

PŘEDMLUVA TOTO WOLFF

GUENTHER STEINER NA PLNOU HUBU



PARÁDNÍ DESETILETÍ VE FORMULI 1

**NA PLNOU
HUBU**

GUENTHER STEINER,
autor knihy

Přežít a závodit: Jeden rok šéfa stáje F1

NA PLNOU HUBU

PARÁDNÍ DESETILETÍ
VE FORMULI 1

GUENTHER STEINER

slovař

Copyright © Guenther Steiner 2024
Design by Anthony Maddock/TW
Photo of author © Robert Wilson
Other images © Shutterstock
Translation © Pavel Dufek, 2025
Czech edition © Nakladatelství Slovart, s. r. o., 2025

This edition is published by arrangement with Peters, Fraser and
Dunlop Ltd. through Andrew Nurnberg Associates Prague s.r.o.

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

Na plnou hubu. Parádní desetiletí ve formuli 1

Z anglického originálu *Unfiltered. My Incredible Decade in Formula 1*
poprvé vydaného v roce 2024 nakladatelstvím Bantam, an imprint of
Transworld Publishers, part of the Penguin Random House group of
companies, One Embassy Gardens, 8 Viaduct Gardens, London SW11 7BW,
přeložil Pavel Dufek

Vydalo Nakladatelství Slovart, s. r. o.,
Oderská 333/5, 196 03 Praha 9 – Čakovice, v roce 2025

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

Cena na obálce je nezávazným
doporučením pro koncové prodejce.

ISBN 978-80-276-1166-9

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

www.slovart.cz

info@slovart.cz

*Věnuji své rodině a všem dřívějším
i současným členům Haasu F1. **

** Kromě tebe, Gene!*

OBSAH

Předmluva od Tota Wolffa.....	9
Úvod.....	11

2009–2015

Nápad	17
Peníze	24
Licence	34
Náborová akce	43
Jezdci.....	53

2016

Test.....	61
První dva závody	70
Osvojování znalostí	79

2017

Změny.....	91
Sezona	99

2018

Ticho před bouří.....	117
Bouře	122
Dosud nejlepší	126
Fazole	132
Diskvalifikace	137

2019

Titulní sponzor.....	153
Sezona	158

2020

Pandemie	167
Důsledek	172
Škatulata, hejbejte se	176
Restart	180

2021

Přestavba	195
Sezona	200

2022

Světlo na konci tunelu	211
Invaze.....	215
Náhrada	221
Vikingův návrat	225
Dilema.....	230
Obrat.....	234
1. startovní pozice	239

2023

Průřez	251
Test.....	256
Sezona	257

Prosinec 2023

Haasta la vista, baby.....	271
Poděkování	284
Poděkování za fotografie.....	286

PŘEDMLUVA OD TOTA WOLFFA

Musím přiznat, že když mě Guenther požádal, abych napsal předmluvu, zprvu jsem váhal. Na jedné straně mi polichotilo, že si vybral zrovna mě. Na druhé straně jsem si musel položit otázku: Potřebuje lidstvo jeho další zajebanou knihu?

V pasu má napsáno, že je Ital, ale ve formulí 1 byl vždycky *einer von uns* – patřil v ní zkrátka do rakouské party. Od Nikiho (Laudy) přes Helmuta (Marka), Franze (Tosta) až po Guenthera – ti všichni jsou nebo byli přímí, pragmatičtí a umínění.

Rakušané mají ve formulí 1 nesporně početné zastoupení a naši mentalitu utváří krajina. V zásadě platí, že u nás existují dva typy lidí: ti, kdo vyrůstají na vzduchu se správným obsahem kyslíku, a hořalové. Guenther spadá do druhé skupiny – a možná se tím vysvětluje pár věcí. Nás oba vyhodili z vysoké školy a museli jsme se učit za pochodu: třeba právě proto jsme spolu vždycky vycházeli dobře.

Během působení v Haasu si Guenther vypěstoval styl řízení, který můžeme zdvořile označit jako osobitý. Jako by si přečetl učebnici manažerství a potom se rozhodl skoro v každé situaci dělat opak. Když se doslechnete historky, jak vedl své podřízené, máte dojem, jako by tenhle řeznický synek pokračoval v rodinném řemesle. Ale jak se často stává, na příručky se nebere ohled – a ono to stejně funguje.

Měl představu, jak by měl tým šlapat, a v Geneovi našel podnikatele, který jeho vizi sdílel a financoval. Chytrě využíval co nejlépe předpisů F1 a partnerů z řad zavedených firem. Vybudoval stáj, která podávala v kvalifikacích i závodech lepší výkony, než jí dovolovaly finanční prostředky. A tím, jak vyčnívá z řady, se stal neocenitelným středem pozornosti filmařů a mediální hvězdou Netflixu – a v neposlední řadě vlastně díky nevymáchané hubě.

Tato kniha vypovídá o dřině, důmyslu a vůli; počínaje automobilovými soutěžemi přes motoristický sport v USA po formuli 1, kde dlouho pracoval jako šéf stáje a nyní coby odborný spolupřekladatel v televizní stanici RTL.

Působí to na mě tak, že v této roli převzal pomyslný štafetový kolík od Nikiho Laudy a že formuli 1 ovlivní svým svérázným a nekompromisním způsobem.

Zároveň nepochybuji, že ve formuli 1 ještě neřekl poslední slovo...

Toto Wolff
Brackley, Velká Británie
červen 2024

ÚVOD

Tak jo, přátelé, je to tady: začátek konce jedné éry. Trvala přes deset let a já, starý Ital z hor, kde vévodí řídký vzduch, Guenther, který má za rodnou řeč němčinu, jako druhou italštinu, vedle italského občanství ještě americké a žije v Severní Karolíně (já vím, jsem tak trochu podivín), jsem vybudoval tým formule 1 od píky s pomocí kalifornského výrobce obráběcích strojů a vzpínajícího se koníka a postupem času jsem vyvolával úžas, nasíral hromadu lidí (ale snad jenom ty, kdo si o to koledovali), hned v prvním závodě jsme obsadili šesté místo, což leckoho překvapilo, a v Poháru konstruktérů páté, ale taky poslední (asi nejednou; už si nevzpomínám), sehnal jsem několik výborných sponzorů (a pár horších), skoro každý týden vyhlašoval válku FIA; jeden dánský magor mi roztřískal posrané dveře; sledoval jsem, jak ještě šílenější žabožrout naráží do svodidel rychlostí dvou set třiceti kiláků za hodinu; vymklo se mu to z rukou, ale zaplatpámbu to přežil; dočkal jsem se triumfu v kvalifikaci, většího dramatu než ve všech italských operách dohromady, užil si hodně srandy, nalítal kolem zeměkoule přes milion kiláků, setkal se doslova s tisícovkami úžasných lidí (a taky s pár zmrdy), nedopatřením „bavil“ lidi u televize tím, že mám nevymáchanou hubu, nebral jsem si servítky a bylo mi fuk, co si o mně lidi myslí; a nakonec jsem přišel o flek bez dlouhých cavyků ve chvíli, kdy jsem v samošce kupoval šunku.

Už jste v obraze? Teď vážně, lidi: Jste na to připravení? Bude to jízda!

Abych to uvedl na pravou míru, vlastně jsem ve formuli 1 nestrávil deset let, ale tucet, takže podtitul téhle knihy je blud. Jenomže nebudu tlachat o dvou letech s Nikim Laudou v Jaguaru, až na to, že tu a tam zabrousím na nějakou starou historku. Ale nechci zabředávat do planých keců.

Když už je řeč o Jaguaru, jestlipak víte, kdo se mi ozval jako jeden z prvních potom, co Haas vydal prohlášení, že mě posílá k šípku? Eddie Irvine. Co? Že jste o něm nikdy neslyšeli? Asi bych vám měl něco vysvětlit. Eddie býval za starých časů jezdcem F1 a závodil za mě a Nikiho v Jaguaru, protože jsme neměli nikoho lepšího. Říká vám to něco? Pokud jde o ego, mladý Fernando Alonso byl vedle Eddieho hotové nevinátka. Před nedávnem mi zavolał a stěžoval si, že jsem se o něm ve své minulé knize *Přežít a závodit* moc nezmnínil.

„Dám si záležet, abych na tebe v té příští nezapomněl,“ ujistil jsem ho.

„Slibuješ, Guenthře? Znamená to pro mě hodně.“

„Slibuju. Spolehni se. Určitě o tobě napíšu aspoň dva odstavce.“

Kromě toho, že to je jediný závodník, se kterým jsem (zatím) dosáhl na bednu, se jedná o světáka, co doslova rozhazuje prachy, a ze zkušeností vím, že je vždycky rozumné se takových lidí držet. Čirou náhodou se mnou krátce před Velkou cenou Itálie 2023 dělala interview televizní stanice Sky Sports UK a bůhvíproč se dostalo na přetřes umístění Eddieho na stupních vítězů za mého působení v Jaguaru, což pro mě do dneška zůstává záhadou, protože náš tehdejší auták byl úplná sračka. Za pár minut mi od Eddieho přišla zpráva na WhatsApp. Otevřel jsem ji a uviděl fotku jeho starého Mitsubishi Shogun. „Na bedně budu stát dřív než ty i v týhle popelnici.“ Bylo to tvrdé, ale fér.

Ale zpátky k tomu, co vás zajímá.

Když mi dal Gene Haas na vědomí, že se mnou nehodlá obnovit smlouvu – všechny podrobnosti se dočtete na konci knihy –, jako jedna z prvních věcí mě napadlo, že je konec a měl bych to hodit na papír. Už předtím jsem obdržel nabídku, abych sesmolil pokračování *Přežít a závodit*, ale abych řekl pravdu, nic mě nenapadalo. Dokud jsem nedostal padáka...

Tu noc jsem ležel v posteli, přemýšlel o tom a pár hodin jsem si všechno vybavoval. Jak jsem dostal nápad založit stáj F1 s nízkým rozpočtem – tedy americký tým – a spojil se se Stefanem Domenicalim z Ferrari. Ten jako první vyslovil domněnku, že by se náš tým mohl stát zákazníkem vzpínajícího se koníka. Pak jsem si promluvil s Genem o financování, potom s Berniem Ecclestone, Charliem Whitingem a FIA o podpoře a získání licence. Postupně následovaly ta pitomá licence, vybudování infrastruktury, najímání zaměstnanců, stavění auta, angažování jezdců, první testování, první závod – a dál jsem se už jen snažil udržet celý ten blázeňec nad vodou. Nikdy jsem si ani na chvíli nepomyslel, že bych to nezvládl, jenže potom zase naopak: neuměl jsem si představit, jak to zvládnout. A tak jsem prostě sklopil hlavu, se vším se vyrovnal a činil se ze všech sil.

Zřejmě to ode mě neslyšíte v této knize naposled, ale posledních deset let jsem formulí 1 žil čtyřiařdvacet hodin denně, sedm dní v týdnu, 365 dní v roce a z pozice člověka, který stáj budoval na zelené louce, se staral, aby byla životaschopná. Takových už moc nezbylo. Napadají mě pouze Jackie Stewart, Ron Dennis a Eddie Jordan. Teď už jsme jenom my?

Ať si o mně nebo o tom, co se v uplynulých deseti letech dělo, myslíte, co chcete, každý, kdo prošel stájí Haas F1, má na co být hrdý. Máme o čem vyprávět. K naší historii patří smích, slzy, úspěch,

nezdar, ale i kraviny, šok, úžas, roztrpčení, dobrá, špatná, a dokonce i kurevsky příšerná rozhodnutí, vztek, tragédie, hloupost, objevo-
vání a sem tam lidová mluva včetně nadávek. Copak dnešní čtenáři
netouží nacházet v knihách právě tohle? Doufám, že ano, protože
přesně to na vás čeká. A slibuju, že nebudou následovat žádné výčty!

Snad si to užijete.

Guenther Steiner

Severní Karolína

jaro 2024

2009–2015

NÁPAD

V posledních pár dnech se snažím vybavit si přesně dobu, kdy mě napadlo založit stáj formule 1 a kdy jsem se definitivně rozhodl to rozjet a zkusit v ní štěstí. Už je to dávno a pamatuju si kulový. Znáte tu historii o katastrofě USF1? Pro případ, že o ní nemáte páru, vám o ní povyprávím.

Na začátku roku 2009 dva muži, novinář Peter Windsor, který mimo jiné pracoval ve Ferrari a Williamsu, a Ken Anderson, jenž ironií osudu kdysi dělal technického ředitele v týmu Stewart-Haas Racing v seriálu NASCAR, ve stáji, kterou vlastní Gene Haas společně s Tonym Stewartem, oznámili světu záměr založit ve formuli 1 americkou stáj – první od roku 1986 –, jedinou se sídlem mimo Evropu. Pamatuju, že to tenkrát byla velká událost, ale taky si vzpomínám, že od ní málokdo z motoristického sportu tehdy očekával úspěch. Koneckonců ve Spojených státech formule 1 nepatřila k příliš sledovaným sportovním disciplínám – navzdory tomu, že široká veřejnost měla motoristický sport celkově v oblibě. Třeba seriály NASCAR a IndyCar se těšily velké popularitě a desítky let patřily v zemi k hlavním lákadlům. Jakou šanci tedy měla formule 1?

Přitom určitě není všeobecně známo, že se první velká cena na území USA konala již v roce 1908, to znamená čtyřicet dva let před premiérovým ročníkem mistrovství světa F1. Zvítězil v ní shodou okolností Francouz Louis Wagner, jenž vyhrál v roce 1926

první oficiální Velkou cenu Británie. Mimochodem, tuhle informaci jsem si nevycucal z prstu. Jak by se dalo v případě sportovní disciplíny posedlé statistickými údaji očekávat, každický úsek dějin F1 je podrobně zmapován.

Na poměry F1 ve Spojených státech byla stovka let po onom prvním závodě bez zveličování bohatá na události, i když to převážně nepatří v dobrém smyslu. Na absolutním dně se nacházela v roce 2005, kdy se kvůli problémům s pneumatikami postavilo na start Velké ceny USA jenom šest aut. Nezapomenu, jak diváci pískali, a když jsem po skončení vypnul televizor, řekl jsem manželce něco v tom smyslu, že to je pořádný průser. Po tomhle fiasku šla pověst F1 v USA, beztak již pošramocená, úplně do prdele a dva roky nato se z USA vytratila.

Snaha o její rehabilitaci přišla až roku 2010, kdy získal texaský Austin desetiletou smlouvu o pořádání Velké ceny USA od roku 2012 na zbrusu novém okruhu. Takže když Peter a Ken oznamovali počátkem roku 2009 úmysl založit americkou stáj F1, formule 1 měla stále ještě mizernou pověst. I tak dostala od Bernieho a FIA za pár měsíců licenci a naskočila do mistrovství světa 2010. Co se mohlo zvrtnout?

Jedním z důvodů, proč o tom něco málo vím, je to, že se tovarna a ředitelství USF1 nacházely v Charlottu v Severní Karolíně, tedy nedaleko místa, kde jsem už několik let bydlel. Kromě toho jsem nedlouho předtím rozjel firmu Fibreworks na výrobu kompozitních dílů, a sice se známým. Společně ji vlastníme dodnes, ale řídí ji on. Tým USF1 nás tenkrát oslovil, abychom pro něj navrhli nějaké díly a dodávali mu je. Na samém začátku vztahu mě to docela nadchlo, protože jsem neměl tušení, kam to povede. Jenže po pár týdnech se ukazovalo, že všechno není tak, jak by mělo být. Jednoduše řečeno nikdo z fabriky jako by nevěděl, co sakra dělá, a já se obával nejhoršího.

Posléze se zvěsti o našem vztahu s týmem USF1 rozkřikly a k mé nelibosti se na mě obraceli lidi z F1 – Bernie Ecclestone, ředitel

závodů Charlie Whiting a další –, když se zajímali, jak se věci kolem naší stáje vyvíjejí. Ne že bych jim měl co říct. Aspoň zkraje ne. Jako první mě kontaktoval Bernie. „Hele, Guenthrě, mám strach, že se nestihnou včas připravit. Můžeš sledovat cvrkot?“ Samozřejmě jsem mu to slíbil a v příštích týdnech jsem na situaci dával bedlivý pozor (nejvíc, jak to šlo) a vyptával se, kde se dalo. Představa nové stáje F1 se sídlem v USA se Berniemu i dalším lidem z F1 zřejmě zamlouvala, ale velká vzdálenost jim ztěžovala dohled nad věcmi a sledování vývoje a zajištění vzniku životaschopné závodní stáje.

Netrvalo dlouho, než jsem zjistil, že je tým v pěkné rejži. Nikoho to moc nepřekvapovalo a panovala všeobecná shoda názoru, že to nestihne ani do začátku sezony 2011, natož 2010, což byl cíl.

„Je to v prdeli, oni nemaj páru, jak na to,“ informoval jsem Bernieho.

„No jo,“ reagoval, „tak to bych tam měl někoho poslat.“

Myslím, že jeho zástupce přijel do Charlottu v prosinci 2009, a i když se mi nikdy nesvěřil, co zjistili, o pár měsíců později je navštívil Charlie Whiting. Brzy nato se to rozhodli spláchnout a ten průser ukončit. Nemohlo to fungovat, a kdyby jim dovolili pokračovat, formuli 1 by to poškodilo. Někdo by o debaklu USF1 mohl sepsat knihu. Kluci to určitě mysleli dobře, ale přecenili své síly a nestačili na to.

Po těchto zkušenostech jsem si kladl otázku, zda vůbec může být některý americký tým F1 životaschopný; jestli se to dělá správně. Než to USF1 zabalilo, stále jsem nebyl rozhodnutý, nicméně jsem si vybral, že se tomu budu věnovat dál. Myslím, že v té době už byla oznámena smlouva s Austinem, ale odhadoval jsem, že se to stále posuzuje. Podle mě nebylo kam spěchat.

Pár týdnů po rozpadu týmu USF1 mi zčistajasna zavolal jakýsi Chad Hurley, jeden ze spoluzakladatelů YouTube. Nedlouho předtím ho prodal Facebooku za kurevsky velký balík peněz

a patřil k hlavním investorům do USF1. Chtěl znát můj názor, jestli dokážou, aby se jejich auto objevilo v následující sezoně ve startovní listině. V té době jsem asi jako jediný ve Spojených státech měl přehled, jak formule 1 funguje, tak jsem mu slíbil, že o tom popřemýšlím a obvolám pár lidí.

Ozval jsem se mu za několik dní: „Máte jedinou možnost: zvažit koupi dvou aut HRT.“

Tato madridská stáj se v té době topila ve velkých finančních potížích a neměla na zaplacení sedmi milionů eur, které dlužila firmě Dallara, jež jí stavěla vozy.

„Pokud vím, jsou v dost pokročilém stadiu,“ upozornil jsem Chada. „Co kdybyste tam zaletěli? Třeba se dohodnete.“

„Jenže já je neznám,“ namítl. „Nejel byste tam za mě? Zmínil jste se, že se s majitelem Dallary znáte.“

Nevím, co mě k tomu přimělo, ale nakonec jsem na jeho žádost přistoupil a chytil nejbližší let do italské Parmy, která leží blízko továrny Dallary. Se zakladatelem a majitelem Dallary Giampaolem Dallarou jsem se znal několik let, a když jsem mu ten nápad nadnesl, reagoval vstřícně. Vyskytly se však problémy. Například nebylo jasné, zda Dallara vůbec auta vlastní. Bez ohledu na to, jestli ano, nebo ne, nejednalo se jenom o koupi dvou závodních monopostů ze startovní listiny. Bylo potřeba obvolat další známé.

Stefano Domenicali, nyní generální ředitel Formula One Group, jehož vrcholem dosavadní kariéry je sesmolení předmluvy do mé první knihy *Přežít a závodit* byl od roku 2008 šéfem stáje Ferrari a přátelíme se od doby, kdy jsem působil v Jaguaru. Když už jsem byl v Itálii, rozhodl jsem se ho navštívit, částečně proto, že jsem chtěl znát jeho názor na auta a situaci v HRT, ale také proto, že se ve fabrice Ferrari v Maranellu báječně vaří a dostal jsem chuť na oběd zadarmo. „Guenthře, já s tím nemám nic společného,“

ohradil se Stefano. „Tohle nevyjde. Celé to je danajský dar. Ve formuli 1 máš dobrou reputaci, tak si ji nepokaz.“

Přestože jsem měl ke Stefanovu názoru důvěru a cenil jsem si ho (hlavně pokud jde o mou pověst ve formuli 1), rozhodl jsem se zavolat Berniemu – čistě pro případ, že mi něco z vedení ucházelo. Formule 1 byla koneckonců jeho majetkem, takže jestli jsem měl z někoho vytáhnout věrohodný úsudek, tak z něj. A tak jsem se s ním sešel rovnou dvakrát. Ne že bychom někam pokročili, ale proto, že to všechno bylo až neskutečně komplikované.

„Je to složité jak prase,“ oznámil jsem Chadovi bez obalu. „Je mi líto, ale je načase s tím praštit.“

Přirozeně byl zklamáný, jelikož promrhal miliony dolarů, ale nic s tím nenadělal.

Vedle bezplatného výletu do Itálie, několika zajímavých rozhovorů a prima oběda jsem si z té záležitosti odnesl poznání, že kdybych o to někdy stál, na základě zkušeností a kontaktů bych se pravděpodobně mohl úspěšně pokusit postavit a připravit tým formule 1 sám. To již byla oznámena smlouva s Austinem, a tudíž se představa o americkém týmu zdála proveditelná a přitažlivá. Děsila mě však suma peněz, kolik bylo potřeba investovat do infrastruktury. Tato překážka již zhatila plány víc týmům (a další přibyly později) a byla jedním z několika důvodů, proč formuli 1 postihla krize. Pokud mě paměť neklame, dokonce existovala možnost, že by ve startovním poli v letech 2011 a 2012 nemuselo být dost aut.

Bernieho a FIA to donutilo se začít poohlížet po možnostech, jak by zainteresované strany mohly snížit některé počáteční a následné náklady spojené se zahájením činnosti, chodem a v některých případech s rozpadem stáje formule 1. Jedním z nejživotaškopnějších a nejatraktivnějších nápadů byl podle mého mínění ten, který by novým týmům umožnil kupovat převoditelné díly

od stávajících konstruktérů, aby se snížily náklady. Na jedné straně to vyřešilo otázku udržitelnosti, ale zároveň zajišťovalo příjmy pro výrobce.

Ačkoli se mi ten nápad líbil, chtěl jsem zjistit, jestli by nějak šlo, aby to celé bylo založeno na vztahu (mezi novým a dosavadním týmem) místo na transakcích. Přesně řečeno ne na partnerství, ale spíš na spolupráci. Potom jsem se rozhodl zavolat Charliemu Whitingovi.

„Když vyjdeme z nových předpisů,“ spustil jsem, „kdybych zakládal stáj, co bych si mohl a nemohl koupit od výrobce?“

„Všechno kromě šasi,“ odpověděl. „A pochopitelně vlastní aerodynamiky.“

„Takže bychom mohli vytvořit vztah s některým týmem, přičemž bychom se stali jeho zákazníkem, a přitom vyvíjeli vlastní techniku, a dokonce se eventuálně jeden od druhého učili?“

„No, v současném řádu nestojí nic, co by to znemožňovalo,“ potvrdil Charlie.

Navzdory jeho slovům jsem měl pochybnost. Neměl jsem potuchy, jestli by do toho některá z automobilek šla. Myšlenka zákaznického týmu již hnula žlučí nejednomu účastníkovi šampionátu (zejména menším stájím, které finančně zápolily), takže přivést ho na jinou úroveň by asi bylo příliš. „Guenthře, nebuď hloupý,“ varoval mě dřívější šéf Niki Lauda, když jsem mu o tom vyprávěl. V té době pracoval v Mercedesu a mně dělal perfektní vrbu. „Pokud budou vhodné parametry, proč by to nemělo klapat? Vždyť z toho nakonec budou mít prospěch všichni.“

„A co Bernie?“

„Toho nech na mně. Až nadejde správný čas, promluví s ním.“

Z automobilek jsem se setkal nejprve se zástupci Mercedesu. I když se pro náš nápad opatrně nadchli, jakmile došlo na cenu, byl moc drahý. S odstupem času jsem vlastně rád, že to tak dopadlo,

pro mě jakožto Itala a potenciálního šéfa stáje bylo zdaleka nejvhodnější Ferrari. Možná to zní trochu sobecky, ale když se to vezme kolem a kolem, nápadem jsem se zabýval jako jediný, a tak jsem musel začít u sebe. Přátelil jsem se nejen se Stefanem Domenicalim, ale měl jsem i celkem dost známých v továrně Ferrari v Maranellu. Proto mi to připadalo jako správná cesta.

Stejně jako v případě Mercedesu jsem i se Stefanem a jeho kolegy z Ferrari absolvoval několik schůzek. S tím rozdílem, že nadšení Italů neznalo hranic. „Mně se ten nápad líbí,“ řekl mi Stefano. „Jestli seženeš peníze, pokusíme se, aby to vyšlo.“

Ačkoli jsem o sobě mluvil už jako o šéfovi stáje nebo přinejmenším potenciálním šéfovi, vlastně jsem neměl šajn, v čem by moje úloha spočívala (určitě ne dopodrobna), kdyby se můj nápad uskutečnil. Ostatně si šéfy stájí obvykle najímaly týmy a automobilky, kdežto já se tady snažil rozjet stáj od píky a najít výrobce, s kterým bych spolupracoval. Díky tomu, že jsem spolu s Nikim Laudou řídil tým Jaguar, jsem přesně věděl, co tradiční funkce šéfa stáje obnáší. Pravděpodobně bych měl záběr širší, ale tenkrát jsem toho víc nevěděl.

Neobjevoval jsem Ameriku a ani jsem neměl propracované plány, co budu dělat nebo o čem budu přemýšlet – vlastně jsem ani nevycházel z toho, co se v poslední době dělalo a dařilo. Právě to bylo vzrušující. Kdybych byl jednoduše kopíroval někoho jiného, nezaujalo by mě to tolik jako začínat na zelené louce. Podstatou formule 1 je vývoj založený na inovacích a přesně touhle cestou jsem se dal v malé míře i já.

„Co je na řadě teď?“ zeptala se Gertie po mém návratu z Maranella.

„Peníze. Potřebuju najít multimilionáře.“