Tajné zákulisné dohody, špionáž
a boj o moc v pozadí Formuly 1

BIZNIS *na plný* PLYN



MOTÝĽ

CAROLINE REIDOVÁ & CHRISTIAN SYLT

BIZNIS *na plný* PLYN

BIZNIS *na plný* PLYN

Tajné zákulisné dohody, špionáž
a boj o moc v pozadí Formuly 1

CAROLINE REIDOVÁ & CHRISTIAN SYLT



VYDAVATEĽSTVO MOTÝĽ

Fast Money: The Backroom Deals, Corporate Espionage, and Legendary Power Struggles that Drive Formula One

Copyright © Caroline Reid and Christian Sylt 2025
First published in Great Britain in 2025 by Hodder & Stoughton Limited
An Hachette UK company.
All rights reserved.
Translation © Lucia Richterová, 2026
Cover illustration © Peter Crowther/Début Art Ltd.
Slovak edition © Vydavateľstvo Motýľ, s. r. o., 2026
www.vydavatelstvomotyl.sk
Print: TBB, a. s., Banská Bystrica, Slovakia

ISBN: 978-80-8164-447-4

Caroline Reidová a Christian Sylt píšu o odvetví Formuly 1 už takmer päť desaťročí a prispievajú do mnohých popredných svetových médií vrátane *Daily Mail*, *Daily Telegraph*, *Financial Times*, *Forbes*, *The Guardian* či *Wall Street Journal*.

Okrem práce v žurnalistike v roku 2007 založili spoločnosť *Formula Money* – jedinú službu poskytujúcu obchodné informácie zamerané na F1. Táto spoločnosť spravuje najväčší vyhľadávač hodnôt sponzorských príspevkov v F1 na svete a vypracovala správy o ekonomických vplyvoch zhruba pre tretinu organizátorov pretekov Formuly 1.

Venované účastníkom stretnutia v hoteli Excelsior
na letisku Heathrow. Bez vás by sme túto knihu nenapísali.

Obsah

Úvod 11

Prvá časť: RANÉ ROKY

1. Zlaté začiatky 20
2. Na scénu prichádza Ecclestone 39
3. Efekt snehovej gule 62
4. Vojna a mier 88

Druhá časť: CONCORDE ŠTARTUJE

5. Za oponou 116
6. Pre dobro športu 129
7. Hlavná cena 148
8. Dane a smrť 160
9. Európsky rozkol 167

Tretia časť: GLOBALIZÁCIA

10. Predaj rodinného zlata 182
11. Kríza 193
12. Časovaná bomba 201
13. Úplatok 212
14. Priateľ v núdzi 231

Štvrtá časť: INŠTITUCIONALIZÁCIA

15. Všetko sa mení 238
16. Neporaziteľní 249
17. Začiatok konca 268
18. Banky 275
19. Eso v rukáve 281
20. Stratégie odchodu 295

Piata časť: ÉRA ZÁBAVY

21. Môžeme si to dovoliť 310
22. Charita sa začína doma 326
23. V americkom štýle 332
24. Boj o prežitie 340
24. Viva Las Vegas 348
25. Daňový problém 371

Doslov 381
Poznámky 387
Použité zdroje 391

Úvod

Veľká cena Monaka. Nedeľa 29. mája 2016. Monoposty sa postupne zoradili na štartovom rošte pred začiatkom ikonických pretekov Formuly 1 a takmer všetci prítomní žiaria od nadšenia. Každoročne sa legendárne ulice malého kniežatstva na pobreží Stredozemného mora premenia na pretekársku dráhu pri príležitosti najprestížnejšej spoločenskej a športovej udalosti sezóny.

Herci Patrick Dempsey a Rosamund Pikeová s noblesou kráčajú po štartovom rošte a snažia sa aspoň na okamih zazrieť Daniela Ricciarda, držiteľa pole position, ktorý práve venoval svoj charakteristický široký úsmev objektívom húfu fotografov. Medzitým v uzavretom areáli určenom pre tímy, ktorý je známy ako paddock, priťahuje pozornosť spevácky idol Justin Bieber, nahodený v žiarivo neónovom tričku, ako z riadiaceho centra Mercedesu povzbudzuje svojho kamaráta Lewisa Hamiltona.

Azda najsebavedomejší divák, oblečený v elegantnom obleku a s neprehliadnuteľnými starostlivo vykrútenými fúzikmi, pohodlne sedí na jachte. Volá sa Chase Carey a má viac než dostatok dôvodov na to, aby bol so sebou náramne spokojný.

Tento ostrieľaný mediálny manažér zohral kľúčovú úlohu pri odvážnom pláne americkej investičnej spoločnosti Liberty Media na odkúpenie Formuly 1. Keďže obchod sľubne napredoval, Careyho vyslali do Monaka, aby sa stretol s osemdesiatpäťročným Berniem Ecclestoneom, výkonným riaditeľom Formuly 1. Boli to jeho prvé preteky F1 a úplne ho uchvátili. „Človek sa jednoducho nedokáže ubrániť úžasu," povedal neskôr o svojom dych berúcom zážitku.

Carey tušil, že už onedlho prevezme kormidlo z rúk výstredného miliardára a bude musieť nastaviť pevný kurz smerom k svetu sociálnych

médií, kde Formula 1 značne zaostávala. Liberty bola hlavným záujemcom, a hoci celá F1 mala hodnotu osem miliárd dolárov, mediálna spoločnosť našla spôsob, ako ju odkúpiť a použiť iba tristojeden miliónov dolárov z vlastných prostriedkov.

Napodiv, mediálnu spoločnosť nepriťahovali lesk a sláva kráľovnej motošportu. Najviac ju očarila skutočnosť, že F1 neodvádzala takmer žiadne dane z obrovských ziskov, ktoré generovala.

Pod kapotou celej Formuly 1 naplno beží výkonný motor biznisu. Na rozdiel od väčšiny ostatných vlastníkov práv na nejakú športovú disciplínu si F1 ponecháva leví podiel svojich príjmov vrátane poplatkov od vysielacích spoločností, reklamných partnerov jednotlivých tratí a usporiadateľov pretekov. Do toho sa rátajú aj výnosy z predaja vstupeniek s prémiovými službami pre firemných VIP klientov. Desať pretekárskych tímov dostáva iba niečo vyše šesťdesiat percent zo ziskov, ktoré generuje držiteľ práv F1 – v roku 2024 ich výška dosiahla sumu takmer 1,3 miliardy dolárov.

Jedinou významnou položkou, ktorú F1 zvyčajne nedostáva, sú tržby z predaja vstupeniek na preteky. Tie smerujú priamo do rúk miestnych usporiadateľov a obyčajne slúžia na pokrytie prevádzkových nákladov, takže z finančného hľadiska sa jednotlivé podujatia pohybujú niekde okolo nuly. Organizátori ich však vnímajú ako investíciu, ktorá má oveľa širší prínos než samotný zisk.

Usporiadatelia pretekov sú zvyčajne nezávislé miestne spoločnosti alebo subjekty, ktoré podporuje štát, aby si mohli dovoliť uhradiť organizačné poplatky, ktoré sa každoročne vyšplhajú v priemere na 33,5 milióna dolárov. Vlády hostiteľských krajín odôvodňujú vysoké náklady tým, že preteky podporujú rozvoj cestovného ruchu, pretože prostredníctvom televízneho vysielania zviditeľňujú krajinu vo svete. Napríklad v roku 2024 sa počet divákov pri obrazovkách vyšplhal na 1,6 miliardy. Navyše časť výdavkov na usporiadateľské poplatky sa vracia v podobe daní z peňazí, ktoré návštevníci minú v miestnych podnikoch – v roku 2024 celková návštevnosť pretekov Formuly 1 dosiahla približne 6,5 milióna divákov.

Trvalo vyše sedemdesiat rokov, kým sa vybudoval a doladil obchodný model Formuly 1. Vznikal postupne prostredníctvom dlhého sledu (obchodných) dohôd, ktoré mali rôznu podobu, od neformálnych podaní rúk v baroch a nákupných cien načmáraných na kúsku papiera až

po rozsiahle zmluvy, ktoré pripravili obrovské armády právnikov. Medzi prvotným impulzom a konečným výsledkom sa zvyčajne nachádzalo toľko zákrut, zvratov a kompromisov, že ich často ani nemožno jednoznačne označiť za obchodnú dohodu. V niektorých prípadoch dokonca ani nedošlo k finančnej transakcii, hoci jej dôsledky zvýšili hodnotu Formuly 1 o miliardy dolárov. Práve takto sa F1 šikovne vypracovala na jedno z najbohatších športových odvetví.

Podstatné je, že Formula 1 patrí medzi niekoľko málo globálnych športových súťaží, ktoré – na rozdiel od neziskových športových federácií, ako sú olympijské hry či majstrovstvá sveta vo futbale – riadi súkromná spoločnosť. Preto niet pochýb, že vo svete F1 je hlavným meradlom úspechu zisk.

* * *

Je veľmi ťažké si vôbec predstaviť, aké sumy peňazí sa točia vo Formule 1. Za štyridsať rokov až do roku 2022 dosiahol držiteľ práv F1 prevádzkový zisk 7,2 miliardy dolárov pri závratných tržbách vo výške 27,3 miliardy dolárov. Okrem toho Formula 1 vytvára takzvaný halo efekt, ktorý zvyšuje atraktivitu a hodnotu všetkých aktérov, ktorí tvoria súčasť tejto obrovskej mašinérie – od desiatich tímov, dvadsiatich štyroch okruhov a dvadsiatich jazdcov až po kamionistov, ktorí prevážajú technické vybavenie po celom svete. Všetci za svoju účasť dostávajú nadpriemerné odmeny.

Ročný príjem majstra sveta Maxa Verstappena dosahuje približne šesťdesiat miliónov dolárov, zatiaľ čo jeho tím Red Bull Racing inkasuje odhadom stodvadsať miliónov dolárov ročne od amerického technologického giganta Oracle. Ten spolu s titulárnym partnerom tímu Mercedes, spoločnosťou Petronas, patrí medzi najväčších sponzorov Formuly 1. Ich finančné injekcie poháňajú fungovanie všetkých tímov – a to je poriadny výkon.

Podľa najnovších účtovných výkazov tímu Mercedes len v roku 2023 stajňa minula 432,7 milióna libier, čo je suma porovnateľná s nákladmi na kúpu štyroch stíhačiek Eurofighter Typhoon, jedného z najmodernejších typov bojových lietadiel na svete.

V priebehu piatich rokov až do roku 2023 osem tímov, ktoré zverejňujú svoje účtovné výsledky, spolu minulo 9,1 miliardy libier, pričom

každá libra sa použila na jediný cieľ: zvíťaziť na trati. Vo svete Formuly 1 sa hovorí, že najrýchlejší spôsob, ako v tomto športe zarobiť milióny, je začať ako miliardár a kúpiť tím. Tento bonmot má svoje opodstatnenie, keďže za rovnaké obdobie tímy vykázali súhrnnú čistú stratu vo výške 40,3 milióna libier, ktorú dorovnali kombináciou pôžičiek a kapitálových vkladov svojich vlastníkov.

Vo Formule 1 prevláda presvedčenie, že je výhodnejšie zvíťaziť na trati aj za cenu finančnej straty, ako dosiahnuť zisk a umiestniť sa na nízkych priečkach. Víťazstvo totiž zvyšuje hodnotu tímu, čo prinesie majiteľovi istý zisk v prípade predaja. Navyše úspešné tímy dokážu prilákať sponzorov a získať od nich viac prostriedkov, keďže silné značky sú ochotné priplatiť si za to, že sa ich meno spája s víťazom. Hoci sa z dlhodobého hľadiska môže investícia majiteľom tímov vrátiť prostredníctvom prípadného predaja stajne, v časoch, keď hospodária so stratou, ju často musia ospravedlňovať dôvodmi, ktoré sa len ťažko dajú vyjadriť v číslach.

Ak je majiteľom tímu fyzická osoba, ktorá ho riadi, môže poberať ročný plat, ktorý sa účtuje ako náklad tímu, podobne ako plat ostatných zamestnancov. Ak je však majiteľom spoločnosť, ktorá sa zaoberá predajom produktov, ako napríklad Mercedes, Ferrari alebo Red Bull, a tím je v strate, môže ťažiť z prezentácie svojho loga na monoposte počas televíznych prenosov.

Toto sa vyjadruje ako ekvivalent reklamnej hodnoty (Advertising Value Equivalent, AVE). Ide o sumu, ktorú by značka musela zaplatiť za porovnateľné množstvo mediálneho priestoru v televíznom vysielaní, ak by si ho nezabezpečila prostredníctvom monopostov Formuly 1.

Podľa údajov tímu Mercedes, keď v roku 2020 stajňa naposledy vyhrala šampionát jazdcov F1, sponzori tímu vygenerovali zisk vo výške 5,8 miliardy dolárov prostredníctvom AVE. Podľa spoločnosti Interbrand, ktorá každoročne zostavuje rebríček najhodnotnejších značiek sveta, údaje tímu odhaľujú, že hodnota samotnej značky Mercedes-Benz vzrástla z 31,9 miliardy dolárov v roku 2013 na 49,3 miliardy. Interbrand dodáva, že F1 zohrala kľúčovú úlohu pri posilnení pozície Mercedes-Benz ako ôsmej najhodnotnejšej značky na svete.

Medzi sponzormi F1 a tými z ostatných športových disciplín existuje zásadný rozdiel. Sponzor, ktorý dodáva futbalovému tímu dresy, nedokáže priamo ovplyvniť, či hráči strelia gól. Naopak, sponzor, ktorý

poskytuje tímu F1 špičkové alebo inovatívne produkty, môže priamo prispieť k víťazstvám jeho monopostov. Sponzori z oblasti pohonných látok, motorov a pneumatík majú priamy vplyv na výkonnosť tímu, zatiaľ čo vplyv ostatných sponzorov je pomerne nenápadný.

Monoposty F1 sú nabité špičkovou technológiou. Pod elegantnou karosériou sa skrýva 1,5 kilometra elektrických káblov a viac ako tristo senzorov, ktoré počas pretekov každú sekundu generujú tri gigabajty dát a 1,1 milióna telemetrických údajov. Čím rýchlejšie sa dáta dostanú k tímom v boxoch, tým viac majú času na úpravy nastavení monopostu a zvýšenie jeho výkonu. Keďže rozdiely medzi monopostmi sa často merajú iba na tisíciny sekundy pri rýchlostiach dosahujúcich až 350 kilometrov za hodinu, aj najmenší detail môže rozhodnúť o víťazstve alebo prehre.

Technologické firmy, dodávatelia softvéru, výrobcovia súčiastok a ďalší dodávatelia využívajú sponzoring v F1 na priamu prezentáciu svojich produktov. Ide o mimoriadne silné marketingové posolstvo, pretože značky môžu oprávnene tvrdiť, že sa podieľajú na úspechu pretekárskeho tímu. A to ani zďaleka nie je všetko.

Sponzori môžu tímu poskytnúť konkurenčnú výhodu tým, že mu dodajú svoje produkty ešte pred ich uvedením na trh. Značky zároveň môžu testovať svoje produkty v extrémnych podmienkach pretekárskej trate ešte skôr, ako sa dostanú k bežnému spotrebiteľovi. Tento prínos však nie je iba výsadou technologických firiem a automobiliek. Napríklad výrobcovia luxusných hodiniek dávajú jazdcom F1 svoje najnovšie modely, aby ich mali na ruke priamo počas pretekov, čím si overia ich odolnosť voči hluku a vibráciám v kokpite.

Každý tím ročne investuje približne päťdesiat miliónov dolárov do vývoja dvojice monopostov, pričom náklady na materiál jedného vozidla sa vyšplhajú až na 2,4 milióna dolárov. Na rozdiel od ostatných pretekárskych sérií v F1 musí každý tím pôsobiť aj ako konštruktér. To znamená, že musí navrhnúť a skonštruovať vlastné šasi. Len jeho výroba stojí približne 1,4 milióna dolárov, k čomu treba ešte pripočítať podlahu za zhruba štyristotisíc dolárov. Dokonca aj jednoduchý tlmič s pružinou môže stáť vyše 13 500 dolárov. Cena súčiastok nie je vysoká iba preto, lebo sa vyrábajú z vysokokvalitných karbónových vlákien, ale aj pre veľmi krátke časové okno na ich výrobu.

Hoci sa väčšina monopostov F1 navrhuje rok pred ich uvedením na trať, tímy sa počas sezóny spoliehajú aj na takzvané rýchle prototypovanie. V továrňach laserovým lúčom vyrezávajú karbónové diely, aby mohli v priebehu niekoľkých dní medzi pretekmi vyrobiť nové časti monopostu a zlepšiť jeho výkon.

Dokonca aj sedačky v monopostoch sú špeciálne navrhnuté a prispôsobené presne podľa anatómie každého jazdca. Pri ich výrobe je potrebných niekoľko kôl úprav.

Keďže technické pravidlá vyžadujú, aby sa jazdec dokázal dostať von z kokpitu do siedmich sekúnd, pričom musí odstrániť iba volant, jeho rýchle a okamžité uvoľnenie je kľúčové. Jednou z technicky najkomplikovanejších častí monopostu F1 je západkový konektor, ktorý spája volant so stĺpikom riadenia. Musí byť dostatočne pevný, aby odolal obrovským silám, a zároveň musí umožňovať elektronické spojenie medzi ovládacími prvkami na volante a samotným vozidlom. Po spočítaní všetkých nákladov sa cena jedného volantu pohybuje okolo „skromných" sedemdesiatpäťtisíc dolárov.

Azda nikoho neprekvapí, že piloti, ktorí sedia za volantom týchto drahých strojov, sú veľmi dobre platení a že tímy rozhodne nešetria na ich vybavení.

Piloti nosia špeciálne rukavice vybavené senzormi, ktoré monitorujú ich tep a hladinu kyslíka v krvi. Rukavice neustále odosielajú tieto údaje zdravotníkom do medicínskeho centra, čo v prípade nehody môže pilotovi zachrániť život. Hlavný ochranný prvok jazdca predstavuje ohňovzdorná kombinéza, ktorá stojí približne tisícpäťsto dolárov, a prilba. Cena základnej prilby je približne sedemtisíc dolárov, pričom zložitejšie lakovanie či dekorácie ju môžu zvýšiť aj o niekoľko tisíc dolárov.

Vo Formule 1 je len málo vecí sériovej výroby a dokonca aj samotné trate sú pokryté špeciálnym asfaltom, aby vydržali tlak monopostov, ktoré sa ženú rýchlosťou presahujúcou tristo kilometrov za hodinu. Vybudovanie okruhu nie je nič pre slabé povahy. Okrem ročného usporiadateľského poplatku môžu prevádzkové náklady dosiahnuť až štyristo miliónov dolárov. Hoci výška priemerného poplatku za usporiadanie podujatia predstavuje asi 33,5 milióna dolárov, háčikom je doložka o zvyšovaní nákladov, ktorá ho môže každý rok počas platnosti zmluvy – zvyčajne päť rokov s možným predĺžením o ďalších päť – zvýšiť až o 10 percent. To

môže celkový poplatok vyhnať na ohromujúcich 534 miliónov dolárov a neexistuje spôsob, ako sa tomu vyhnúť.

Usporiadanie pretekov v mestských uliciach si nevyžaduje obrovské počiatočné investície spojené s kúpou pozemku a výstavbou trate, no ročné prevádzkové náklady vo výške približne deväťdesiat miliónov dolárov sú viac než dvojnásobné v porovnaní so stálymi okruhmi. Dôvodom sú dodatočné výdavky na prestavbu verejných komunikácií na špičkovú pretekársku trať. Ohromujúci je aj počet potrebných zamestnancov.

Každý rok Monacký automobilový klub (Automobile Club de Monaco) angažuje viac ako šesťsto traťových maršalov, päťsto bezpečnostných pracovníkov, štyristo dobrovoľníkov a štyridsať lekárov, aby sa ulice Monaka premenili na najslávnejší okruh Formuly 1. Podľa klubu sa na organizácii pretekov podieľa viac ako tritisíc ľudí, ktorí pokrývajú všetky oblasti – od polície, hasičov a záchranárov až po stavebných inžinierov, urbanistov a pracovníkov údržby.

Ešte viac ľudí treba na zabezpečenie chodu tímov. Sedem z nich má svoje centrály v Spojenom kráľovstve, pričom väčšina sídli v takzvanej Motorsport Valley v okrese Oxfordshire v strednom Anglicku. Tímy sú motorom miestneho priemyslu, ktorý zahŕňa približne štyritisíctristo firiem pôsobiacich v motošporte. Podľa odhadov organizácie Motorsport Industry Association ich ročný obrat z predaja dosahuje desať miliárd libier a spolu zamestnávajú viac ako štyridsaťtisíc ľudí. Napriek tomu tá najvýznamnejšia postava v histórii Formuly 1 medzi nich nepatrí.

Príbeh podnikania Formuly 1 sa neoddeliteľne spája s osudom jedného muža, ktorý v podstate pretvoril tento šport do podoby, akú poznáme dnes. Bernie Ecclestone vyrastal v skromných pomeroch bezútešnej medzivojnovej Británie tridsiatych rokov. Vďaka zdravému sedliackemu rozumu sa však vypracoval z predajcu jazdených áut na vedúcu osobnosť Formuly 1. Dal jej nový smer a premenil ju z amatérskej záľuby na najsledovanejšiu športovú sériu sveta, pričom jej stredobodom aj naďalej zostáva spoločnosť, ktorú založil pred viac než štyridsiatimi rokmi a ktorá ju dodnes riadi. To umožňuje sledovať všetky jej kľúčové zvraty až na samotný začiatok a na základe toho zostaviť mapu dohôd, vďaka ktorým vyrástla na odvetvie, ktoré v roku 2024 dosiahlo tržbu 3,4 miliardy dolárov a jeho hodnota presiahla dvadsať miliárd. Za tento úspech vďačí aj základom, ktoré vybudoval Ecclestone.

V roku 1981 sa Bernie Ecclestone, tímy a ich právnik Max Mosley dohodli, že vlastníkom práv na Formulu 1 je riadiaci orgán motoristického športu, Medzinárodná automobilová federácia (FIA). Organizácia so sídlom v Paríži združuje automobilové a motošportové kluby z celého sveta. Mosley bol Ecclestoneovým najbližším dôverníkom a stal sa jeho najväčším spojencom, keď sa v roku 1993 po dramatickom ťahu Ecclestone stal prezidentom FIA. Vďaka tomu sa mu otvorili dvere do sveta miliardárov a v roku 1995 prostredníctvom tajnej zmluvy previedol práva na Formulu 1 na svoju spoločnosť.

Odvtedy je Formula 1 nastavená tak, aby z miliardových ziskov, ktoré generuje, odvádzala čo najnižšie dane. Formula 1 vyzerá na prvý pohľad ako obyčajný šport, no v skutočnosti ide o sofistikovaný nástroj, ktorý jej majiteľom umožňuje vyhýbať sa daňovej povinnosti – a to úplne legálne. Dlho sa celkom nepodarilo odhaliť všetky mechanizmy, ktoré to umožňujú. Až doteraz.

Zosnulý šéf tímu sir Frank Williams kedysi vyhlásil, že Formula 1 je športom iba počas približne dvadsiatich víkendov v roku, no po zvyšok času ide o tvrdý a nekompromisný biznis. Táto kniha odhaľuje, že vôbec nepreháňal.

PRVÁ ČASŤ

RANÉ ROKY

1

ZLATÉ ZAČIATKY

Sobota 13. mája 1950. Nad okruhom Silverstone, bývalým letiskom v grófstve Northamptonshire, na ktorom boli počas druhej svetovej vojny nasadené bombardéry Wellington, sa rozprestiera bezoblačná obloha. Vo vetre sa vlní kráľovská štandarda a na štartovom rošte sa s pretekármi zdraví kráľ Juraj VI. Za bariérami z balíkov sena sa zhromaždilo takmer stotisíc divákov – mnohí z nich pred chvíľou vystúpili z množstva autobusov, ďalší sa prešmykli cez živý plot v zákrute Copse.

Na záberoch z dobového filmového týždenníka vidno vozidlá Alfa Romeo a Maserati v žiarivom odtieni červenej *rosso corsa*, zatiaľ čo britské automobily majú typickú pretekársku tmavozelenú farbu. Všetky národné lakovania sú čisté, dopĺňajú ich iba žiarivo biele štartovné čísla a znaky výrobcov. Thajský princ Bira a švajčiarsky barón de Graffenried už stoja na štartovom rošte každý vo svojom Maserati – je to pripomienka čias, keď sa automobilové preteky nevnímali ako športová disciplína, ale skôr ako koníček bohatých aristokratov.

Z popola vojny sa zrodil nový duch dobrodružstva a na jeho čele sa ocitli automobilové preteky. V boxoch skupinka postarších francúzskych funkcionárov v modrých sakách kontroluje, či autá spĺňajú pravidlá, ktoré sami určili. Pretekári musia vyhovieť novým technickým predpisom, aby dostali povolenie štartovať na podujatí, ktoré malo otvoriť najprestížnejšiu pretekársku sériu na svete. Funkcionári zastupujú riadiaci orgán motoristického športu, Medzinárodnú automobilovú federáciu, a kategória, ktorú vytvorili, nesie výstižný názov: Formula 1.

Avšak okrem nového názvu sa toto podujatie len málo líši od neformálnych veľkých cien, ktoré sa konali už predtým. Taliani Nino Farina a Luigi Fagioli a Brit Reg Parnell úplne hladko získali celé pódium pre stajňu Alfa Romeo. Okruh ešte nemá paddock v pravom zmysle slova a po pretekoch sa všetci hrnú do stanu s občerstvením na teplé pivo. Formulu 1 čaká ešte veľmi dlhá cesta, kým sa premení na obrovský korporátny stroj na zarábanie peňazí, akým je dnes.

* * *

Počas prvého ročníka „svetového" šampionátu sa uskutočnilo iba sedmoro pretekov a len jediné z nich sa konali mimo Európy. Išlo o preteky Indianapolis 500, ktoré pribudli do kalendára pre svoju povesť, hoci žiaden zo stálych tímov F1 ani jazdcov tam dovtedy nikdy neštartoval. Úvodné ročníky šampionátu ovládli charizmatické talianske automobilky, ako sú Ferrari, Alfa Romeo a Maserati, no vtedajšie tímy mali veľmi ďaleko od veľkých organizácií s obrovskými rozpočtami, ktoré v športe pôsobia v dnešnej dobe.

V roku 2005 nám Stirling Moss prezradil: „V roku 1961 som bol najlepšie plateným jazdcom na svete. V hrubom som zarobil 34 750 libier, ktoré by dnes zodpovedali asi pol miliónu. Musel som si hradiť všetky výdavky a na daniach som zaplatil osemtisíc libier, čo by na dnešné peniaze predstavovalo asi stotisíc libier. Človek musel byť sakramentsky dobrý lekár, aby zarábal výrazne viac ako ja. Raz som jednému zo súčasných jazdcov Mercedesu povedal, že keď som vyhral veľkú cenu s touto značkou, dostali sme iba pekný ozdobný odznak v tvare ich hviezdy so zafírmi uprostred. A on mi odvetil: ‚Aj dnes dostávame rovnaký, no okrem toho aj milión dolárov!'"

Pretekanie bolo mimoriadne nebezpečné. Jazdci si nezapínali bezpečnostné pásy, pretože strach, že ostanú uväznení v horiacom aute, prevyšoval obavy, že z neho vyletia. Počas sezóny 1958 pozostávajúcej z jedenástich pretekov na štyroch podujatiach zahynulo niekoľko pilotov.

Tá sezóna však bola výnimočná aj z iných dôvodov. Pred rokom 1958 všetky preteky okrem Indy 500 povyhrávali továrenské tímy ako Ferrari, Mercedes a Alfa Romeo. Lenže už na úvodnej Veľkej cene Argentíny vyšiel z boja víťazne monopost Cooper Climax so Stirlingom Mossom za volantom. Jeho triumf vzbudil obrovskú pozornosť: nielenže išlo o prvé

víťazstvo monopostu F1 s motorom umiestneným vzadu, ale zároveň po prvýkrát zvíťazil súkromný tím, ktorý nemal ani šasi, ani motor vlastnej výroby.

Mossov monopost prihlásila do pretekov stajňa Rob Walker Racing Team, ktorú vlastnil dedič značky whisky Johnie Walker. Monopost kúpil od Johna Coopera, šéfa tímu F1 s rovnakým názvom, ktorý sa neskôr preslávil konštrukciou auta Mini Cooper. Tento úspech vydláždil cestu novej ére športu. V rokoch 1959 a 1960 tím Cooper vyhral oba šampionáty s Austrálčanom Jackom Brabhamom za volantom. V roku 1961 medzi víťazov pribudol tím Lotus a neskôr, v roku 1964, triumfoval Brabhamov vlastný tím. V priebehu niekoľkých rokov Formulu 1 ovládli tímy, ktoré konštruovali iba vlastné šasi a motory nakupovali od iných výrobcov.

Čoskoro v šampionáte ostal jediný továrenský tím – Ferrari. Zakladateľ stajne Enzo Ferrari pohŕdal tímami, ktoré používali motory skonštruované na zákazku. Bol presvedčený, že konštruktér by mal vyrobiť sám úplne celé vozidlo. Súkromné tímy opovržlivo nazýval *garážistami*, pretože v taliančine slovo *garagiste* znamená mechanik.

Život garážistov bol náročný. Na rozdiel od stajní ako Ferrari, ktoré mohli počítať s podporou zakladateľov automobilky, garážové tímy si museli celú prevádzku stajne takmer výlučne financovať príjmami z pretekov.

FIA zaviedla mimoriadne prísne obmedzenia týkajúce sa obchodných značiek, ktoré prakticky znemožňovali sponzorovanie tímov. Hoci sa na okruhoch rozmohlo umiestňovanie reklamných pútačov pozdĺž trate, od pretekárskych tímov sa očakávalo, že ostanú nekomerčné. Jazdci mohli mať na svojich kombinézach iba drobné logá technických dodávateľov, ktorí sa priamo podieľali na konštrukcii či prevádzke monopostu, ako boli napríklad ropné spoločnosti, výrobcovia pneumatík či komponentov. Hoci miestni usporiadatelia pretekov mohli teoreticky vyhlasovať prísne nariadenia v prospech domácich pretekárov, v praxi sa to stávalo len zriedka. To znamená, že príležitosti na propagovanie značiek boli mimoriadne obmedzené a akékoľvek finančné príspevky boli veľmi nízke. Preto mali veľkú výhodu tímy s vlastnými finančnými zdrojmi, ako napríklad Ferrari či Mercedes.

Usporiadatelia pretekov poskytovali tímom peňažné odmeny za umiestnenie a takzvané „štartovné“, ktoré malo pokrývať ich

cestovné náklady – tieto sumy však sotva stačili na financovanie oblečenia jazdcov. Mnohé tímy si dopĺňali príjem aj predajom svojich šasi iným stajniam a medzi ich zákazníkov nepatrili iba profesionálni pretekári ako Rob Walker. Takmer na každej veľkej cene skúšali svoje šťastie aj miestni pretekári, ktorí si sadli za volant sériovo vyrábaného monopostu kúpeného od niektorého z veľkých tímov a skúsili vyzvať hviezdnych jazdcov. Z tejto praxe vznikla tradícia veľkých cien, ktoré neboli súčasťou oficiálneho kalendára svetového šampionátu. Keďže si ktokoľvek mohol kúpiť monopost F1 a súťažiť s ním, rovnako ktokoľvek mohol zorganizovať preteky Formuly 1 a počítať s účasťou pretekárov.

Kým niektoré preteky mimo šampionátu mali takmer rovnaké štartové pole ako oficiálne veľké ceny, na iných sa neobjavili takmer žiadne prestížne tímy ani jazdci. Často sa konali na vzdialených alebo netradičných miestach, napríklad v Mozambiku, v Heyselovom parku v Bruseli, na ostrove Jersey, v golfovom areáli v škótskom Turnberry či na lesnom okruhu v Nemecku so zlovestným názvom Solitudering (z nemeckého die Solitude – samota, pozn. prekl.).

Pre neformálnu povahu kalendára sa často stávalo, že hlavné tímy nepovažovali účasť na všetkých pretekoch sezóny za povinnú. Najmä stajňa Ferrari bola povestná tým, že vynechávala preteky podľa momentálneho rozmaru Enza Ferrariho. Tím dokonca vynechal úvodné preteky svetového šampionátu na okruhu Silverstone v roku 1950 pre spory o štartovné. Takýto prístup pretrvával až do roku 1968, keď Ferrari vynechalo Veľkú cenu Monaka pre nezhody týkajúce sa bezpečnostných štandardov.

V prvých rokoch bola celá Formula 1 pomerne neistým podnikom poznačeným bezpečnostnými problémami a mnohokrát hrozilo, že celý šampionát jednoducho zanikne. Počas sezóny 1952 sa pretekalo v monopostoch Formuly 2, pretože stajňa Alfa Romeo opustila šampionát a neostalo dosť jazdcov F1 na zaplnenie štartového poľa. V roku 1955 počas vytrvalostných pretekov 24 hodín Le Mans zahynulo najmenej osemdesiatštyri ľudí, keď Pierre Levegh havaroval za volantom auta Mercedes a horiace časti vozidla sa vymrštili do hľadiska s divákmi. Po tejto tragédii sa Mercedes úplne stiahol z motošportu vrátane Formuly 1 a niekoľko krajín vrátane Francúzska, Západného Nemecka a Španielska dočasne zakázalo automobilové preteky. Švajčiarsko, kde sa od roku 1950

každoročne konala veľká cena, zaviedlo zákaz pretekania, ktorý sa zrušil až v roku 2022 po povolení pretekov elektrických vozidiel.

Ďalšia hrozba pre Formulu 1 sa objavila v roku 1967 v súvislosti s ropným embargom. Skupina krajín Blízkeho východu prestala predávať ropu západným krajinám, ktoré podporovali Izrael. Týkalo sa to aj Veľkej Británie a Spojených štátov. Hoci sa podarilo spor vyriešiť už v septembri, kríza zasiahla zisky mnohých ropných spoločností, ktoré začali hľadať spôsoby, ako znížiť svoje náklady.

Spoločnosti Esso a BP sa úplne stiahli z Formuly 1 a výrobca pneumatík Firestone začal tímom účtovať poplatky za pneumatiky. Garážové tímy sa ocitli v kríze. V dôsledku hromadného odchodu pretekárov zo šampionátu v decembri roku 1967 FIA pristúpila k radikálnemu kroku – jej vtedajšia športová divízia, Medzinárodná športová komisia (Commission Sportive Internationale), schválila povolenie sponzorstva vo svojich pretekárskych sériách s účinnosťou od nasledujúceho roka.

Na upokojenie tradicionalistických členov FIA, ktorých znepokojoval možný prechod športu na komerčnú dráhu, sa zaviedli prísne obmedzenia s cieľom zachovania čistej, heroickej a nespútanej podstaty Formuly 1. Pravidlá povoľovali používanie log, ktoré nesmeli presiahnuť veľkosť tristopäťdesiatpäť štvorcových centimetrov. Uznávaný novinár Denis Jenkinson v časopise *Motor Sport* poznamenal, že „prinajmenšom to svedčí o uznaní skutočnosti, že žijeme v polovici dvadsiateho storočia".

Nie je jasné, čo FIA očakávala. Podľa všetkého jej členovia predpokladali, že záležitosť sa obmedzí na diskrétne logá ropných spoločností, ktoré sa počas sezóny objavovali na „nosoch" mnohých monopostov. Nepočítali však s mužom, ktorý sa preslávil svojím nekonvenčným a inovatívnym prístupom.

* * *

Colin Chapman založil stajňu Lotus v roku 1952 a neskôr, keď si uvedomil, že jeho technické zručnosti ďaleko prevyšujú jeho pretekárske schopnosti, sústredil do tímu všetku svoju energiu. V roku 1956 sa pokúsil prihlásiť na Veľkú cenu Francúzska s elegantným a minimalistickým monopostom aerodynamického tvaru v zelenej farbe za tím Vanwall. Hoci sa mu nepodarilo kvalifikovať sa, tím ho požiadal o pomoc

s technickým vývojom auta. Vďaka výslednému dizajnu v roku 1958 získal historicky prvý Pohár konštruktérov vo Formule 1.

Chapman bol známy tým, že kládol rýchlosť a úspech nad všetko ostatné. „Na našich monopostoch posúvame všetko až na hranice možností," vyhlásil. „Zisťujeme, čo ktorýkoľvek diel dokáže a koľko vydrží, a až potom vieme, kde je bezpečná hranica, ktorú už nemôžeme prekročiť."

Dan Gurney, ktorý súťažil za Lotus na pretekoch Indy 500, povedal: „Zvažoval som, či je spôsob, akým Lotus konštruoval vozidlá, správny. Nie je. V týchto monopostoch sme mali viacero konštrukčných problémov a zlyhaní. Zároveň som však vedel, že to bola cena za to, že som mal výrazne lepšie auto." Jazdci mali z tých monopostov také obavy, že keď v roku 1965 legendárny A. J. Foyt dostal pred pretekmi Indy 500 model Lotus 34, požadoval, aby jeho mechanici kompletne prestavali celé vozidlo a vymenili množstvo súčiastok.

Po úspechoch v rôznych pretekárskych sériách tím Lotus vstúpil do Formuly 1 ako konštruktér v polovici roku 1958. Inšpiroval sa nezávislým úspechom Roba Walkera. Tím zaznamenal svoje prvé víťazstvo v roku 1961 na Veľkej cene USA a neskôr, v rokoch 1963 a 1965, ovládol celý šampionát s Jimom Clarkom za volantom. Tam, kde výkon zákazníckeho motora od Climaxu nestačil, kompenzovali to konštruktérskymi riešeniami. „Pridaním výkonu zrýchliš na rovinkách, odľahčením monopostu zrýchliš všade," povedal Chapman.

Chapman bol priekopníkom. Navrhol nový typ zadného zavesenia, vyvinul pohon všetkých štyroch kolies a do Formuly 1 priniesol monokokové, teda jednoplášťové šasi. Jeho sklolaminátový model Lotus Elite bol jedným z prvých cestných automobilov vyrobených z kompozitného materiálu.

Keď sa v roku 1966 vo Formule 1 zmenili predpisy týkajúce sa motorov, firmu Climax to zaskočilo a úspešné ťaženie tímu Lotus sa náhle skončilo. Chapman sa však nevzdal. Oslovil bývalého zamestnanca tímu Lotus Keitha Duckwortha, ktorý spolu s Mikeom Costinom práve založil technologickú spoločnosť s názvom Cosworth. Boli presvedčení, že pre Formulu 1 dokážu skonštruovať víťazný motor, no na jeho výrobu potrebovali stotisíc libier (alebo dvestoosemdesiattisíc dolárov), čo by dnes predstavovalo takmer 2,5 milióna dolárov. Chapmanovi sa podarilo presvedčiť Waltera Hayesa, vedúceho oddelenia vzťahov s verejnosťou

spoločnosti Ford v Spojenom kráľovstve, a neskôr aj Henryho Forda II., že spolupráca s firmou Cosworth „s vysokou pravdepodobnosťou" povedie k výrobe motora schopného vyhrať svetový šampionát.

Vytrvalé úsilie získať podporu spoločnosti Ford patrilo medzi Chapmanove silné stránky, ktoré úspešne využil pri premene Lotusu na jednu z najikonickejších značiek superšportových áut na svete. V roku 1975, keď sa Chapman dozvedel, že sa vo filmových štúdiách Pinewood Studios práve natáča najnovší film s Jamesom Bondom *Agent, ktorý ma miloval*, vyslal tam svojho vedúceho oddelenia vzťahov s verejnosťou. Ten podplatil vrátnika, aby mu dovolil zaparkovať prototyp modelu Lotus Esprit priamo pred hlavný vchod do štúdií. Zakrátko si ho všimol producent bondovky Cubby Broccoli, ktorý neskôr trval na tom, že automobil sa musí použiť v jeho filme. Lotus dodal produkcii rôzne modely, pričom jeden z nich prerobili na slávnu ponornú verziu, v ktorej James Bond unikol svojim protivníkom. Po uvedení filmu do kín museli pre záujemcov o slávny model vytvoriť poradovník na tri roky.

Obrovským marketingovým úspechom pre Lotus bola aj partnerská spolupráca so spoločnosťou Ford. Motor Ford Cosworth DFV nasadili po prvýkrát v roku 1967 na Veľkej cene Holandska. Hoci bol spočiatku nespoľahlivý, jeden z pilotov, Graham Hill, ho opísal ako „celkom dobrú mašinu". Počas sezóny Lotus odstúpil z trinástich z dvadsiatich dvoch pretekov, no zároveň si na konto pripísal štyri víťazstvá vrátane posledných dvoch pretekov sezóny. Kým po technologickej stránke tím dosahoval rozpačité výsledky, v oblasti vzťahov s verejnosťou zaznamenal jednoznačný triumf.

Počas sezóny cestovali zamestnanci oddelenia pre styk s verejnosťou spoločnosti Ford spolu s tímom po celom svete a výsledkom bol krátky propagačný film s názvom *9 Days in Summer* (Deväť dní v lete). Krásne natočená snímka vynikala pôsobivou kamerou, pútavými leteckými zábermi a svižným hudobným sprievodom. Možno ju považovať za raného predchodcu seriálu *Drive To Survive* z dielne spoločnosti Netflix. Film sa nezameriaval iba na boj tímu Lotus o víťazstvo a jeho triumf nad technickou nespoľahlivosťou vozidla, ale zobrazoval aj kľúčové osobnosti, ktoré stáli za úspechom tímu.

Hlavnou hviezdou bol uhladený a otvorený Graham Hill. V Spojenom kráľovstve si už vybudoval silné renomé vďaka častým vystúpeniam v televíznych reláciách. Elegána s fúzikmi a povestným ostrovtipom bolo

často vídať v spoločnosti známych osobností, ako napríklad George Harrison zo skupiny The Beatles. (V roku 1974 si Hill dokonca zahral drobnú úlohu zloducha v špionážnom trileri s názvom *Caravan to Vaccarès*. Keď si filmový štáb chcel do jednej zo scén zapožičať jeho helikoptéru, pretekár ju odmietol zveriť inému človeku a sám ju pilotoval.)

Jeho tímový kolega v sezóne 1967 bol jeho úplným protikladom. Jim Clark, introvertný chovateľ oviec zo Škótska, sa preslávil skôr výnimočnými výkonmi na trati než výstrednosťami mimo nej. No na rozdiel od iných osobitých jazdeckých dvojíc v histórii F1, ako boli napríklad Prost a Senna alebo Hamilton a Alonso, títo piloti boli najlepšími priateľmi. Film *9 Days in Summer* ich zachytáva, ako spoločne trávia voľné chvíle medzi pretekmi. Nechýba ani oslava pri bazéne s Hillovým sedemročným synom Damonom, budúcim majstrom sveta.

Motor Cosworth DFV mal taký veľký potenciál, že v roku 1968 sa Ford rozhodol ponúknuť ho aj tímom McLaren a Matra. Garážové tímy zrazu získali prístup ku kvalitnej pohonnej jednotke za rozumnú cenu vo výške sedemtisícpäťsto libier (osemnásťtisíc dolárov) za kus, čo výrazne zvýšilo konkurencieschopnosť celého štartového poľa.

V roku 1968 disponoval tím Matra rozpočtom v údajnej výške osemdesiattisíc libier (stodeväťdesiatdvatisíc dolárov), čo by dnes s ohľadom na infláciu predstavovalo 1,7 milióna dolárov. Z tejto sumy asi dvadsaťtisíc libier smerovalo na preddavok na honorár pre Jackieho Stewarta, ktorý síce dovtedy vyhral dve veľké ceny v rámci oficiálneho kalendára, no majstrovský titul mu zatiaľ unikal. Lotus ako popredný tím tej éry disponoval pravdepodobne vyšším ročným rozpočtom, ktorý takmer určite presahoval sumu stotisíc libier.

Rob Walker pre časopis *Road & Track* prezradil, že na európskych pretekoch sa vyplácalo štartovné vo výške od zhruba päťsto do tritisíc dolárov na monopost – v závislosti od miesta konania a postavenia účastníka. Nie každý okruh udeľoval finančnú odmenu za umiestnenie, no napríklad Veľká cena Spojených štátov vo Watkins Glen bola známa svojou štedrosťou – víťaz si odtiaľ odniesol dvadsaťtisíc dolárov. Bol to však slabý odvar v porovnaní s pretekmi Indy 500, kde sa v tom čase udeľovala odmena až stotisíc dolárov.

Poprední technickí dodávatelia zvyčajne platili päťtisíc až desaťtisíc libier na sezónu, a práve preto strata ropných spoločností tvrdo

zasiahla najmä garážové tímy. Nové pravidlá upravujúce sponzorovanie mali priniesť veľkú zmenu. Lenže keď prvého januára 1968 (zhodou okolností v deň úvodných pretekov sezóny v Juhoafrickej republike) oficiálne zrušili zákaz sponzoringu, na štartovom rošte bolo vidieť len málo log.

Nové predpisy upravujúce sponzorovanie teoreticky tímom pomáhali, avšak v praxi zatiaľ chýbala infraštruktúra potrebná na ich fungovanie. Tímy nemali marketingové oddelenia ani agentov pre sponzorstvo, ani neudržiavali styk s veľkými obchodnými značkami s výnimkou technických dodávateľov, ktorí však s príchodom ropnej krízy zutekali.

Dokonca aj Lotus, ktorý mal so sponzormi azda najviac skúseností, sa zmohol iba na niekoľko drobných log. Na Veľkej cene Talianska v roku 1965 usporiadatelia dovolili Lotusu nasadiť sponzorované monoposty pre miestneho jazdca, za čo tím dostal odmenu v podobe klobás. Miestne mäsiarstvo s názvom Salumi Rondanini obdarilo Chapmana dvomi debnami salámy a podľa Denisa Jenkinsona pravdepodobne aj vreckom lír. Poznamenal, že „Taliani majú vnútroštátnu smernicu, ktorá povoľuje ich jazdcom reklamu na monopostoch aj napriek zákazu zo strany FIA."

Ako to u Chapmana bývalo zvykom, aj tentoraz zašiel ďalej než väčšina jeho súčasníkov – hoci prelom v tomto prípade nevzišiel z dlhodobého plánovania, ale skôr zo súhry náhod. Bývalý hlavný mechanik Lotusu Dave Lazenby medzičasom odišiel z tímu, aby založil stajňu v juniorskej sérii Formula Ford. Jeden z jeho mechanikov mal priateľku, ktorá pracovala v PR agentúre zastupujúcej spoločnosť Imperial Tobacco. Po tom, čo v roku 1965 bola v Spojenom kráľovstve zakázaná televízna reklama na cigarety, tabaková spoločnosť začala sponzorovať športové podujatia a prejavila záujem aj o motošport. Lenže Lazenbyho monoposty ešte neboli pripravené a do pretekov mohli nastúpiť až o rok neskôr. Preto hneď ako FIA zaviedla predpisy pre sponzoring, sprostredkoval kontakt medzi tabakovým gigantom a Chapmanom.

Keďže však išlo iba o logo s plochou veľkosti tristopäťdesiatpäť štvorcových palcov, prvotná dohoda, hoci vyzerala sľubne, nepredstavovala pre Chapmana ani pre spoločnosť Imperial prioritu. Rokovania zostali otvorené, prišli vianočné sviatky a potom Lotus vyrazil do Johannesburgu na úvodné preteky sezóny.