

# RYCHLÁ KŘÍDLA



DVACET LET STÁJE

# RED BULL RACING



BEN HUNT

# **RYCHLÁ KŘÍDLA**

# **RYCHLÁ KŘÍDLA**

DVACET LET STÁJE  
**RED BULL  
RACING**

**BEN HUNT**

**sloart**

Copyright © Ben Hunt, 2024  
Translation © Pavel Dufek, 2024  
Czech edition © Nakladatelství Slovart, s. r. o., 2024

Fotografie na obálce (vpředu nahoře): Paul Gilham/Getty Images  
Fotografie na obálce (vpředu dole): Clive Mason/Getty Images  
Fotografie na obálce (vzadu): Mark Thompson/Getty Images  
Fotografie autora: Hayley Huntová  
Design obálky: Two Associates

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.

### **Rychlá křídla. Dvacet let stáje Red Bull Racing**

Z anglického originálu *Growing Wings. The Inside Story of Red Bull Racing* poprvé vydaného v roce 2024 nakladatelstvím Ebury Spotlight, an imprint of Ebury Publishing, part of the Penguin Random House group of companies, přeložil Pavel Dufek

Vydalo Nakladatelství Slovart, s. r. o., v Praze v roce 2024

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: 978-80-276-0970-3

10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

[www.slovart.cz](http://www.slovart.cz)

*Věnováno Teddymu a Rose*

# OBSAH

<b>PŘEDMLUVA</b> OD CHRISTIANA HORNERA .....	9
1 2004: „BEZ RIZIKA TO JE NUDA“.....	13
2 2005: BÝK VYSTRKUJE ROHY.....	26
3 2005: LETMÝ START .....	38
4 2006: POPRVÉ NA BEDNĚ .....	51
5 2007: WEBBERŮV PŘÍCHOD .....	63
6 2008: VELKÉ ZMĚNY.....	77
7 2009: NOVÁ ÉRA.....	86
8 2010: VETTEL SI NASAZUJE KORUNU .....	97
9 2011: TOVÁRNÍ STATUS .....	110
10 2012: TROJNÁSOBNÝ ŠAMPION.....	122
11 2013: DONEKONEČNA A JEŠTĚ DÁL.....	135
12 2014: RED BULL RING JE ZPĚT.....	148
13 2015: ŽIVOT PO SEBOVI .....	163
14 2016: MAX O SOBĚ DÁVÁ VĚDĚT .....	175
15 2017: TVÁŘ F1 SE MĚNÍ .....	188

16 2018: BOUŘLIVÁ DOBA .....	199
17 2019: SÁZKA DO LOTERIE NA HONDU .....	210
18 2020: ODKLAD .....	221
19 2021: MAX JE MISTREM SVĚTA .....	231
20 2022: DRUHÝ TRIUMF ZA SEBOU .....	246
21 2023: NAPROSTÁ PŘEVAHA .....	260
<b>DOSLOV</b> .....	271
<b>PODĚKOVÁNÍ</b> .....	275
<b>PODĚKOVÁNÍ ZA FOTOGRAFIE</b> .....	276
<b>REJSTŘÍK</b> .....	277

# PŘEDMLUVA

## OD CHRISTIANA HORNERA

Těžko uvěřit, že uplynulo již dvacet let od chvíle, kdy jsem jednal s Dietrichem Mateschitzem o zrodu této stáje. Na druhé straně je příhodné, že dvacáté výročí založení připadá na nejúžasnější sezonu (2023), v níž jsme dosáhli stého vítězství a zastínili rekordy, o nichž jsme se domnívali, že je nelze překonat.

Například skvělý úspěch McLarenu v roce 1988, kdy jeho fantastičtí jezdci Ayrton Senna a Alain Prost vyhráli patnáct ze šestnácti závodů. Zlepšení tohoto výkonu na jedenadvacet z dvaadvaceti zní neuvěřitelně. Nikdo s tím nepočítal. Tahounem byl opět Max Verstappen, vítěz devatenácti velkých cen, což mu vyneslo titul mistra světa za rok 2023. Sergio Pérez skončil na druhém místě, a Red Bull Racing tak v klasifikaci jednotlivců poprvé obsadil první dvě příčky.

Když přemýšlím o svém působení v Red Bull Racingu, ohromuje mě, jakou znamenitou cestu jsme urazili v poměrně krátkém čase. V mnoha směrech mi to připadá, jako bych poprvé prošel bránou do továrny v Milton Keynesu teprve včera. Na druhé straně to tam dnes vypadá podstatně jinak. Ale za těch dvacet let stáj povstala z popela Jaguar Racingu a v současné době má úplně jiné postavení. Když jsme do formule 1 vstupovali, pohlíželo se na nás jako na parťáky, která k úkolům nedokáže přistupovat tak seriózně jako soupeři.



Přesto jsme tým zdokonalovali a v roce 2009 začali vítězit. Již rok nato jsme poprvé vyhráli celý šampionát.

Svědčí to o kolektivním duchu, jenž se stal základem Red Bull Racingu a kterého si dodnes velice ceníme. Veškeré rekordy, vítězství a ceny vypovídají o pílí jednotlivců na okruzích i v zákulisí, tedy v továrně. Každý člen týmu se může právem cítit hrdý na úlohu, jakou hraje a jíž přispívá k té ohromné šňůře úspěchů. Zápal je neochvějný, ale my nesmíme pouštět ze zřetele cíl, musíme nadále věřit a nikdy to nevzdávat. Tento postoj proniká shora dolů.

Jakmile lidé vyzpozorují u těch nahoře nedostatek sebevědomí nebo nejistotu, v každém týmu či podniku se tyto jevy rychle šíří jako nákaza. U nás se shora dolů přenáší zásady neustále směřovat k cíli, nikdy se nebát přijímat výzvy či si najmout individualistu, který si troufne vzepřít se šéfům – to všechno jsou základní hodnoty, jež zavedl náš zakladatel Dietrich Mateschitz. Bez něj by to nebylo možné. Záslouhou jeho vize stáj vznikla a jeho víra nám pomáhala jít kupředu. S nesmírnou úctou a vděčností v nastoleném trendu pokračujeme.

To, čeho jsme dosahovali, Dietrich prožíval s radostí a byl na to pyšný. Naše pobočka výrobce šumivých nápojů, jak nás kdysi označoval jistý rival, si to rozdávala se soupeři. Ukazovali jsme jim, co je možné, když máte správné lidi, vůli, správnou kulturu a přístup. Dietrich dal stáji strašně moc a jeho duch je vetkán do látky, z níž je náš tým ušit. Od roku 2026 ponese naše motory jeho iniciály. První bude mít označení DM01, další DM02 a tak dál, takže Dietrich bude stále v srdci našich aut.

Za poněkud krátkou historii jsme zažili řadu úspěchů i méně vydařených období. Ale nikdy nás neopouštěla ctižádost. Vždycky jsme se zvedli a od té chvíle až po dnešek jsme nepouštěli ze zřetele svůj cíl: vrátit se na vrchol.

## PŘEDMLUVA

Ta situace se v průběhu naší historie opakovala. V roce 2021 v posledním kole závěrečného závodu sezony v Abú Zabí Max proti papírovým předpokladům vybojoval svůj první titul mistra světa. Byl to úžasný okamžik. Přišlo to po nejurputnější boj v dějinách F1. Předtím si ho v roce 2010 zajistil Sebastian shodou okolností též v Abú Zabí. Tenkrát se jednalo o první titul mistra světa v šampionátu jezdců pro závodníka Red Bullu a rovněž ho doprovázelo drama, také v posledním závodě ročníku a navzdory očekávání. Ani na ten moment nikdy nezapomenu.

Byl jsem u všech závodů – u všech vítězství i porážek – a v současné době si vychutnávám každou velkou cenu stejně jako tehdy. Formule 1 byla vždycky mým cílem a touhou a stále jsem byl odhodlán v ní uspět. Jak přibývají zkušenosti, naučíte se potlačovat emoce, vyžíváte, ale vzrušení ze závodění, vášně a soutěživost nestárnou. Je to pro mě pořád stejné jako před dvaceti lety.

Jsem si naprosto jistý, že až se k stáru ohlédneme za tím, čeho jsme za prvních dvacet let dosáhli, řekneme si: Za pěkně krátkou dobu toho bylo ztraceno moc. Zvláště když se podíváme na statistiku jednotlivců i stájí a uvidíme, mezi jaké velikány formule 1 jsme se zařadili. Na to můžeme být všichni jaksepatří hrdí.

Nyní je velmi vzrušující to, co na nás čeká. Stojí před námi kolosální úkol v souvislosti s novými předpisy ohledně motorů platnými od ročníku 2026. Tým se zaměřuje na mnoho zákulisních hledisek činnosti Red Bull Powertrains a našeho partnerství s Fordem.

Red Bull Racingu dál rostou křídla a já věřím, že na nás Dietrich shlíží a při pohledu na to, čeho jsme dosáhli, se usmívá. Didi, děkuji ti.

## KAPITOLA 1

# „BEZ RIZIKA TO JE NUDA“

– 2004 –

Šéf stáje Red Bull Racing Christian Horner sedí u stolu v nejvyšším patře největšího z mobilních obydlí v padoku formule 1. Obklopují ho novináři s diktafony rozesetými po stole, aby měli jeho výroky zaznamenané slovo za slovem. Jeho jezdec Max Verstappen právě vyhrál Velkou cenu Rakouska 2023.

Venku v travnatém prostoru přistál dvoumotorový vrtulník napaný čestnými hosty, kteří koukají co nejdřív z okruhu zmizet. Jak pilot těsně před odletem zvyšuje otáčky, burácení motorů roste, takže Hornerovy odpovědi skoro není slyšet. Sotva je helikoptéra pryč a nastává zase ticho, zřetelně zaznívá poznámka, jež dokonale vyjadřuje ducha, kterým je Red Bull Racing prostoupen.

„Bez rizika to je nuda,“ reaguje na dotaz, proč tým povolal Verstappena do boxu, když měl v předposledním kole dostatečný náskok. Nizozemec v tu chvíli vedl před Charlesem Leclercem téměř o dvacet pět vteřin a zastávka v depu stála každého závodníka kolem dvaceti sekund, a to nebereme v úvahu případnou chybu některého mechanika. Jenomže díky čerstvým pneumatikám Verstappen vzápětí zajel nejrychlejší kolo závodu, čímž

získal bod navíc. A Leclerca nakonec nechal za sebou o něco přes pět vteřin.

„Max byl o tomhle víkendu fantastický,“ zhodnotil jej Horner. „Připomínám, že jsme se sem [na Red Bull Ring v Rakousku] vrátili poprvé od Dietrichovy [Mateschitzovy] smrti. Je velmi příznačné, že tým podal skvělý kolektivní výkon. Rozhodli jsme se pokusit v posledním kole o nejrychlejší kolo, ačkoli to obnáší riziko, že se zastávka v boxech zpacká. A v myslí se mi honila Dietrichova stále omílaná zásada ‚bez rizika to je nuda‘.“

Jestli něco vystihuje ducha symbolizujícího tým Red Bull Racing, pak je to přesně tohle.



Stáje formule 1 zřídka začínají od píky; prostě se vyvíjejí. Zaměstnanci, továrny, zařízení a vozy zůstávají na místě. Spíš se jen mění majitelé. Ale když zakladatel Red Bull Racingu Dietrich Mateschitz 15. listopadu 2004 kupoval chřadnoucí stáj Jaguar, bylo to něco jiného. Výrobce energetických nápojů rakouského miliardáře slíbil, že do formule 1 vnese svěží vítr. V té době jí totiž vévodily automobilky, olejářské společnosti a cigaretové značky.

Red Bull představoval stimulující značku v rozporu s tradičním vlastnickým vzorem pro F1: stáje obvykle financovaly automobilky nebo je tučnými obnosy podporovala řada sponzorů za viditelnou reklamu. Red Bull nešel ani jednou z těchto dvou cest.

Dietrich Mateschitz se narodil 20. května 1944 v obci Sankt Marrein im Mürzthal ve Štýrsku. Matka pocházela znedaleka, kdežto otcova rodina z Mariboru v dnešním Slovinsku. Oba jeho rodiče pracovali jako učitelé, a tak není divu, že Dietrich studoval na vysoké škole ekonomické ve Vídni a v roce 1972 získal diplom z marketingu. První místo dostal v Unileveru v odbytu čisticích prostředků.

Odtud přešel do německé kosmetické firmy Blendax, kterou dnes vlastní Procter & Gamble, americká nadnárodní společnost zaměřená na spotřební zboží.

Mezi jinými výrobky Mateschitz propagoval například zubní pastu. Ta ho přivedla do Asie, kde se setkal s nápojem *Krating Daeng*, o němž místní lidé tvrdili, že má povzbuzující účinek. Jak uvedl novinář David Tremayne, který píše na F1.com, „tu bryndu objevil, protože ji shodou okolností dodávala na trh stejná firma jako tu zubní pastu. Mateschitz vyzkoušel *Krating Daeng* na vlastní kůži, zjistil, že mu pomáhá překonat pásmovou nemoc, a hned se o něj začal zajímat.“

Nápoj je oblíbený mezi thajskými dělníky. Vyvinul ho v sedmdesátých letech Čálieu Júvithájá, majitel T. C. Pharmaceutical. Ten se narodil chudým čínsko-thajským rodičům a pracoval se k úspěchu, potom co založil vlastní farmaceutickou společnost. Mateschitz si uvědomil, jakého úspěchu by výrobek mohl dosáhnout na západním trhu, a dohodl se s Júvithájáem, že každý investuje půl milionu dolarů za devětačtyřicetiprocentní podíl na obchodě. Zbývá dvě procenta připadla synovi Júvithájá, takže i když společnost řídil Mateschitz, rodina si ponechala rozhodující většinu.

Nová společnost vznikla v roce 1984 a „Krating Daeng“ znělo v anglickém překladu „Red Bull“. Mateschitz nápoj vyvíjel tři roky tak, aby mu přišli na chuť Evropané, a roku 1987 ho představil v Rakousku. Jméno a pověst Red Bullu spojil s extrémními sportovními odvětvími a zaměřoval se na fyzické a duševní přednosti nápoje. Později přijal slogan „Red Bull vám dává křídla“. Zprvu se nápoj vyskytoval v rakouských lyžařských střediscích a na trhu byl vydáván za vybranou značku – na rozdíl od originálního *Krating Daeng*, který se dál vyráběl v Bangkoku a prodával lacino. Časem

se Red Bull šířil po Evropě a získával popularitu v nočních barech jako příměs do alkoholických koktejlů.

Veřejnost si myslí, že se Red Bull zapojil do motoristického sportu až v roce 2005, kdy Mateschitz přihlásil stáj do šampionátu, ale ve skutečnosti se začátek datuje do roku 1989. Značka Red Bull byla ještě v plenkách a Mateschitz se dohodl na sponzorské smlouvě s jiným Rakušanem, Gerhardem Bergerem, který tehdy závodil ve formuli 1 za Ferrari.

Ten se pro Red Bull vyloženě hodil. Nesmírnou soutěživostí, a přitom bezstarostným postojem a velkým kouzlem osobnosti jako by propagoval staré časy formule 1. Uspěchaný svět F1 nebral příliš vážně, a hlavně měl v oblibě kanadské žertíky. Do ložnice, v níž spal se stájovým kolegou Ayrtonem Sennou, jednou vypustil živé žáby. Jindy mu zase během letu vyhodil kufřík z vrtulníku. Dohoda představovala mezník, protože se Berger stal prvním závodníkem sponzorovaným Red Bullem v rámci programu podpory sportovců. V současné době jejich seznam čítá kolem osmi set padesáti jedinců z nejrůznějších sportovních odvětví a disciplín.

Smlouvu s Bergerem zprostředkoval další Rakušan, s nímž Mateschitz uzavřel významný partnerský vztah, který vydržel po zbytek jeho působení v motoristickém sportu: Helmut Marko. Ten se stal v podnikání v motoristickém sportu Mateschitzovou pravou rukou; dělal mu poradce pro stáje Red Bullu GmbH ve formuli 1 a šéfa programu výchovy závodníků Red Bullu.

Marko se narodil ve Štýrském Hradci a na počátku sedmdesátých let byl součástí soudržné rakouské závodní scény. (Přátelil se s Jochenem Rindtem, jenž zahynul při tréninku na Velkou cenu Itálie 1970 a jako jediný se stal mistrem světa formule 1 v klasifikaci jezdců posmrtně.) Marko byl sám rovněž závodníkem, startoval ve velkých cenách v letech 1971 a 1972, i když ani jednou nebodoval.

Úspěchů se dočkal spíš ve vytrvalostních závodech. V roce 1971 vyhrál v Martini Porsche 917K závod na 24 hodin v Le Mans. Závodnickou kariéru mu bohužel předčasně ukončila nehoda při Velké ceně Francie 1972 v Clermont-Ferrandu. Od marche Ronnieho Petersona odletěl kamínek, Markovi prorazil štít ochranné přilby a Helmut trvale oslepl na levé oko. Potom se věnoval manažerství závodníků a v roce 1989 založil vlastní závodní stáj: RSM Marko. Soutěžil s ní v mistrovství formule 3000 (dnešní formuli 2), seriálu závodů, který dodává mladé jezdce do formule 1.

Marko dělal Gerhardu Bergerovi manažera a s Mateschitzem mu vyjednal sponzorskou smlouvu s Red Bullem. Po deseti letech, v roce 1999, Mateschitz souhlasil také s finanční podporou RSM Marko oplátkou za to, že se přejmenuje na juniorský tým Red Bullu. V rozhovoru s Richardem Williamsem z listu *Observer* v listopadu 2010 Marko zdůraznil význam rakouského spojení ve vztahu s Mateschitzem: „Já jsem z Hradce ve Štýrsku a on z Mürzthalu. Ty od sebe leží šedesát nebo sedmdesát kilometrů. Na závody se zaměřoval odjakživa. Když jsme se setkali poprvé, neměl rozpočet na to, aby se do něčeho pouštěl, ale jak se Red Bull neustále rozrůstal, zdálo se přirozené, že z toho něco bude.“

Mezi těmito dvěma smlouvami, v nichž hrál roli Marko, pronikl Mateschitz do F1 ještě v roce 1995 – poněkud méně úspěšně –, když uzavřel partnerství mezi Red Bullem a Sauberem. Tenkrát koupil podíl na stáji F1 Sauber a její jezdci nosili nápadnou značku Red Bull na kombinézách.

Sauber je strojírenský podnik ze sousedního Švýcarska, angažuje se v motoristickém sportu a má četné závodní týmy v různých disciplínách. Snad nejvýznamnějším momentem partnerství mezi Red Bullem a Sauberem byl v roce 2001 příchod Fina Kimiho Räikkönena do F1. Ten neprošel juniorským týmem Red Bullu,

a proto Red Bull doufal, že si Sauber zvolí jím podporovaného Brazilce Enriqueho Bernoldiho. Avšak Sauber si vybral Räikköna, kdežto Bernoldi skončil u outsidera Arrowsu, britské stáje, která v letech 1978 až 2002 absolvovala 394 závodů bez jediného vítězství. Fin, jenž později, roku 2007, získal titul šampiona F1 ve Ferrari, pomohl Sauberu v sezoně 2001 obsadit čtvrté místo z deseti v mistrovství světa konstruktérů F1. Tím si Sauber ospravedlnil rozhodnutí dát mu přednost před Bernoldim, ale pro Red Bull to znamenalo začátek rozpadu vztahu. V roce 2002 prodal svůj podíl na stáji bance Credit Suisse.

Mateschitzovi začínala v roce 2004 nová kapitola, a sice následkem kroku, který navždy změnil podobu formule 1.

Dočkal se totiž příležitosti k návratu do F1 prostřednictvím mateřského koncernu Jaguaru, Fordu, jenž horko těžko udržoval stáj konkurenceschopnou. Na pozadí špatného prezentování výroku „bez rizika to je nuda“, v jehož důsledku Ford investoval do projektu méně, a protože si odpovědní činitelé pomalu uvědomovali, že to chce léta investic, než tým bude pravidelně vyhrávat, mamutí automobilka již nedokázala ospravedlňovat ten luxus, financovat účast v F1. V září 2004 byla stáj dána veřejně do prodeje.

„Ford dospěl k závěru, že již nemůže utáhnout neúprosný konkurenční boj žádné ze svých značek v F1,“ prohlásil tehdy předseda představenstva Jaguaru Joe Greenwell. „Po tomto rozhodnutí jsme se zaměřili na to, jak zajistit nejlepší budoucnost naší obchodní činnosti v F1 a našich zaměstnanců, kteří se na ní podílejí. Účast Jaguaru v F1 je cenný prostor pro marketing a pro šíření povědomí o značce, zejména mimo naše hlavní trhy ve Spojených státech a Spojeném království. Sdílíme však kolektivní názor, že je načase, aby se značka Jaguar Cars soustředovala stoprocentně na svou základní činnost.“



Patnáctý listopad byl nejzazší termín, dokdy se měl prodej uskutečnit. Při překročení tohoto termínu nový majitel nesměl soutěžit v ročníku 2005 mistrovství světa formule 1. Kdyby se do přísné lhůty kupující nenašel, některá ze stávajících stájí by mohla za příplatek nasadit třetí vůz, aby se zaplnil startovní rošt.

Jaguar vstoupil do F1 v sezoně 2000, rok potom, co mateřská společnost Ford koupila stáj Stewart, založenou trojnásobným mistrem světa sirem Jackiem Stewartem, a přejmenovala ji po své značce luxusních aut. Ale navzdory značné investici Jaguar nevyhrál žádný závod a sezonu 2004 dokončil na sedmé příčce v Poháru konstruktérů s pouhými deseti body. V osmdesáti pěti velkých cenách získal jen čtyřicet devět bodů. Nejlépe v historii dojel do cíle na třetím místě v Monaku (2001) a Itálii (2002).

„Mě to nijak nešokovalo,“ nechal se slyšet šéf F1 Bernie Ecclestone v BBC News v den prodeje Fordu. „Nemohl si dovolit kroužit někde na chvostu závodního pole spolu s Jordanem a jemu podobnými.“

Jeho komentář potvrdil viceprezident Fordu Richard Parry-Jones. Ten obvinil formuli 1, že nerozděluje peněžní odměny mezi všechny stáje rovnoměrně. „Současná struktura F1 nepodněcuje menší účastníky k investicím,“ postěžoval si. „Podle mě odchod Jaguaru upozorní na potřebu změny.“

Oficiální oznámení o koupi Jaguar Racingu Red Bullem přišlo několik hodin před uzávěrkou F1. V tiskových zprávách o obchodě na poslední chvíli však nápadně scházely finanční podrobnosti. BBC se domnívalo, že Ford požádal o symbolický dolar, pokud se noví majitelé zaručí, že do stáje investují v příštích třech sezonách F1 čtyři sta milionů dolarů; Ford měl hlavně zájem na tom, aby stáj přešla ku prospěchu zaměstnanců do rukou dobrého vlastníka. Zásadní bylo, že se zajistilo tři sta čtyřicet pracovních míst v sídle stáje

v Milton Keynesu ve Velké Británii a k tomu aerodynamický tunel a zkušební zařízení, které Ford nedávno předtím získal a rekonstruoval v Bicesteru a Bedfordu.

Ve stejný den Ford také oznámil prodej Cosworthu, firmy, která pro stáj Jaguar Racing vyráběla motory, a sice majitelům amerického seriálu závodů ChampCar – Kevinu Kalkhovenovi a Geraldů Forsytheovi, kteří měli pokračovat v dodávkách motorů týmu na sezonu 2005. V tomtéž příspěvku BBC Kalkhoven poznamenal: „Jsme pevně odhodlaní navázat na ohromnou tradici Cosworthu v F1 a pokračovat ve velmi úspěšném odkazu i v budoucnu.“

Smlouvu s Red Bullem svět motoristického sportu všeobecně uvítal. Prodej stáje Jaguar se však rozhodně neobešel bez komplikací, obzvlášť pro hlavní postavu: Tonyho Purnella, šéfa stáje Jaguar Racing.

Ten měl jako první na řadě řídit Jaguar, potom co tento tým nesplnil počáteční příslib pod vedením Wolfganga Reitzleho, Neila Resslera, Bobbyho Rahala a pak i Nikiho Laudy. Trojnásobný mistr světa z Rakouska, známý detailista, dostal od Fordu v roce 2002 vyhazov a otěže po něm převzal Angličan Purnell. Ten se nejprve věnoval vědecké práci na univerzitách v Anglii a Spojených státech. V roce 1999 právě Ford odkoupil jeho firmu zaměřenou na automobilovou telemetrii. Jeho začlenění do týmu F1 znamenalo, že se stal Laudovým přirozeným nástupcem. Jenomže to pro něj byl jakýsi danajský dar, protože když se Ford rozhodl stáj prodat, pověřil je, aby sháněl nového majitele.

„Moc dobře se na to pamatuji,“ ujistil mě Purnell, nyní hostující profesor na Cambridgeské univerzitě, když jsme debatovali o začátcích Red Bullu ve videotelefonickém rozhovoru. „Byl to nejspíš můj nejbolestnější rok v životě. Měli jsme R5, což byl průměrný závodní automobil, a udělali jsme velký pokrok, hlavně v aerodynamice.“

Koupili jsme aerodynamický tunel v Bedfordu, což byl pro tým zásadní krok, a fungovali jsme normálně. Parry-Jones se zdál spokojený, ale na začátku roku 2004 si mě vzali stranou a řekli mi, že Ford s největší pravděpodobností ve formuli 1 pokračovat nebude. Byl jsem vázaný slibem mlčenlivosti, ale dostal jsem za úkol se poohlédnout po kupci nebo partnerovi. Asi půl roku jsem musel ve vsí tichosti shánět kupce. Jak jsem se rozhlížel, nejvíc to vypadalo na Red Bull, protože to byl spolumajitel Sauberu a o formuli 1 měl ponětí.

Vyjednával jsem s ním a dalo se to do pohybu. V průběhu sezony jsme dospěli do stadia smlouvy o smlouvě budoucí mezi Red Bullem a Fordem. Obě společnosti by vlastnily padesát procent akcií za předpokladu, že Red Bull bude mít na starosti vůz a Ford zase motor. Zaujalo mě to a vzpomínám, jak jsem novináře informoval, že stáj má moc dobré vyhlídky. Dostali jsme se do fáze, kdy jeden z modelů v aerodynamickém tunelu měl barvy Red Bullu a druhý Fordu. Já ten model pořád ještě mám; stojí v technickém oddělení v Cambridgi. Setkali jsme se nedaleko Coventry. Oni z modelu stáhli přehoz a plácli jsme si.“

Avšak radost z uzavření obchodu měla jepičí život.

„Asi dva týdny nato si mě zavolali do Detroitu. Vyjel jsem do čtvrtého patra, kde zasedala správní rada Fordu. Sotva jsem vešel do zasedačky, vycítil jsem, že se něco zvirtlo. V podstatě mi sdělili tohle: ‚Podívejte, zvážili jsme to a nehodláme v tom pokračovat.‘“

Jak se zdálo, Ford chtěl z F1 úplně vycouvat. Nestál o to, ponechat si padesátiprocentní podíl. Purnell pokračoval: „Musel jsem tu novinu zavolat do Red Bullu. Byl jsem ve spojení s Danym Baharem, Mateschitzovou pravou rukou. Vůbec jsem ho nepotěšil. Oba jsme jednáním o smlouvě strávili nekonečné hodiny. Dany to vyřídil Dietrichovi. Ten to vzal velkomyslně a řekl: ‚No, jestli to nemělo dopadnout, tak to nedopadlo.‘ Mě to pěkně zdeptalo.“

I přes zklamání měl Purnell stále najít kupce na Jaguar Racing, jelikož na tom závisela budoucnost personálu. Podle jeho slov Ford odmítl nabídky od koncernů z Číny a Ruska. Po celou dobu pořád doufal, že přivede Red Bull zpět k jednacímu stolu – tentokrát s cílem, aby koupil celý podíl, a ne jen padesát procent. „Vrátil jsem se do Red Bullu,“ vyprávěl, „ale celý vztah jsme řešili jenom já a Dany s Dietrichem. Pořád jsem jim předkládal olivovou ratolest a přicházel s různými nápady. Kupodivu například i tím, že by koupili dvě stáje – Jordan a Jaguar –, protože to vypadalo, že by to mohlo dávat smysl ekonomicky. Nakonec jsem jezdil jako blázen do Salcburku.“ Red Bull sídlí ve Fuschlu am See, na úpatí Alp, půl hodiny jízdy od barokní architektury a bonboniérových lákadel v Salcburku.

„Vzpomínám, jak jsem tam jednou přijel, venku zaparkoval a dožadoval se schůzky,“ pokračoval Purnell. „Ani vám nedokážu popsat, jak moc jsem se snažil. Na jednom setkání Dietrich stále bouchal do stolu a opakoval: ‚Tony, Tony, Tony, musíte to pochopit. Za dobrodružství ve formuli 1 nikdy, nikdy, nikdy nedáme víc než sedesát milionů eur za rok.‘“

Neodbytnost se Purnellovi vyplatila, ale až potom, co ke koupi stáje Jaguar řekl své Marko. „Helmut je mazaný a normálně nepouští hned všechno do světa,“ řekl o něm Purnell. „Ale tentokrát Dietrichovi poradil: ‚Je to dobrá stáj. Má všechny prostředky potřebné ke správnému fungování ve formuli 1. Smlouva, kterou Ford navrhuje, je dobrá.‘ Nebyl to reklamní dárek, jak se inzerovalo, ale i tak prodej za nízkou cenu. Helmut Dietrichovi vysvětlil, že si stáj formule 1 přeje celý život a že nikdy nebude lepší příležitost než teď. Buď se rozhoupe, anebo na to může navždy zapomenout. Z Dietrichovy reakce jsem poznal, že to je ujednáno. Sice na poslední chvíli, ale dotáhli jsme to do konce. Vlastně jsme smlouvu podepsali