

JAMES ALLEN



MICHAEL SCHUMACHER

Cesta na vrchol

Preklad Matúš Pavlík

m a m
m a s

James Allen

MICHAEL SCHUMACHER

CESTA NA VRCHOL

Z angličtiny preložil
Matúš Pavlík

m a m
m a s

James Allen
Michael Schumacher
Cesta na vrchol

Prvé vydanie

Copyright © 2007, 2008 James Allen
The right of James Allen to be identified as the
Author of the Work has been asserted by him in accordance
with the Copyright, Designs and Patents Act 1988.

First published in 2007
by HEADLINE PUBLISHING GROUP

First published in paperback in 2008
by HEADLINE PUBLISHING GROUP

Slovak edition © Vydavateľstvo MAMAŠ 2023
All rights reserved

ISBN 978-80-8268-098-3

Pre Pip a mojich dvoch chlapcov, Enza a Emersona

OBSAH

ÚVOD	9
KAPITOLA PRVÁ: MONAKO, 27. MÁJA 2006	13
KAPITOLA DRUHÁ: TÚŽBA USPIEŤ	29
KAPITOLA TRETIA: HLADNÉ ROKY	41
KAPITOLA ŠTVRTÁ: CESTOU NECESTOU	55
KAPITOLA PIATA: GENIALITA MICHAELA SCHUMACHERA	67
KAPITOLA ŠIESTA: AKO PRACUJE SCHUMACHER	85
KAPITOLA SIEDMA: PREKÁŽKY NA CESTE	102
KAPITOLA ÔSMA: ROZDEĽUJ A PANUJ	118
KAPITOLA DEVIATA: BITKY S AYRTONOM SENNOM	132
KAPITOLA DESIATA: SENNOVA SMRŤ	149
KAPITOLA JEDENÁSTA: SCHUMMEL SCHUMI	163

KAPITOLA DVANÁSTA: MADE IN ITALY	176
KAPITOLA TRINÁSTA: ĎALŠÍ SCHUMACHER	189
KAPITOLA ŠTRNÁSTA: JEREZ A PÁD Z PIEDESTÁLU	200
KAPITOLA PÄTNÁSTA: RENESANCIA	217
KAPITOLA ŠESTNÁSTA: AGÓNIA A EXTÁZA	229
KAPITOLA SEDEMNÁSTA: MISIA SPLNENÁ	242
KAPITOLA OSEMŇASTA: SCHUMACHER V SÚKROMÍ	259
KAPITOLA DEVÄTNÁSTA: OBDOBIE DOMINANCIE	270
KAPITOLA DVADSIATA: POSLEDNÉ KOLO	282
DOSLOV	306
PODAKOVANIE	312
O AUTOROVI	313
ŠSTATISTIKY A ZAUJÍMAVOSTI	314

ÚVOD

„Michael Schumacher? Povedal by som, že pod nie príliš drsnou maskou bezohľadného profesionálneho pretekára sa skrýva veľmi slušný, čestný, dobrosrdečný a dosť citlivý človek.“

Max Mosley
prezident Medzinárodnej automobilovej federácie

Stvoriteľom fenoménu menom Michael Schumacher je sám Michael Schumacher.

Začínal v skromných pomeroch a skončil ako vládca toho najokúzľujúcejšieho a najnebezpečnejšieho športu na svete. Keď Schumacher v roku 2004 získal svoj siedmy titul majstra sveta a nakoniec sa zastavil na 91 víťazstvách, nechal velikánov ako Senna, Prost a Fangio ďaleko za sebou a zdvihol latku dovedy nepredstaviteľným spôsobom.

Pri uvažovaní o fenoméne menom Michael Schumacher je však pre ľudí náročné porozumieť charakteru tohto muža. Nepomáha ani skutočnosť, že ide o pomerne zdržanlivú osobu, ktorá si nerada púšťa médiá a verejnosť príliš blízko k telu. Jeho športová filozofia je jednoduchá: „Nikdy nedaruj nikomu nič zadarmo.“ Táto zásada sa vzťahuje ako na jeho osobnosť, tak na počínanie v kokpite. Mnohí ho považujú za nesympatickú osobnosť a z tohto dôvodu sa neteší takej úcte ako napríklad Senna. Hviezdy novej generácie pilotov Formuly 1, ako napríklad Fernando Alonso či Lewis Hamilton, často hovoria o Sennovi ako svojej veľkej inšpirácii, nie o Schumacherovi. Má to niekoľko dôvodov.

Schumacher je tak trochu darebák, čo mu mnohí ľudia nie sú ochotní odpustiť, s pedantným zápalom pre svoje remeslo. Francúzska herečka Jeanne Moreauová raz povedala, že „dokonalosť človeka je ľahké obdivovať, ale ťažké milovať“. Tento výrok dokonale platí aj o Michaelovi Schumacherovi ako o pretekárovi. Nemal Sennov jedinečný štýl ani jeho surovú vášeň. Miesto toho sa vyznačoval precíznosťou, tvrdou prácou a disciplínou; takými vlastnosťami si nezískate srdcia a mysle fanúšikov. Schopnosť dôsledne kontrolovať vlastné emócie je v jeho prípade považovaná za bezohľadnosť. Odmietal ukázať svoju výnimočnú ľudskú tvár, ktorej existenciu sú jeho najbližší ochotní odprisahať. Spoločne ju však odhalíme.

Schumacher vzbudzoval u súperov veľkú závisť pre svoje úspechy. Iba štyri roky po debute vo Formule 1 sa stal dvojnásobným majstrom sveta a rýchly vzostup posilnil jeho hlboko zakorenenú sebadôveru, ktorú nestratil po celý zvyšok kariéry. Bola to skutočne tichá sebadôvera, aj keď si ju súperia a nepriatelia často zamieňali s aroganciou, pričom si nenechali ujsť žiadnu príležitosť pristrihnúť mu krídelká. Mladý Nemec im k tomu svojím nekompromisným prístupom na trati poskytol množstvo príležitostí a dychtivé médiá, s ktorými mal Schumacher komplikovaný vzťah, si zakaždým so záujmom vypočuli rozprávanie nespokojných súperov. Bohužiaľ, sám si pred tým zatváral oči, pretože akúkoľvek kritiku vždy pripisoval závisťi bez ohľadu na jej oprávnenosť.

Lepšie než všetci pred ním pochopil, čo je potrebné urobiť pre víťazstvo. Ako postupne odhalíme, jeho pracovné povinnosti siahali ďaleko za otáčanie volantom a pri práci nenechával kameň na kameni, len aby si zvýšil šance na úspech. Len málokto si uvedomuje, ako dokázal využiť svoj vplyv v zákulisí. Toto je dôležitá – a doteraz nevy povedaná – časť jeho príbehu.

Ako môže športovec v modernom svete, keď je v stávke toľko peňazí a prestíže, ukojiť svoju neutíchajúcu túžbu po úspechu a zároveň sa pri tom správať športovo a so zmyslom pre fair play ako za starých čias? Kdesi pod povrchom driemala ochota udrieť pod pás, dopustiť sa faulu, ale je Schumacher horší než futbalový simulant usilujúci sa vybojovať pre svoj tím penaltu v rozhodujúcom momente? Alebo dokonca horší než Maradona s jeho slávnym gólom „božou rukou“ na majstrovstvách sveta?

Prečo bol Schumacher pripravený urobiť niečo také? Prečo bol ochotný vydať sa za víťazstvom do miest, o ktorých sa jeho súper ani len neodvážili uvažovať? Tak veľmi túžil dosiahnuť svoje ciele a tak metodicky plánoval, že keď sa ho niečo nepredvídateľné pokúsilo zastaviť, bol v čírom zúfalstve ochotný uchýliť sa k faulu, len aby neprehral?

Schumacher bežne tlačil hranice pravidiel až do krajnosti a občas ich aj prekročil, zvlášť v panike, keď sa musel rozhodnúť v zlomku sekundy. Mal to v povahe alebo sa to vyvinulo až v priebehu jeho kariéry?

Jeho odchod do športového dôchodku v roku 2006 a následná reakcia tlače a verejnosti vo mne zanechali pocit, že panuje veľký rozkol medzi skutočným Michaelom Schumacherom a rozprávkovým zloduchom, za ktorého bol považovaný.

Naše kariéry vo Formule 1 sa prekrývali a naše cesty sa mnohokrát skrížili. V priebehu 15 rokov som mal možnosť zblízka sledovať, ako pracoval a čo z neho urobilo veľkého šampióna.

Táto kniha je snahou nahliadnúť za bulvárne karikatúry a zistiť, čo doviedlo Michaela Schumachera až na vrchol.

James Allen
Londýn, 2009

KAPITOLA PRVÁ

MONAKO, 27. MÁJA 2006

„Podľa jeho názoru je to tvrdý biznis, musíte do toho dať všetko a neustupovať. Riadil sa tým a niekedy prekročil hranicu. Vedel, že ju prekročil a že ho premohol jeho súťaživý duch.“

Ross Brawn
technický riaditeľ Ferrari v rokoch 1997 až 2006

Červený monopost sa s rachotom rúti okolo prístavu, zatočí doľava do zákruty Tabac a len o milimetre minie bariéru na vnútornej strane. Ženie sa ďalej do sekcie pri bazéne, poskočí na obrubníkoch a tvrdý úder podlahy o asfalt zvíří žltkastý prach. Lemované nekompromisnými bariérami po oboch stranách sa auto ženie rýchlosťou 190 kilometrov za hodinu v priestore nie širšom než tenisový kurt. Pocit z rýchlosti je neuveriteľný. Pre fanúšikov na tribúnach a na palubách lodí zakotvených v prístave je to veľkolepé divadlo, ale ani takáto rýchlosť nie je dostatočná. Desatina sekundy pre ľudské oko nič neznamená, ale stopky ju dokážu ľahko zmerať a určiť víťaza i porazeného.

Po prejazde pod bazénom a v nájazde do zákruty Rascasse ukazujú digitálne stopky na volante Ferrari Michaela Schumachera presne to, čo nechce vidieť; svoj čas nedokáže zlepšiť. Za ním sa po trati rúti Fernando Alonso, ktorého pred štyrmi rokmi označil ako svojho budúceho rivala, a je určite rýchlejší. Schumacherova predtucha sa nakoniec naplnila a dnes je Španiel jeho hlavným

súperom v boji o titul. Starší z dvojice vidí v Alonsovi mnohé zo svojich vlastných kvalít, a zároveň vie, že 24-ročný mladík ho v súčasnosti v mnohom prevyšuje.

Schumacher si vo veku 37 rokov uvedomuje úbytok síl. Počas testov pred štartom sezóny vynaložil obrovské úsilie, aby svoje Ferrari čo najviac zrýchлил, ale na zabezpečenie prevahy nad výnimočne talentovaným Alonsom a jeho monopostom Renault to nestačilo. V tretine sezóny naňho v celkovom hodnotení stráca 15 bodov. Zúfalo túži získať ďalší titul. Aj keď to verejnosť ešte netuší, Kimi Räikkönen má podpísanú zmluvu s Ferrari na rok 2007 a s Alonsom na vzostupe sa Schumacher už rozhodol, že táto sezóna vo Formule 1 bude jeho poslednou.

V záverečnej zákrute Rascasse už nemá šancu dohnať stratený čas a zosnuje diabolský plán. Je zúfalý. *Pole position* je v Monaku nesmierne dôležitá a Alonso mu ju uchmatne. Dobré vie, aké je to symbolické. Mladá puška dnes vytláča starého barda z piedestálu rovnako, ako sa to sám pred 12 rokmi pokúsil urobiť Ayrtonovi Sennovi. Nie je to pritom len Alonso, ale jeho pozíciu ohrozujú aj Mark Webber, Kimi Räikkönen a Giancarlo Fisichella – môže spadnúť až do druhého alebo tretieho radu na štarte, čo by znamenalo urobiť jeho plánom v nedeľných pretekoch škrt cez rozpočet.

Kontrolu nad situáciou preberá inštinkt.

Pneumatiky sa zablokujú a do vzduchu sa vznesie biely dym. V pravotočivej zákrute Rascasse zvolí zvláštnu stopu, kľže sa k múru a nakoniec ho od nárazu delí len pár centimetrov. Nastane ticho. Ku kontaktu s bariérou nedošlo, auto nie je poškodené, ale maršali sa okamžite pustia do práce a mávajú žltou vlajkou, aby upozornili blížiacich sa jazdcov na nebezpečenstvo v nájazde do Rascasse; medzi nimi aj Alonsa. Piloti nemajú inú možnosť, len spomaliť. Alonsov záverečný pokus je zmarený, rovnako ako Webberov, Fisichellov a Räikkönenov. Kvalifikácia sa končí. Schumacherovi patrí najrýchlejší čas a má *pole position*, ale akú cenu bude musieť zaplatiť za toto dôležité víťazstvo?

Boxová ulička v Monaku je na nohách. Alonso šéf v tíme Renault, Flavio Briatore, zúri a zvoláva všetky možné televízne štáby, aby sa im postťažoval. „Je to hanba,“ hromží do mikrofónov. „Všetkých vodi za nos. To nám chce tento sedemnásobný majster sveta nakukať, že to neurobil naschvál? To sú rozprávky. Bolo to nešportové a proti všetkým pravidlám.“ Nenašli by ste pritom veľa ľudí, ktorí by s Briatorem nesúhlasili.

Traja najrýchlejší v kvalifikácii sa musia hneď po jej skončení dostaviť na oficiálnu tlačovú konferenciu FIA. Najprv sa posadia na krátky televízny rozhovor vysielaný naživo do celého sveta. Väčšina vysielateľov okrem kvalifikácie ponúkne divákovi aj rozhovory. Po týchto udalostiach a následnej búrke si ich diváci nechcú nechať ujsť.

Auto odviezlo trojicu najlepších – Schumachera, Alonsa a Webbera – do mixzóny, kde ich posadili pred novinárov. Webber spomína:

„Pri prejazde cez Rascasse som nad tým príliš nerozmýšľal. Videl som auto stojace na trati, zatočil do boxov a hotovo. Prišiel som na váženie a Michael mi povedal: ‚Nemôžem uveriť, že som sa udržal na pole position‘ a s krikom oslavoval so svojou asistentkou Sabine Kehmovou. Bol skutočne nadšený. Začal som si hovoriť, aké je to zvláštne, veď to nie je najlepší spôsob, ako získať pole position. Nešlo mi to do hlavy.

Michael, Fernando a ja sme nastúpili do auta. Fernando bol totálne vytočený a Michael sa tváril akoby nič. Atmosféra bola na bode mrazu. Nikto nič nepovedal. Keď sme dorazili na miesto, Michael vyskočil z auta a vybehol po schodoch. Fernando sa ku mne obrátil a povedal: ‚Vieš, že úmyselne zastavil na trati?‘ a ja na to len: ‚Možnože hej, priateľu.‘ Vtedy som ešte nemal možnosť pozrieť si opakované zábery, ale hovoril som si, že celé sa to akosi zvláštne vyvíja.“

Rozhovory začali a hneď prvá otázka smerovala priamo k veci. „Michael, čo sa stalo v Rascasse?“

„Prebrzdil som a nevošiel sa do zákruty,“ odpovedal Schumacher s úprimným a pokojným výrazom v tvári. Alonso po jeho boku počas nasledujúcej asi polhodiny v tichosti rozjímal s temným a našťvaným výrazom v tvári. Po jeho ľavici sedeli Schumacher

a Webber. Michael pokračoval: „Nebol som si istý, čo bude nasledovať a kto všetko je na trati za mnou. Nevedel som, ako sme skončili, až kým som si u chlapcov neoveril situáciu. Nečakal som, že tu teraz budem sedieť, ale povedali mi, že máme prvé miesto, takže vzhľadom na okolnosti som bol rád.“

Toto nebola tradične uhladená Schumacherova angličtina typická pre takéto okamihy. Myslel mu očividne zahltilo množstvo protichodných myšlienok. Z jeho reči sa vytratila plynulosť. Aj jemu bolo jasné, čo si ľudia myslia. Len on však vedel, či naozaj zaparkoval svoje auto uprostred trate, aby zabránil Alonsovi prekonať jeho čas. Ak to urobil zámerne, nemienil sa k tomu priznať ani sa ospravedlniť. To nie je Schumacherov štýl.

Pýtajú sa ho, či mu zdochol motor. „Nie, spočiatku nie. Snažil som sa zaradiť spiatočku, ale nepodarilo sa mi to a nechcel som len tak cúvať, keď neviem, čo je za mnou. Motor nakoniec zhasol. Musím zistiť, prečo sa to stalo, pretože neexistuje dôvod, prečo by mal len tak skapať, ale myslím si, že po určitom čase, keď motor beží takto, nakoniec sa sám vypne. Myslím, že presne toto sa stalo.“

Trojica pilotov sa potom presunula do tlačového strediska na veľkú tlačovú konferenciu. Pred nimi sa usadilo 150 novinárov. Schumacher to dobre pozná, ved' sám sa počas svojej kariéry zúčastnil tejto procedúry nespočetnekrát, ale ako sám neskôr priznal, nikdy sa tam necítil komfortne. „Práca s médiami bola pre mňa nesmierne náročná. Polhodinová tlačová konferencia je pre mňa vyčerpávajúcejšia než celé preteky. Tu sa necítim ako ryba vo vode. Nie som bohvieaký herec a každý sa z vášho výrazu snaží niečo vyčítať. Nedokážem na počkanie prejaviť svoje emócie, a ani nechcem.“ Tentoraz sa zdalo, že sa cíti ešte menej komfortne než zvyčajne.

Bolo len otázkou času, než niekto vyvesí bojovú zástavu. Po asi desiatich minútach vyčkávania padol prvý, aj keď opatrný, výstrel od drobnej francúzskej novinárky Anne Giuntiniovkej, ktorá pokrývala dianie v F1 pre prestížny športový denník *L'Equipe*.

V ich dlhom spoločnom interview z roku 1996 sa jej Schumacher otvoril viac než komukol'vek predtým. V tomto vzácnom prípade zložil brnenie a otvorene rozprával o mnohých témach. Iróniou osudu bola Giuntiniová partnerkou Denisa Chevriera – in-

žiniera zodpovedného za motor v útrobach Alonsovho monopostu.

„Hovorila som s niektorými jazdcami, podľa ktorých sú dnešné udalosti príliš veľká vec na to, aby boli pravdivé. Možno by bola trochu škoda, keby sa to nakoniec potvrdilo,“ povedala.

Schumacher vyzeral mierne zaskočený, ale zachoval si pokoj. „Určite by to bola škoda, o tom niet pochyb, ale podľa mňa to tak v určitých chvíľach skrátka chodí. Vaši nepriatelia veria jednému a vaši podporovatelia zas druhému, o tom je náš šport.“

„Toto nie je o priateľoch alebo nepriateľoch, ale o športe,“ odvetila Giuntiniová chladne.

„Vysvetlil som vám, čo sa naozaj stalo. Ak tomu chcete veriť, tak v poriadku. Niektorí ľudia mi možno neuveria, ale taký je život.“

Schumacher potom dostal priamu otázku, či podvádzal. Jeho tvár skamenela. „Nie, a neviem, prečo sa ma pýtate také nepríjemné otázky. Myslím si, že je to od vás dosť tvrdé. Keby ste jazdili na tejto trati, zrejme by ste sa niečo také neopýtali.“

Vedľa neho sediaci Mark Webber zaznamenal náhlu zmenu v Schumacherovom správaní. „Michaelova ľavá ruka sa triasla. Necítil sa vôbec príjemne. V tej chvíli ste skrátka vedeli, že sa mu zatemnila myseľ. Od tej chvíle hral iba divadlo a niekoľkokrát sa pozrel na Sabine. Sedel v horúcom kresle. Keď máte všetko pod kontrolou, tak to ide hladko, ale keď sa vo vašom pláne objavia trhliny, nemusí to dopadnúť dobre a nie ste ani trochu presvedčivý.“

Alonso toho počas tlačovej konferencie veľa nenahovoril. Dostal však otázku, či po tomto incidente Schumacher v jeho očiach neklesol. „Mám na to svoj názor, ale nebudem ho tu prezentovať,“ znela strohá odpoveď.

V boxovej uličke a v padoku zavládla po týchto dramatických udalostiach elektrizujúca atmosféra. Moderná Formula 1 je pomerne málo dramatická a padok je po väčšinu času tichým miestom. Pôsobí omnoho harmonickejšie než v minulosti, keď sa tu pohybovali veľké osobnosti ako Ayrton Senna, Alain Prost či Nigel Mansell, ktoré pravidelne vyvolávali rozruch a dodávali tomuto miestu vzrušenie.

Jazdci a šéfovia tímov v súčasnosti dodržiavajú stranícku líniu, vytvárajú spoločenstvo uzavreté pred vonkajším svetom a všetky potenciálne problémy riešia za zatvorenými dverami. Je to dôsledok vplyvu veľkých korporácií na Formulu 1, automobiliek, bánk a poisťovní, ktoré do tohto športu vrážajú milióny. V ich svete je komunikácia naplánovaná do najmenších detailov a všetko chcú mať pod kontrolou; tieto hodnoty postupne zaviedli aj do tohto športu. Aj keď je Formula 1 postavená na vášni, len zriedkavo sa táto vášň a dráma prejavujú verejne.

V tú májovú sobotu roku 2006 sa však táto vášň vymkla spod kontroly a v celej svojej sile Schumachera zavalila. V narastajúcom pobúrení nebolo možné opomenúť Veľkú cenu Európy v Jereze v roku 1997 – najťažší okamih Schumacherovej dlhej kariéry. V boji o titul vtedy takmer vyradil Jacquesa Villeneuva, ale ten bol nakoniec schopný pokračovať, kým pre Schumachera to znamenalo nielen koniec pretekov, ale aj nádejí na zisk celkového prvenstva. Neskôr vyjadril ľútosť nad týmito udalosťami a v roku 2003 dokonca priznal: „Trvalo mi dlho, kým som pochopil, čo som vlastne urobil. Zrejme som si to nechcel priznať. Ak by som po tých rokoch mohol niečo zmeniť, boli by to práve preteky v Jereze.“

Odvtedy už pretieklo mnoho vody. Uplynula takmer celá dekáda. V roku 2000 Schumacher splnil svoju misiu a doviedol Ferrari k prvému titulu po vyše 20 rokoch. Majstrom sveta sa stal päťkrát za sebou, čo sa nikomu predtým nepodarilo. Stal sa velikánom a začiatok nového milénia bol skutočnou „érou Ferrari“.

Teraz sa však zaplietol do ďalšieho kontroverzného incidentu a na Schumacherovi nebolo vidieť ani štipku ľútosť. Mnohí sa pýtali, prečo práve teraz, na konci kariéry, s Jerezom ako takmer zabudnutou epizódou, musel oživiť staré obvinenia o neférovom Schumacherovi? V uplynulých rokoch sa zaplietol do mnohých sporov, napríklad do toľkými nenávidenej tímovej réžie Ferrari alebo niekoľkých tvrdých súbojov na trati, ale nič z toho nevyvolalo také odsúdenie ako „parkovanie v Rascasse“. Podobne ako pred deviatimi rokmi v Jereze stlačil spúšť a po jeho skutku nasledoval verejný proces.

Formula 1 na jednej strane dokáže mnohé utuľtať, ale niektoré veci je ťažké poprieť. Jazdci sú pod neustálou kontrolou počítačov

na štyroch kolesách, ktorými sa monoposty F1 stali, a tie monitorujú každý ich pohyb na trati. Po celom aute sa nachádza viac ako 2 000 senzorov a tie poskytujú armáde inžinierov v garáži naživo presné informácie o dianí na okruhu. Okamžite vidia, keď pilot zabrzdí o desať centimetrov neskôr než v predchádzajúcom kole. Keď zvolí pri prejazde zákrutou odlišnú stopu, tak im to počítače hneď ukážu. Každé kolo na trati sa potom rozoberá na spoločnej porade a jazdec sa pred svojimi chybami neschová. Dáta ho vždy prezradia.

Tieto dáta si však, nanešťastie pre Michaela Schumachera, môžu vyžiadať aj komisári pretekov, ak šípia porušenie pravidiel a mienia prešetriť celú záležitosť. V narastajúcom kriku presne to aj urobili.

Pod vedením Jeana Todta sa pretekársky tím Ferrari veľmi zmenil. Todtova éra je s prehľadom najúspešnejšia v 60-ročnej histórii značky. Hlavným dôvodom je, že tento tím nenecháva nič na náhodu. Každý detail monopostu, jeho dizajn, jeho fungovanie na trati, prekonávanie konkurencie aj práca s médiami, to všetko sa riadi heslom: nikdy nedat' nikomu nič zadarmo. Neexistujú žiadne výnimky z tohto princípu, ktorý je záhubou pre súperov a spásou pre tím.

Jeho súčasťou je aj vzájomná podpora v ťažkých chvíľach. Keď Jean Todt v záverečnej fáze Veľkej ceny Rakúska 2002 nariadil Rubensovi Barrichellovi uhnúť z cesty a prenechať víťazstvo Schumacherovi, zdvihla sa v tábore milovníkov tohto športu veľká vlna odporu. Došlo k tomu v počiatkovej fáze veľmi úspešnej sezóny pre celé Ferrari a bolo to nielen úplne zbytočné, ale tiež nešportové. Schumacher s rozhodnutím tímu nesúhlasil, ale keďže ho mnohí fanúšikovia považovali za iniciátora, počas pódiového ceremonálu hlasne pískali. Na verejnosti však počínanie tímu podporil a neprejavil ani štipku pochybnosti. Tento vzorec správania sa vďaka svojmu dlhodobému uplatňovaniu hlboko zakorenil v mysliach najdôležitejších postáv tímu. Bojové šíky sa zomkli a technický riaditeľ Ferrari Ross Brawn podporil svojho jazdca, nech mu už