

Formula

Ako géniovia a šialenci zmenili F1
na najrýchlejšie rastúci šport na svete



Joshua Robinson
Jonathan Clegg

IKAR

Joshua Robinson
Jonathan Clegg

Formula

Ako géniovia a šialenci zmenili F1
na najrýchlejšie rastúci šport na svete

Preložil Martin Ruisl

IKAR

Joshua Robinson, Jonathan Clegg
THE FORMULA: How Rogues, Geniuses, and Speed Freaks
Reengineered F1 into the World's Fastest-Growing Sport

Copyright © 2024 by Joshua Robinson and Jonathan Clegg.
Published by arrangement with Mariner Books,
an imprint of HarperCollins Publishers.

All rights reserved.

Translation © 2025 by Martin Ruisl
Jacket design © 2025 by Adrián Macho
Photo credit © Shutterstock, Jens Mommens
Slovak edition © 2025 by IKAR, a.s.

ISBN 978-80-575-0018-6

*Venujeme svojim súrodencom a tímovým dvojkám
Danovi Cleggovi a Céline Robinsonovej.*

OBSAH

1	Bahrajn 2022	7
2	Medzierky	25
3	Vzpínajúci sa koník	41
4	Supremo	60
5	Božské kolo	84
6	Schumi	118
7	Americké výnimky	147
8	Bleskový predaj	168
9	Špionážna aféra	188
10	Klub piraní	211
11	Vedenie býkov	242
12	Strieborný šíp	262
13	Výmena stráží	283
14	Tajomstvo úspechu	297
15	Abú Zabí 2021	318
16	Červená zhasla	332
	Epilóg	349
	Podakovanie	359
	Vybraná literatúra	363
	Register	367

1

BAHRAJN 2022

Začiatkom marca 2022 sa súkromné prúdové i veľké dopravné lietadlá, ktoré prepravujú monoposty F1 po celom svete, zlietavajú v púšti Bahrajnského kráľovstva. S nimi prichádzajú jazdci, mechanici, manažéri a osobní štylisti.

Do Bahrajnu by hviezdy celosvetovo najpopulárnejšej disciplíny motoristického športu neprišli len tak dobrovoľne na priateľskú návštevu. Krajina je menšia než Luxembursko, je tu tak teplo, až sa podrážky lepia na roztopený asfalt, a mieru dodržiavania ľudských práv zo strany miestneho režimu označujú aktivisti s prižmúrením očí ako „biednu“. Bahrajn však každoročne platí desiatky miliónov dolárov za privilegium hostiť úvodné preteky sezóny majstrovstiev sveta formuly 1. V rámci prípravy na nový ročník sem tímy doleteli na trojdňové testovanie na okruhu Bahrain International Circuit. Toto bola ich posledná šanca doladiť monoposty na rok 2022 pred prvou grand prix.

Jazdci, partia multimilionárov bez pudu sebazáchovy s pomerne nenápadnými postavami, sem doleteli každý zo svojho kúta na svete. Najviac ich však prišlo

z Monaka, najobľúbenejšieho daňového raja na francúzskej Riviére. Pre nich sú predsezónne testy ako prvý deň nového školského roku, keď každý obdivuje nový batoh a tenisky. Ibaže títo sa bavia o spojleroch a difúzoroch. Tento rok boli v Bahrajne všetci najviac zvedaví na jediné – ako bude vyzeráť nový monopost v garáži Mercedesu.

Čo najbohatší tím v F1 vyrobil?

V to marcové ráno sa chýry šíрили rýchlejšie než zvyčajne. Väčšinu uplynulých desiatich rokov bol Mercedes dominantnou silou v F1, nedotknuteľnou modlou nemeckej techniky. Čokoľvek ste vymysleli a vyrobili, Mercedes to dokázal urobiť lepšie, prefíkanejšie a navyše v striebornej farbe. Boli najbohatším tímom na štartovom rošte a všetko v ich podaní pôsobilo ako úplná hračka, bez námahy. Tento tím porážal ostatných a zadupával konkurenciu do zeme s veľkou dávkou starosvetskej nonšalantnosti a so zdravou štipkou nadradenosti. Podchvíľou to v Mercedese pôsobilo skoro ako u výrobcu luxusných hodínok či kožených produktov, akoby u nich hluk pneumatických nástrojov a smrad výfukových plynov ani nemal miesto. Takto vyzerá tím, ktorý s obrovským náskokom získa sedem titulov majstra sveta v rade a všetkých ostatných nechá ďaleko za sebou. Teda, lepšie povedané, vyzeral do posledných pretekov sezóny 2021.

Štyri mesiace pred príchodom do Bahrajnu na predsezónne testovanie zhodil Mercedes z trónu v neďalekom Abú Zabí tím Red Bull, ktorý triumfoval za veľmi kontroverzných okolností. Sprevádzať to mnoho silných slov, dokonca sa hovorilo, že Mercedes sa bude dovoľávať spravodlivosti na súde, no tím nakoniec stiahol všetky protesty a rozhodol sa, že sa sústreďí na

zvyčajné riešenie a postaví rýchlejšie auto. Na začiatku sezóny 2022 sa tak F1 pripravovala na to, že impérium vráti úder. Mercedes mal dostatok talentu aj peňazí na to, aby sa pomstil vo veľkom štýle. Predovšetkým mal správnych ľudí, ktorí vedeli, ako na to.

Základom ich nadvlády v predchádzajúcich sezónach boli dvaja muži. Šéf tímu, zdvorilý a šarmantný Rakúšan Toto Wolff, ktorý ovláda päť jazykov (konzervatívny odhad) a vždy má na sebe žiarivo bielu košelu (fešáčik). Tým druhým bola ich britská jazdecká hviezda Lewis Hamilton, sedemnásobný majster sveta, ktorý má v šatníku všetko možné okrem žiarivo bielej košeľe.

V to marcové ráno Hamilton prechádzal púšťou ku garáži Mercedesu nahodený od hlavy po päty v oblečení od Alexandra McQueena vrátane voľného svetra a vysokých kožených topánok. V tomto športe je pre väčšinu jazdcov štandardom chodiť na okruhy takmer výlučne v tímovom tričku v kombinácii s krátkymi nohavicami nepodareného strihu. Pre Hamiltona je však padok jeho osobné prehliadkové mólo. Už viac ako desať rokov patrí k jazdeckej špičke, preto má v rámci športu úplne iné postavenie a na rozdiel od väčšiny ostatných jazdcov sa radí medzi svetové celebrity prvej kategórie. Iní si dovoľia iba luxusné hodinky či módné slnečné okuliare, no inak je ich štýl obliekania naozaj len prehliadkou log sponzorov. Jediné Lewis má číslo na každého kreatívneho riaditeľa v Miláne uložené v rýchlej volbe.

Wolff osobne za Mercedes podpísal s Hamiltonom zmluvu v roku 2013, jeho módné výstrelky už nevníma. Zaujímalo ho len to, čo Lewis dokáže za volantom. Ich spolupráca priniesla šesť jazdeckých titulov majstra sveta a osemdesiatdva víťazstiev v pretekoch, navyše

obaja na tom neuveriteľne zbohatli. Čokoľvek vyhovovalo Lewisovi, vyhovovalo to aj Totovi. „Je to sedemnásobný majster sveta. Keď niekto stanovil rekord v počte víťazstiev aj pole position, môže prísť aj v ružovej semišovej teplákovvej súprave,“ hovorí Wolff.

Navyše vedel, že Hamiltonov odev nebude jediný nezvyčajný úkaz, ktorý sa v to ráno zjaví v garáži Mercedesu. Ten druhý stál omnoho viac než pár kusov luxusného oblečenia.

Dlhé mesiace pracoval Wolffov tím konštruktérov na revolučnom aute na rok 2022, ktoré posúvalo hranice interpretácie technických pravidiel a zároveň znamenalo odklon od štyridsiatich rokov konvenčného prístupu k navrhovaniu monopostov F1. Nový Mercedes W13 sa od predchádzajúceho modelu W12 tak líšil, že ich jediným spoločným prvkom je volant.

Teraz, iba desať dní pred prvými pretekmi sezóny, mal tím odhaliť svoje nové dielo a prvý raz ho vyskúšať takmer v pretekových podmienkach.

Aj Wolff musel uznať, že Mercedes išiel veľmi na hranu. Absolvovať prvý ostrý test radikálne nového auta necelé dva týždne pred štartom sezóny je obrovské riziko. Auto vyvíjali v úplnej tajnosti a prinieslo zásadne iný pohľad na výklad predpisov, takže vytiahnuť ho na cestu takto neskoro možno označiť za hraničnú nezodpovednosť. Počas oficiálneho predsezónneho testovania by sa mali už len doladovať detaily a robiť drobné úpravy, nemalo by slúžiť na overenie funkčnosti úplne novej koncepcie, pretože už nie je čas na drastické zmeny.

Wolff toto všetko vedel. No ešte aj keď stál pred boxmi Mercedesu a od okamihu pravdy ho delilo iba nie-

koľko minút, stále veril svojim prepočtom miery rizika. Zvyčajne mu všetko vychádzalo. Veď tento človek havaroval v Nemecku na Severnej slučke Nürburgringu s Porsche 911 v rýchlosti 305 km/h a vyviazol bez trvalých následkov. Svoju pozíciu v Mercedese získal veľmi kritickou prezentáciou, v ktorej šéfov firmy rozniesol na kopytách. Skrátka, Toto si veril.

Jednotlivé sezóny majstrovstiev sveta F1 rád prirovnával k šachovým partiám. Predsezónne testovanie bolo ako gambit. Celú zimu sa naplno venujete manažovaniu zdrojov a analýzam slabých miest súperov, aby ste vytvorili plán útoku. A keď sa všetci zídu v Bahrajne a odhalia svoje autá, sformujú sa základné črty sezóny. V nasledujúcich mesiacoch môžete pracovať s nastavením a prísť s niekoľkými menšími zlepšeniami, ale žiadne radikálne zmeny nie sú možné.

Preto Wolff držal definitívnu podobu monopostu W13 pod plachtou až do úplne poslednej chvíle. Ak ho Mercedes navrhol správne, tím nielen preskočí konkurenciu, ale získa taký náskok, že ostatní nebudú mať šancu ho dobehnúť. Kým ďalšie tímy vyvinú a postavia podobný monopost, ubehne polovica sezóny a za ten čas Wolff dostane Mercedes tam, kam podľa neho patrí – na vrchol majstrovstiev sveta F1. A zvyšok poľa sa ich zúfalo bude snažiť dobehnúť.

Krátko pred desiatou spustil Wolff akciu. Garážové vráta sa otvorili a na svetlo sveta vyšlo strieborné auto, ktorého základné tvary ohromili celú boxovú uličku sťa motor V12 v maximálnych otáčkach.

Nový Mercedes nevyzeral tak, ako by monopost F1 mal vyzerať. Pravdaže, mal štyri kolesá a veľké zadné krídlo. No za priestorom pre jazdca, kde sa karoséria

rozširuje do bokov a vytvára typický kvapkový tvar formuly 1, urobil Mercedes niečo neočakávané a divoké. V týchto častiach monopostu nazývaných bočnice sa nachádza chladenie motora a ďalších komponentov, ktoré by sa mohli prehriať. Teda väčšinou to tak je. Mercedes však v snahe o výrazné zvýšenie efektivity aerodynamiky z nového auta bočnice takmer úplne odstránil.

Akoby sa Roger Federer postavil na kurt vo Wimbledonu so štvorcovou raketou. Základný tvar moderných monopostov F1 sa ustálil koncom sedemdesiatych rokov minulého storočia a odvtedy sa zásadnejšie nezmenil. No W13 mal namiesto elegantne zaoblených bočníc iba výrazne vyformovanú a zvlášťne zakrivenú karosériu, ktorá vzdialene pripomínala bojové lietadlo.

Nové tvary Mercedesu nezostali dlho skryté. Iba pár sekúnd po výjazde na svetlo sveta ho obklúčil hlúčik fotografov a postupne sa pridávali mechanici z ďalších tímov, ktorí sa na to celé pozerali s otvorenými ústami.

Ešte aj samých pilotov Mercedesu nové tvary mierne zaskočili. Keď George Russell, uhladený Brit s chlapčenskou tvárou, ktorý do tímu prestúpil len teraz, prvý raz zočil nové auto, s ktorým mal pretekať, zanechalo to v ňom hlboký dojem.

„K***a, vyzerá rýchle!“ pomyslel si.

Ani jeho tímový kolega Lewis Hamilton ešte nevidel nič podobné a on veru toho za pätnásť rokov v F1 už videl naozaj dosť. Auto pôsobilo veľmi štíhlo a aerodynamicky, ale bolo aj... iné. V F1, ako Hamilton dobre vie, môže „iné“ vypáliť dvoma smermi. Buď s tým získate titul, alebo si na vašom „karbone“ zguštnú súperu.

Prvá možnosť viac trápila šéfa tímu Red Bull Christiana Hornera, ktorý dokázal stráviť rovnako veľa času

nad tým, čo kuje Mercedes, ako nad dianím vo vlastnej garáži. V roku 1973 narodený Horner je aktuálne najdlhšie úradujúci šéf tímu v F1 a kedysi bol aj najmladší. S Wolffom majú spoločnú posadnutosť pretekáním, ale inak sú úplne rozdielni. Horner nie je šarmantný Európan, ale Angličan s prižmúrenými očami, ktorý sa často a nahlas sťažuje, že ho Wolff raz prirovnal k uštekanému teriérov. Posledné, čo Horner potreboval, bol ďalší rok naháňania superrýchleho Mercedesu. Desaťmesačná sezóna by sa vliekla ako celá večnosť a Hornera by najviac škrelo, že Toto by sa nad tým neprestával rozplývať. A tak sa majster narážok a podrývania začal veľmi nahlas všetkých pýtať, či je nový Mercedes vôbec v súlade s predpismi.

Veľmi rýchlo však zistil, že Mercedes si toto ujasnil vopred.

Niekoľko mesiacov pred Bahrajnom sa tím konštruktérov a dizajnérov z Mercedesu intenzívne zaoberal najväčšou zmenou technických pravidiel formuly 1 od roku 2014. Inžinieri dôkladne preskúmali každý detail, až uverili, že našli zaujímavú možnosť. Nové pravidlá, napísané s precíznosťou lekárskej učebnice, mali trochu vágne zadefinovanú jednu časť monopostu.

Čerstvo dosadený technický riaditeľ tímu Mike Elliott nadobudol hneď počas svojej prvej sezóny vo funkcii pocit, že nové pravidlá mu poskytujú viac voľnosti v oblasti tvarovania bočníc. Ako človek s doktorátom z aerodynamiky z londýnskej Imperial College a s viac ako dvadsaťročnou praxou v F1 vycítil možnosť zažiť. Keby sa jeho domnienka potvrdila, Mercedes by

o chlp lepšie pretínal vzduch než ostatní. „Keby sa nám podarilo toto riešenie správne skonštruovať, hovoríme o náskoku možno tri až štyri desatiny sekundy na kolo,“ vysvetľuje.

V F1 znamenajú tri či štyri desatiny sekundy na kolo naozaj obrovský rozdiel. Na to, aby sa uistili, že všetko bude v poriadku, Mercedes v tichosti oslovil Medzinárodnú automobilovú federáciu (Fédération Internationale de l'Automobile, FIA), ktorá určuje technické pravidlá, aby s ňou prekonzultoval svoj návrh. Stačil jeden pohľad na plány nového Mercedesu a nasledoval kolektívny povzdych. Názor zástupcov FIA znel, že takáto extrémna interpretácia predpisov nie je to, čo zamýšľali a chceli vidieť na trati. Neboli však presvedčení, že by nové auto nevyhovovalo predpisom. S istotou mohli povedať len to, že Mercedes W13 nebol nelegálny. A Mercedes to zobral ako príjemné povzbudenie.

Ubehlo iba osem týždňov od prvých simulácií nového konceptu a Elliott už iba pozoroval, ako sa W13 valí cez boxovú uličku a mizne v diaľke. Otočil hlavu k monitorom nad svojím stolom. V monoposte F1 sú tisíce senzorov, ktoré zaznamenávajú všetko možné od tlaku v pneumatikách až po mieru stlačenia pružín. Teraz však záležalo iba na jedinom čísle. Jedno kolo na okruhu Bahrain International Circuit trvá necelú minútu a pol. Teda o menej ako sto sekúnd sa Elliott dozvie, aký rýchly je jeho výtvor v skutočnosti.

Čas bežal a on čakal. Šesťdesiat sekúnd... šesťdesiatpäť... sedemdesiat... Elliott sa zadíval do diaľky na začiatok cieľovej rovinky a čakal. Osemdesiat sekúnd... V tej chvíli sa W13 hlučne vrátil do jeho zorného poľa. Hamilton vybral poslednú pravotočivú zákrutu a Mer-

cedes preletel okolo boxového múrika ako rozmazaná strieborná šmuha.

Elliott presunul pohľad na obrazovku. Nameraný čas sa ukázal prakticky okamžite: 1:40,60.

Vedel, že toto nie sú ideálne pretekové podmienky. Bolo veľmi teplo a fúkal príliš silný vietor. Viacero tímov už stiahlo svoje monoposty späť do garáží a čakalo na chladnejší podvečer. Vedel, že Hamilton nešiel naplno až na hranu, že mal takmer plnú nádrž paliva a pneumatiky ešte neboli správne zahriate. Mike Elliott tomu všetkému rozumel. Kdesi v hĺbke duše chápal, že 1:40,60 znamená, že Mercedes je poriadne hlboko v riti.

Hamilton pretal cieľovú čiaru druhý raz. 1:40,45. To sa nedá nazvať zlepšením.

Predsezónne testy v Bahrajne mali za sebou len prvých pár minút a z toho sa vôbec nedá posúdiť, akú budú mať jednotlivé tímy F1 počas sezóny formu. Navyše, za testovanie sa nepridelujú body, takže nie každý ide naplno. Kým dopoludňajšie slnko čoraz viac pripekalo, v hlave Mika Elliotta sa čoraz jasnejšie formovalo vyjadrenie problému. „Myslím, že sme spravili chybu,“ zhodnotil potichu. „Niečo nám tak trochu nevyšlo.“

O chvíľu sa ozval vo vysielateľke Hamiltonov hlas. A ten nepríjemný pocit nepodarku sa začal posúvať do stavu skutočnej paniky.

„Niečo sa mi nezdá, človeče,“ odkázal Hamilton cez rádio svojmu tímu na boxovom múriku. To bolo ešte veľmi decentné vyjadrenie. V najvyššej disciplíne motoristického športu odjazdil už tisíce kôl a nikdy doteraz nešoféroval monopost, ktorý by nebol vrcholom konštruktérskeho umenia, no toto bolo niečo na úrovni mechanického býka.

O niekoľko garáží ďalej jeden človek vedel, v čom je problém. Adrian Newey presne toto videl už pred pár desaťročiami, preto vedel, ako to vyriešiť.

Jedinou komplikáciou bolo, že Newey pracoval pre Red Bull.

Predtým ako sa ponoríme do tajomstiev toho, ako postaviť monopost F1, prečo tento šport priťahuje ku každým pretekom milióny párov očí a ako dokáže zaplatiť superhviezdy formátu Lewisa Hamiltona, ktorý je finančne na úrovni najlepších hráčov NBA... Ešte predtým je dôležité pochopiť, že všetko, čo sa tu deje, možno zhrnúť do jedinej otázky:

Ktorý tím najlepšie rozumie aerodynamike?

Prirodzene, nie je to jediný faktor, ktorý urobí z auta to víťazné. V hre sú ešte motory, pneumatiky a ich opotrebenie alebo samotný jazdec, ktorý preflámuje noc pred pretekmi so supermodelkami na jachte v Monte Carle.

O tom, či získate titul a koľko si odkrojíte zo spoločného koláča odmien v hodnote dvoch miliárd eur, však najviac rozhoduje oddelenie aerodynamiky.

Aerodynamika je veda o obtekaní vzduchu okolo predmetov, v tomto prípade okolo monopostu s hodnotou asi jedenásť miliónov eur. Adrian Newey je najslávnejší a najúspešnejší konštruktér v F1 a už viac ako tridsať rokov navrhuje monoposty, ktoré získavajú majstrovské tituly. Podľa neho je to „najvýraznejší faktor, ktorý určuje rozdiely vo výkonnosti“ v tomto športe. Preto odhaduje, že štvrtinu svojho života strávil overovaním svojich nápadov vo veternom tuneli.

Newey sa narodil koncom roka 1958 a vyrastal v anglickom grófstve Warwickshire v regióne West Midlands. Má takmer dokonalú osobnú aerodynamiku, na temene mu ju nekazí žiaden vlas. No nie preto tento Angličan veľmi rýchlo pochopil, že najväčšou prekážkou pri pretekanií nie sú ostatné autá. Na to, aby ste postavili to skutočne najrýchlejšie, musíte poraziť predovšetkým odpor vzduchu.

Nad týmto cieľom premýšľal viac ako štyridsať rokov a nevynechal žiadne zákutie, výčnelok ani hranu na povrchu auta, ktoré by sa dalo prirovnať k trupu bojovej stíhačky. Newey pochopil nielen to, ako vzduch obteká povrch monopostu v závislosti od zvyšujúcej sa rýchlosti, ale aj to, kde prúdenie opúšťa jednotlivé panely či dielce a ako ho to narúša. Viedla ho snaha urobiť autá čo najviac aerodynamicky efektívnymi. A popritom vygenerovať čo najviac prítlaku, aby monopost držal na povrchu trate. (Predstavte si to ako obrátené krídlo lietadla. To je navrhnuté tak, aby vytvorilo vztlak a pomohlo stroju vzlietnuť, pretekárske autá pracujú presne opačne a vytvárajú „antivztlak“, čo zabraňuje tomu, aby vyleteli z trate.)

V osemdesiatych rokoch minulého storočia patril Newey k priekopníkom aerodynamiky v F1 s čoraz obsiahlejšími znalosťami v oblasti počítačovej dynamiky kvapalín (v angl. *computational fluid dynamics*, CFD). Vďaka tomu mali k dispozícii omnoho viac dát než kedkoľvek predtým. Vtedajšie monoposty boli také rýchle a generovali taký prítlak, že v rýchlosti nad 240 km/h by boli teoreticky schopné jazdiť dole hlavou po strope tunela. Napriek tomu je Neweyho najobľúbenejším nástrojom stále obyčajná ceruzka. Bez ohľadu na to, akú

techniku mal k dispozícii, všetko sa vždy začalo ručne načrtnutými skicami na rysovacej doske.

Jeho koncepty pre Williams, McLaren a neskôr pre Red Bull postupne spôsobili revolučné zmeny v športe. Newey navrhol prakticky všetko, čo sa v rámci konštrukcie monopostu F1 dalo vymyslieť, a väčšinu z týchto nápadov aj otestoval v praxi. Preto keď sa prechádzal po boxovej uličke v Bahrajne a pozorným okom hodnotil výtvary svojich súperov, presne dokázal vycítiť, ktorý bude ako fungovať a aké sú jeho slabiny. Ostatní by si v tej chvíli želali mať zavreté vráta, no nikto z nich by sa ani tak nevyhol jeho pohľadu. Prechádzal sa s písacou podložkou v ruke a obzeral si krídla, bočnice a ďalšie aerodynamické prvky. Jeho papiere na podložke sa v okamihu môžu zmeniť na jeden z najcennejších analytických pokladov v celej F1, ku ktorým sa dá dostať. Keby si na ne niečo aj skutočne poznačil. Sám priznal, že ich nosí so sebou preto, aby boli ostatní z neho nervózni.

Newey aj všetci ostatní v padoku čoskoro zistili, že monopost Mercedesu na sezónu 2022 trpí fenoménom známym ako „porpoising“ – opakované dosadanie auta na vozovku vo vysokých rýchlostiach, ktoré pripomína pohyb delfínov na vlnách.

Tento problém sa prvý raz objavil koncom sedemdesiatych, resp. začiatkom osemdesiatych rokov minulého storočia. Konštruktérom a mechanikom sa vtedy podarilo zistiť, že auto sa musí vyrovnáť s dvoma protichodnými javmi: na jednej strane ho aerodynamický prítlak ťahá na cestu a na druhej strane ho tuhé odpruženie odráža späť nahor. Tento pohyb vyvolával pri jazdení v F1 doslova obrovskú bolesť v zadku.

„Vedeli sme, že autá s prísavným efektom trpeli týmto problémom, a rozprávali sme sa o tom ešte počas navrhovania,“ povedal neskôr Elliott pre nemecký automobilový magazín. „Nečakali sme, že to bude úplne bezproblémové riešenie, no žiadna simulácia nám neoznala, že to bude taký veľký problém.“

Mercedes vyvíjal model W13 na simulátore, ktorého výpočtový výkon by očaril aj NASA. Jedinou otázkou však zostalo, či sa ten obrovský výkonnostný potenciál, ktorý konštruktéri videli v simulátore, podarí dosiahnuť aj v skutočnom svete.

Tím nepredpokladal, že simulácia nedokáže porpoising precízne replikovať vo virtuálnej realite. V aerodynamickom tuneli totiž nie je možné skúšať zmenšený model monopostu s veľmi nízkou svetlou výškou, pretože by poškodil pohyblivý pás. Pri tých tesných rozdieloch na úplnej hranici výkonnosti sú matematické výpočty, ktoré modelujú prúdenie vzduchu, veľmi nepresné a ich výsledky sú nekonzistentné. Nakoniec konštruktérom nezostane nič iné, len overiť svoje nápady v praxi a dúfať, že to vyjde.

Nikto iný nemá za sebou toľko neúspešných pokusov v tejto oblasti ako práve Newey.

Keď videl na vlastné oči v Bahrajne poskakujúci Mercedes, bol si ešte pred štartom prvých pretekov istý, že Red Bull smeruje k víťazstvu.

Situácia v garáži Mercedesu sa dala opísať ako úplný záchvat paniky a šialenstva.

Skúšali všetko. Tvrdé pneumatiky, mäkké pneumatiky, menej paliva v nádrži, viac paliva v nádrži. No nič

nepomáhalo. Mikovi Elliottovi sa z kečky parilo a dokola si kládol jedinú otázku: „Čo sme prehliadli?“

Tím očakával, že vďaka novým komponentom bude ich auto v Bahrajne rýchlejšie o jeden a pol sekundy na kolo oproti minulému roku. Keď však Hamilton a Russell krúžili kolo za kolom na slnkom zaliatej trati, nič nenapredovalo, nič sa nelepšilo. Nový monopost, ktorý jeden z komentátorov prirovnal k čokoládovej tyčinke roztápajúcej sa na slnku, bol, naopak, pomalší.

Toto Wolff sedel vedľa Elliotta a meravo pozeral na rad monitorov, na ktorých postupne nabiehali časy. Wolff sa pri obrazovke plnej čísel vždy cítil ako doma. Skôr než nasmeroval svoju kariéru do motoršportu, bol koncom deväťdesiatych rokov minulého storočia úspešným investorom v oblasti nových technológií. Sledoval, ako hodnoty start-upov prudko rastú, rýchlo sa zorientoval, odkiaľ vietor fúka, a predal väčšinu svojho portfólia ešte predtým, než dot-com bublina praskla a trh sa zrútil. Wolff doslova zarobil majland úplne bez námahy.

Nepotreboval žiadne vysvetlenie, aby pochopil, čo mu teraz hovoria čísla. Mercedes bol o viac ako pol sekundy pomalší než Red Bull. Keď sa to prepočíta na celú dĺžku grand prix, strata v cieľi by presahovala minútu.

„V tej chvíli som vedel, že máme problém. Stopky nikdy neklamú,“ hovorí Wolff.

Prepad výkonnosti bol taký veľký, že Hamiltonov najväčší rival v boji o titul Max Verstappen z Red Bullu, ktorý len nedávno získal prvý titul majstra sveta, vyslovil podozrenie, že Mercedes zahmlieva svoju skutočnú rýchlosť. Nebola to však pravda. Mercedes vôbec nepredstieral, že je pomalší než v skutočnosti. Všetko

sa potvrdilo, keď Lewis Hamilton prvý raz v kariére zakončil sezónu bez jediného víťazstva.

Počas nasledujúcich týždňov a mesiacov sa Mercedesu podarilo odhaliť príčinu svojej obrovskej a drahej chyby – jeden nesprávny parameter v prvých simuláciách novej konštrukcie. Prirodzene, už bolo príliš neskoro na to, aby sa to dalo nejakým jednoduchým spôsobom zachrániť. Skorigovať nesprávnu koncepciu modelu W13, ktorá navyše ovplyvnila aj monopost na sezónu 2023, trvalo takmer dva roky a zhlťlo podstatnú časť z rozpočtu šesťstopäťdesiat miliónov eur. Bez preháňania to môžeme označiť za jeden z najdrahších omylov v histórii profesionálneho športu.

Fakt, že za tým všetkým bola jediná drobnosť, doslova jedna zlá kvapka v mori, vynikajúco ilustruje, ako sa F1 odlišuje od akéhokolvek iného športu na svete. V tejto disciplíne sa podstatný okamih sezóny môže odohrať nie na okruhu uprostred pretekov, ale pokojne aj vo veteznom tuneli niekde na anglickom vidieku dávno pred začiatkom sezóny počas simulácie len pre pár vyvolených očí.

Je jasné, že takto by ideálny divácky zážitok nemal vyzeráť. No napriek tomu sa celosvetový nárast popularity formuly 1 stal jedným z najväčších príbehov športového úspechu v 21. storočí.

V tomto odvetví sa pritom ustavične menia pravidlá, ani vysoko vzdelaní experti s doktorátom z konštrukcie raketoplánov ich nedokážu vždy úplne pochopiť. Futbal sa stal najpopulárnejším športom na svete, pretože nepotrebuje nič prekladať a všade má rovnaké pravidlá, F1 je presný opak. Úplne pochopiť jej podstatu si vyžaduje znalosti fyziky na úrovni absolventa vysokej školy. Ani