



**ROK
V KOLOTOČI**

F1



GUENTHER STEINER

Rok v kolotoči F1

Guenther Steiner
Surviving to Drive

Copyright © Guenther Steiner 2023

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

Translation © 2024 by Peter Tkačenko

Design by Anthony Maddock/TW

Photography © Team Haas

Slovak edition © 2024 by IKAR, a.s.

ISBN 978-80-551-9430-1

*„Vela ľudí kritizuje formulu 1 ako zbytočne riskantnú.
Lenže aký by to bol život, keby sme robili iba to,
čo je potrebné?“*

NIKI LAUDA

PREDHovor

Stefana Domenicaliho

Guenther Steiner bezpochyby patrí k najvýnimočnejším ľuďom, ktorých som mal šťastie stretnúť. Netýka sa to len motošportu, ale všetkých oblastí života. Je spaľujúco úprimný, nebezpečne priamočiary, občas neznesiteľne tvrdohlavý, nezvyčajne spoľahlivý, niekedy inšpiratívny, vždy zábavný, a keď práve nie je v prítomnosti detí, väčšinou si nedáva servítku pred ústa! Ešte aj spôsob jeho reči je výnimočný.

Alebo poznáte niekoho, kto hovorí ako Guenther Steiner? Ja nie.

Prvý raz som sa s Guentherom stretol pred dvaťdesiatimi dvoma rokmi, keď som v tíme Jaguar F1 pracoval pre Nikiho Laudu. Spomínam si, ako som si po stretnutí s ním hovoril: *Páni, kde sa tento týpek vzal?* Keď som sa dozvedel, že Guenther sa narodil a vyrástol v talianskom meste Merano na taliansko-rakúskych hraniciach a že pred nástupom k Nikimu sa niekoľko rokov venoval rely, všetko mi začalo dávať zmysel. Ľudia od rely ani obyvatelia zmienenej časti Talianska nezvyknú chodiť okolo horúcej kaše.

Bol a dodnes do veľkej miery zostáva produktom svojho národa a prostredia.

Skutočne som začal Guenthera spoznávať až o mnoho rokov neskôr, keď som pracoval v tíme Ferrari a oslovil ma.

Jeho snom bolo založiť americký tím formuly 1 a chcel, aby som mu s tým pomohol. Ten príbeh vám rozpovie sám Guenther, ale na tomto mieste chcem povedať, že keď som sa rozhodol podporiť jeho vysnívavý koncept, neoddeliteľne s tým súviselo jeho nadšenie pre tento projekt a jeho znalosti formuly 1 a motošportu. Samozrejme, z toho konceptu sa napokon zrodil tím Haas, a hoci som ako generálny riaditeľ Formuly One Group v konflikte záujmov, som pyšný na rolu, ktorú som zohral pri vzniku tejto stajne.

Po nadviazaní obchodného vzťahu sme s Guentherom dostali príležitosť rozvíjať osobné priateľstvo – priateľstvo, ktoré sa rozvíja už roky a dovoľm si povedať, že si ho obaja nesmierne ceníme.

Občas dostávam otázku, či som tušil, že vďaka seriálu *Drive to Survive* sa z môjho priateľa a vo všeobecnosti anonymného, aj keď rešpektovaného šéfa tímu stane superhviezda. Pravda je taká, že akokoľvek si Guenthera ako priateľa vážim, ani na okamih mi ne napadlo, ako jeho osobnosť a povaha dokážu oslovit širokú verejnosť.

A vlastne aj náš šport. Keby som to tušil, všetkých by som varoval, čo môžu očakávať. Pravda však je, že ten seriál stvoril monštrum. Monštrum, ktoré očividne očarilo pol sveta a ktoré v našom športe považujem za autentický zdroj dobra.

PREDHOVOR

Keď sa ukázalo, že Guentherovi sa podarilo podnieť predstavivosť divákov, dal som mu radu, aby navždy zostal taký, aký je. „Nikdy sa nezmeň, Guenther,“ povedal som mu. „Vždy buď sám sebou.“ Našťastie sa zdá, že to tak aj bude.

Dúfam, že sa vám táto kniha bude páčiť.

Stefano Domenicali
Londýn január 2023

MIMO SEZÓNY

Pondelok 13. decembra 2021

Okruh Yas Marina, ostrov Yas, Abú Zabí

Málokoho asi prekvapí, že svoju knihu začínam nádvávkou, ale môžem povedať len toľko, že do puče s takou sezónou! Bola to nočná mora od začiatku do konca. Príliš nepijem, ale tento rok som mal nutkanie začať s tým profesionálne. Whisky rovno do žily. To občas potrebujem.

A nejde len o tento rok. Tieto problémy sa s nami vliekli už dlhšie. Myslím, že to všetko sa začalo, keď nás na začiatku sezóny 2020 vyhodili z Melbourne. Hovorili sme si, že sa do niekoľkých týždňov vrátíme na trať, ale v skutočnosti nás čakali celé mesiace neistoty. Prežijeme to? Budeme ešte pretekať? Nikto netušil, chápate. Nie je tajomstvom, že v tom čase sa mohli ľahko položiť približne štyri stajne vrátane nás. Manažér nášho tímu Peter Crolla každý týždeň absolvoval dve až tri porady s vedením FIA a formuly 1 a zatiaľ čo Genovi Haasovi a mne sprostredkúval všetky informácie,

my sme sa pokúšali udržiavať tím nad hladinou. Keďže sme netušili, ako dlho potrvá pandémie, na istý čas bol ohrozený aj celý náš šport. Potrvá to tri mesiace? Tri roky? Tri generácie?

Napokon sa formula 1 prakticky vypla na približne deväťdesiat dní. Keď sa nad tým zamyslíte, je to priam neuveriteľné. Zvlášť v prípade športu, ktorý je známy tým, že sa v ňom neustále niečo deje. Akú-takú prestávku máva len počas letnej pauzy a cez Vianoce. Aj vtedy je však v zákulisí rušno. Napríklad ja. Myslíte si, že v lete a cez Vianoce vypínam? Nebudte smiešni. Mám čo robiť. Tých deväťdesiat dní bolo fakt nanič.

Formula 1 ako celok sa rozhodla správne, že pokiaľ to bolo možné, počas tých deväťdesiatich dní konala tak, akoby vedela, že sa to nakoniec napraví. To znamenalo, že keď bolo možné postaviť sa na štart pretekov, boli sme na to pripravení. Aj keď išlo o veľké riziko, pracovalo na tom mnoho ľudí. Ako dlho môžete nechať bežať motor na volnobeh, kým sa vám neminie benzín alebo sa niečo nezadrhne? Boli to nervózne časy.

V našom prípade neplatí, že sme sa správali ako obyčajne a dúfali, že sa to dobre skončí. Ako tím sme museli uskutočniť rozsiahlu reštrukturalizáciu, aby sme náš stroj udržali v chode. Súčasťou programu „návratu k pretekaniu“, s ktorým prišli FIA a formula 1, bolo aj pokračovanie s jestvujúcimi pravidlami, čo znamenalo, že namiesto prípravy úplne nového konceptu monopostu na ďalšiu sezónu sme museli vylepšovať tie jestvujúce. Nanešťastie, z dôvodov, ktoré čoskoro vysvetlím, naše auto na sezónu 2020 nebolo bohviečo, takže namiesto jeho vylepšovania po zvyšok sezóny

2020 a na sezónu 2021 (čo by bolo užitočné ako leštenie lajna, aby som k vám bol úprimný) sme rozhodli, že ho nasadíme viac-menej bez zmien a všetky sily vrhne-
me do vývoja nového konceptu monopostu na rok 2022 podľa nových pravidiel.

Na tomto mieste musím Genovi zložiť poklonu, pretože sa na to mohol pokojne pozrieť inak a povedať *do puče s takou sprostosťou*. Myslím si, že by to urobilo veľa ľudí. Najmä ak vezmem do úvahy neistotu, v ktorej sa náš šport naďalej nachádzal. Aj keď sme opäť začali pretekať, nikto nevedel, ako dlho to potrvá. Každý deň sme čítali o nových variantoch ochorenia covid-19, a tak sme sa neustále nervózne obzerali ponad plece.

V motošporte som strávil mnoho rokov a rozhodnutie odpískať celú sezónu 2021 bolo najťažšie, s čím som mal do činenia. Keďže sme všetci súťaživí, byť dobrovoľne celú sezónu nahovno je v rozpore so všetkým, čomu veríme a o čo sa každý deň usilujeme. Každé podujatie bolo pre tím novou negatívnou špirálou. Po príchode na okruh sa všetci snažili o dobrú náladu, ktorá sa však počas víkendu zhoršovala. „Čo tu vôbec robíme?“ hovorili si. „Je to nahovno!“ Počas tej sezóny bolo mojou hlavnou úlohou tímu zakaždým, keď to bolo potrebné, zopakovať, o čo nám ide, a pripomínať všetkým, že vidíme svetlo na konci tunela. Presnejšie povedané, na konci veterného tunela! Aha, ešte som aj hovadsky vtipný!

„Pozrite, chlapi, sú pred nami lepšie časy,“ opakov som im. „Musíte tomu veriť.“ Našťastie tomu skutočne verili a držali sa toho. Dnes máme v tíme naozaj,

naozaj správnych ľudí. Šesťdesiat percent zamestnancov je s nami už štyri, päť alebo viac rokov, čo je dosť dobré. Občas nie sme práve najlepší v udržiavaní formy, ale v udržiavaní personálu sme majstri.

Odpísať sezónu 2021 bolo však správne rozhodnutie. Som o tom presvedčený. A Gene tiež. V roku 2020, čo pre nás bola z hľadiska výdavkov a vývoja normálna sezóna (ale z najrôznejších ďalších dôvodov bola nahovno), sme mali celkový rozpočet okolo 173 miliónov dolárov, zatiaľ čo Ferrari pracovalo s rozpočtom 463 miliónov a Mercedes s ešte vyšším. Skoro pol miliardy. Je to obrovský rozdiel. Aj keby sme na vylepšovanie monopostu na sezónu 2021 vyčlenili polovicu prideleného času vo veternom tuneli, stále by sme skončili poslední. Prečo by sme to robili? V motošporte som tridsaťšesť rokov a viem, že niekedy sa, skrátka, musíte podriadiť okolnostiam a zlepšovať veci vtedy, keď je to možné.

Medzi pravidlami, ktoré začali platiť v roku 2021 a mali prispieť ku konkurencieschopnosti nášho športu, bolo aj zavedenie 145-miliónového rozpočtového stropu na výdavky týkajúce sa výkonnosti – dizajnu, vývoja a testovania súčiastok. Aby sme z toho vytiahli čo najviac, rozhodli sme sa, že v sezóne 2021 nasadíme auto z roku 2020 a čo najviac peňazí presunieme do vývoja monopostu na sezónu 2022. Do rozpočtového stropu sa nezapočítavajú výplaty troch najlepšie platených zamestnancov tímu, takže v Mercedese, Ferrari a Red Bule si môžu udržať výhodu získaním tých najlepších ľudí, resp. aspoň troch najlepších ľudí. Neprekáža mi to. Je to lepšie, ako to bolo.

Všetci sme súťaživí ľudia a je zrejmé, že každý človek v každom tíme na rošte chce, aby sa im darilo čo najlepšie. Dobre, tak asi v dohľadnom čase nevyhráme ktoviekoľko pretekov. Lenže v roku 2018, keď bol Haas najmenší tím vo formule 1 (a dodnes ním je), získal deväťdesiattri bodov a skončil piaty v Pohári konštruktérov. Na tím, ktorý mal v tom čase len tri roky, to nebol zlý výsledok. Nie sme hlúpi.

Jediné, čo nás v uplynulej sezóne držalo na nohách, bol fakt, že v zákulisí sme už vyvíjali auto, vďaka ktorému by sme mali byť v roku 2023 znova konkurencieschopní. Doteraz sme mali za sebou dve sľubné sezóny 2016 a 2017, bohovskú sezónu 2018, dosť náročnú sezónu 2019, nahovno sezónu 2020 a mŕtvu sezónu 2021. To znamená, že na každej strane máme po tri sezóny. Od úspechu nášho pokusu závisí poriadne veľa. Nehovoriac o tom, čo nás čaká ďalej.

Tak či onak, o pár hodín letím do Talianska, takže musím ísť. Ciao!

Sobota 18. decembra 2021

Castello Steiner, severné Taliansko

Keby som dostal dolár od každého človeka, ktorý sa ma pýtal, čo sa podľa mňa prihodilo medzi Lewisom a Maxom počas uplynulých šiestich dní v Abú Zabí, mohol by som zaplatiť aj Adriana Neweyho! Niežeby som to urobil. Je na mňa príliš energický. Po pretekoch som na niekoľko dní navštívil matku a každý, na koho som v meste natrafil, sa ma pýtal na môj názor. „Prečo sa

pýtate mňa?“ vravel som im. „Mal som čo robiť, aby som sa vládol sústrediť na Rusa, ktorý nedokončil preteky, a na Nemca, ktorý skončil štrnásty.“

Čo si teda myslím? Nuž, rozhodne to bolo neprehľadné. Pamätám si, že som sedel na boxovom múriku, počúval som pokyny riaditeľa pretekov a vravel som si: *Čo sa to tam, prekrista, deje?* V tom čase mi to nedávalo zmysel, ale tiež som nemal k dispozícii všetky informácie. Bolo to však hovadsky zábavné. Chudákovi Totovi skoro zlyhalo srdce!

Pozrite, nakoniec sa každému tímu ušiel titul a ja im ho doprajem. Red Bull získal jazdecký titul a Mercedes zas konštruktérsky. Bral by som hociktorý z nich. Mercedes nevzniesol protest, takže sme sa rozišli. Ideme ďalej.

Uplynulé dni mi neuveriteľne prospeli. Patrím k tým idiotom, ktorí vidia pohár poloplný, takže hneď ako zo mňa spadla bezprostredná ťažoba uplynulého roka, začal som sa tešiť na ďalší. Väčšina ľudí si myslí, že po skončení sezóny sa vám chce len oddychovať. Sprostosť! Keďže oddychujem, len keď moje auto a piloti podávajú dobré výkony, neoddychol som si už viac ako tri roky!

V týchto chvíľach dokážem myslieť len na nový monopost a všemožné prvé náznaky vo mne budia opatrný optimizmus. Samozrejme, že ešte neviem, čo v tom istom čase robili ostatné tímy, takže som nervózny, včera som sa bol v Maranelle pozrieť, ako to ide, a vyzeralo to dobre. Ani pre tých chalanov to nebolo jednoduché, trčať v talianskej kancelárii a sledovať, ako to ich tím kazí. Vzhľadom na početné covidové

obmedzenia som tam nemohol chodiť tak často ako obyčajne. Na druhej strane, keby som tam bol a rozprával im vtipy, nerobili by si svoju prácu, a nechcem ich vyrušovať. Najmä nie teraz. Našťastie ľudia v našich tímoch v talianskom Maranelle a anglickom Banbury si zachovali chladnú hlavu a sú rovnako ako ja sústredení a odhodlaní urobiť všetko pre to, aby sme opäť boli konkurencieschopní.

Vianoce sa chystám stráviť doma v Taliansku, čo znamená, že tri týždne nebudem cestovať. To sa nestáva príliš často. Určite však budem pracovať prinajmenšom do 23. decembra. Týždeň medzi Vianocami a Novým rokom je jedno z mála období v roku, keď sa pracovne skoro nič nedeje, takže vtedy budem nútený vypnúť. V minulosti som sa počas toho týždňa pokúšal naštartovať nové projekty, ale nemá to zmysel. „Jasné, ozvem sa ti zajtra“, povie vám každý, ale v skutočnosti sa nikto nikdy neozve.

Medzi významné rozdiely medzi minulosťou a budúcou sezónou, ktoré by mali hrať v náš prospech, patrí fakt, že už nebudeme mať v kokpitoch dvoch nováčikov. Doteraz sme si museli dávať pozor, aby sme na nich nevyvíjali príliš veľký tlak, zvlášť s tým našim monopostom. Budúca sezóna by však pre nich mala byť veľkou príležitosťou, takže uvidíme, čo dokážu. V roku 2021, až na niekoľko výnimiek, mohli bojovať iba ak o devätnáste alebo dvadsiate miesto. Myslím si, že v budúcej sezóne to bude inak, takže stúpnu nároky tímu na ich výkony. V konečnom dôsledku sú to predsa veľmi dobre platení zamestnanci, ktorí sú povinní prinášať výsledky. Bez milosti!

Pondelok 20. decembra 2021

Castello Steiner, severné Taliansko

Prečo ma, do puče, niekto päť dní pred Vianocami žiada o rozhovor o formule 1? Čo tí ľudia nemajú nič lepšie na práci? Nemajú vlastné životy? „Odporúčam vám, aby ste sa ma radšej nepýtali na práve skončenú sezónu.“ Našťastie ho zaujímal príbeh vzniku tímu Haas. Keďže je to naozaj celkom dobrý príbeh, môžem ho rozpovedať aj vám.

Spomínate si na to obdobie formuly 1, keď ju začali opúšťať významné automobilky ako BMW, Honda a Toyota? Viedlo to k obavám, že na rošte nezostane dosť tímov, čím sa otvorila diskusia o zákazníckych autách a tretích autách. Keďže k ničomu nevedla, otvorila sa príležitosť udeliť licencie novým tímom. Jednu zo žiadostí si podal aj tím s názvom USF1, ktorý sídlil neďaleko súčasného sídla Haasu v Severnej Karolíne. Žiadosť podali v júni 2009 a začať pretekať chceli od sezóny 2010.

Tento tím založili konštruktér Ken Anderson s novinárom a tímovým manažérom Petrom Windsorom. Po schválení ich žiadosti sa mi ozval Peter s ponukou, aby moja spoločnosť na výrobu kompozitných materiálov pracovala pre ich tím. Tak som sa s nimi spoznal. Krátko nato sa mi ozval Bernie Ecclestone. Mal obavy, že USF1 nebude včas pripravený na sezónu 2010, a chcel poznať môj názor. Najprv som mu nemal čo povedať, ale po niekoľkých mesiacoch bolo zrejmé, že ten tím nebude v januári pripravený začať s testovaním.

„Bez šance, Bernie,“ povedal som mu. „Sú úplne v riti!“

Bernie svoje obavy verejne tlmočil v decembri 2009 a vo februári 2010 prišiel do sídla tímu na kontrolnú návštevu Charlie Whiting. O niekoľko dní potvrdil, že tento tím podľa jeho názoru nebude schopný súťažiť, a tým to haslo.

Napriek všetkému sa mi po kolapse stajne ozval zakladateľ YouTube Chad Hurley s otázkou, či si viem predstaviť, že sa v roku 2011 postaví na rošt americký tím. Vzhľadom na katastrofálne fiasko v podaní USF1 som najprv zareagoval slovami, že by som sa od toho nápadu radšej držal na míle ďaleko. Potom mi niečo napadlo. Keďže skrachovaný tím HRT mal monopost, ktorý síce vonkoncom nebol dokončený, ale bol v pomerne pokročilej fáze vývoja, zavolať som Chadovi a navrhol mu, aby sa ozval výrobcovi toho monopostu a pokúsil sa ho odkúpiť.

„Ale ja ich nepoznám,“ odvetil mi Chad.

„Viem,“ prikývol som. „Ale ja áno.“

Vidíte? Bezo mňa to, skrátka, nejde. Vôbec nechápem, ako pred mojím narodením vôbec mohol fungovať svet.

„Porozprávam sa s majiteľom,“ navrhol som. „Je to môj dobrý priateľ.“

Napokon mi Chad zariadil let do Európy, aby som osobne navštívil spoločnosť a presvedčil sa, či je to schodná cesta. Rokovania prebehli bez problémov, ale kým som sa ozval Chadovi, chcel som poznať názor niekoho, kto sa pohybuje v F1. Ideálnym kandidátom bol môj starý priateľ a tiež Talian Stefano Domenicali, ktorý v tom čase vo formule 1 viedol stajňu Ferrari. Pozval ma do Maranella na obed, pri ktorom mi sprostredkoval svoj názor.

„Nepôjde to, Guenther,“ povedal mi. „Celý tento projekt je totálny chaos. Máš v našom športe dobrú povest', tak si ju nepokaz. Nechaj to tak.“

Absolvoval som ešte niekoľko rozhovorov s Berniem, s ktorým sme preberali možnosti oživenia toho projektu, ale o týždeň som sa ozval Chadovi a povedal mu, nech od toho dá ruky preč.

„Vyzerá to na strašný bordel,“ povedal som mu. „Je to na tebe, Chad, ale keby som bol na tvojom mieste, išiel by som od toho.“

A tým sa to skončilo.

Prešlo niekoľko týždňov, a hoci pôvodný projekt skolaboval, myšlienka amerického tímu v F1 stále nebola na zahodenie. Nielen pre toho, kto by sa toho vedel úspešne ujať, ale pre tento šport vo všeobecnosti. Nastal čas opäť sa ozvať Stefanovi.

„Boli by ste vo Ferrari ochotní uvažovať o výrobe zákazníckeho monopostu pre nový tím?“ spýtal som sa. „A ak áno a podarilo by sa mi zohnať investorov, predali by ste mi ho?“

„Žiaden problém, Guenther,“ odvetil mi Stefano. „Keď mi privedieš tých správnych ľudí, predám ti ho.“

Musel som teda pripraviť ďalší podnikateľský plán. Neopieral som sa pri ňom o žiadnych právnikov ani prefíkané triky. Stál na obyčajnej powerpointovej prezentácii a škaredom papuľnatom Talianovi.

„Dobre,“ povedal som jedného dňa manželke. „Už potrebujem len miliardára.“

O niekoľko týždňov som natrafil na Joa Custeru, ktorého som poznal z čias svojho pôsobenia v sérii NASCAR. Bol riaditeľom tímu Stewart-Haas Racing,

a keďže sme sa už nevideli viac ako rok, klebetili sme vyše hodiny. Keď som sa v ten večer vrátil domov, uvedomil som si, že som premeškal príležitosť. Pretože majiteľ jeho tímu Gene Haas bol práve ten typ človeka, na akého som potreboval natrafiť, okamžite som sa ozval Joovi a spýtal sa ho, čo si o tom myslí.

Opísal som mu svoj nápad a položil mu kľúčovú otázku: „Myslíš si, že by to Haasa mohlo zaujímať?“

„Zájdime spolu na kávu,“ navrhol Joe. „Ukážeš mi svoju prezentáciu, a keď si budem myslieť, že by to mohlo Gena zaujímať, posuniem mu ju.“

O niekoľko dní som sa s Joom stretol v kaviarni Starbucks v mestečku Mooresville, v ktorom sídli množstvo tímov, a opísal som mu svoj nápad.

„Vyzerá to dosť zaujímavo,“ povedal Joe. „Dobre, posuniem to Genovi a dám ti vedieť, čo na to hovorí.“

Aby ste vedeli, pre mňa to nebol projekt na plný úväzok, len koníček. Mojej prezentácii však dodával dôveryhodnosť fakt, že za mnou stálo Ferrari. To nie je zlý začiatok.

Presne o mesiac sa mi ozval Joe Custer a oznámil mi, že Gene Haas prišiel do Charlotte na preteky série NASCAR.

„Gene sa chce s tebou stretnúť,“ povedal mi. „Podme spolu na večeru.“

Vďaka Genovmu záujmu sa z nápadu stávalo niečo, čo by sa mohlo naozaj uskutočniť, a v tej chvíli ten projekt skutočne ožil. Spomínam si, ako sa mi krútila hlava z predstavy, že na to naozaj prikývne. *Panienka moja!*

V tom čase som nemal potuchy, či sa tá večera vôbec dobre skončila. Dnes už viem, že je normálne, keď Gene

ledva prehodí slovo, a je rovnako normálne, keď ich ja medzitým poviem okolo milión. To je jediné, čo mi naozaj ide, a zdá sa mi, že za celý večer som svoj monológ ani raz neprerušil. Gene však nezaspal ani neodišiel od stola, čo som považoval za dobré znamenie.

Ubehlo niekoľko týždňov a nič sa nestalo. *Musel som to pokašlat', vravel som si. No tak naspäť k rysovacej doske.* A potom, zhruba po dvoch týždňoch, mi z ničoho nič zavolať Gene a požiadal ma o niekoľko ďalších informácií. Stále však nepovedal, či ho projekt zaujal alebo nie, a nedal mi najavo, čo si myslí o mojej prezentácii. Položil mi zopár otázok a celý rozhovor netrval dlhšie ako päť minút.

V nasledujúcich mesiacoch mi Gene telefonoval čoraz častejšie a neskôr sme sa začali stretávať, vždy keď sa zastavil v meste. Trvalo to vyše roka, a hoci nikdy nedal nič najavo (Gene Haas by bol bohovský hráč pokeru!), skutočnosť, že mi kladie toľko otázok, ma presvedčila, že ho môj projekt prinajmenšom zaujal. Približne po ďalších šiestich mesiacoch nastal okamih, keď sme sa s Genom museli dohodnúť, či ideme do toho alebo do toho hodíme vidly. Vedeli sme, že Stefanova ponuka nebude na stole naveky, takže sme museli konať.

„Dobre,“ povedal napokon Gene tichučkým hlasom. „Podme do toho.“

„Mimochodom,“ dodal. „Ako chceš získať licenciu, Guenther?“

Dobrá otázka!

„Nemaj strach,“ odvetil som. „Vybavím ti tú debilnú licenciu, Gene.“

Či som s istotou vedel, že ju zožením? Samozrejme, že som to nevedel. Ako obyčajne, aj tentoraz som ako Talian len hral formu.

Keď išlo o získanie licencie F1, moje dobré vzťahy s ľuďmi ako Bernie alebo Charlie Whiting neznamenali vôbec nič.

„Zožeň si právnika,“ povedali mi. „Pri podávaní žiadosti o licenciu ho budeš potrebovať.“

„Načo by mi bol právnik?“ odvetil som. „Mám predsa Guenthera.“

Dnes už viem, že som mal dať na ich radu, ale vtedy som si povedal: *Nie, právnikov sral pes!* Zatiaľ som nechcel od Gena pýtať peniaze a okrem toho som bol presvedčený, že si poradím aj bez právnika. Či musím mať všetko vo svojich rukách? Samozrejme! Nikto v tom nie je lepší.

Úplne vážne, v môj prospech hralo, že keď sme sa do tohto celého pustili, mal som vo formule 1 množstvo kontaktov (ako som sa dostal do F1, vám poviem neskôr). Navyše na rozdiel od dneška ma časť tých ľudí mala rada a mal som celkom slušnú povest'. Ako prvému som zavolał svojmu bývalému šéfovi Nikimu Laudovi. Ak existoval človek, ktorý by Bernieho a FIA dokázal presvedčiť, aby nám udelili licenciu, bol to on. Okrem iného bol Niki veľkým fanúšikom myšlienky založiť americký tím F1, čo tiež nebolo na škodu.

Po niekoľkých dňoch rozhovorov s Nikim som pracovne vycestoval do Európy, a keď som raz v noci drichmal v hotelovej izbe, rozdrnčal sa mi mobil. „Kto to, doboha, je?“ vravel som si s pohľadom upretým na displej. Aj keď som to číslo nepoznal, zdvihol som to.