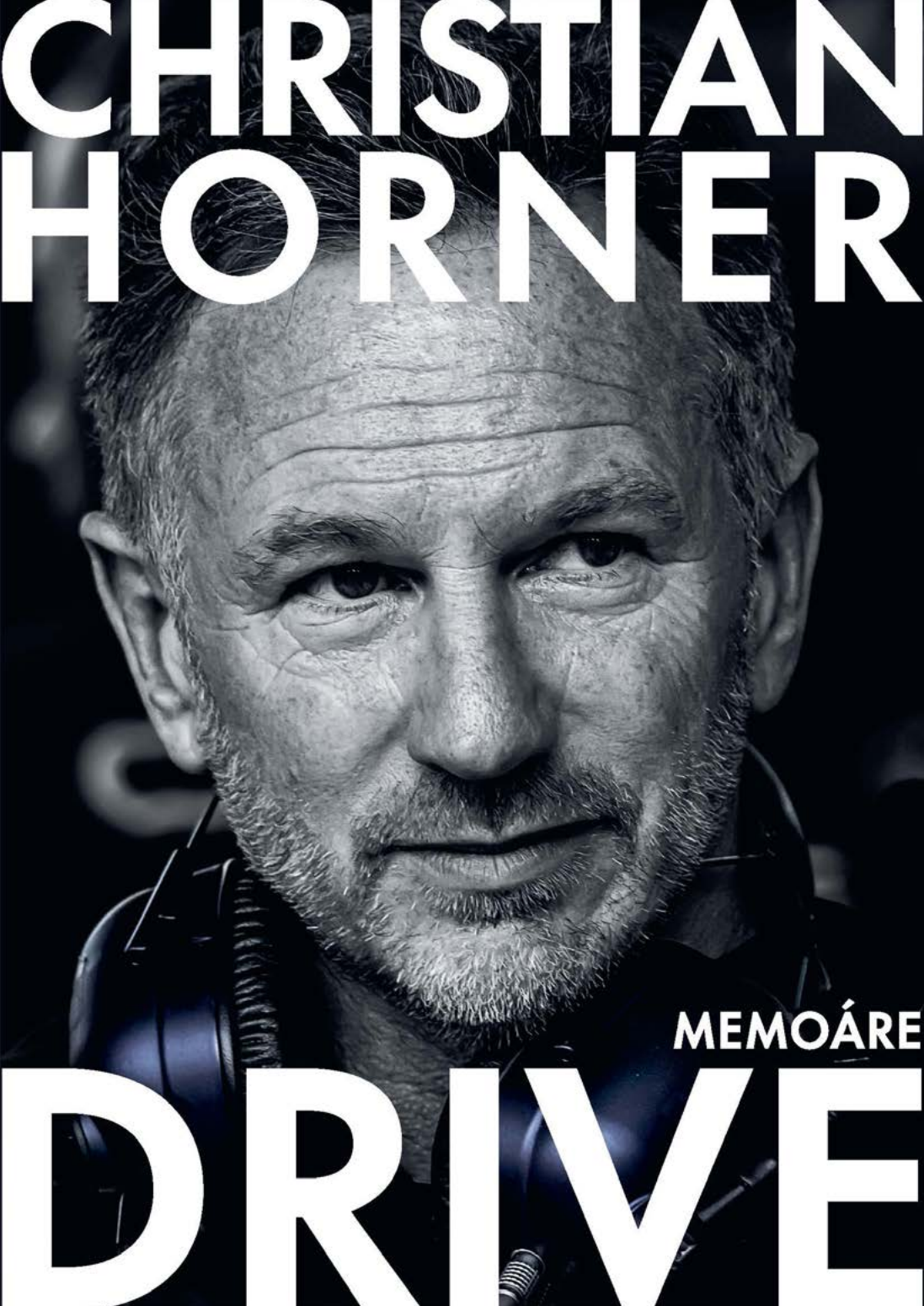
CHRISTIAN HORNER



MEMOÁRE

DRIVE

Drive: Memoáre

Vyšlo aj v tlačovej podobe

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

Lindeni

Christian Horner
Drive: Memoáre – e-kniha
Copyright © Albatros Media a. s., 2026

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

ALBATROS MEDIA

MEMOÁRE

DRIVE

CHRISTIAN HORNER

MEMOÁRE

DRIVE

Z angličtiny preložil Matúš Pavlík

Lindeni

Christian Horner: *Drive*
Copyright © OMBI Ltd 2026
Translation © Matúš Pavlík, 2026
Slovak edition © Albatros Media Slovakia, s. r. o., 2026
Cover design by Jack Storey / TW

Všetky práva sú vyhradené. Žiadna časť tejto publikácie sa nesmie kopírovať a rozmnožovať za účelom rozširovania v akejkoľvek forme alebo akýmkoľvek spôsobom bez písomného súhlasu vydavateľa.
Vyťažovanie textu a dát z tejto publikácie v zmysle čl. 4 smernice 2019/790 EÚ je zakázané.

ISBN v tlačenej verzii 978-80-566-5609-9
ISBN e-knihy 978-80-566-5610-5 (ePDF)
ISBN e-knihy 978-80-566-5617 4 (epub)
ISBN e-knihy 978-80-566-5618-1 (mobi)

Mojej rodine, ktorej láska a podpora boli po celý čas mojou istotou.

A všetkým, ktorí milujú tento úžasný šport a ktorí majú odvahu ísť za svojím snom, nech ich zavedie kamkoľvek.

OBSAH

1. KAPITOLA	**RIZIKO NA CELÝ ŽIVOT**	**11**
2. KAPITOLA	**MYŠ A MOTOR**	**23**
3. KAPITOLA	**STRACH**	**37**
4. KAPITOLA	**MALI BY STE BYŤ VO FORMULE 1**	**53**
5. KAPITOLA	**ŽIADNY RISK, ŽIADNA SRANDA**	**67**
6. KAPITOLA	**PRIATEĽ ALEBO NEPRIATEĽ**	**83**
7. KAPITOLA	**DFA**	**99**
8. KAPITOLA	**NA TO TREBA CELÚ TOVÁREŇ**	**113**
9. KAPITOLA	**NAMIER A STLAČ SPÚŠŤ**	**129**
10. KAPITOLA	**STAČÍ VYHRÁVAŤ PRETEKY**	**145**
11. KAPITOLA	**AŽ PO ŠACHOVNICOVÚ VLAJKU**	**161**
12. KAPITOLA	**ZMENY**	**175**
13. KAPITOLA	**VŠETKO ZÁVISÍ OD MOTORA**	**191**
14. KAPITOLA	**VZOSTUP LEVA**	**207**
15. KAPITOLA	**PRETEKY O VÝKON**	**223**
16. KAPITOLA	**ZÁKULISNÁ POLITIKA**	**241**
17. KAPITOLA	**PRICHÁDZAJÚ VLCI**	**259**
18. KAPITOLA	**POD MAXIMÁLNYM TLAKOM**	**273**
19. KAPITOLA	**NIE JE TO O PLECHOVKE**	**287**

POĎAKOVANIE	**297**
ZDROJE OBRÁZKOV	**301**
O AUTOROVI	**303**

PRVÁ KAPITOLA

RIZIKO NA CELÝ ŽIVOT

Veľmi som sa snažil, aby som na štartovom rošte Formuly 1 dokázal utíšiť svoje obavy. Bol to môj domov, moja kancelária a javisko, na ktorom najmenšie zaváhanie alebo technická porucha môžu vyústiť do nehody vo vysokej rýchlosti. Na tomto mieste si každý v padoku uvedomuje mrazivú pravdu: od smrti alebo život ohrozujúceho zranenia vás delí len chlp a ak chce jazdec uspieť na vrchole motoristického športu, musí byť pre víťazstvo ochotný riskovať skutočne všetko.

Aj vlastný život.

Tento pocit úzkosti nie je nový. Trojnásobný majster sveta Formuly 1 Jackie Stewart raz povedal, že v jeho ére mal jazdec počas päťročnej kariéry 33-percentnú šancu na prežitie, čo je úmrtnosť porovnateľná so stíhacími pilotmi počas druhej svetovej vojny. Neskôr rozmiestnil na svojom panstve v Buckinghamshire päťdesiatsedem pamätných lavičiek – jednu za každého priateľa, o ktorého prišiel na pretekárskom okruhu. Hoci boli autá v roku 2021 neporovnateľne

bezpečnejšie než v Jackieho ére, riziko je pre mňa stále nemožné ignorovať. Ako generálny riaditeľ a šéf tímu Red Bull som bol schopný potlačiť obavy len prostredníctvom dôkladne nacvičených rituálov, ktoré som praktizoval na každej veľkej cene.

Niektoré z nich by si človek ani nevšimol, napríklad boxerky pre šťastie, ktoré som si obliekal vždy v deň pretekov. Ďalším príkladom je séria interakcií s inžiniermi a mechanikmi počas nervózneho čakania. Jemné potľapkanie po ramene tu, podanie ruky tam. Tieto nenápadné gestá vysielali jasné posolstvo.

Je to tu. *Teraz pretekáme.*

Pravdepodobne najdôležitejším rituálom zo všetkých však bol spoločný okamih s pilotmi Red Bullu po nasadnutí do kokpitov. Pristupoval som k nim z pravej strany, *zakaždým z pravej strany*, a vždy som dbal na to, aby som sa pred pretekmi prihovoril každému, kto v ten deň pretekal: či už to bol Max Verstappen, Sergio Pérez, Sebastian Vettel, David Coulthard, Pierre Gasly, Alex Albon, Daniil Kvjat, Mark Webber, Christian Klien, Daniel, Ricciardo, Robert Doornbos, Liam Lawson alebo Júki Cunoda.

To všetko preto, lebo existovala šanca, hoci veľmi malá, že ich už nikdy neuvidím.

Bol som zbytočne precitlivený? *Možno.* Avšak počas mojej kariéry, keď náš tím rástol z „výrobcu malinoviek“ (© Lewis Hamilton) na nádejného ašpiranta v strede poľa a napokon na niekoľkonásobného svetového šampióna, sme zažili veľmi veľa chvíľ, keď to bolo len o vlások. Na Veľkej cene Európy v roku 2010 urobil austrálsky pilot Red Bullu Mark Webber po kontakte v súboji s Heikkim Kovalainenom na Lotuse s monopostom salto vzad. Mal to byť jednoduchý manéver, fínsky pretekár mu dokonca uhýbal z cesty,

ale Mark sa k nemu priblížil príliš rýchlo. V rýchlosti okolo 300 kilometrov za hodinu škrtol o pravé zadné koleso, ktoré poslúžilo ako rampa, nos jeho RB6 sa vzniesol, otočil sa vo vzduchu a dopadol „na strechu". Vzápätí sa vrátil na kolesá a s odtrhnutým nosom a prednými kolesami sa šmýkal až do bariéry, kde sa po škaredom náraze poskladal ako harmonika.

Keď sme šokovaní v tichosti sledovali a čakali, či je Mark v poriadku, zlomky sekundy plynuli ako minúty. *Prežil?* Potom sa do vysielačky ozval tlmený výdych.

„To bola teda rana," ozval sa Mark potichu, čím ponúkol najzľahčenejšie hodnotenie nehody v histórii.

Mark takmer nonšalantne odhodil z auta volant, vyliezol z vraku a odkráčal do zdravotníckeho strediska. Všetci si s úľavou vydýchli. Až počas letu domov, keď si stiahol ponožku a zamával mi nohou pred očami, sa odhalil rozsah jeho zranení. Po tej strašidelnej nehode utrpel Mark len fialovkastú modrinu na palci. Nemohol som tomu uveriť. Prežil priam zázrakom a ja som nepochyboval, že život mu zachránili bezpečnostné prvky monopostu.

Neskôr som v Red Bulle pracoval s množstvom jazdcov a hoci každý z nich mal veľmi odlišnú osobnosť, niektoré povahové črty mali všetci spoločné. Všetci boli od prírody sebeckí, odhodlaní zvíťaziť za každú cenu a neschopní pripustiť možnosť, hoc aj veľmi malú, že by mohli zomrieť. Pre ich priateľov a rodiny to predstavovalo obrovskú emocionálnu záťaž. Dôsledky nehody v rýchlosti 320 kilometrov za hodinu síce niesol len muž za volantom, no jeho rodičia, súrodenci, partnerka a kolegovia museli pretrpieť každú sekundu každých pretekov. Zároveň ma napĺňala hrôzou predstava, že by som smútiacim rodičom musel odovzdať osobné veci ich zosnulého syna. Desil som

sa myšlienky, že jedného dňa možno budeme musieť odlepiť z auta meno a číslo zomrelého jazdca. Zároveň som však chápal mentalitu pretekára. Stáť na stupňoch víťazov s trofejou v ruke, počuť nadšený a jasajúci dav pod sebou a cítiť vôňu šampanského striekajúceho vo vzduchu bolo to jediné, po čom človek túžil.

Hviezdny pilot Red Bullu Max Verstappen v Abú Zabí chápal riziká a odmeny, ktoré so sebou nesie život pilota Formuly 1, lepšie než ktokoľvek iný. Je to generačný talent, možno najtalentovanejší pretekár v histórii, a tiež najlepší jazdec, akého som kedy videl a s akým som kedy pracoval. Bez ohľadu na situáciu Max vždy dokáže dostať zo svojho auta maximum. Preteky číta lepšie než ktokoľvek iný a rád zastrašuje súperov do takej miery, že sa súbojom s ním radšej vyhnú – či už sú za ním, alebo ho vidia v spätných zrkadlách. Ako chalan som obdivoval Ayrtona Sennu, zbožňoval som emócie a srdce, ktoré do pretekania vkladal Nigel Mansell, a rešpektoval som Michaela Schumachera. Max však v sebe spájal najlepšie vlastnosti všetkých troch: mal Michaelovu bezohľadnú rozhodnosť, Ayrtonovu znamenitú kontrolu nad autom a Nigelovu vášeň. Keď som pristúpil k jeho autu, vedel som, že Max bude ochotný pre víťazstvo riskovať úplne všetko, a to ma vždy znepokojovalo. Pretože hoci bolo na ňom, ako využije svoje príležitosti, niekedy som sa bál, že na to až príliš tlačí.

Aj v priebehu sezóny 2021, keď Max a jeho tímový kolega Sergio „Checo“ Pérez bojovali proti pilotom Mercedesu Lewisovi Hamiltonovi a Valtterimu Bottasovi o jazdecký i konštruktérsky titul, došlo k jednej či dvom kolíziám. Emócie vzbĺkli na Veľkej cene Veľkej Británie, keď Max a Lewis po štarte z prvého radu zvádzali súboj o vedúcu pozíciu. Lewis sa snažil pretlačiť cez Maxa

na rovinke Wellington, ale neuspel. Ďalší útok podnikol do zákruty Copse, vediac, že ak sa Maxovi podarí odpútať, preteky budú v podstate rozhodnuté. Lewis sa vystrčil zo zákrytu za RB16B a zvolil vnútornú stopu do jednej z najrýchlejších zákrut na svete, kde došlo ku kontaktu s Maxovou pravou zadnou pneumatikou. Guma sa vyzula z ráfika, Red Bull išiel do hodín a vletel do bariéry rýchlosťou 290 kilometrov za hodinu. Náš tím zúril, ale hnev rýchlo vystriedal strach. Podobné nehody neraz končili tragicky a existovalo reálne riziko, že náš jazdec utrpel vážne zranenia alebo dokonca zahynul.

Kým som sa snažil spracovať, čo sa stalo, zdravotníci sa ponáhľali k Maxovi, ktorý stonal od bolesti a sťažka dýchal. Neskôr ho previezli do nemocnice a prepustili so škaredými odreninami a s ľahkým otrasom mozgu. Mohlo to však skončiť oveľa horšie.

V Abú Zabí bolo v stávke nesmierne veľa. Bolo to posledné podujatie najvyrovnanejšej sezóny v dlhej histórii Formuly 1. Max aj Lewis mali pred štartom posledných pretekov na čele šampionátu zhodne po 369,5 bodu. Prvýkrát od roku 1974 vstupovali dvaja ašpiranti na titul do poslednej veľkej ceny s rovnakým počtom bodov. Bojovalo sa tiež o titul v Pohári konštruktérov, keďže Red Bull a Mercedes delilo na čele celkového poradia 28 bodov. Nebola to malá, ale ani nie nedostihnuteľná strata, najmä s Maxom na pole position, Lewisom na druhom mieste a Sergiom na štvrtom.

Všetko vyústilo do tohto okamihu. *Všetko alebo nič.*

Naklonil som sa do Maxovho kokpitu a potriasol mu rukou. „Veľa šťastia," povedal som. „Rob to, čo si pre nás robil celú sezónu, a všetko bude v poriadku."

Prikývol.

Nemalo význam hovoriť mu, aby si dával pozor. Čím viac ste sa Maxa snažili skrotiť, tým skôr bol ochotný riskovať úplne všetko.

Červené svetlá sa rozsvietili. Zovrelo mi hruď.

Červené svetlá zhasli. Z našej garáže som sledoval dva žlté nosy v rýchlo sa pohybujúcej mase áut pri ďalšom chaotickom štarte.

Až potom som si uvedomil, že sa musím nadýchnuť.

Opäť sa dostavil povedomý pocit bezmocnosti. Bol som rovnakým divákom ako všetci ostatní, vedomý si toho, že jedna jazdecká chyba môže viesť k niekoľkým nehodám. Keď Max a Sergio prešli cez prvú zákrutu bez ujmy, prešiel som na boxový múrik a pripojil si slúchadlá k interkomu. Hluk a burácanie áut odrazu nahradilo ticho. *Pokoj.* Stačilo však otočiť prepínačom a ozval sa hurhaj hlasov stratégov a pretekových inžinierov, ktoré sa miešali s nepretržitým prúdom pripomienok a návrhov od technického tímu Red Bullu. Mnohé z nich prichádzali až z nášho operačného strediska v továrni v Milton Keynes. Práve z tohto nervového centra plného televíznych obrazoviek a informácií som čerpal množstvo poznatkov z diania na okruhu a takticky vyhodnocoval situácie, pričom som sa opieral nielen o ohromné množstvo dát, ale aj o vlastné skúsenosti a inštinkt. Počas jednej sezóny som trávil ponorený do stoličky na boxovom múre sledovaním, taktizovaním a *dúfaním* okolo 150 až 160 hodín. Veľká cena Abú Zabí bežala sotva dve minúty a ja som na nej sedel napnutý ako struna.

Lewis mal lepší štart a okamžite sa ujal vedenia. Max ho na najdlhšej rovinke okruhu takmer okamžite získal späť, ale došlo ku kontroverzii. Keď oba monoposty zatočili do šikany, Mercedes bol príliš široký, opustil trať a výrazne si skrátil nasledujúcu zákrutu.

Bol som si istý, že Max by ho predbehol, ale Lewis prekročil traťové limity, čím očividne porušil pravidlá. Zastonal som. Formula 1 je rovnako o politike ako o rýchlosti. Šéf Mercedesu a môj najurputnejší rival Toto Wolff sa v padoku často snažil uplatňovať svoj vplyv. Očakával som, že po tomto poslednom incidente bude vyvíjať tlak na riaditeľa pretekov Michaela Masiho. Ja som však pred dominantnými osobnosťami nikdy nesklopil zrak, vždy som otvorene vyjadroval svoj názor a bojoval za svoj tím. Rozhodne som nemienil Totovi dovoliť, aby zmanipuloval akékoľvek potenciálne rozhodnutie – a už vôbec nie v tejto kľúčovej fáze sezóny.

Zavolal som na riaditeľstvo pretekov. Podľa môjho názoru získal Lewis proti pravidlám asi desať metrov a zároveň znemožnil Maxovi, aby prevzal vedenie. *Bolo by viac ako spravodlivé, keby pozíciu vrátil.* Michael si povzdychol. Rozhodnutie už padlo. Áno, Lewis si skrátil trať, ale keďže rozostup medzi oboma autami sa už zmenšil, vzdal sa tým výhody a nebolo nutné podniknúť ďalšie kroky. Zízal som na obrazovku. *Lewis bol chytrý*. Tých desať metrov vrátil v mieste, kde sa nedalo predbiehať, a teraz mal na Maxa rovnaký náskok ako krátko za zákrutou. *Michaelovo tvrdenie pri pohľade voľným okom neobstálo.* Horšie však bolo, že monoposty Mercedesu vyzerali byť v skvelej forme a neukazovali takmer žiadne slabiny. Cítil som, že nás čaká ťažký deň v práci.

Keď na boxový múr uprostred pretekov zavolal komentátor televízie *Sky Sports* Martin Brundle, aby so mnou urobil krátky rozhovor, poukázal na to, že dianie na trati sa ani trochu nevyvíja v prospech Red Bullu.

Neochotne som s ním súhlasil. „Áno, nuž, vyzerá to, že budeme potrebovať dar od bohov motošportu."

V každých pretekoch príde chvíľa, keď šéf so svojím tímom rozoznajú neklamné znaky blížiaceho sa víťazstva alebo porážky. Kolá ubiehali a zdalo sa, že nám nič nejde naproti. Max nebol schopný podniknúť sústavný útok na prvé miesto a ja som sa v myšlienkach začal uberať k tomu, čo poviem tímu po pretekoch. Desať mesiacov všetci tvrdo bojovali, nielen na trati počas súťažných víkendov, ale aj v továrni, kde sme taktiež vyvinuli obrovské úsilie. Za daného stavu urobil Mercedes dosť na to, aby si zabezpečil Pohár konštruktérov, a teraz sme mali Lewisovi odovzdať aj jazdecký titul. Po takom dlhom a vyrovnanom boji s Totom mal tento výsledok ešte väčšiu váhu. Myslel som na mechanikov a posádku v garáži za mnou, myslel som na pretekových inžinierov na boxovom múre, myslel som na Maxa a Sergia. *Ako ich všetkých povzbudím?*

Päť kôl pred cieľom mi myseľ bežala na plné obrátky. *Dobre, Christian, budeš im musieť povedať niečo zmysluplné, čo všetkých pozdvihne…*

Potom som kútikom oka na obrazovke zazrel niečo, čo všetko zmenilo. Nicholas Latifi na Williamse v štrnástej zákrute vrazil do bariéry. *Na trať vyšiel safety car.* Preteky sa nečakane zvrtli.

Formula 1 je o reakciách v zlomku sekundy. Platí to o jazdcoch, mechanikoch, stratégoch a tiež o mne. *Nastal čas zariskovať.* Ak Max vymení tvrdé pneumatiky za mäkké a preteky budú reštartované, mohol by mať v posledných kolách väčšiu priľnavosť. Povolali sme ho do boxov. Mercedes medzitým urobil pravý opak a inštruoval Lewisa, aby zostal na trati. Ak by preteky skončili v pomalom vláčiku za safety carom, ich jazdec by potvrdil zisk titulu. Aj toto rozhodnutie však so sebou nieslo riziká. Ak by sa totiž preteky vyvinuli inak a safety car by opustil trať, Lewis by bol bezmocný. Jeho pneumatiky mali za sebou štyridsať kôl a rýchlo chladli. Znovu ich

zahriať pred možným reštartom by bolo takmer nemožné. Naopak, Maxove mäkké pneumatiky sa zahrejú rýchlo. *Splnili by svoju úlohu.* V prípade reštartu by mal Red Bull navrch.

Autá ďalej pomaly krúžili po okruhu. Keď sa Max vrátil na trať, štartové pole sa spojilo vo vláčiku a od Lewisa ho delilo päť o kolo pomalších pilotov. Krátko nato sa podarilo upratať Latifiho havarovaný Williams a odstrániť z trate trosky a kúsky karbónového vlákna. Z riaditeľstva pretekov prišiel pokyn. O kolo pomalšie monoposty medzi Maxom a Lewisom sa nemusia vrátiť do poradia. Zovrelo mi žalúdok. Znamenalo to, že Max bude musieť predbehnúť piatich pilotov, kým sa dostane k Lewisovi, čo sa za jedno kolo nedá. Veľká cena Abú Zabí a s ňou aj celá sezóna sa mali skončiť tým najneuspokojujúcejším spôsobom. Nedokázal som to pochopiť. Celý svet chcel vidieť Maxa a Lewisa bok po boku v priamom súboji o titul, nie ich sledovať, ako sa pomaly vlečú k nezaujímavému finišu. Všetko okrem reštartu by bolo sklamaním.

Rozhodol som sa vyvinúť na riaditeľstvo pretekov väčší tlak. „No tak, Michael, potrebujeme tieto preteky rozbehnúť. Prečo tie pomalé autá nedostaneme z cesty?" opýtal som sa. „Bola by veľká škoda, keby všetko skončilo za safety carom. O kolo pomalšie monoposty by sa mali vrátiť do poradia. *Poďme pretekať.*"

Krátko nato sa bohovia motošportu predsa len na Red Bull usmiali. Riaditeľstvo pretekov oznámilo, že päť monopostov medzi Maxom a Lewisom skutočne uhne z cesty a obaja piloti sa vrhnú do boja v rozhodujúcom poslednom kole. Zízal som na obrazovky a žilami mi prúdil adrenalín. Z taktického hľadiska mal Max na čerstvejších, mäkších a (čoskoro aj) zahriatejších pneumatikách tri príležitosti na predbehnutie:

1. Vlásenka v piatej zákrute.
2. Nasledujúca šikana – šiesta a siedma zákruta.
3. Rovinka v nájazde do deviatej zákruty.

Pozrel som na monitor. Maxa akoby pritiahol k Mercedesu neviditeľný magnet, lepil sa na jeho zadné krídlo ako osa na plechovku koly. V tej chvíli už Lewis musel vedieť, že preteky sú preňho stratené a nervózne sa pozrel do spätných zrkadiel. Jeho monopost na opotrebovaných a studených pneumatikách pôsobil zraniteľne. Pre jazdca neexistuje horší pocit.

Potom boli preteky reštartované.

Poď, Max!

Z môjho miesta uplynulo posledné kolo v návale rozmazaných obrazov a tlmených zvukov. Keď sa obe autá blížili do prvej zákruty, Max vyzeral byť blízko, ale nie dostatočne. Mäkké pneumatiky sa však rýchlo zahriali a monopost ožil. *Mal priľnavosť!* Keď sa Max pokúsil o manéver vo vlásenke, jeho auto akoby išlo po neviditeľných vysokorýchlostných koľajniciach.

Začul som, ako kričím: „Pošli to tam teraz… *Pošli to tam teraz!*"

Lewis bol však príliš skúsený na to, aby sa v takej kľúčovej chvíli zosypal. Ako všetci pri obrazovkách, aj on vedel, že majú pred sebou súboj na rovinke a Max je vo výhode. Mercedes zvolil širší prejazd zákrutou, aby mal čo najlepší výjazd na rovinku. Nestačilo to. Ako sa dalo očakávať, Max obsadil vnútornú stopu a ujal sa vedenia. Nič ho nedokázalo zastaviť.

Preteky i sezóna vyvrcholili. Vypätý rok plný nevraživosti a kontroverzie bol rozhodnutý za najvýbušnejších okolností. Ja som mohol iba bezmocne sledovať dianie. Na čerstvejších pneumatikách mal Max lep-

šiu kontrolu nad autom, ale Lewis sa teraz dostal do zákrytu za ním a pred ďalšou zákrutou si chcel vziať vedúcu pozíciu späť. Max v defenzívnom úsilí kľučkoval po rovinke a dúfal, že roztrhne vzduchový vak – vďaka ktorému prenasledujúci monopost čelí nižšiemu odporu vzduchu a pomáha mu zrýchliť. Neskôr som sa dozvedel, že v tejto rozhodujúcej chvíli dostal Max kŕč do pravej nohy. Aj za lepších okolností je to nesmierne bolestivé, ale v monoposte Formuly 1 sú to muky, pretože prsty na nohách sú v kokpite o pätnásť centimetrov vyššie než zadok jazdca. Maxovi sa odkrvila noha. Namiesto rozhodného ovládania plynu zúfalo mykal prstami a v kľúčových okamihoch ledva kontroloval rýchlosť RB16B. Podarilo sa mu udržať sa na čele. Z boxového múra to vyzeralo, akoby sa ani nezapotil.

Dokáže to, pomyslel som si. *Naozaj to dokáže.*

Bolo to neuveriteľné, ale bola to pravda. *Dokázal* to a *my s ním.*

Zavládla ohromujúca eufória. „Max Verstappen, si majster sveta!" kričal som do vysielačky. *„Majster sveta!"*

Zoskočil som z boxového múrika, celý omráčený a dezorientovaný. Emócie mi stiahli hrdlo. Naraz na mňa doľahli vášeň pre Red Bull Racing, hrdosť na môj tím, úľava z víťazstva, pocit uspokojenia z toho, že sme sa vzopreli očakávaniam, a vypätie z celej sezóny. Po väčšinu svojej kariéry som zvládal celkom dobre zakrývať reakcie na psychicky náročné okamihy. Nikdy som si nemyslel, že plač je prejavom slabosti, ale schopnosť udržať emócie pod kontrolou, najmä pred ostatnými, sa vo vypätých situáciách sezóny 2021 javila nesmierne dôležitá. Takmer po celý rok som zažíval ohromný stres a skrývať ho pred všetkými okolo sa stalo ďalším strategickým ťahom. Po najdramatickejšom kole v histórii Formuly 1 sa však tento tlak uvoľnil. Zložil som hlavu do dlaní a plakal.

Zhromaždili sa okolo mňa ľudia, ruky ma potľapkávali po chrbte, mechanici z padoku ma ťahali za košeľu. Keď som zliezal z boxového múrika, pocítil som na krku dotyk rúk a začul hlas mojej manželky Geri, ako kričí: „Dokázal si to. *Dokázal si to!*"

„*Dokázali sme* to!" vykríkol som. „*My sme to, sakra, dokázali!*"

Pobozkala ma. Preteky sledovala z hospitality Red Bullu a chcela mi pogratulovať ako prvá. Keď napätie z úvodných kôl opadlo, všetci si mysleli, že Veľká cena Abú Zabí bude víťazným sprievodom Lewisa a Tota. Z nášho pohostinského zariadenia sa dokonca odobral hlúčik fanúšikov a namieril si to na terasu Mercedesu. Zrejme dúfali, že uvidia ôsmu Lewisovu korunováciu za majstra sveta.

V tej chvíli ma však rivali nemuseli trápiť. Bol som vďačný, že Geri tam bola so mnou. Prežívala po mojom boku každý okamih a ustála každú búrku mojich emócií v sezóne, ktorá mohla skončiť akokoľvek. Nebolo to pre ňu ľahké. Nebolo to ľahké ani pre Lewisa. Po takom parádnom roku bolo jasné, že prijať takýto výsledok bude ťažké. Na pódiu, kde som sa pripojil k Maxovi pri preberaní víťaznej trofeje, sme si podali ruku. Z najlepšieho miesta vo svete akéhokoľvek športu som sa pozrel dolu na mechanikov, inžinierov, Sergia a Geri. *Prvé miesto.* Usmieval som sa na trofej v Maxových rukách, na nadšený, mávajúci a jasajúci dav, na šampanské vo vzduchu. Vedel som, že opojná chuť víťazstva určite potrvá aspoň niekoľko dní.

Onedlho totiž príde čas si to celé zopakovať…

DRUHÁ KAPITOLA

MYŠ A MOTOR

O šestnásť rokov skôr…

Dopekla, Formula 1 je nemilosrdná, pomyslel som si, keď som z auta sledoval zvláštnu scénu pred dverami továrne Red Bull Racing v Milton Keynes. Čerstvo prepustený šéf tímu Tony Purnell a čerstvo prepustený výkonný riaditeľ Dave Pitchforth opúšťali budovu. Obaja mali na tvárach zachmúrené výrazy a v rukách kartónové škatule s osobnými vecami – *a to hneď v prvý pracovný deň nového roka.*.

Nervózne som sa zamrvil na sedadle svojho auta. V tej chvíli už správy o ich odchode a mojom príchode pravdepodobne unikli medzi zamestnancov. Určite to spôsobilo znepokojenie. Mal som 31 rokov a stal som sa novovymenovaným šéfom nového tímu pred jeho prvou sezónou vo Formule 1. Spoločne sme sa chystali vyzvať najväčšie mená v športe vrátane McLarenu, Ferrari a Renaultu s ich šéfmi Ronom Dennisom, Jeanom Todtom a Flaviom Briatorem. Môj nový zamestnávateľ a ja, znenazdajky najmladší šéf tímu v histórii F1, sme boli nespochybniteľnými outsidermi sezóny 2005.

Nie, nie je nemilosrdná, napadlo mi, keď som po odchode Tonyho a Davea vystúpil z auta. *Formula 1 je brutálna*.

Keď ma napokon zaviedli do kancelárie, pripomínala miesto činu. Na stole stál pohár s nedopitou kávou a na parapetoch sa povaľovali vianočné pohľadnice. Cez steny som počul Tonyho asistentku vzlykať. Jeho odchod ju musel šokovať.

Potom som si sadol a obklopený nábytkom a zariadením svojho predchodcu som si povzdychol.

Čo tu, dopekla, robím? pomyslel som si.

V skutočnosti to však bolo miesto, po ktorom som dlhé roky veľmi túžil.

Na dvanáste narodeniny mi rodičia darovali motokáru Zipkart z druhej ruky a súpravu obyčajných pneumatík Continental. Na svetlozelenom šasi boli viditeľné jazvy z predchádzajúcich bojov. Za 75 libier to bol dokonalý darček pre samozvaného kaskadéra, milovníka Formuly 1, Evela Knievela a rýchlych naháňačiek v seriáloch *Knight Rider* a *The A-Team*. Krátko po narodeninách môj otec Garry, ktorý pracoval v automobilovom dodávateľskom reťazci a o autách niečo vedel, vzal mňa, motokáru aj mojich zvedavých bratov Jamieho (o tri roky staršieho) a Guya (o dva roky mladšieho) na farmu neďaleko nášho domu v Bishop's Itchingtone. Nachádzal sa tam päťkilometrový pás asfaltu, na ktorom okrem občasného prejazdu traktora nič nepremávalo. Obliekol som si druhú časť svojho narodeninového darčeka – červeno-čiernu kombinézu, pretekárske topánky a čiernu helmu.

Bol som pripravený pretekať.

Pre nádejného automobilového pretekára to bol ideálny test. Motokáru sme vyložili a dostali na súkromnú cestu, ktorá bola v mojej vzrušenej detskej mysli obdobou Monaka alebo Silverstone na vidieku vo Warwickshire. Po veľkej námahe sa nám ju napokon podarilo roztlačiť. Motor mi za chrbtom s chrčaním ožil. Šasi a kolesá sa pod vplyvom výkonu otriasali. Keď som vyštartoval, rýchlosť motokáry ma ohromila. Bola rýchlejšia než čokoľvek, čo som dovtedy zažil. Na prilbe som cítil nápor vetra a prvé tri kilometre som presvišťal s neuveriteľným pocitom slobody. Potom som za sebou začul trúbenie. Keď som sa otočil, približovalo sa ku mne otcovo auto, Guy sa vykláňal zo sedadla spolujazdca a zúrivo na mňa mával.

„Zastav motokáru!" kričal.

Čo?

„Brzdi, Christian! *Brzdi!*"

Ja som však nechcel zastaviť. Nával vzrušenia z rýchlosti 80 kilometrov za hodinu pri mojom prvom tréningu bol príliš silný.

Keď sa auto priblížilo, Guy ukazoval prstom niekam do diaľky. *Niečo vážne nebolo v poriadku.* „Zabudol ti povedať… je tam ohrada pre dobytok!"

Zadíval som sa na cestu pred sebou. *Guy mal pravdu.* Do asfaltu boli zapustené kovové tyče, ktoré bránili kravám či ovciam, aby unikli z pasienkov. V strachu zo škaredej havárie som dupol na brzdu a s uspokojivým šmykom zastavil.

Vzápätí som sa otočil a rovnakú trasu si zopakoval. A potom zas. Predstavoval som si, hoci som tomu v skutočnosti neveril, že je to môj prvý krok za životom vo Formule 1.

Každý jazdec predsa musí niekde začať.

O rok neskôr som súťažne pretekal na záhadne znejúcom mieste Shenington Kart Racing Club, bývalom letisku, kde sa deti preháňali po okruhu so staršími pretekármi – mnohí z nich boli tínedžeri, ale našli sa tam aj dospelí chlapi. Ich motory, oveľa výkonnejšie, bzučali ako komáre a keď ma nejaký jazdec prvýkrát predbehol rýchlosťou 110 kilometrov za hodinu, jeho pružné šasi a kvíliace brzdy ma ohromili. *Toto je iná liga,* pomyslel som si pri pohľade na rad dodávok zaparkovaných pri trati. Každá z nich slúžila ako provizórna garáž so špeciálne pribudovanou markízou. Mechanici – prevažne zanietení rodičia – sa hrabali v motoroch, náhradných dieloch i pneumatikách. Zízal som na jazdcov v pretekárskych kombinézach a helmách. *Niektorí z nich mali dokonca sponzorov.* V porovnaní s ostatnými motokárami na okruhu bolo moje zelené šasi kusom šrotu, ale bolo mi to jedno. Stačilo mi byť na trati.

Pretekanie bola pre niekoho ako ja ideálna vášeň. Patril som medzi tiché deti, najšťastnejšie som sa cítil osamote a pre svoju zdržanlivosť som dostal prezývku „Myš". Dával som prednosť individuálnym športom. Ak sa v škole alebo v parku hrával futbal, väčšinou som zápas sledoval z úctivej vzdialenosti, hoci som vždy dúfal, že ma niekto zavolá hrať. Guy a Jamie sa medzitým spokojne hrali spolu. Rýchlo prišli na to, že vo dvojici im ľahšie prejde každé šibalstvo. Cítil som sa ako čierna ovca, ale vďaka motošportu som sa zblížil s otcom. Cez víkendy sme spolu ladili motor motokáry a rozprávali sa o nadchádzajúcich pretekoch Formuly 1.

Rodičia nás s bratmi neochvejne povzbudzovali, aby sme išli za svojimi snami. (Pravdepodobne aj preto sa Guy v trinástich vrhol do pretekov vznášadiel.) Moja mama, bývalá učiteľka, sa niekoľkokrát nechala počuť, že úspechy jednotlivca určujú hranice jeho am-

bícií. Dôkazom bolo, že z kuchyne nášho domu, kde sa stôl topil pod farebným papierom, tubami s lepidlom a nožnicami, vybudovala úspešný podnik Klever Kloggs s tradičnými britskými vianočnými ozdobami, známymi ako „Christmas crackers". Ešte obdivuhodnejšie bolo, že presvedčila vedúceho predaja legendárneho londýnskeho obchodného domu Harrods, aby jej podomácky vyrábaný sviatočný sortiment zaradil do ponuky.

„Kedysi som pracovala v škole," povedala mi raz, „a teraz predávam vianočné ozdoby v najslávnejšom obchodnom dome v krajine."

Čo tým chcela povedať? So správnym prístupom je možné všetko. Pochopil som to ako odkaz, že sa mám vydať za svojím motoristickým snom.

Bol som posadnutý. Každý večer po škole som namiesto robenia domácich úloh potajomky prekĺzol do garáže a čistil súčiastky motokáry. Oblečenie som mal nasiaknuté benzínom. Neskôr som ako ďalší narodeninový darček dostal náhradný motor, ktorý mesiac ležal na stole v mojej izbe, až kým sa prenikavá sladká vôňa oleja do dvojtaktného motora nestala neznesiteľnou dokonca aj pre mňa. Cez víkendy som sledoval veľké ceny a televízny magazín *Sunday Grandstand* a do pamäti si ukladal podrobné detaily každých pretekov. Poznal som výsledky každého jazdca, najmä môjho obľúbenca Nigela Mansella, ale aj kto vypadol po hodinách či technickej poruche. Dokázal som rozoznať pretekárov podľa topánok alebo prilieb. Keď mi niekto povedal, že väčšina profesionálnych jazdcov nemeria viac než 172 centimetrov, zaprisahal som sa, že nevyrastiem a nervózne som si doma pri stene kontroloval výšku. Občas som sa pozrel na svojho staršieho a oveľa vyššieho brata a prešiel mi mráz po chrbte.

Nechcem byť vysoký ako on, pomyslel som si. *To by bol môj koniec.*

Súťažné dni v Sheningtone a neskôr aj na vzdialenejších okruhoch ako Little Rissington v Cotswoldse alebo Kimbolton neďaleko Huntingdonu sa stali rodinnými udalosťami. Mama pripravila jedlo na piknik, otec do auta naložil motokáru, náradie a náhradné diely, a bratia, ktorých to ani trochu nezaujímalo, si vzali stopky a písacie podložky. Ich úlohou bolo zapisovať moje časy. Ja som medzitým skúmal hranice svojej najnovšej motokáry – veľmi moderného, svetlooranžového stroja Deavinson Sprint, ktorý mal aj nos a bočnice. (Rodičom sa ho podarilo kúpiť od tímu Paul Carr Racing, za ktorý som neskôr pretekal, a išlo o výrazný posun od môjho starého Zipkartu.) Klubové preteky boli miestom, kde som sa mal ukázať. Jazdilo sa tam agresívne, koleso na koleso, a postupne som sa naučil čítať reč tela súperov. Ak sa jazdec obzeral cez plece, bol zraniteľný a dal sa ľahko predbehnúť; ak sa niekto vrhal do zákrut alebo nedokázal motokáru udržať pod kontrolou, nedalo sa mu na trati veriť. Počas niektorých zimných víkendov som neraz trénoval a pretekal tak dlho, že som si od chladu prestával cítiť prsty na rukách aj nohách.

Po klubových pretekoch som býval buď povzbudený odvážnym manévrom, alebo zdrvený slabým výkonom. Niekedy som dostal ešte aj tvrdú lekciu. Počas jedného víkendu v Kimboltone v roku 1988 som sa prebíjal cez štartové pole a dral sa na čelo. Vďaka plynulým esíčkam to bola moja obľúbená trať. Pri prejazde cez prvú zákrutu sa jazdec mohol dostať do prirodzeného rytmu, takže po chvíli to pripomínalo skôr lyžovanie než jazdu na motokáre. S pribúdajúcimi kolami som cítil, že sa blíži prvé víťazstvo v mojej kariére. *A je to,* pomyslel som si a predstavoval si pódiovú ceremóniu v Kimboltone, veniec okolo krku a plastovú trofej na poličke. Zrazu som však začul

znepokojivý rachot. Motokára okamžite stratila výkon a ladný bzukot motora ustal. Zmätene som sa obzrel a zistil som, že mi odpadol motor a teraz leží kdesi za mnou na trati. Keď sa okolo mňa prehnali súperi, zaboril som sa do sedačky a prial si, aby som sa prepadol pod zem. Pri obhliadke škôd po pretekoch môj otec napokon prehlásil, že to bola jeho chyba.

„Je mi to strašne ľúto, Christian," povedal zarmútene. „Zabudol som dotiahnuť úchyt motora…"

Nakoniec rozhodol, že bude oveľa lepšie, ak sa stanem členom riadneho motokárového klubu, kde budú viac dbať na techniku. Po dohode s Paul Carr Racing, etablovaným tímom z neďalekého Shipstonu, som začal súťažiť na miestnej i národnej úrovni po celej krajine. Pod Paulovým vedením (neupraveným univerzitným lektorom s fúzmi a strapatými vlasmi) som sa zlepšil dosť na to, aby som sa v roku 1989, v pätnástich rokoch, kvalifikoval do britského tímu na nadchádzajúce majstrovstvá Európy v talianskej Parme. Bol to veľký úspech a prvý krok k účasti na motokárových majstrovstvách sveta FIA, ktoré sa v tom roku konali v španielskej Zaragoze. V Parme sme s otcom prespávali v ošarpaných hoteloch a prvýkrát som ochutnal zahraničné jedlo. Ako člen britského tímu som doplnil Daria Franchittiho, Guya Smitha, Ralpha Firmana a Richarda Westbrooka a dokázal som sa kvalifikovať na majstrovstvá sveta napriek tomu, že mnou v priveľkej sedačke hádzalo tak, že som skončil s prasknutým rebrom.

Zo Zaragozy som si odniesol plastovú trofej, aj keď som ani zďaleka neohrozil chlapcov na čele. Podujatie ovládli budúce hviezdy Formuly 1 ako Jarno Trulli, Giancarlo Fisichella a Jan Magnussen a v najlepšej desiatke skončila aj Sophie Kumpen, ktorá

si neskôr vzala Josa Verstappena a porodila ich prvého potomka – Maxa Verstappena.

Napriek zlepšovaniu sa ma trápili pochybnosti.

Pochyboval som o svojich schopnostiach: *Dokážem sa postaviť týmto jazdcom?*

Spochybňoval som sám seba: *Som dosť odvážny?*

Inokedy som zas premýšľal o svojom mieste vo svete motokár: *Naozaj sem patrím?*

Stále som bol Myš, chýbala mi sebadôvera a v spoločnosti ostatných jazdcov som sa cítil nesvoj. Hoci som nebol odmeraný ani hrubý, nikdy som nebol dobrým parťákom a bolo to vidieť. Môj otec, ktorého zjavne ohromili moje pokroky, medzitým vyjadril obavy z toho, ako sa to celé skončí. Aj na najnižšej úrovni bol motošport neuveriteľne nákladnou vášňou a nemali sme zázračný strom, na ktorom by rástli peniaze na financovanie mojej kariéry. Rodičia preto stanovili pravidlá, ktorými podmienili ďalšie podporovanie môjho úsilia. Ich hodnoty som musel uplatňovať vo všetkom, čo som robil: pri každom rozhovore som sa mal ľuďom pozerať do očí a nikdy som nesmel vystupovať namyslene alebo príliš sebavedomo. Nedodržať dohodu bolo nečestné a po prehre som sa mal pochlapiť a podať víťazovi ruku. Slušná výchova bola v našom dome základom a ja som ju mal prezentovať aj vonku.

Začiatkom roka 1991 oznámil Renault, ktorý vtedy pôsobil vo Formule 1 ako dodávateľ motorov, vznik svojho prvého jazdeckého programu. Jeho cieľom bolo vybrať troch pretekárov z národných motokárových majstrovstiev a dať im šancu vo Formule Renault – ich šampionáte pretekov monopostov. Bola to obrovská príležitosť. Ak boli motokáry ihriskom pre najmladšie pretekárske talenty,

Formula Renault pre nich predstavovala ďalší krok a vstupnú kategóriu pre budúce hviezdy Formuly 1. Cez tento šampionát prešli piloti ako Alain Prost a Didier Pironi a neskôr aj Lewis Hamilton, Kimi Räikkönen, Charles Leclerc, Pierre Gasly a Valtteri Bottas. Odtiaľ bola cesta jasne vytýčená: špičkový juniorský pretekár spravidla postupoval z Formuly Renault, ktorá mala maximálnu rýchlosť okolo 225 kilometrov za hodinu, do Formuly 3 (260 kilometrov za hodinu) a odtiaľ do Formuly 3000 (300 kilometrov za hodinu),* ktorá bola posledným stupienkom pred Formulou 1 (400 kilometrov za hodinu) ako konečnou métou každého jazdca. *No iba ak mu to prial aj osud.* Pre mňa bol program Renaultu jasný východiskový bod.

Na začiatku sezóny bolo v sídle tímu Williams v Didcote zvolané stretnutie, na ktorom mali vysvetliť celý program a jeho podmienky. Keďže som mal v živej pamäti otcove slová, že precíznosť a prvý dojem sú kľúčové, obliekol som si svoje najlepšie sako, nasadil kravatu a obul si vyleštené školské topánky. Dokonca som si upravil nechty. V tom čase som mal sedemnásť rokov, vodičský preukaz a biely Volkswagen Beetle z druhej ruky – auto preslávené slávnymi filmami *Herbie* od Disney –, ktorý som si kúpil v miestnej aukcii za 600 libier. V bočnom výfuku v tvare megafónu mal dieru, z ktorej občas vyšľahol modrý plameň. Keď som prišiel do továrne Williamsu, pôsobil som ako päsť na oko. Ostatní pretekári prišli oblečení ležérne v džínsoch a tričkách a s nagélovanými vlasmi. Ja som musel pripomínať nádejného vysokoškoláka. No len čo oznámili podmienky vstupu do programu, uchvátilo ma to rovnako ako všetkých v miestnosti. Počas neľútostnej a nesmierne vyrovnanej sezóny v kategórii Super National Class s objemom 100 kubických centi-

* Toto boli maximálne rýchlosti v polovici 90. rokov. Dnes sú veľmi odlišné

metrov sa mi podarilo nazbierať dostatok bodov a kvalifikovať sa. Mieril som do profesionálneho motošportu.

V tom čase sa blížila moja maturita a musel som čeliť veľkým výzvam. Jazdecký program na slávnej Winfield School na francúzskom pretekárskom okruhu Magny-Cours mal byť krátky, intenzívny a nesmierne rozptyľujúci, a sezóna vo Formule Renault si vyžadovala plné nasadenie počas väčšiny roka 1992. Okrem leta zostávalo na štúdium len málo času. Rodičia súhlasili, že si od školy môžem dať na rok pauzu, ale len pod podmienkou, že urobím záverečné skúšky. Zároveň som sa musel prihlásiť na vysokú školu ako poistku pre prípad, že by sa mi pretekársky sen nesplnil. Keďže som stále žil pod ich strechou a musel som dodržiavať pravidlá rodiny Hornerovcov (dohoda je dohoda), napísal som na Aberystwyth University, hoci som vôbec nemal v úmysle chodiť na prednášky.

V jedno popoludnie roku 1991, keď som mal takmer po skúškach, som nasadol do Beetla a vydal sa do Silverstone. Mesiac pred júlovou Veľkou cenou Británie tam Goodyear organizoval testy pre tímy Formuly 1. Keďže som nemal akreditáciu na vstup na okruh, našiel som dieru v plote neďaleko zákruty Copse, prekĺzol dovnútra a tunelom pod traťou prešiel do padoku. Odrazu som prekvapene stál v boxovej uličke. Keď som prechádzal okolo garáže Williamsu, všimol som si monopost Nigela Mansella. Elegantné šasi, ktoré navrhol vtedy ešte len budúci legendárny inžinier Adrian Newey, bolo pokryté logami výrobcov elektroniky, piva a cigariet. Na nose žiarilo Nigelovo červené číslo 5. Bol to neuveriteľný pohľad.

Toto je ono, pomyslel som si, *toto je svet Formuly 1 zblízka*.

Zrazu som za sebou začul hlas. „Zdravím, môžem ti pomôcť?“