



DAVID

COULTHARD

**RECEPT NA
VÍTAZSTVO**

Preklad Samuel Marec

m a m
m a us

David Coulthard

RECEPT NA VÍTAZSTVO

Z angličtiny preložil
Samuel Marec

m a
m a eš



David Coulthard
Recept na víťazstvo
Prvé vydanie

Text copyright David Coulthard © 2018
Originally published in the English language in the UK by Blink
Publishing, an imprint of Bonnier Books UK Limited, London.
The moral rights of the Author have been asserted

Slovak edition © Vydavateľstvo MAMAŠ 2023
All rights reserved

ISBN 978-80-8268-094-5

Venované Karen

OBSAH

ÚVOD	9
PRVÁ KAPITOLA PRACOVNÁ MORÁLKA	14
DRUHÁ KAPITOLA NAPLNENIE VLASTNÉHO POTENCIÁLU	34
TRETIA KAPITOLA RIZIKO	64
ŠTVRTÁ KAPITOLA AKO VYBUDOVAŤ VÍŤAZNÝ TÍM	75
PIATA KAPITOLA MARGINÁLNE ZISKY	109
ŠIESTA KAPITOLA POZORNOSŤ K DETAILOM	128
SIEDMA KAPITOLA INOVÁCIAMI K VÍŤAZSTVU	151

ÔSMA KAPITOLA: EFEKTIVITA, REALIZÁCIA A SLUŽBY ZÁKAZNÍKOM	165
DEVIATA KAPITOLA NEFÉROVÁ VÝHODA	185
DESIATA KAPITOLA NIEKOĽKO MYŠLIENOK NA ZÁVER	197
DODATOK 1 PRÍPADOVÁ ŠTÚDIA: VÝVOJ BEZPEČNOSTI V MODERNEJ FORMULE 1	207
DODATOK 2 GUY HORNER: SPOLUZAKLADATEĽ VELOCITY EXPERIENCE	212
DODATOK 3 SUNIL PATEL: SPOLUZAKLADATEĽ WHISPER FILMS	216
POĎAKOVANIE	220

ÚVOD

Sedel som pred Dietrichom Mateschitzom v sídle jeho firmy v Salzburgu a práve som sa chystal podpísať zmluvu s jeho novým tímom vo Formule 1. Mal som urobiť jedno z najriskynejších rozhodnutí v kariére. Tento miliardár a zakladateľ Red Bullu pôsobí impozantným dojmom a ako mimoriadne šikovný podnikateľ dosiahol pri predaji energetických nápojov obrovské úspechy. Vyniká schopnosťou sústrediť sa. Nikdy predtým nebol výhradným vlastníkom tímu F1, ale nedávno za jednu libru kúpil stajňu Jaguar. Už nejaký čas sme diskutovali o mojom prestupe do tohto nového tímu. Predtým som jazdil za renomované stajne ako Williams a McLaren, takže pridať sa k Dietrichovej organizácii znamenalo podstúpiť veľké riziko a výrazne nižší plat. Zároveň som však mal pocit, že je to dobrý nápad, tešil som sa na spoločnú budúcnosť a akýsi šiesty zmysel mi navrával, že túto príležitosť si nesmiem nechať ujsť...

Keď som v roku 2004 skončil preteky v Brazílii, moja pretekárska kariéra vo Formule 1 sa skončila. V McLarene som strávil deväť rokov, ale slávna stajňa sa len krátko predtým rozhodla so mnou nepredĺžiť kontrakt, no a tak sa zdalo, že s kariérou v mojom milovanom športe je koniec. Ešte začiatkom toho roka som spolu s Martinom Brundlom, ktorý mal na starosti moje zmluvy, rokoval so stajňou Jaguar Racing, ale počas spoločných rozhovorov mi z ich strany jednoducho chýbala vízia a odhodlanie potrebné na to, aby som sa rozhodol pre nové spoločné dobrodružstvo. Napokon som dospel k presvedčeniu, že s Jaguarom by nám to jednoducho nefun-

govalo. S Martinom sme si u mňa doma dokonca spísali aj zoznam plusov a mínusov, podľa ktorého zápory ďaleko prevyšovali klady.

Stále som mal pocit, že mám čo ponúknuť, a keď sa rozhovory s Jaguarom skončili, rokoval som s mnohými renomovanejšími tímami. Renault, Ferrari aj Williams však už miesta vo svojich kokpitoch obsadili, a tak som to chcel skúsiť aspoň ako ich testovací pilot, ale ani to sa napokon nepodarilo. Na konci roka však Red Bull kúpil Jaguar a do čela riadiacej štruktúry nového tímu sa postavili Christian Horner s Helmutom Markom; takmer z večera do rána sa z dovtedy nevelmi lákavej možnosti stala príležitosť, ktorá mohla byť pre mňa potenciálne nesmierne zaujímavá. Prvé rozhovory prebehli dobre, následne ma pozvali na testy do Jerezu a práve vtedy som sa prvýkrát stretol s Dietrichom Mateschitzom.

Keď som sa na okruhu v Jereze rozprával s Dietrichom, okamžite som si všimol, s akým odhodlaním a energiou sa sústredí na to, aby jeho premiéra čoby výhradného vlastníka pretekárskej stajne skončila veľkým úspechom. Rozprávali sme sa o zdrojoch potrebných na dosiahnutie tohto cieľa. Vôbec sa nezľakol, keď som spomenul konkrétne sumy. Bolo jasné, že vo Formule 1 už má niečo za sebou, keďže svojho času pôsobil vo vedení tímu Sauber. Teraz však mal byť prvýkrát výhradným vlastníkom tímu. Stretnutie vo mne zanechalo vynikajúci dojem. Bol som nadšený z vízie, ktorú mi predstavil spolu s celým tímom. Určite však nešlo o jednoznačnú voľbu. Dietrich rozhodne veľmi dobre poznal prostredie F1, ale pre prestup do tímu, ktorý nebojoval o popredné priečky a disponoval len veľmi obmedzenými skúsenosťami, pre mňa predstavoval veľké riziko. Okrem výrazného zníženia platu som vonkoncom nemal istotu, že neskončím v slabom monoposte a nebudem každý týždeň jazdiť na chvoste štartového poľa.

Takto som to však nevnímal. Mal som totiž do činenia s bystrým človekom, ktorý mal konkrétne predstavy, nehovoriac o Dietrichovom obrovskom úspechu s Red Bullom. Pokiaľ išlo o jeho prístup k Formule 1, svojim ľuďom poskytol všetky potrebné právomoci, aby postupne oživilí trápiaci sa Jaguar. Oni sa zas na oplátku snažili pritiahnuť etablované osobnosti a vychovávať mladé talenty. Zároveň si však uvedomovali, aké zdroje vyžaduje Formula 1, a tak spolu v konečnom dôsledku vytvorili veľmi zaujímavý balík, ktorý

ma naozaj priťahoval. Mal som jednoducho pocit, že po obchodnej aj pretekárskej stránke sa stretlo mnoho veľkých a sľubných príležitostí. Ako celok to vyzeralo naozaj dobre.

Keď sme sa teda dohodli na podmienkach zmluvy, odcestoval som do sídla Dietrichovej firmy v Salzburgu, kde sme ju mali podpísať. Ako darček som mu priniesol striebornú repliku plechovky Red Bullu bez vrchnáku, ktorú som nechal vyrobiť u Thea Fennela, a na stole mu mala slúžiť ako stojan na perá. K tomuto nápadu ma vlastne inšpiroval Bernie Ecclestone so svojím legendárnym rituálom, pri ktorom každému pilotovi po jeho prvom víťazstve vo Formule 1 posielal strieborný telegram. Toto štýlové gesto som teda od neho odkopíroval a dúfal som, že Dietrich si vďaka nemu v nasledujúcich rokoch vždy na naše stretnutie spomenie.

Asi si viete predstaviť, že človek ako Mateschitz urobí na hoci koho veľký dojem. Keď som v ten deň sedel v jeho kancelárii, bol som si istý, že tento projekt nezlyhá. Počas rozhovoru som podotkol, že v rámci môjho nižšieho platového ohodnotenia za preteky mám k dispozícii aj priestor na kombinéze a helme, ktorý môžem predat' sponzorom a zarobiť tak niečo navyše. O predaj tohto priestoru som však nemal záujem, a tak som počas nášho stretnutia v Salzburgu Dietrichovi povedal: „Asi nechceš, aby som ten reklamný priestor predal nejakým aerolíniám alebo predajcovi banánov.“ Odvetil, že to teda naozaj nechce a okamžite mi ponúkol, že ho odkúpi. Bol to jednoduchý, obojstranne výhodný a efektívny krok.

Šiesty zmysel mi napovedal, že prestup do Red Bullu je správnym rozhodnutím. Uvedomoval som si vtedy, že prichádzam do stajne, ktorá získa štyri majstrovské tituly a rovnako aj štyri víťazstvá v Pohári konštruktérov? To nie, ale v športe, v podnikaní aj v živote sa vám často stane, že najprv preskúmate situáciu a zvážite pre a proti, no a potom stavíte na svoj šiesty zmysel. Podľa počtu majstrovských titulov by sa dalo povedať, že som sa rozhodol správne. Podpísal som predložené zmluvy a stal som sa jazdcom Red Bullu.

Úspech samotného Mateschitza aj Red Bullu ako tímu je typickým príkladom mnohých tém, ktorým sa v tejto knihe chcem venovať. Aj keď je výnimočné a úžasné, že som bol pri mnohých skvelých úspechoch Red Bullu, zároveň som sa za celé tie roky veľa naučil nielen o Formule 1. Dlhé roky som predsa mal možnosť pracovať v prostredí, kde ma obklopovali mimoriadne cieľavedomí jednotlivci – Sir Frank Williams, Ron Dennis, Ayrton Senna, Alain Prost, Adrian Newey, Christian Horner, Dietrich Mateschitz, Sir Patrick Head, Michael Schumacher, Nigel Mansell a mnohí iní –, tak ako by som sa od nich mohol ničomu nenaučiť?

Učenie sa nikdy nekončí ani mimo Formuly 1. Po skončení pretekárskej kariéry som rozbehol kariéru v médiách a venoval sa podnikaniu v hotelierstve, ako aj niekoľkých ďalších oblastiach. Napríklad s priateľom a podnikateľom v motoristickom športe Markom Gallagherom veľmi rád vystupujem na rôznych konferenciách a podujatiach. Na našich spoločných cestách po celom svete neustále žasnem nad omylmi, neefektívnymi prístupmi a nováčikovskými chybami, ktorých sa dopúšťajú očividne skúsení a inteligentní ľudia. Tieto myšlienky a motívy sa neustále opakujú a slúžia ako univerzálne platné návody, ako pristupovať – alebo nepristupovať – k podnikaniu. Aj to ma čiastočne motivovalo k napísaniu tejto knihy.

Šport vie byť inšpiratívny a dokáže ľudí spájať, ale v konečnom dôsledku je to biznis. Z toho vyplýva, že človek sa pri podnikaní v oblasti športu môže mnohému naučiť a tieto lekcie potom použiť vo svojom vlastnom živote, firme alebo v podnikaní. Niektoré pravidlá, ako napríklad vysoká pracovná morálka, maximálne využitie vlastného potenciálu, sila tímovej spolupráce, kvalita služieb, inovácie a efektivita, pozornosť k detailom a vytrvalý dôraz na drobné zisky sú veľmi dôležité a netreba na ne zabúdať... a platí to nielen v prípade automobilového pretekára z juhozápadného Škótska. Verím, že pomocou športových príkladov a analógií, ako aj mojich vlastných skúseností, dokážete pochopiť, prečo majú všeobecnú platnosť.

PRVÁ KAPITOLA

PRACOVNÁ MORÁLKA

Formula 1 sa preslávila nikdy nekončiacou pracovnou dobou, ktorú nie každý znesie, ako aj náročným pracovným zaťažením. Pohybujú sa v nej ľudia z celého sveta, ktorí sú mimoriadne motivovaní, ale najmä neuveriteľne pracovití. Práve preto počujete, ako piloti v rozhovoroch po pretekoch ďakujú ľuďom „doma v továrni“. Uvedomujú si totiž, akú snahu museli pri získaní víťazstva alebo umiestnenia na stupňoch víťazov vyvinúť práve tí členovia tímu, ktorí sa pohybujú v zákulisí.

Ľudia často hovoria, že tvrdo pracujú, ale pod „tvrdou prácou“ si každý celkom prirodzene môže predstavovať niečo iné. Nie každý má rovnako silnú motiváciu. Považujem sa za človeka s vysokou pracovnou morálkou a bez nej by som dosiahol len zlomok toho, čo sa mi vo Formule 1 alebo mimo nej podarilo.

Dôležitosť vysokej pracovnej morálky som pochopil celkom ľahko vďaka dokonalému príkladu zo strany oboch mojich rodičov. Ešte ako malého chlapca ma naučili tú najjednoduchšiu, ale zároveň najdôležitejšiu vec: že práve poriadna pracovná morálka je základom všetkého ostatného, a platí to nielen v športovom svete, ale aj v podnikaní a vlastne aj v živote ako takom.

Som príslušníkom tretej generácie škótskej podnikateľskej rodiny a vyrástol som v malej obci s pár stovkami obyvateľov Twynholm v grófstve Dumfries and Galloway na juhozápade Škótska. Aj keď ide o vidiecku oblasť, môj prastarý otec si tam pred viac ako sto rokmi založil dopravnú firmu. Starý otec a po ňom aj otec ju následne rozvíjali a dnes ju riadi môj brat. Samí pracovití ľudia. Hayton Coulthard patrí aj dnes medzi najznámejšie dopravné

firmy v celej Veľkej Británii a v roku 2016 oslávila storočnicu.

Aj keď v čase otcovho dospievania bol už rodinný podnik za-
behnutý a predstavoval spoľahlivý zdroj príjmu, Coulthardovci
boli aj naďalej do veľkej miery rodinou patriacou do robotníckej
triedy. Môj starý otec mal neustále množstvo práce; aj on sa veno-
val automobilovým pretekom a so starým Austinom Sheerline sa
zúčastnil Tulip Rally. Pretekal dokonca aj na Ralley Monte Carlo.
Môj otec tak vyrastal v motoristickom prostredí a mohol sledo-
vať súboje veľkých hviezd, ako napríklad Jima Clarka, Jackieho
Stewarta a Grahama Hilla. Nevyhnutne teda začal pretekať aj on
sám a zistil, že disponuje výnimočným talentom; napokon sa stal
škótskym motokárovým šampiónom. Takto som sa narodil do
rodiny, ktorá bola zvyknutá tvrdo pracovať, riadiť dopravnú fir-
mu a okrem toho sa na amatérskej úrovni venovať aj pretekaniu.

Môj starý otec tragicky zahynul iba štyridsaťštyriročný, keď
mal môj otec len štrnásť rokov. Okrem smútku a psychickej traumy
znamenala táto strata aj faktický koniec otcovej pretekárskej ka-
riéry; musel sa totiž sústrediť na rodinnú firmu. V detstve trpel
dyslexiou a v škole patrilo medzi samotárov, takže to tam nikdy
nemal ľahké. O dyslexii sa toho vtedy nevedelo toľko ako dnes,
a tak otec často rozprával príbeh, ako sa všetci na konci každého
polroka „zoradili za Coulthardom“, lebo predpokladali, že práve
on dostane zaucho za zlé výsledky ako prvý. Aj keď mal otec prob-
lémy so zložitejšími úlohami, naplno sa venoval aj športu – a to
až do takej miery, že napokon získal ocenenie „Victor Ludorum“.
Nebudem sa tváriť, že viem po latincky, ale myslím, že sa to pre-
kladá ako „Vítaz hier“. Bolo jasné, že nikdy z neho nebude žiadny
nadšenec pre vedu: jeho cesta k úspechu viedla práve cez šport
a on na jeho dosiahnutí veľmi tvrdo pracoval. Človek si totiž musí
nájsť svoju vlastnú cestu k úspechu.

Skutočná práca sa začínala po príchode domov. Otec pomá-
hal vo firme, a keď to bolo potrebné, vždy pracoval až do noci.
Ako sedemnásťročný si okrem toho začal privyrábať ako šofér
miestnej poštovej dodávky. Vyučil sa za automechanika, jazdil
na kamiónoch a napokon zvládol aj všetky kancelárske práce.
Starý otec rozhodol, že keď bude mať jeho syn dvadsaťjeden ro-
kov, prevezme firmu – keď však potom otec tento vek dosiahol

a firmu aj naozaj prevzal, po finančnej stránke sa jej nedarilo. V takom mladom veku to pokazíte veľmi ľahko, ale otec sa tejto výzve postavil čelom a bojoval s ňou tak, ako so všetkým – tvrdou prácou a odhodlaním.

Rád rozpráva výborný príbeh, ako firmu prevzal a v začiatkoch bol preňho každý deň výzvou. Raz večer sa doma snažil vymyslieť ako vytvoriť nové podnikateľské príležitosti. Zašiel do kuchyne, aby niečo zjedol. Otvoril kredenc a našiel v ňom jediná plechovku fazule od firmy Heinz. Namiesto toho, aby sa pri pohľade na ňu začal ľutovať, pohľadal na jej boku telefónne číslo a zatelefonoval do firmy. „Mohol by som hovoriť s, hm..., s vedúcim dopravy, prepáčte, prosím, zabudol som, ako sa volá... Je to pán...“ povedal. „Pán Smith?“ opýtala sa recepčná. „Áno, samozrejme, pán Smith,“ povedal otec. „Mohol by som, prosím, hovoriť s pánom Smithom?“ Samozrejme, otec absolútne netušil, kto je pán Smith.

Recepčná ho prepojila a keď pán Smith prišiel k telefónu, otec pokračoval. „Počul som, že máte isté problémy s distribúciou zo Škótska,“ povedal mu. V skutočnosti otec nič podobné nepočul, ale táto veta viedla k rozhovoru, ten zas k stretnutiu, no a takto začala dlhodobá a veľmi produktívna spolupráca medzi otcovou spoločnosťou a firmou Heinz.

Keď sa otec dal dokopy s mojou mamou, tá preňho bola ďalším zdrojom sily a obaja spolu premenili firmu na mimoriadne úspešný podnik. Svadbu mali krátko po dvadsiatke, takže s otcom v pozícii riaditeľa si jednoducho vysúkali rukávy a pustili sa do práce.

Mamin otec bol rušňovodič a jej mama pracovala ako zdravotná sestra. Išlo teda o typickú rodinu z robotníckej triedy, v ktorej obaja rodičia každý deň pracovali len preto, aby všetci mali čo jesť. Mama pochádza z ôsmich detí, takže v dome sa neustále niečo dialo. Moji rodičia spolu vytvorili veľmi silný tím a ja som sa od nich mnohému naučil; a platí to nielen o podnikaní, ale aj o živote ako takom. Otec mame neustále rozprával o svojich nápadoch a práve takýmto spôsobom budovali aj firmu. So svojou manželkou Karen mám vlastne presne rovnaký vzťah – aj ja jej totiž často predkladám rôzne možnosti a podrobne rozoberáme rozličné nápady.

Rodičia neustále drelí. Pochádzam z troch súrodencov, a keď

bol môj brat Duncan ešte malý, zvykli zbalit' plienky a vo svojom malom športovom aute značky MG vyrazili na cestu za novými podnikateľskými príležitosťami. Niekedy zašli až do Londýna, aj s malým dieťaťom sa ubytovali v izbe za dve libry na noc (tá bola najlacnejšia, lebo patrila nočnému vrátnikovi), absolvovali všetky stretnutia a potom vyrazili na spiatočnú cestu domov do Twynholmu, čo bol s malým dieťaťom poriadny výkon!

Rodičom záležalo na tom, aby sme ako deti pochopili hodnotu peňazí a, čo bolo dôležitejšie, aj to, aké množstvo práce je potrebné na dosiahnutie úspechu a zabezpečenie bohatstva. Aj keď ma to vtedy veľmi nebavilo, počas predpubertálnych rokov som zvykol chodiť na zemiakové brigády (v Škótsku tomu hovoríme „tattie picking“) alebo som ľuďom umýval autá.

Pretekať som začal v mladom veku, keď mi otec na jedenáste narodeniny kúpil základnú motokáru s objemom 100 cm³, ale pre budúceho pilota Formuly 1 je to relatívne neskoro – taký Mika Häkkinen začal napríklad pretekať už ako päťročný a Lewis Hamilton zhruba ako sedemročný. Napriek tomu som ako relatívne starý nováčik zrejme disponoval istým talentom. Po praktickej stránke, a najmä s ohľadom na tému tejto kapitoly, bola moja rozvíjajúca sa pretekárska kariéra pre rodičov veľkým záväzkom, aj keď to znamenalo ďalšie povinnosti. Aby to zvládli, pracovali ešte tvrdsie. Najprv išlo len o regionálne preteky vzdialené od domu do dvoch hodín cesty autom. Rýchlo som sa však zlepšoval a prišli prvé víťazstvá, takže sme sa čoskoro potrebovali posunúť na ďalšiu úroveň a cestovať na preteky po celej Británii (motokárové majstrovstvá Škótska som vyhral trikrát a tento šport sa v tom čase stal absolútnym stredobodom môjho života). Ak sa pozriete na mapu a všimnete si, kde presne sa na juhozápade Škótska nachádza Twynholm, tak pochopíte, že sme museli naozaj veľa cestovať. Napríklad do Londýna to bolo takmer 600 kilometrov. Mali sme karavan, v ktorom sme viac-menej žili a najazdili na ňom obrovské vzdialenosti. Nezabúdajte, že rodičia sa zároveň museli starať aj o úspešnú a veľmi vyťažенú dopravnú firmu.

Samozrejme, na súťažný víkend nestačí len tak prísť a očakávať víťazstvo. Aj počas týždňa sme sa večer často venovali prípravám. V pondelok večer sme vybalovali a čistili karavan. V utorok sme

rozobrali motokáru a celú sme ju skontrolovali. V stredu sme sa venovali údržbe kombinézy, prilby a ďalšieho bezpečnostného vybavenia. Vo štvrtok sme do auta balili veci na víkend. Ak sa preteky konali niekde ďaleko na juhu, v piatok ma rodičia často vyzdvihli priamo zo školy a ja som nemal ani čas prezliecť si školskú uniformu.

Keď sa preteky konali o niečo bližšie, typický víkend začínal v sobotu veľmi skorým vstávaním, aby sme na okruh dorazili včas a stihli tréningové jazdy. Celý deň sme pracovali na motokáre a snažili sa, aby bolo všetko pripravené a fungovalo. V nedeľu sa konali preteky, takže aj vtedy sme museli skoro ráno vyraziť na okruh. Od mojich rodičov si to vyžadovalo vytrvalosť, snahu a odhodlanie. Väčšinu týždňa boli na cestách, zháňali pre firmu nových zákazníkov a celé hodiny pracovali, potom nasledovali tieto šialené víkendy, počas ktorých sme pre nejaké preteky odjazdili stovky kilometrov a domov sa vrátili až niekedy v pondelok nadržanom. Aj pre dospievajúceho chalana to znamenalo kopy práce, ale na druhú stranu si myslím, že vďaka snahe, ktorú som musel vyvinúť, aby som sa postavil na štartovú čiaru, som sa potom omnoho viac sústredil – chalanom, ktorí bývali len hodinu cesty od okruhu, stačilo jednoducho prísť na preteky. Áno, mali to jednoduchšie, ale práve preto mali zas niekedy nesprávnu predstavu, ako veľmi sa musia snažiť, aby sa prebojovali až na vrchol. Niekedy sa samozrejme stalo, že preteky neskončili dobre a hneď po štarte som havaroval. Spiatočná cesta do Twynholmu mi potom pripadala nekonečná, ale nejako sme ju všetci museli prežiť. Bola predsa súčasťou celého toho snaženia. Aj keď sme domov dorazili naozaj neskoro, všetci sme museli upratať pretekárske vybavenie (dom mojich rodičov sa nachádza na kopci a vedie k nemu len obyčajný chodník). „Nikto nejde hore s prázdnyimi rukami,“ hovorieval môj otec. Potom, o niekoľko hodín spánku neskôr, som išiel do školy a rodičia zas do práce. Neuveriteľné. Každým rokom som postupoval motokárovými kategóriami, ale zároveň bolo nevyhnutné viac pracovať. Keď som sa začal presadzovať na celoštátnej úrovni, nasledovali preteky po Európe, čo opäť znamenalo viac cestovania a tvrdej práce. Rodičia sa mi s priam neveriteľným odhodlaním snažili vytvoriť potrebné podmienky. Keď som videl, ako veľmi

sa mi snažia pomôcť, jednoducho som nedokázal byť lenivý. Za všetky úspechy, ktoré počas svojho života dosiahli, aspoň do istej miery vďaka ochote vyhrnúť si rukávy a pustiť sa do práce.

Táto vysoká pracovná morálka sa týkala aj všetkého ostatného. Mama bola vždy veľmi hrdá na svoj príbytok a do domácich prác sme sa museli zapojiť všetci bez ohľadu na množstvo iných povinností alebo únavu. „Doma má byť čisto, príjemne a upratané“; práve tak nám ukazovala, čo máme robiť. V dôsledku toho som až dodnes pomerne prísny a mám rád, keď je doma čisto, príjemne a je tam poriadok.

Počas týždňa sa rodičia venovali riadeniu firmy, potom vyrazili na niekoľko stoviek kilometrov dlhú cestu na juh a stretávali sa so zákazníkmi, no a počas víkendov sa zas venovali motokáram. Podnikanie v doprave nemá žiadnu pevnú pracovnú dobu, vyžaduje si dvadsaťštyrihodinovú pohotovosť a nákladiaky sú neustále v pohybe. Kamión sa mohol kedykoľvek pokaziť, alebo sa niečo mohlo stať, no a ak sa zhodou okolností niečo stalo uprostred noci, rodičia si nemohli dovoliť zapnúť záznamník a neprijímať hovory. Keď odišli z kancelárie, telefonáty mali presmerované na domácu pevnú linku, takže ak sa vyskytol nejaký problém, vyriešili ho bez ohľadu na hodinu. Doma bolo bežné, že telefón zazvonil kedykoľvek. Bol som zvyknutý sledovať, ako otec pracuje aj za stolom prestretým na večeru. Obvykle prišiel domov z práce a prakticky okamžite sa niekoľko hodín venoval plánovaniu trás jednotlivých kamiónov; a robil to aj napriek tomu, že už od úsvitu sedel v kancelárii. Mama mu v práci pomáhala, ale okrem toho ešte vždy navarila pre celú posádku karavanu a jedlo potom zmrazila, taktiež chodila po deti do školy a starala sa o chod domácnosti. Mama navyše veľmi často prichádzala aj do styku so zákazníkmi, takže sa narobila viac ako dost: najprv nás všetkých odviezla do školy, počas dňa pracovala, potom sa o nás po škole starala, no a napokon až do neskorej noci nasledovali večere so zákazníkmi a rôzne podujatia. Pre oboch to boli dlhé a vyčerpávajúce dni.

Pokiaľ išlo o pretekanie, celkom prirodzene som k nemu pristupoval s rovnakou vážnosťou a snahou, akú som videl u svojich rodičov. Najviac zo všetkého mi záležalo na udržiavaní motokáry v perfektnom stave. Keď som svoju mašinku alebo karavan počas