in 2025 by Hodder & Stoughton Limited

An Hachette UK company.

All rights reserved.

Translation © Lucia Richterová, 2026

Cover illustration © Peter Crowther/Début Art Ltd.

Slovak edition © Vydavateľstvo Motýľ, s. r. o., 2026

www.vydavatelstvomotyl.sk

Print: TBB, a. s., Banská Bystrica, Slovakia

ISBN: 978-80-8164-447-4

Caroline Reidová a Christian Sylt píšú o odvetví Formuly 1 už takmer päť desaťročí a prispievajú do mnohých popredných svetových médií vrátane *Daily Mail*, *Daily Telegraph*, *Financial Times*, *Forbes*, *The Guardian* či *Wall Street Journal*.

Okrem práce v žurnalistike v roku 2007 založili spoločnosť *Formula Money* – jedinú službu poskytujúcu obchodné informácie zamerané na F1. Táto spoločnosť spravuje najväčší vyhľadávač hodnôt sponzorských príspevkov v F1 na svete a vypracovala správy o ekonomických vplyvoch zhruba pre tretinu organizátorov pretekov Formuly 1.

*Venované účastníkom stretnutia v hoteli Excelsior
na letisku Heathrow. Bez vás by sme túto knihu nenapísali.*

Obsah

Úvod.....	11
-----------	----

Prvá časť: RANÉ ROKY

1. Zlaté začiatky	20
2. Na scénu prichádza Ecclestone.....	39
3. Efekt snehovej gule.....	62
4. Vojna a mier	88

Druhá časť: CONCORDE ŠTARTUJE

5. Za oponou.....	116
6. Pre dobro športu.....	129
7. Hlavná cena	148
8. Dane a smrť.....	160
9. Európsky rozkol.....	167

Tretia časť: GLOBALIZÁCIA

10. Predaj rodinného zlata.....	182
11. Kríza	193
12. Časovaná bomba	201
13. Úplatok.....	212
14. Priateľ v núdzi	231

Štvrtá časť: INŠTITUCIONALIZÁCIA

15. Všetko sa mení.....	238
16. Neporaziteľní.....	249
17. Začiatok konca	268
18. Banky	275
19. Eso v rukáve	281
20. Stratégie odchodu.....	295

Piata časť: ÉRA ZÁBAVY

21. Môžeme si to dovoliť	310
22. Charita sa začína doma	326
23. V americkom štýle.....	332
24. Boj o prežitie	340
24. Viva Las Vegas	348
25. Daňový problém	371
<i>Doslov</i>	<i>381</i>
<i>Poznámky.....</i>	<i>387</i>
<i>Použité zdroje</i>	<i>391</i>

Úvod

Veľká cena Monaka. Nedeľa 29. mája 2016. Monoposty sa postupne zoradili na štartovom rošte pred začiatkom ikonických pretekov Formuly 1 a takmer všetci prítomní žiaria od nadšenia. Každoročne sa legendárne ulice malého kniežatstva na pobreží Stredozemného mora premenia na pretekársku dráhu pri príležitosti najprestížnejšej spoločenskej a športovej udalosti sezóny.

Herci Patrick Dempsey a Rosamund Pikeová s noblesou kráčajú po štartovom rošte a snažia sa aspoň na okamih zazrieť Daniela Ricciarda, držiteľa pole position, ktorý práve venoval svoj charakteristický široký úsmev objektívom húfu fotografov. Medzitým v uzavretom areáli určenom pre tímy, ktorý je známy ako paddock, priťahuje pozornosť spevácky idol Justin Bieber, nahodený v žiarivo neónovom tričku, ako z riadiaceho centra Mercedesu povzbudzuje svojho kamaráta Lewisa Hamiltona.

Azda najsebavedomejší divák, oblečený v elegantnom obleku a s neprehliadnuteľnými starostlivo vykrútenými fúzikmi, pohodlne sedí na jachte. Volá sa Chase Carey a má viac než dostatok dôvodov na to, aby bol so sebou náramne spokojný.

Tento ostrieľaný mediálny manažér zohral kľúčovú úlohu pri odvážnom pláne americkej investičnej spoločnosti Liberty Media na odkúpenie Formuly 1. Keďže obchod sľubne napredoval, Careyho vyslali do Monaka, aby sa stretol s osemdesiatpäťročným Berniem Ecclestoneom, výkonným riaditeľom Formuly 1. Boli to jeho prvé preteky F1 a úplne ho uchvátili. „Človek sa jednoducho nedokáže ubrániť úžasu,“ povedal neskôr o svojom dych berúcom zážitku.

Carey tušil, že už onedlho prevezme kormidlo z rúk výstredného miliardára a bude musieť nastaviť pevný kurz smerom k svetu sociálnych

médií, kde Formula 1 značne zaostávala. Liberty bola hlavným záujemcom, a hoci celá F1 mala hodnotu osem miliárd dolárov, mediálna spoločnosť našla spôsob, ako ju odkúpiť a použiť iba tristojedem miliónov dolárov z vlastných prostriedkov.

Napodiv, mediálnu spoločnosť nepritahovali lesk a sláva kráľovnej motošportu. Najviac ju očarila skutočnosť, že F1 neodvádzala takmer žiadne dane z obrovských ziskov, ktoré generovala.

Pod kapotou celej Formuly 1 naplno beží výkonný motor biznisu. Na rozdiel od väčšiny ostatných vlastníkov práv na nejakú športovú disciplínu si F1 ponecháva leví podiel svojich príjmov vrátane poplatkov od vysielacích spoločností, reklamných partnerov jednotlivých tratí a usporiadateľov pretekov. Do toho sa rátať aj výnosy z predaja vstupeniek s prémiovými službami pre firemných VIP klientov. Desať pretekárskych tímov dostáva iba niečo vyše šesťdesiat percent zo ziskov, ktoré generuje držiteľ práv F1 – v roku 2024 ich výška dosiahla sumu takmer 1,3 miliardy dolárov.

Jedinou významnou položkou, ktorú F1 zvyčajne nedostáva, sú tržby z predaja vstupeniek na preteky. Tie smerujú priamo do rúk miestnych usporiadateľov a obyčajne slúžia na pokrytie prevádzkových nákladov, takže z finančného hľadiska sa jednotlivé podujatia pohybujú niekde okolo nuly. Organizátori ich však vnímajú ako investíciu, ktorá má oveľa širší prínos než samotný zisk.

Usporiadatelia pretekov sú zvyčajne nezávislé miestne spoločnosti alebo subjekty, ktoré podporuje štát, aby si mohli dovoliť uhradiť organizačné poplatky, ktoré sa každoročne vyšplhajú v priemere na 33,5 milióna dolárov. Vlády hostiteľských krajín odôvodňujú vysoké náklady tým, že preteky podporujú rozvoj cestovného ruchu, pretože prostredníctvom televízneho vysielania zviditeľňujú krajinu vo svete. Napríklad v roku 2024 sa počet divákov pri obrazovkách vyšplhal na 1,6 miliardy. Navyše časť výdavkov na usporiadateľské poplatky sa vracia v podobe daní z peňazí, ktoré návštevníci minú v miestnych podnikoch – v roku 2024 celková návštevnosť pretekov Formuly 1 dosiahla približne 6,5 milióna divákov.

Trvalo vyše sedemdesiat rokov, kým sa vybudoval a doladil obchodný model Formuly 1. Vznikal postupne prostredníctvom dlhého sledu (obchodných) dohôd, ktoré mali rôznu podobu, od neformálnych podaní rúk v baroch a nákupných cien načmáraných na kúsku papiera až

po rozsiahle zmluvy, ktoré pripravili obrovské armády právnikov. Medzi prvotným impulzom a konečným výsledkom sa zvyčajne nachádzalo toľko zákrut, zvrátov a kompromisov, že ich často ani nemožno jednoznačne označiť za obchodnú dohodu. V niektorých prípadoch dokonca ani nedošlo k finančnej transakcii, hoci jej dôsledky zvýšili hodnotu Formuly 1 o miliardy dolárov. Práve takto sa F1 šikovne vypracovala na jedno z najbohatších športových odvetví.

Podstatné je, že Formula 1 patrí medzi niekoľko málo globálnych športových súťaží, ktoré – na rozdiel od neziskových športových federácií, ako sú olympijské hry či majstrovstvá sveta vo futbale – riadi súkromná spoločnosť. Preto niet pochyb, že vo svete F1 je hlavným meradlom úspechu zisk.

* * *

Je veľmi ťažké si vôbec predstaviť, aké sumy peňazí sa točia vo Formule 1. Za štyridsať rokov až do roku 2022 dosiahol držiteľ práv F1 prevádzkový zisk 7,2 miliardy dolárov pri závratných tržbách vo výške 27,3 miliardy dolárov. Okrem toho Formula 1 vytvára takzvaný halo efekt, ktorý zvyšuje atraktivitu a hodnotu všetkých aktérov, ktorí tvoria súčasť tejto obrovskej mašinerie – od desiatich tímov, dvadsiatich štyroch okruhov a dvadsiatich jazdcov až po kamionistov, ktorí prevážajú technické vybavenie po celom svete. Všetci za svoju účasť dostávajú nadpriemerné odmeny.

Ročný príjem majstra sveta Maxa Verstappena dosahuje približne šesťdesiat miliónov dolárov, zatiaľ čo jeho tím Red Bull Racing inkasuje odhadom stodvadsať miliónov dolárov ročne od amerického technologického giganta Oracle. Ten spolu s titulárnym partnerom tímu Mercedes, spoločnosťou Petronas, patrí medzi najväčších sponzorov Formuly 1. Ich finančné injekcie poháňajú fungovanie všetkých tímov – a to je poriadny výkon.

Podľa najnovších účtovných výkazov tímu Mercedes len v roku 2023 stajňa minula 432,7 milióna libier, čo je suma porovnateľná s nákladmi na kúpu štyroch stíhačiek Eurofighter Typhoon, jedného z najmodernejších typov bojových lietadiel na svete.

V priebehu piatich rokov až do roku 2023 osem tímov, ktoré zverejňujú svoje účtovné výsledky, spolu minulo 9,1 miliardy libier, pričom

každá libra sa použila na jediný cieľ: zvíťaziť na trati. Vo svete Formuly 1 sa hovorí, že najrýchlejší spôsob, ako v tomto športe zarobiť milióny, je začať ako miliardár a kúpiť tím. Tento bonmot má svoje opodstatnenie, keďže za rovnaké obdobie tímy vykázali súhrnnú čistú stratu vo výške 40,3 milióna libier, ktorú dorovnali kombináciou pôžičiek a kapitálových vkladov svojich vlastníkov.

Vo Formule 1 prevláda presvedčenie, že je výhodnejšie zvíťaziť na trati aj za cenu finančnej straty, ako dosiahnuť zisk a umiestniť sa na nízkych priečkach. Víťazstvo totiž zvyšuje hodnotu tímu, čo prinesie majiteľovi istý zisk v prípade predaja. Navyše úspešné tímy dokážu prilákať sponzorov a získať od nich viac prostriedkov, keďže silné značky sú ochotné priplatiť si za to, že sa ich meno spája s víťazom. Hoci sa z dlhodobého hľadiska môže investícia majiteľom tímov vrátiť prostredníctvom prípadného predaja stajne, v časoch, keď hospodária so stratou, ju často musia ospravedlňovať dôvodmi, ktoré sa len ťažko dajú vyjadriť v číslach.

Ak je majiteľom tímu fyzická osoba, ktorá ho riadi, môže poberať ročný plat, ktorý sa účtuje ako náklad tímu, podobne ako plat ostatných zamestnancov. Ak je však majiteľom spoločnosť, ktorá sa zaoberá predajom produktov, ako napríklad Mercedes, Ferrari alebo Red Bull, a tím je v strate, môže ťažiť z prezentácie svojho loga na monoposte počas televíznych prenosov.

Toto sa vyjadruje ako ekvivalent reklamnej hodnoty (Advertising Value Equivalent, AVE). Ide o sumu, ktorú by značka musela zaplatiť za porovnateľné množstvo mediálneho priestoru v televíznom vysielaní, ak by si ho nezabezpečila prostredníctvom monopostov Formuly 1.

Podľa údajov tímu Mercedes, keď v roku 2020 stajňa naposledy vyhrala šampionát jazdcov F1, sponzori tímu vygenerovali zisk vo výške 5,8 miliardy dolárov prostredníctvom AVE. Podľa spoločnosti Interbrand, ktorá každoročne zostavuje rebríček najhodnotnejších značiek sveta, údaje tímu odhaľujú, že hodnota samotnej značky Mercedes-Benz vzrástla z 31,9 miliardy dolárov v roku 2013 na 49,3 miliardy. Interbrand dodáva, že F1 zohrala kľúčovú úlohu pri posilnení pozície Mercedes-Benz ako ôsmej najhodnotnejšej značky na svete.

Medzi sponzormi F1 a tými z ostatných športových disciplín existuje zásadný rozdiel. Sponzor, ktorý dodáva futbalovému tímu dresy, nedokáže priamo ovplyvniť, či hráči strelia gól. Naopak, sponzor, ktorý

poskytuje tímu F1 špičkové alebo inovatívne produkty, môže priamo prispieť k víťazstvám jeho monopostov. Sponzori z oblasti pohonných látok, motorov a pneumatík majú priamy vplyv na výkonnosť tímu, zatiaľ čo vplyv ostatných sponzorov je pomerne nenápadný.

Monoposty F1 sú nabité špičkovou technológiou. Pod elegantnou karosériou sa skrýva 1,5 kilometra elektrických káblov a viac ako tristo senzorov, ktoré počas pretekov každú sekundu generujú tri gigabajty dát a 1,1 milióna telemetrických údajov. Čím rýchlejšie sa dáta dostanú k tímom v boxoch, tým viac majú času na úpravy nastavení monopostu a zvýšenie jeho výkonu. Keďže rozdiely medzi monopostmi sa často merajú iba na tisíce sekundy pri rýchlostiach dosahujúcich až 350 kilometrov za hodinu, aj najmenší detail môže rozhodnúť o víťazstve alebo prehre.

Technologické firmy, dodávatelia softvéru, výrobcovia súčiastok a ďalší dodávatelia využívajú sponzoring v F1 na priamu prezentáciu svojich produktov. Ide o mimoriadne silné marketingové posolstvo, pretože značky môžu oprávnenne tvrdiť, že sa podieľajú na úspechu pretekárskeho tímu. A to ani zďaleka nie je všetko.

Sponzori môžu tímu poskytnúť konkurenčnú výhodu tým, že mu dodajú svoje produkty ešte pred ich uvedením na trh. Značky zároveň môžu testovať svoje produkty v extrémnych podmienkach pretekárskej trate ešte skôr, ako sa dostanú k bežnému spotrebiteľovi. Tento prínos však nie je iba výsadou technologických firiem a automobiliek. Napríklad výrobcovia luxusných hodíniek dávajú jazdcom F1 svoje najnovšie modely, aby ich mali na ruke priamo počas pretekov, čím si overia ich odolnosť voči hluku a vibráciám v kokpite.

Každý tím ročne investuje približne päťdesiat miliónov dolárov do vývoja dvojice monopostov, pričom náklady na materiál jedného vozidla sa vyšplhajú až na 2,4 milióna dolárov. Na rozdiel od ostatných pretekárskych sérií v F1 musí každý tím pôsobiť aj ako konštruktér. To znamená, že musí navrhnuť a skonštruovať vlastné šasi. Len jeho výroba stojí približne 1,4 milióna dolárov, k čomu treba ešte pripočítať podlahu za zhruba štyristotisíc dolárov. Dokonca aj jednoduchý tlmič s pružinou môže stať vyše 13 500 dolárov. Cena súčiastok nie je vysoká iba preto, lebo sa vyrábajú z vysokokvalitných karbónových vlákien, ale aj pre veľmi krátke časové okno na ich výrobu.

Hoci sa väčšina monopostov F1 navrhuje rok pred ich uvedením na trať, tímy sa počas sezóny spoliehajú aj na takzvané rýchle prototypovanie. V továrňach laserovým lúčom vyrezávajú karbónové diely, aby mohli v priebehu niekoľkých dní medzi pretekmi vyrobiť nové časti monopostu a zlepšiť jeho výkon.

Dokonca aj sedačky v monopostoch sú špeciálne navrhnuté a prispôbované presne podľa anatómie každého jazdca. Pri ich výrobe je potrebných niekoľko kôl úprav.

Keďže technické pravidlá vyžadujú, aby sa jazdec dokázal dostať von z kokpitu do siedmich sekúnd, pričom musí odstrániť iba volant, jeho rýchle a okamžité uvoľnenie je kľúčové. Jednou z technicky najkomplikovanejších častí monopostu F1 je západkový konektor, ktorý spája volant so stĺpikom riadenia. Musí byť dostatočne pevný, aby odolal obrovským silám, a zároveň musí umožňovať elektronické spojenie medzi ovládacími prvkami na volante a samotným vozidlom. Po spočítaní všetkých nákladov sa cena jedného volantu pohybuje okolo „skromných“ sedemdesiatpäťtisíc dolárov.

Azda nikoho neprekvapí, že piloti, ktorí sedia za volantom týchto drahých strojov, sú veľmi dobre platení a že tímy rozhodne nešetria na ich vybavení.

Piloti nosia špeciálne rukavice vybavené senzormi, ktoré monitorujú ich tep a hladinu kyslíka v krvi. Rukavice neustále odosielajú tieto údaje zdravotníkom do medicínskeho centra, čo v prípade nehody môže pilotovi zachrániť život. Hlavný ochranný prvok jazdca predstavuje ohňovzdorná kombinéza, ktorá stojí približne tisícpäťsto dolárov, a prilba. Cena základnej prilby je približne sedemtisíc dolárov, pričom zložitejšie lakovanie či dekorácie ju môžu zvýšiť aj o niekoľko tisíc dolárov.

Vo Formule 1 je len málo vecí sériovej výroby a dokonca aj samotné trate sú pokryté špeciálnym asfaltom, aby vydržali tlak monopostov, ktoré sa ženú rýchlosťou presahujúcou tristo kilometrov za hodinu. Vybudovanie okruhu nie je nič pre slabé povahy. Okrem ročného usporiadateľského poplatku môžu prevádzkové náklady dosiahnuť až štyristo miliónov dolárov. Hoci výška priemerného poplatku za usporiadanie podujatia predstavuje asi 33,5 milióna dolárov, háčikom je doložka o zvyšovaní nákladov, ktorá ho môže každý rok počas platnosti zmluvy – zvyčajne päť rokov s možným predĺžením o ďalších päť – zvýšiť až o 10 percent. To

môže celkový poplatok vyhnúť na ohromujúcich 534 miliónov dolárov a neexistuje spôsob, ako sa tomu vyhnúť.

Usporiadanie pretekov v mestských uliciach si nevyžaduje obrovské počiatkové investície spojené s kúpou pozemku a výstavbou trate, no ročné prevádzkové náklady vo výške približne deväťdesiat miliónov dolárov sú viac než dvojnásobné v porovnaní so stálymi okruhmi. Dôvodom sú dodatočné výdavky na prestavbu verejných komunikácií na špičkovú pretekársku trať. Ohromujúci je aj počet potrebných zamestnancov.

Každý rok Monacký automobilový klub (Automobile Club de Monaco) angažuje viac ako šesťsto traťových maršalov, päťsto bezpečnostných pracovníkov, štyristo dobrovoľníkov a štyridsať lekárov, aby sa ulice Monaka premenili na najslávnejší okruh Formuly 1. Podľa klubu sa na organizácii pretekov podieľa viac ako tritisíc ľudí, ktorí pokrývajú všetky oblasti – od polície, hasičov a záchranárov až po stavebných inžinierov, urbanistov a pracovníkov údržby.

Ešte viac ľudí treba na zabezpečenie chodu tímov. Sedem z nich má svoje centrály v Spojenom kráľovstve, pričom väčšina sídli v takzvanej Motorsport Valley v okrese Oxfordshire v strednom Anglicku. Tímy sú motorom miestneho priemyslu, ktorý zahŕňa približne štyritisícristo firiem pôsobiacich v motošporte. Podľa odhadov organizácie Motorsport Industry Association ich ročný obrat z predaja dosahuje desať miliárd libier a spolu zamestnávajú viac ako štyridsaťtisíc ľudí. Napriek tomu tá najvýznamnejšia postava v histórii Formuly 1 medzi nich nepatrí.

Príbeh podnikania Formuly 1 sa neoddeliteľne spája s osudom jedného muža, ktorý v podstate pretvoril tento šport do podoby, akú poznáme dnes. Bernie Ecclestone vyrastal v skromných pomeroch bezútešnej medzivojnovnej Británie tridsiatych rokov. Vďaka zdravému sedliackemu rozumu sa však vypracoval z predajcu jazdených áut na vedúcu osobnosť Formuly 1. Dal jej nový smer a premenil ju z amatérskej záľuby na najsledovanejšiu športovú sériu sveta, pričom jej stredobodom aj naďalej zostáva spoločnosť, ktorú založil pred viac než štyridsiatimi rokmi a ktorá ju dodnes riadi. To umožňuje sledovať všetky jej kľúčové zvraty až na samotný začiatok a na základe toho zostaviť mapu dohôd, vďaka ktorým vyrástla na odvetvie, ktoré v roku 2024 dosiahlo tržbu 3,4 miliardy dolárov a jeho hodnota presiahla dvadsať miliárd. Za tento úspech vďačí aj základom, ktoré vybudoval Ecclestone.

V roku 1981 sa Bernie Ecclestone, tímy a ich právnik Max Mosley dohodli, že vlastníkom práv na Formulu 1 je riadiaci orgán motoristického športu, Medzinárodná automobilová federácia (FIA). Organizácia so sídlom v Paríži združuje automobilové a motošportové kluby z celého sveta. Mosley bol Ecclestoneovým najbližším dôverníkom a stal sa jeho najväčším spojencom, keď sa v roku 1993 po dramatickom ťahu Ecclestone stal prezidentom FIA. Vďaka tomu sa mu otvorili dvere do sveta miliardárov a v roku 1995 prostredníctvom tajnej zmluvy previedol práva na Formulu 1 na svoju spoločnosť.

Odvtedy je Formula 1 nastavená tak, aby z miliardových ziskov, ktoré generuje, odvádzala čo najnižšie dane. Formula 1 vyzerá na prvý pohľad ako obyčajný šport, no v skutočnosti ide o sofistikovaný nástroj, ktorý jej majiteľom umožňuje vyhýbať sa daňovej povinnosti – a to úplne legálne. Dlhو sa celkom nepodarilo odhaliť všetky mechanizmy, ktoré to umožňujú. Až doteraz.

Zosnulý šéf tímu sir Frank Williams kedysi vyhlásil, že Formula 1 je športom iba počas približne dvadsiatich víkendov v roku, no po zvyšok času ide o tvrdý a nekompromisný biznis. Táto kniha odhaľuje, že vôbec nepreháňal.

PRVÁ ČASŤ
RANÉ ROKY

1

ZLATÉ ZAČIATKY

Sobota 13. mája 1950. Nad okruhom Silverstone, bývalým letiskom v grófstve Northamptonshire, na ktorom boli počas druhej svetovej vojny nasadené bombardéry Wellington, sa rozprestiera bezoblačná obloha. Vo vetre sa vlní kráľovská štandarda a na štartovom rošte sa s pretekármi zdraví kráľ Juraj VI. Za bariérami z balíkov sena sa zhromaždilo takmer stotisíc divákov – mnohí z nich pred chvíľou vystúpili z množstva autobusov, ďalší sa prešmykli cez živý plot v zákrute Copse.

Na záberoch z dobového filmového týždenníka vidno vozidlá Alfa Romeo a Maserati v žiarivom odtieni červenej *rosso corsa*, zatiaľ čo britské automobily majú typickú pretekársku tmavozelenú farbu. Všetky národné lakovania sú čisté, dopĺňajú ich iba žiarivo biele štartovné čísla a znaky výrobcov. Thajský princ Bira a švajčiarsky barón de Graffenried už stoja na štartovom rošte každý vo svojom Maserati – je to pripomienka čias, keď sa automobilové preteky nevnímali ako športová disciplína, ale skôr ako koníček bohatých aristokratov.

Z popola vojny sa zrodil nový duch dobrodružstva a na jeho čele sa ocitli automobilové preteky. V boxoch skupinka postarších francúzskych funkcionárov v modrých sakách kontroluje, či autá spĺňajú pravidlá, ktoré sami určili. Pretekári musia vyhovieť novým technickým predpisom, aby dostali povolenie štartovať na podujatí, ktoré malo otvoriť najprestížnejšiu pretekársku sériu na svete. Funkcionári zastupujú riadiaci orgán motoristického športu, Medzinárodnú automobilovú federáciu, a kategória, ktorú vytvorili, nesie výstižný názov: Formula 1.

Avšak okrem nového názvu sa toto podujatie len málo líši od neformálnych veľkých cien, ktoré sa konali už predtým. Taliani Nino Farina a Luigi Fagioli a Brit Reg Parnell úplne hladko získali celé pódium pre stajňu Alfa Romeo. Okruh ešte nemá paddock v pravom zmysle slova a po pretekoch sa všetci hrnú do stanu s občerstvením na teplé pivo. Formulu 1 čaká ešte veľmi dlhá cesta, kým sa premení na obrovský korporátny stroj na zarábanie peňazí, akým je dnes.

* * *

Počas prvého ročníka „svetového“ šampionátu sa uskutočnilo iba sedmoro pretekov a len jediné z nich sa konali mimo Európy. Išlo o preteky Indianapolis 500, ktoré pribudli do kalendára pre svoju povest, hoci žiaden zo stálych tímov F1 ani jazdcov tam dovtedy nikdy neštartoval. Úvodné ročníky šampionátu ovládli charizmatické talianske automobilky, ako sú Ferrari, Alfa Romeo a Maserati, no vtedajšie tímy mali veľmi ďaleko od veľkých organizácií s obrovskými rozpočtami, ktoré v športe pôsobia v dnešnej dobe.

V roku 2005 nám Stirling Moss prezradil: „V roku 1961 som bol najlepšie plateným jazdcom na svete. V hrubom som zarobil 34 750 libier, ktoré by dnes zodpovedali asi pol miliónu. Musel som si hradiť všetky výdavky a na daniach som zaplatil osemtisíc libier, čo by na dnešné peniaze predstavovalo asi stotisíc libier. Človek musel byť sakramentsky dobrý lekár, aby zarábala výrazne viac ako ja. Raz som jednému zo súčasných jazdcov Mercedesu povedal, že keď som vyhral veľkú cenu s touto značkou, dostali sme iba pekný ozdobný odznak v tvare ich hviezdy so zaírmami uprostred. A on mi odvetil: „Aj dnes dostávame rovnaký, no okrem toho aj milión dolárov!“

Pretekánie bolo mimoriadne nebezpečné. Jazdci si nezapínali bezpečnostné pásy, pretože strach, že ostanú uväznení v horiacom aute, prevyšoval obavy, že z neho vyletia. Počas sezóny 1958 pozostávajúcej z jedenástich pretekov na štyroch podujatiach zahynulo niekoľko pilotov.

Tá sezóna však bola výnimočná aj z iných dôvodov. Pred rokom 1958 všetky preteky okrem Indy 500 povyhrávali továrenské tímy ako Ferrari, Mercedes a Alfa Romeo. Lenže už na úvodnej Veľkej cene Argentíny vyšiel z boja víťazne monopost Cooper Climax so Stirlingom Mossom za volantom. Jeho triumf vzbudil obrovskú pozornosť: nielenže išlo o prvé

víťazstvo monopostu F1 s motorom umiestneným vzadu, ale zároveň po prvýkrát zvíťazil súkromný tím, ktorý nemal ani šasi, ani motor vlastnej výroby.

Mossov monopost prihlásila do pretekov stajňa Rob Walker Racing Team, ktorú vlastnil dedič značky whisky Johnie Walker. Monopost kúpil od Johna Coopera, šéfa tímu F1 s rovnakým názvom, ktorý sa neskôr preslávil konštrukciou auta Mini Cooper. Tento úspech vydĺždil cestu novej ére športu. V rokoch 1959 a 1960 tím Cooper vyhral oba šampionáty s Austráľčanom Jackom Brabhamom za volantom. V roku 1961 medzi víťazov pribudol tím Lotus a neskôr, v roku 1964, triumfoval Brabhamov vlastný tím. V priebehu niekoľkých rokov Formulu 1 ovládli tímy, ktoré konštruovali iba vlastné šasi a motory nakupovali od iných výrobcov.

Čoskoro v šampionáte ostal jediný továrenský tím – Ferrari. Zakladateľ stajne Enzo Ferrari pohrdal tímami, ktoré používali motory skonštruované na zákazku. Bol presvedčený, že konštruktér by mal vyrobiť sám úplne celé vozidlo. Súkromné tímy opovržlivo nazýval *garážistami*, pretože v taliančine slovo *garagiste* znamená mechanik.

Život garážistov bol náročný. Na rozdiel od stajní ako Ferrari, ktoré mohli počítať s podporou zakladateľov automobilky, garážové tímy si museli celú prevádzku stajne takmer výlučne financovať príjmami z pretekov.

FIA zaviedla mimoriadne prísne obmedzenia týkajúce sa obchodných značiek, ktoré prakticky znemožňovali sponzorovanie tímov. Hoci sa na okruhoch rozmohlo umiestňovanie reklamných pútačov pozdĺž trate, od pretekárskych tímov sa očakávalo, že ostanú nekomerčné. Jazdci mohli mať na svojich kombinézach iba drobné logá technických dodávateľov, ktorí sa priamo podieľali na konštrukcii či prevádzke monopostu, ako boli napríklad ropné spoločnosti, výrobcovia pneumatík či komponentov. Hoci miestni usporiadatelia pretekov mohli teoreticky vyhlasovať prísne nariadenia v prospech domácich pretekárov, v praxi sa to stávalo len zriedka. To znamená, že príležitosti na propagovanie značiek boli mimoriadne obmedzené a akékoľvek finančné príspevky boli veľmi nízke. Preto mali veľkú výhodu tímy s vlastnými finančnými zdrojmi, ako napríklad Ferrari či Mercedes.

Usporiadatelia pretekov poskytovali tímom peňažné odmeny za umiestnenie a takzvané „štartovné“, ktoré malo pokrývať ich

cestovné náklady – tieto sumy však sotva stačili na financovanie obliečenia jazdcov. Mnohé tímy si dopĺňali príjem aj predajom svojich šasi iným stajniam a medzi ich zákazníkov nepatrili iba profesionálni pretekári ako Rob Walker. Takmer na každej veľkej cene skúšali svoje šťastie aj miestni pretekári, ktorí si sadli za volant sériovo vyrábaného monopostu kúpeného od niektorého z veľkých tímov a skúsili vyzvať hviezdnych jazdcov. Z tejto praxe vznikla tradícia veľkých cien, ktoré neboli súčasťou oficiálneho kalendára svetového šampionátu. Keďže si ktokoľvek mohol kúpiť monopost F1 a súťažiť s ním, rovnako ktokoľvek mohol zorganizovať preteky Formuly 1 a počítať s účasťou pretekárov.

Kým niektoré preteky mimo šampionátu mali takmer rovnaké štartové pole ako oficiálne veľké ceny, na iných sa neobjavili takmer žiadne prestížne tímy ani jazdci. Často sa konali na vzdialených alebo netradičných miestach, napríklad v Mozambiku, v Heyselovom parku v Bruseli, na ostrove Jersey, v golfovom areáli v škótskom Turnberry či na lesnom okruhu v Nemecku so zlovestným názvom Solitudering (z nemeckého *die Solitude* – samota, pozn. prekl.).

Pre neformálnu povahu kalendára sa často stávalo, že hlavné tímy nepovažovali účasť na všetkých pretekoch sezóny za povinnú. Najmä stajňa Ferrari bola povestná tým, že vynechávala preteky podľa momentálneho rozmaru Enza Ferrariho. Tím dokonca vynechal úvodné preteky svetového šampionátu na okruhu Silverstone v roku 1950 pre spory o štartovné. Takýto prístup pretrvával až do roku 1968, keď Ferrari vynechalo Veľkú cenu Monaka pre nehody týkajúce sa bezpečnostných štandardov.

V prvých rokoch bola celá Formula 1 pomerne neistým podnikom poznačeným bezpečnostnými problémami a mnohokrát hrozilo, že celý šampionát jednoducho zanikne. Počas sezóny 1952 sa pretekalo v monopostoch Formuly 2, pretože stajňa Alfa Romeo opustila šampionát a neostalo dosť jazdcov F1 na zaplnenie štartového poľa. V roku 1955 počas vytrvalostných pretekov 24 hodín Le Mans zahynulo najmenej osemdesiatštyri ľudí, keď Pierre Levegh havaroval za volantom auta Mercedes a horiace časti vozidla sa vymrštili do hľadiska s divákmi. Po tejto tragédii sa Mercedes úplne stiahol z motošportu vrátane Formuly 1 a niekoľko krajín vrátane Francúzska, Západného Nemecka a Španielska dočasne zakázalo automobilové preteky. Švajčiarsko, kde sa od roku 1950

každoročne konala veľká cena, zaviedlo zákaz pretekania, ktorý sa zrušil až v roku 2022 po povolení pretekov elektrických vozidiel.

Ďalšia hrozba pre Formulu 1 sa objavila v roku 1967 v súvislosti s ropným embargom. Skupina krajín Blízkeho východu prestala predávať ropu západným krajinám, ktoré podporovali Izrael. Týkalo sa to aj Veľkej Británie a Spojených štátov. Hoci sa podarilo spor vyriešiť už v septembri, kríza zasiahla zisky mnohých ropných spoločností, ktoré začali hľadať spôsoby, ako znížiť svoje náklady.

Spoločnosti Esso a BP sa úplne stiahli z Formuly 1 a výrobca pneumatík Firestone začal tímom účtovať poplatky za pneumatiky. Garážové tímy sa ocitli v kríze. V dôsledku hromadného odchodu pretekárov zo šampionátu v decembri roku 1967 FIA pristúpila k radikálnemu kroku – jej vtedajšia športová divízia, Medzinárodná športová komisia (Commission Sportive Internationale), schválila povolenie sponzorstva vo svojich pretekárskych sériách s účinnosťou od nasledujúceho roka.

Na upokojenie tradicionalistických členov FIA, ktorých znepokojoval možný prechod športu na komerčnú dráhu, sa zaviedli prísne obmedzenia s cieľom zachovania čistej, heroickej a nespútanej podstaty Formuly 1. Pravidlá povoľovali používanie log, ktoré nesmeli presiahnuť veľkosť tristopäťdesiatpäť štvorcových centimetrov. Uznávaný novinár Denis Jenkinson v časopise *Motor Sport* poznamenal, že „príjajme to svedčí o uznaní skutočnosti, že žijeme v polovici dvadsiateho storočia“.

Nie je jasné, čo FIA očakávala. Podľa všetkého jej členovia predpokladali, že záležitosť sa obmedzí na diskrétnu logá ropných spoločností, ktoré sa počas sezóny objavovali na „nosoch“ mnohých monopostov. Nepočítali však s mužom, ktorý sa preslávil svojím nekonvenčným a inovatívnym prístupom.

* * *

Colin Chapman založil stajňu Lotus v roku 1952 a neskôr, keď si uvedomil, že jeho technické zručnosti ďaleko prevyšujú jeho pretekárske schopnosti, sústredil do tímu všetku svoju energiu. V roku 1956 sa pokúsil prihlásiť na Veľkú cenu Francúzska s elegantným a minimalistickým monopostom aerodynamického tvaru v zelenej farbe za tím Vanwall. Hoci sa mu nepodarilo kvalifikovať sa, tím ho požiadal o pomoc

s technickým vývojom auta. Vďaka výslednému dizajnu v roku 1958 získal historicky prvý Pohár konštruktérov vo Formule 1.

Chapman bol známy tým, že kládol rýchlosť a úspech nad všetko ostatné. „Na našich monopostoch posúvame všetko až na hranice možností,“ vyhlásil. „Zisťujeme, čo ktorýkoľvek diel dokáže a koľko vydrží, a až potom vieme, kde je bezpečná hranica, ktorú už nemôžeme prekročiť.“

Dan Gurney, ktorý súťažil za Lotus na pretekoch Indy 500, povedal: „Zvažoval som, či je spôsob, akým Lotus konštruoval vozidlá, správny. Nie je. V týchto monopostoch sme mali viacero konštrukčných problémov a zlyhaní. Zároveň som však vedel, že to bola cena za to, že som mal výrazne lepšie auto.“ Jazdci mali z tých monopostov také obavy, že keď v roku 1965 legendárny A. J. Foyt dostal pred pretekmi Indy 500 model Lotus 34, požadoval, aby jeho mechanici kompletne prestavali celé vozidlo a vymenili množstvo súčiastok.

Po úspechoch v rôznych pretekárskych sériách tím Lotus vstúpil do Formuly 1 ako konštruktér v polovici roku 1958. Inšpiroval sa nezávislým úspechom Roba Walkera. Tím zaznamenal svoje prvé víťazstvo v roku 1961 na Veľkej cene USA a neskôr, v rokoch 1963 a 1965, ovládol celý šampionát s Jimom Clarkom za volantom. Tam, kde výkon zákazníkeho motora od Climaxu nestačil, kompenzovali to konštruktérskymi riešeniami. „Pridaním výkonu zrýchliš na rovinkách, odľahčením monopostu zrýchliš všade,“ povedal Chapman.

Chapman bol priekopníkom. Navrhol nový typ zadného zavesenia, vyvinul pohon všetkých štyroch kolies a do Formuly 1 priniesol monokokové, teda jednoplášťové šasi. Jeho sklolaminátový model Lotus Elite bol jedným z prvých cestných automobilov vyrobených z kompozitného materiálu.

Keď sa v roku 1966 vo Formule 1 zmenili predpisy týkajúce sa motorov, firmu Climax to zaskočilo a úspešné ťaženie tímu Lotus sa náhle skončilo. Chapman sa však nevzdal. Oslovil bývalého zamestnanca tímu Lotus Keitha Duckwortha, ktorý spolu s Mikeom Costinom práve založil technologickú spoločnosť s názvom Cosworth. Boli presvedčení, že pre Formulu 1 dokážu skonštruovať víťazný motor, no na jeho výrobu potrebovali stotisíc libier (alebo dvestoosemdesiat tisíc dolárov), čo by dnes predstavovalo takmer 2,5 milióna dolárov. Chapmanovi sa podarilo presvedčiť Waltera Hayesa, vedúceho oddelenia vzťahov s verejnosťou

spoločnosti Ford v Spojenom kráľovstve, a neskôr aj Henryho Forda II., že spolupráca s firmou Cosworth „s vysokou pravdepodobnosťou“ povedie k výrobe motora schopného vyhrať svetový šampionát.

Vytrvalé úsilie získať podporu spoločnosti Ford patrilo medzi Chapmanove silné stránky, ktoré úspešne využil pri premene Lotusu na jednu z najikonickejších značiek superšportových áut na svete. V roku 1975, keď sa Chapman dozvedel, že sa vo filmových štúdiách Pinewood Studios práve natáča najnovší film s Jamesom Bondom *Agent, ktorý ma miloval*, vyslal tam svojho vedúceho oddelenia vzťahov s verejnosťou. Ten podplatil vrátnika, aby mu dovolil zaparkovať prototyp modelu Lotus Esprit priamo pred hlavný vchod do štúdií. Zakrátko si ho všimol producent bondovky Cubby Broccoli, ktorý neskôr trval na tom, že automobil sa musí použiť v jeho filme. Lotus dodal produkcii rôzne modely, pričom jeden z nich prerobili na slávnu ponornú verziu, v ktorej James Bond unikol svojim protivníkom. Po uvedení filmu do kín museli pre záujemcov o slávny model vytvoriť poradovník na tri roky.

Obrovským marketingovým úspechom pre Lotus bola aj partnerská spolupráca so spoločnosťou Ford. Motor Ford Cosworth DFV nasadili po prvýkrát v roku 1967 na Veľkej cene Holandska. Hoci bol spočiatku nespoľahlivý, jeden z pilotov, Graham Hill, ho opísal ako „celkom dobrú mašinu“. Počas sezóny Lotus odstúpil z trinástich z dvadsiatich dvoch pretekov, no zároveň si na konto pripísal štyri víťazstvá vrátane posledných dvoch pretekov sezóny. Kým po technologickej stránke tím dosahoval rozpačité výsledky, v oblasti vzťahov s verejnosťou zaznamenal jednoznačný triumf.

Počas sezóny cestovali zamestnanci oddelenia pre styk s verejnosťou spoločnosti Ford spolu s tímom po celom svete a výsledkom bol krátky propagačný film s názvom *9 Days in Summer* (Deväť dní v lete). Krásne natočená snímka vynikala pôsobivou kamerou, pútavými leteckými zábermi a svižným hudobným sprievodom. Možno ju považovať za raného predchodcu seriálu *Drive To Survive* z dielne spoločnosti Netflix. Film sa nezameriaval iba na boj tímu Lotus o víťazstvo a jeho triumf nad technickou nespoľahlivosťou vozidla, ale zobrazoval aj kľúčové osobnosti, ktoré stáli za úspechom tímu.

Hlavnou hviezdou bol uhladený a otvorený Graham Hill. V Spojenom kráľovstve si už vybudoval silné renomé vďaka častým vystúpeniam v televíznych reláciách. Elegána s fúzikmi a povestným ostrovtipom bolo

často vídať v spoločnosti známych osobností, ako napríklad George Harrison zo skupiny The Beatles. (V roku 1974 si Hill dokonca zahral drobnú úlohu zloducha v špionážnom trileri s názvom *Caravan to Vaccarès*. Keď si filmový štáb chcel do jednej zo scén zapožičať jeho helikoptér, pretekár ju odmietol zveriť inému človeku a sám ju pilotoval.)

Jeho tímový kolega v sezóne 1967 bol jeho úplným protikladom. Jim Clark, introvertný chovateľ oviec zo Škótska, sa preslávil skôr výnimočnými výkonmi na trati než výstrednosťami mimo nej. No na rozdiel od iných osobitých jazdeckých dvojíc v histórii F1, ako boli napríklad Prost a Senna alebo Hamilton a Alonso, títo piloti boli najlepšimi priateľmi. Film *9 Days in Summer* ich zachytáva, ako spoločne trávajú voľné chvíle medzi pretekmi. Nechýba ani oslava pri bazéne s Hillovým sedemročným synom Damonom, budúcim majstrom sveta.

Motor Cosworth DFV mal taký veľký potenciál, že v roku 1968 sa Ford rozhodol ponúknuť ho aj tímom McLaren a Matra. Garážové tímy zrazu získali prístup ku kvalitnej pohonnej jednotke za rozumnú cenu vo výške sedemtisícpäťsto libier (osemnásťtisíc dolárov) za kus, čo výrazne zvýšilo konkurencieschopnosť celého štartového poľa.

V roku 1968 disponoval tím Matra rozpočtom v údajnej výške osemdesiatisíc libier (stodeväťdesiatdvatisíc dolárov), čo by dnes s ohľadom na infláciu predstavovalo 1,7 milióna dolárov. Z tejto sumy asi dvadsaťtisíc libier smerovalo na preddavok na honorár pre Jackieho Stewarta, ktorý síce dovtedy vyhral dve veľké ceny v rámci oficiálneho kalendára, no majstrovský titul mu zatiaľ unikol. Lotus ako popredný tím tej éry disponoval pravdepodobne vyšším ročným rozpočtom, ktorý takmer určite presahoval sumu stotisíc libier.

Rob Walker pre časopis *Road & Track* prezradil, že na európskych pretekoch sa vyplácalo štartovné vo výške od zhruba päťsto do tritisíc dolárov na monopost – v závislosti od miesta konania a postavenia účastníka. Nie každý okruh udeľoval finančnú odmenu za umiestnenie, no napríklad Veľká cena Spojených štátov vo Watkins Glen bola známa svojou štedrosťou – víťaz si odtiaľ odniesol dvadsaťtisíc dolárov. Bol to však slabý odvar v porovnaní s pretekmi Indy 500, kde sa v tom čase udeľovala odmena až stotisíc dolárov.

Poprední technickí dodávatelia zvyčajne platili päťtisíc až desaťtisíc libier na sezónu, a práve preto strata ropných spoločností tvrdo

zasiahla najmä garážové tímy. Nové pravidlá upravujúce sponzorovanie mali priniesť veľkú zmenu. Lenže keď prvého januára 1968 (zhodou okolností v deň úvodných pretekov sezóny v Juhoafrickej republike) oficiálne zrušili zákaz sponzoringu, na štartovom rošte bolo vidieť len málo log.

Nové predpisy upravujúce sponzorovanie teoreticky tímom pomáhali, avšak v praxi zatiaľ chýbala infraštruktúra potrebná na ich fungovanie. Tímy nemali marketingové oddelenia ani agentov pre sponzorstvo, ani neudržiavali styk s veľkými obchodnými značkami s výnimkou technických dodávateľov, ktorí však s príchodom ropnej krízy zutekali.

Dokonca aj Lotus, ktorý mal so sponzormi azda najviac skúseností, sa zmohol iba na niekoľko drobných log. Na Veľkej cene Talianska v roku 1965 usporiadatelia dovolili Lotusu nasadiť sponzorované monoposty pre miestneho jazdca, za čo tím dostal odmenu v podobe klobás. Miestne mäsiarstvo s názvom Salumi Rondanini obdarilo Chapmana dvomi debnami salámy a podľa Denisa Jenkinsona pravdepodobne aj vreckom lír. Poznamenal, že „Taliani majú vnútroštátnu smernicu, ktorá povoľuje ich jazdcom reklamu na monopostoch aj napriek zákazu zo strany FIA.“

Ako to u Chapmana bývalo zvykom, aj tentoraz zašiel ďalej než väčšina jeho súčasníkov – hoci prelom v tomto prípade nevzišiel z dlhodobého plánovania, ale skôr zo súhry náhod. Bývalý hlavný mechanik Lotusu Dave Lazenby medzičasom odišiel z tímu, aby založil stajňu v juniorskej sérii Formula Ford. Jeden z jeho mechanikov mal priateľku, ktorá pracovala v PR agentúre zastupujúcej spoločnosť Imperial Tobacco. Po tom, čo v roku 1965 bola v Spojenom kráľovstve zakázaná televízna reklama na cigarety, tabaková spoločnosť začala sponzorovať športové podujatia a prejavila záujem aj o motošport. Lenže Lazenbyho monoposty ešte neboli pripravené a do pretekov mohli nastúpiť až o rok neskôr. Preto hneď ako FIA zaviedla predpisy pre sponzoring, sprostredkoval kontakt medzi tabakovým gigantom a Chapmanom.

Keďže však išlo iba o logo s plochou veľkosti tristopäťdesiatpäť štvorcových palcov, prvotná dohoda, hoci vyzerala sľubne, nepredstavovala pre Chapmana ani pre spoločnosť Imperial prioritu. Rokovania zostali otvorené, prišli vianočné sviatky a potom Lotus vyrazil do Johannesburgu na úvodné preteky sezóny.

V prevažne európskom a severoamerickom kalendári Juhoafrická republika predstavovala kontroverznú zastávku, ktorá doň nezapadala. Súčasťou svetového šampionátu sa stala v roku 1962, jeden rok po vylúčení krajiny z Britského spoločenstva národov pre politiku apartheidu. Hoci Medzinárodný olympijský výbor zakázal krajine účasť na Olympijských hrách v Tokiu v roku 1964, Formula 1 tam naďalej pretekala a aj štyri roky po uväznení Nelsona Mandelu išlo o obľúbené podujatie.

Zaradenie Juhoafrickej republiky do kalendára však malo aj praktické dôvody. Mnohé z tímov Formuly 1 pretekali aj v Tasmánskej sérii – išlo o úplne samostatný šampionát, ktorý sa konal počas januára a februára v Austrálii a na Novom Zélande. Jazdilo sa na monopostoch s parametrami F1. Zastávka v Juhoafrickej republike preto dávala význam z logistických dôvodov a navyše poskytovala tímom ďalšiu príležitosť získať štartovné. Skorý začiatok sezóny však v kalendári vytvoril zvláštnu medzeru, pretože druhé preteky sa konali až o štyri mesiace neskôr.

Veľkú cenu Juhoafrickej republiky v sezóne 1968 vyhral Clark, zatiaľ čo Hill získal druhé miesto. Škótsky pretekár sa svojím triumfom zapísal do dejín, keď dosiahol svoje dvadsiate piate víťazstvo vo Formule 1. Lenže na opačnom konci štartového poľa sa už nenápadne začali odvíjať udalosti, ktoré mali zásadne ovplyvniť budúcnosť tímu Lotus aj celej Formuly 1.

* * *

Značku cigariet Gunston založil v päťdesiatych rokoch juhoafrický obchodník doktor Anton Rupert. Išlo o charizmatického človeka, ktorý v ostrom kontraste so svojím pôsobením v tabakovom priemysle patrila k zanieteným ochrancom prírody a bol jedným zo zakladajúcich členov Svetového fondu na ochranu prírody.

Rupert okamžite vycítil skvelú príležitosť a krátko po tom, ako FIA zrušila zákaz sponzorovania, založil si vlastnú pretekársku stajňu Team Gunston. Jazdeckú zostavu tvorili dvaja piloti z Rodézie (dnešné Zimbabwe, pozn. prekl.): John Love a Sam Tingle.

Tím debutoval 3. decembra na Veľkej cene Rodézie 1967 na okruhu v Bulawaye. Išlo o preteky Formuly 1 mimo svetového šampionátu. Love v zákazníckom monoposte od Brabhamu zvíťazil nad výlučne domácimi súpermi. Ešte dôležitejší bol však celkový vizuálny dojem: na bokoch

kokpitov sa objavil nápis „Team Gunston“ a okrem toho monoposty dostali výrazné oranžové lakovanie so širokým hnedým pásom – presne vo farbách škatuľky cigariet Gunston.

Tieto „cigaretové škatuľky“ uháňajúce rýchlosťou takmer dvestopäťdesiat kilometrov za hodinu síce formálne spĺňali nové pravidlá FIA, no zároveň posúvali ich výklad takmer za hranice prípustnej reklamy: stierala sa tenká hranica medzi nenápadným logom a plnohodnotnou reklamou, priamo pred očami nič netušiacich divákov usadených na skladačích stoličkách na trávnatých svahoch okruhu. Napriek tomu Love a Tingle vyrazili na trať bez akýchkoľvek námietok zo strany riadiacich orgánov.

Zdá sa, že funkcionári si jednoducho nevšimli, čo tím v skutočnosti urobil. Gunston bola lokálna značka, ktorú mimo južnej Afriky nikto nepoznal. Navyše je možné, že si niektorí pozorovatelia vysvetlili nápis na monopostoch skôr ako názov tímu než sponzora. Navyše Love skončil posledný s päťkolovým mankom a Tingle sa počas pretekov roztočil na trati – preto si ich nezvyčajné lakovanie všimol len málokto.

V predchádzajúcich rokoch by výrazné oranžové lakovanie zrejme priťahovalo pozornosť, no FIA krátko predtým zrušila aj nariadenie, že tímy môžu pretekať výlučne v národných farbách. K tomuto kroku federáciu pravdepodobne motivoval nástup farebného televízneho vysielania, takže teraz diváci rozlišovali pretekárov podľa farby monopostov a nemuseli sledovať záplavu vozidiel s typicky britským zeleným lakovaním s občasnými zábleskami talianskej červenej. Hoci monoposty tímu Gunston boli nápadne oranžové, túto skutočnosť úplne zatienila správa, že rovnakú farbu po prvýkrát použil aj McLaren. Slávny tím využil zmenu pravidiel na experimentovanie a budovanie výraznejšej vizuálnej identity.

Team Gunston tak napokon ostal iba jednorazovým účastníkom, ktorý prišiel do cieľa o päť kôl neskôr ako lídri pretekov, a zabehnutý svet Formuly 1 nevenoval ich počínaniu väčšiu pozornosť. Colin Chapman však patril k ľuďom, ktorí si všímali aj tie najmenšie detaily. V tomto prípade zažil moment osvietenia – uvedomil si medzeru v pravidlách, ktorú tím Gunston šikovne využil. Keď Lotus zamieril na Nový Zéland, Chapman odletel naspäť do Londýna na stretnutie so zástupcami spoločnosti Tobacco Imperial.

Po zákaze vysielania televíznych reklám na cigarety v Spojenom kráľovstve v roku 1965 marketingový manažér tabakovej spoločnosti Tim Collins obrátil svoju pozornosť na Formulu 1. Naďalej ho mrzelo, že vedenie spoločnosti zamietlo jeho plán odkúpiť okruh Silverstone a premenovať ho na Okruh Johna Playera a dalo prednosť sponzorovaniu autokrosu. Preto sa sústredil na oživenie značky cigariet Gold Leaf, o ktorej sa pre časopis *Motor Sport* vyjadril, že „ju ľudia vnímajú ako trošku staromódnu. Dostal som za úlohu vymyslieť pár nápadov, ako dodať jej imidžu šľavu a dať jej modernejší ráz.“

Collins zoznámil Chapmana s generálnym riaditeľom spoločnosti Imperial Tobacco Geoffreyom Kentom. Dvojica mužov toho mala veľa spoločného a okamžite si porozumeli. Obaja boli charizmatickí obchodníci, ktorí kedysi slúžili v kráľovskom letectve – hoci Chapman odišiel z armády už po niekoľkých mesiacoch, keď si uvedomil, že mu viac vyhovuje civilný život.

Podľa Chapmanovho syna Clivea bol otcov plán veľmi jednoduchý. „Natrieme autá akoukoľvek farbou, ktorá sa vám páči, a vy nám za to zaplatíte,“ spomína Clive Chapman v televíznom dokumente s názvom *Formula for Success*.

Navyše Chapman si vybral ideálne načasovanie. Ešte pred rokom by farebné lakovanie nemalo taký silný marketingový účinok. Lenže v júli 1967 televízna stanica BBC spustila prvé pravidelné farebné vysielanie s priamym prenosom z Wimbledonu. Predstava, že obľúbenci šampionátu budú jazdiť v červenej farbe značky Gold Leaf, Kenta okamžite presvedčila. „Colin nám ponúkol tím snov, v ktorom pretekali Graham Hill a Jim Clark,“ vysvetlil Collins. „Nemali sme žiaden dôvod uvažovať o inom tíme.“

Chapmanovi ponúkli ročný honorár vo výške deväťdesiatpäťtisíc libier (dvestodvadsaťosemtisíc dolárov) za spravovanie brandingu na vozidlách Lotus vo všetkých súťažných sériách počas nasledujúcich troch rokov. Suma takmer úplne pokrývala jeho celosezónny rozpočet na pretekánie, a preto ponuku nemohol odmietnuť. Napriek tomu sa objavila jedna drobná prekážka.

Chapman navrhol, aby tím vystupoval pod názvom „Team Lotus sponzorovaný spoločnosťou Gold Leaf“. Lenže spoločnosť Imperial Tobacco trvala na názve „Gold Leaf Team Lotus“. „Bol som presvedčený, že

názov našej značky musí byť neoddeliteľnou súčasťou celej akcie,“ povedal Collins a dodal: „Pre nás to bola zásadná podmienka, od ktorej závisela celá dohoda... Večer pred plánovaným oznámením sme o tom ešte intenzívne debatovali. Náš predseda vyhlásil, že všetko sa musí podpísať do pol jedenástej večer – pod názvom Gold Leaf Team Lotus – inak sa rozpošlú telegramy rušiacie tlačovú konferenciu. Celá situácia sa začala vyhrocovať.“

Chapman napokon ustúpil a ako to neskôr zhrnul Collins, „zvyšok je už história“.

Medzitým prebehli prvé dvojce preteky Tasmánskej série, no blížili sa tretie, ktoré sa mali konať 20. januára. Mechanici Lotusu odviezli Clarkov monopost k miestnemu predajcovi značky Ford v meste Christchurch na Novom Zélande. Ten odstránil ikonickú zelenú so žltým pásom, natrel ho červenou, bielou a zlatou a na obe strany kokpitu pridal logo Gold Leaf s mladým námorníkom vo veľkosti tristo päťdesiatpäť štvorcových palcov. Na boku monopostu pribudol nápis „Gold Leaf Team Lotus“. Keďže išlo o oficiálny názov tímu, nápis nepodliehal obmedzeniam týkajúcim sa veľkosti loga. Mike Lawrence v životopise šéfa Lotusu poznamenáva: „Chapman si našťudoval pravidlá, našiel v nich diery a obratne cez ňu preklzol.“

Lak sotva stihol zaschnúť a monopost už zamieril na letisko Wigram Arfield, kde sa konali preteky. Mnohých pozorovateľov pobúrilo jeho nové vzhľad, ale keďže neporušoval žiadne pravidlá, športoví komisári dospeli k záveru, že proti tomu nemôžu zasiahnuť. Clark zvíťazil, no v nasledujúcich pretekoch v Teretonge, najjužnejšie položenej trati na svete, havaroval. Tie preteky však vstúpili do histórie pre technickú novinku: počas tréningu mal Clarkov monopost v zadnej časti nad prevodovkou namontovaný rotor odrezaný z helikoptéry. Išlo o prvý pokus o použitie aerodynamického krídla na monoposte Formuly 1.

Lotusy súťažili s lakovaním vo farbách Gold Leaf bez následkov, no po príchode na austrálsky okruh Surfers Paradise na piate preteky v rámci Tasmánskej série sa situácia zmenila. Ku Clarkovi sa pripojil Hill, ale prísne austrálske úrady nečakane vylúčili hviezdnu dvojicu z tréningu a obom pilotom udelili pokutu vo výške päťdesiat libier. Davy fanúšikov sa však dožadovali svojich hrdinov a úrady museli pristúpiť na kompromis. Tím zaplatil pokutu a prelepil logo s námorníkom lepiacou páskou,

zatiaľ čo zvyšné lakovanie ostalo nedotknuté. Clark vyhral tieto aj nasledujúce dvojce preteky a napokon získal titul majstra Tasmánskej série.

Po prvýkrát sa v Európe lakovanie vo farbách Gold Leaf predstavilo v marci v rámci nešampionátových pretekov F1 Race of Champions na anglickom okruhu Brands Hatch. Podľa Collinsa to spôsobilo „hotové zemetrasenie“. Keď v miestnej televíznej stanici London Weekend Television zbadali logo so značkou, vypukla panika. Všetci sa obávali možného porušenia zákazu vysielania televíznej reklamy na tabakové výrobky.

Počas tréningu producent zatelefonoval Chapmanovi s hrozbou, že okamžite preruší vysielanie. Hill dostal čiernu vlajku, tím musel prekryť logo s námorníkom a na jeho miesto namaľovať čierny otáznik v bielom kruhu. Názov Gold Leaf Team Lotus a výrazná červená farba však mohli ostať. Tento zásah mal na viditeľnosť značky len malý vplyv, pretože samotné logo bolo najmenej nápadnou súčasťou lakovania a počas televízneho prenosu by zanikalo.

Už len to, že sa podarilo „prepašovať“ aspoň časť brandingu popod nos britských komisárov, sa dalo považovať za úspech. Sezóna snov tímu Lotus sa však mala onedlho rozplynúť. Lakovanie s novým sponzorom sa malo predstaviť siedmeho apríla na úvodných pretekoch kalendára Formuly 2 v nemeckom Hockenheime. Preteky na dve rozjazdy sa začali na mokrej trati so slabou viditeľnosťou. Budúci prezident FIA Max Mosley, ktorý sa ich zúčastnil, neskôr spomínal: „Pomyslel som si, že toto vôbec nie je dobrý nápad. Nezostávalo nič iné, iba udržiavať správny smer podľa vrcholkov stromov, pretože vôbec nebolo vidno trať.“

Jim Clark jazdil na čele poľa v Lotuse. V piatom kole pravdepodobne dostal defekt a zišiel z trate medzi okolité stromy. Zomrel počas prevozu do nemocnice vo veku tridsaťdva rokov.

Jeho krajan, škótsky pretekár Jackie Stewart, pre BBC povedal: „Jimmyho smrť je azda tá najtragickejšia udalosť, akú som v motoristickom športe zažil.“ O niekoľko desaťročí neskôr stručne zhrnul, prečo tragédia všetkých tak hlboko zasiahla: „Ak umrel Jim Clark, potom mohol umrieť aj ktokoľvek z nás.“

Keď sa osemdesiatštyriročný dav dozvedel smutnú novinu, všetci diváci sa spontánne postavili, aby vzdali úctu zosnulému pilotovi. Grahamovi Hillovi pripadla ťaživá povinnosť telefonicky to oznámiť Chapmanovi,

ktorý sa práve nachádzal na pretekoch športových automobilov v Anglicku. Tragická správa Chapmana úplne zdrvila. Tim Collins povedal, že v tíme „si vôbec neboli istí, či po Jimmyho nehode Colin vôbec bude pokračovať“.

Nočná mora tímu Lotus sa však ešte neskončila. O mesiac neskôr Angličan Mike Spence, ktorý nahradil Jima Clarka, zahynul počas tréningu na pretekoch Indy 500. Chapman nechal zvyšok tímu v Indianapolise a ihneď sa vrátil do Anglicka. Neskôr poskytol tlači vyhlásenie: „Smútim nad stratou svojho dlhoročného priateľa a spoločníka Jimmyho Clarka a teraz, iba o mesiac neskôr, som prišiel aj o Mikea Spencea. Je pochopiteľné, že už nemám chuť ani silu mať čokoľvek spoločné s tohtoročnými pretekmi v Indianapolise. Jednoducho nemám to srdce pokračovať.“

Do štartu tréningu na Veľkej cene Španielska na novom okruhu v Jarame na okraji Madridu chýbali už iba tri dni. Chapman odmietol prísť. Hill sa odrazu ocitol v pozícii šéfa tímu a zároveň jazdil bez tímového kolegu na pretekoch, počas ktorých sa mali po prvýkrát predstaviť farby značky Gold Leaf na svetovom šampionáte Formuly 1.

* * *

Po Clarkovej a Spenceovej smrti v paddocku vládla skľučujúca atmosféra. Piloti boli nervózni a celú situáciu zhoršovala skutočnosť, že okruh vybudovaný špeciálne pre Formulu 1 – čo bolo v tom čase veľkou raritou –, sa nepodarilo včas dokončiť, pretože staviteľom došli peniaze. Odborová organizácia jazdcov Formuly 1 sa usilovala o zrušenie pretekov, usporiadateľom sa však podarilo rozptýliť ich obavy a preteky sa predsa len uskutočnili.

Keď Hill vo svojom Lotuse vyšiel z boxov, pozorovatelia zalapali po dychu. Mnoho z popredných osobností Formuly 1 vôbec netušilo, že na nešampionátových pretekoch Lotus preteká vo farbách tabakovej značky Gold Leaf. Pamätali si ho s jeho charakteristickým lakovaním v tradičnej britskej pretekárskej zelenej. Tím po prvýkrát pretekal na oficiálnych pretekoch Formuly 1 v kombinácii červenej, bielej a zlatej.

Komisári okamžite podali protest proti novému lakovaniu a Hill musel čeliť následkom. Požadovali, aby Lotus prelepil svoje logá čiernou páskou, Hill však na nich zapôsobil svojím osobným šarmom. Napokon museli pripustiť, že Lotus úplne spĺňa všetky podmienky, a po dohode

s Gold Leaf sa Lotus stal prvým tímom v dejinách Formuly 1, za ktorým stál veľký sponzor.

Prvé uvedenie takéhoto lakovania znamenalo medzník, ktorý naštartoval postupnú premenu Formuly 1 z čisto športovej disciplíny na dnešný multimiliardový biznis. Nastala éra sponzorstva, ktorá rozbúrila vody zabehnutého establišmentu. Lenže Lotus neprepisoval históriu iba v oblasti marketingu. Hill vyhral preteky a jeho víťazstvo prilákalo Chapmana späť do paddocku Formuly 1. O dva týždne neskôr prišiel na Veľkú cenu Monaka, na ktorú si Lotus pripravil ďalšie prekvapenie.

Chapman použil peniaze od Imperial Tobacco na financovanie redizajnu šasi a následne v kniežatstve predstavil nový model 49B. Nadväzoval na experimenty z Tasmánskej série a pýšil sa malým a veľmi jednoduchým predným krídlom. Po prvýkrát sa na pretekoch Formuly 1 objavil monopost s aerodynamickým prvkom. Táto inovácia mala na budúcnosť športu taký zásadný vplyv ako dohoda s Gold Leaf.

Podobne ako sponzorstvo, ani krídla nepochádzali z Chapmanovej hlavy. Bol však prvým človekom, ktorý obe novinky využil naplno. Texaský inžinier a bývalý jazdec Formuly 1 Jim Hall prišiel na to, že ak krídla umožňujú lietadlu vzlietnuť, prevrátené krídlo možno použiť na to, aby sa pretekárske auto držalo pevne pri zemi. Skonstruoval športové auto Chaparral 2F s obrovským a neohrabaným zadným krídlom, ktoré si počas pretekov jazdec mohol prispôsobovať pomocou zatlačenia pedálu.

Chapman to videl a opäť uplatnil svoju filozofiu „zjednodušiť a odľahčiť“ – tak vznikol model 49B. Hill napokon vyhral Veľkú cenu Monaka, vďaka čomu tím Lotus získal svoje tretie víťazstvo v danej sezóne.

Monacký triumf dal bodku za azda najvýznamnejšími siedmimi týždňami v histórii tohto športu. Tri zásadné udalosti spojené s Lotusom neskôr zmenili Formulu 1 na nepoznanie. Ovplyvnili všetky tri základné piliere šampionátu – športový, technický aj komerčný.

Zatiaľ čo titulárne sponzorstvo premenilo Formulu 1 z finančného hľadiska – garážové tímy získali funkčný obchodný model –, zavedenie krídel ju ovplyvnilo po technologickej stránke. Monoposty sa posunuli od „cigarových“ áut päťdesiatych a šesťdesiatych rokov k predchodcom dnešných pretekárskych vozidiel. Čo sa týka transformácie samotného pretekania, výrazne ho ovplyvnila Clarkova smrť. Zo štyridsiatich

štyroch pilotov, ktorí pretekali v roku 1968, trinásť zomreli na trati, štyria z nich pred koncom sezóny.

Jackieho Stewarta hlboko zasiahla smrť priateľa a nasmerovala ho na cestu jedného z najväčších zástancov zvyšovania bezpečnosti v motorsporte. „Po Jimmyho smrti na okruhu v Hockenheime sme si konečne naplno uvedomili skutočnosť, ktorá z hľadiska bezpečnosti na trati napokon úplne zmenila celý svet Formuly 1,“ povedal pre agentúru *Reuters* pri príležitosti päťdesiateho výročia Clarkovej nehody. „Nikto z nás by si ani len nepomyslel, že by mohol umrieť v pretekárskom aute. A odrazu sa to stalo, pretože neexistovali žiadne bariéry ani ochrana pred stromami, do ktorých narazilo jeho auto.“

Zmeny bezpečnostných štandardov však prichádzali veľmi pomaly. Pre mnohých nebezpečenstvo predstavovalo neodmysliteľnú súčasť športu. Stirling Moss dokonca aj v pokročilom veku lamentoval nad zmenami a v roku 2015 sa pre časopis *Classic Driver* vyjadril: „Pretekánie vo Formule 1 má byť náročné. Ak to tak nie je, ako môžeme rozoznať skutočne dobrého jazdca od ostatných?“

Naopak, iní jazdci boli oveľa opatrnejší. Na Veľkej cene Nemecka 1968 bol Dan Gurney prvým jazdcom v F1, ktorý si nasadil prilbu s úplným krytím tváre – neskôr známou ako model Star. V spolupráci s ním ju vyvinul dodávateľ vybavenia, spoločnosť Bell. Už o rok neskôr sa prilby tohto typu stali bežnou súčasťou pretekov.

Hoci zlepšovanie bezpečnostných štandardov prebiehalo veľmi pomaly, v iných oblastiach prichádzali zmeny omnoho rýchlejšie. Pred nasledujúcimi pretekmi v Belgicku inžinier z Ferrari Mauro Forghieri pridal na monopost Chrisa Amona krídlo s upraveným dizajnom, vďaka ktorému zajazdil o päť sekúnd rýchlejšie kolo v porovnaní s tímovými kolegami. V boxovej uličke tím Matra vystavil výrazný branding svojho hlavného sponzora, ropnej spoločnosti Elf, z čoho neskôr vzniklo jedno z najikonickejších lakovaní v histórii. Chapman v podstate odštartoval modernú éru F1.

Okrem toho prišiel na priekopnícky spôsob, ako umlčať sťažnosti komisárov. Keď Formula 1 opäť zavítala do Brands Hatch na Veľkú cenu Veľkej Británie, logo s námorníkom nahradil kruh s britskou vlajkou. Na monoposte ostal iba nápis „Gold Leaf Team Lotus“. „Televízne spoločnosti to nemohli považovať za reklamu na cigarety, pretože upravené

logo obsahovalo iba názov tímu,“ vysvetlil Collins. Navyše nové logo odrážalo predstavu Geoffreyho Kenta o vlasteneckom partnerstve medzi spoločnosťou Imperial a Lotusom – britská firma podporuje vzor britského športového úspechu. Nový dizajn fungoval tak dobre, že si ho tím ponechal. Paradoxne to viedlo k tomu, že vtedajšie tabakové logo veľkosti tristoštyridsaťpäť štvorcových centimetrov už viac nebolo súčasťou lakovania.

Po sezóne, ktorá nemala obdobu, sa v Mexico City Graham Hill a tím Lotus stali majstrami sveta. Nie všetci však mali dôvod na oslavu. Kedysi dominantný tím Cooper si nedokázal nájsť veľkého sponzora a v súťaži o Pohár konštruktérov skončil až na siedmom mieste. Počas pretekov John Cooper televíznym reportérom povedal: „Momentálne sa nachádzame vo veľmi, veľmi vážnej situácii. Myslím si, že so žiadosťou o podporu sa musíme obrátiť na ľudí mimo automobilového priemyslu – na tabakové spoločnosti, liehovary alebo niečo podobné. Musíme odniekiaľ získať peniaze.“

Lenže pre tím Cooper už bolo neskoro. Veľký sponzor sa neobjavil a počas zimy továrenský tím ukončil svoju činnosť. Bez podpory sponzora bolo takmer nemožné pokračovať v šampionáte a navyše ostatné tímy rýchlo napredovali.

Po pomalom nástupe v roku 1969 už počas nasledujúceho roka vypukol rozmach sponzorstva. Tím BRM podpísal zmluvu s kozmetickou značkou Yardley a Rob Walker zasa so spoločnosťou Brooke Bond Oxo obchodujúcou s čajom. Keďže komerčné smerovanie športu sa už nedalo zastaviť, v roku 1971 FIA zrušila všetky obmedzenia týkajúce sa rozmerov log a emblémov, čím otvorila dvere k ďalšiemu prudkému nárastu sponzorstva. Vďaka viditeľnejšiemu brandingu dokonca aj slabšie tímy zistili, že pre sponzorov predstavujú atraktívny cieľ. Viedlo to k príchodu množstva nových konkurencieschopných tímov – v priebehu nasledujúcich rokov sa po prvýkrát predstavili tímy March, Hesketh a Williams. Začala sa najúchvatnejšia éra Formuly 1 s idolmi ako Jackie Stewart a Brazílčan Emerson Fittipaldi, ktorí viedli život na vysokej nohe a pretekali pre technicky napredujúce tímy Lotus, Tyrrell či McLaren.

Niektoré tímy však vôbec neboli naklonené novým trendom. Enza Ferrariho údajne rozzúrila pohľad na Lotus s červeným lakovaním, ktoré bolo tradične vyhradené pre talianske značky. Domnieval sa, že tlak zo

strany sponzorov núti tímy zbytočne riskovať. Tímy boli svojim sponzorom zaviazané, pretože financie pokrývali ich zvyšujúce sa náklady – preto museli pretekať bez ohľadu na podmienky na trati. Ferrari sa neskôr vyjadrilo pre časopis *Autocar*: „Ak by monoposty mali lakovanie v národných farbách namiesto farieb sponzorov, potom by konštruktér nepovedal: ‚Zamestnávam šesťdesiat ľudí a zároveň musím obhájiť veľké investície pred sponzorom... Nikdy sa nemalo dopustiť, aby pretekánie zašlo až takto ďaleko.“

Napriek výhradám sa v roku 1971 na monopostoch Ferrari objavili logá výrobcu hodín Heuer ako odmena za vývoj nového systému časomieri.

Podľa mienky iných ľudí však Chapman Formulu 1 zachránil. Podľa Johna Daya, ktorého modelárska firma v sedemdesiatych rokoch sponzorovala rôzne tímy, Chapman „našiel spôsob, ako si zabezpečiť financovanie. V roku 1968 sa motoristický šport nikam neposúval a bez sponzoringu mu hrozil úplný zánik. Všetkým nám je ľúto, že sa už nepoužívajú národné farby na monopostoch, no keď sa na to pozrieme z tej lepšej stránky, rôzne logá a emblémy ich aspoň oživil.“ V rozhovore pre časopis *Motor Sport* dodal: „Ešte som neobjavil účinnejšiu formu reklamy.“

Paradoxne, napriek obrovskému vplyvu na motoristický šport sponzorstvo značky Golden Leaf trvalo iba štyri sezóny. Príčinou nebolo to, že by spoločnosť Imperial Tobacco stratila o F1 záujem – práve naopak. Presunula sponzoring na ďalšiu zo svojich značiek, John Player Special, a výsledné čierne lakovanie so zlatým vzorom sa stalo jedným z najikonickejších vizuálov všetkých čias.

Vďaka sponzorom Chapman naštartoval Formulu 1 a premenil ju na biznis. Predtým mali tímy obmedzené finančné možnosti a ich chod úplne závisel od skromného štartovného alebo od bohatých majiteľov. Teraz však mohli pokojne hľadať iné zdroje príjmu u firiem, ktoré sa túžili ocitnúť v žiare tohto športu. Po prvýkrát sem začali prúdiť veľké sumy peňazí, s ktorými prišla nesmierne dravá honba za ziskom, akú Formula 1 dovtedy nezažila.

2

NA SCÉNU PRICHÁDZA ECCLESTONE

Paddock Formuly 1 je aj za bežných okolností prirodzeným seminiskom fám a klebiet, no keď sa v roku 1969 počas úvodných pretekov v Juhoafrickej republike rozbiehala sezóna, klebetilo sa viac ako zvyčajne.

Keď sa počas prvého tréningu sezóny členovia tímov bežali skryť pred náhlou búrkou, po paddocku kolovali zvesti o sume, ktorú Colin Chapman zaplatil za odlákatie rakúskeho pilota Jochena Rindta z jeho milovaného tímu Brabham, aby nahradil Jima Clarka. Keďže Chapman bol jedným z najskúpejších šéfov v F1, všetci si kládli rovnakú otázku: Kto pomohol presvedčiť Rindta?

Jedným z posledných ľudí, na ktorého pomysleli, bol nízky džentlmen v elegantnom obleku, ktorý sa zdržiaval v zákulisí garáže tímu Lotus. Ak by tušili, čím sa neskôr stane, udivilo by ich to ešte viac.

* * *

Blížil sa záver sezóny 1968, no Chapman ešte nenašiel primeraného náhradníka za Clarka. Oslovil Jackieho Stewarta, Škót však jeho ponuku odmietol, pretože monopost tímu Lotus považoval za nebezpečný. Clarkov bezprostredný náhradník a zakladateľ budúceho tímu Arrows Jackie Oliver nepodával dobré výkony a získal jediné pódium. „Mali sme za sebou neskutočne ťažký rok a nie som si istý, či som bol adekvátnou náhradou za Jimmyho,“ povedal Oliver pre časopis *Motor Sport*.