CHRISTIAN HORNER

MEMOÁRY

DRIVE

PŘEKLAD MATÚŠ PAVLÍK

m a
m a š

Christian Horner
Drive. Memoáry
První vydání

Drive. A Memoir. Copyright © Christian Horner 2026
First published in Great Britain in 2026 by Bantam an imprint of Transworld Publishers © OMBI Ltd 2026

No part of this book may be used or reproduced in any manner for the purpose of training artificial intelligence technologies or systems. In accordance with Article 4(3) of the DSM Directive 2019/790, Penguin Random House expressly reserves this work from the text and data mining exception.

www.mamasknihy.sk
info@mamasknihy.sk

Czech edition © Nakladatelství MAMAŠ 2026
Translation © 2026 Matúš Pavlík
All rights reserved.

ISBN 978-80-8268-284-0

Mé rodině, jejíž láska a podpora
mi byly po celou dobu pevnou oporou.

A všem, kteří milují tento úžasný sport
a mají odvahu jít za svým snem,
ať je zavede kamkoli.

Obsah

1. Riziko na celý život	9
2. Myš a motor	19
3. Strach	31
4. Měl byste být ve formuli 1	45
5. Žádný risk, žádná legrace	57
6. Přítel, nebo nepřítel	71
7. DFA	85
8. Na to je potřeba celá továrna	97
9. Zamiř a stiskni spoušť	111
10. Stačí vyhrávat závody	125
11. Až k šachovnicové vlajce	139
12. Změny	153
13. Všechno závisí na motoru	167
14. Vzestup lva	183
15. Souboj o výkon	197
16. Zákulisní politika	211
17. Přicházejí vlci	227
18. Pod maximálním tlakem	239
19. Nejde o plechovku	251
Poděkování	259
O autorovi	262
Zdroje obrázků	263

První kapitola:
Riziko na celý život

Na startovním roštu formule 1 jsem se ze všech sil snažil zahnat obavy. Byl to můj domov, moje kancelář i jeviště, na němž může sebemenší zaváhání nebo technická závada vést k nehodě ve vysoké rychlosti. Právě tady si každý z paddocku uvědomí mrazivou pravdu: od smrti nebo život ohrožujícího zranění vás dělí jen vlásek. A chce-li jezdec uspět na samém vrcholu motoristického sportu, musí být pro vítězství ochoten riskovat všechno.

I vlastní život.

Taková úzkost není nic nového. Trojnásobný mistr světa formule 1 Jackie Stewart kdysi řekl, že za jeho éry měl jezdec třiatřicetiprocentní šanci, že pětiletou kariéru přežije – úmrtnost byla srovnatelná s úmrtností stíhacích pilotů za druhé světové války. Později nechal na svém panství v Buckinghamshiru rozmístit sedmapadesát pamětních laviček – po jedné za každého přítele, o kterého přišel na závodním okruhu. Přestože v roce 2021 byla auta nesrovnatelně bezpečnější než v Jackieho době, nedokázal jsem to riziko přehlížet. Jako generální ředitel a šéf týmu Red Bull jsem dokázal obavy

potlačit jen pomocí pečlivě nacvičených rituálů, které jsem dodržoval při každé velké ceně.

Některých by si člověk ani nevšiml, třeba boxerek pro štěstí, které jsem si v den závodu pokaždé nasazoval. K nervóznímu čekání na start patřily i drobné rituály s inženýry a mechaniky. Tady lehké poplácání po rameni, tam podání ruky. Ta nenápadná gesta nesla jasný vzkaz.

Je to tady. *Teď závodíme.*

Nejdůležitějším rituálem ze všech však byla nejspíš krátká chvíle s jezdci Red Bullu, jakmile usedli do kokpitů. Přistupoval jsem k nim zprava, *bez výjimky zprava*, a vždycky jsem dbal na to, abych před závodem prohodil pár slov s každým, kdo za nás jezdil: ať to byl Max Verstappen, Sergio Pérez, Sebastian Vettel, David Coulthard, Pierre Gasly, Alex Albon, Daniil Kvjat, Mark Webber, Christian Klien, Daniel Ricciardo, Robert Doornbos, Liam Lawson nebo Júki Cunoda.

To všechno proto, že existovala možnost, jakkoli nepatrná, že už je nikdy neuvidím.

Byl jsem přehnaně sentimentální? *Možná.* Jenže za ta léta, kdy se náš tým vypracoval z „výrobce limonád" (© Lewis Hamilton) přes nadějného vyzyvatele ve středu pole až na několikanásobného mistra světa, jsme zažili až příliš mnoho okamžiků, kdy chyběl jen vlásek. Při Velké ceně Evropy v roce 2010 udělal australský jezdec Red Bullu Mark Webber se svým monopostem salto vzad po kolizi s Lotusem Heikkiho Kovalainena. Měl to být snadný předjížděcí manévr, finský závodník mu dokonce uhýbal z cesty. Jenže Mark se k němu přiblížil příliš rychle a v rychlosti kolem 320 kilometrů za hodinu zavadil o jeho pravé zadní kolo. To posloužilo jako odrazový můstek, příď Markova RB6 se zvedla, vůz se ve vzduchu převrátil a dopadl „na střechu". Vzápětí se znovu překulil na kola a s utrženou přídí i předními koly se smýkal dál, dokud se při prudkém nárazu do bariéry nesložil jako harmonika.

V šoku jsme mlčky sledovali, co se děje, a čekali na zprávu, zda je Mark v pořádku. Zlomky vteřin se vlekly jako celé minuty. Přežil? Pak se z vysílačky ozvalo tlumené vydechnutí.

„To byla velká rána," řekl Mark tiše. V životě snad žádnou nehodu nezlehčil více.

Téměř nonšalantně vyhodil z auta volant, vylezl z vraku a odešel do zdravotnického střediska. Všem se ulevilo. Rozsah jeho zranění vyšel najevo až při zpátečním letu, když si stáhl ponožku a zamával mi nohou před očima. Z té děsivé nehody vyvázl jen s nafialovělou modřinou na palci. Nemohl jsem tomu uvěřit. Jako zázrakem přežil a já nepochyboval, že mu život zachránily bezpečnostní prvky monopostu.

Postupem času jsem v Red Bullu pracoval s řadou jezdců. Každý byl úplně jiný, přesto měli některé povahové rysy společné. Všichni byli od přírody sobečtí, odhodlaní zvítězit za každou cenu a neschopní připustit byť sebemenší možnost, že by mohli zemřít. Pro jejich přátele a rodiny to znamenalo obrovskou psychickou zátěž. Muž za volantem byl s možnými následky nehody v rychlosti 320 kilometrů za hodinu smířený, ale jeho rodiče, sourozenci, partnerka a kolegové se museli protrápit každou vteřinou každého závodu. Pomyšlení na to, že bych musel zdrceným rodičům předat osobní věci jejich mrtvého syna, ve mně zároveň vyvolávalo hrůzu. Děsila mě myšlenka, že jednou budeme muset z vozu odlepit jméno a číslo jezdce, který zahynul. Zároveň jsem ale závodnické mentalitě rozuměl. Stát na stupních vítězů s trofejí v ruce, slyšet pod sebou jásající dav a cítit vůni šampaňského ve vzduchu – po ničem jiném člověk netoužil.

V Abú Zabí chápal hvězdný jezdec Red Bullu Max Verstappen lépe než kdokoli jiný, jaká rizika i odměny život pilota formule 1 přináší. Takový talent se objeví jednou za generaci. Možná je nejnadanějším závodníkem v historii a rozhodně nejlepším jezdcem, jakého jsem kdy viděl a s jakým jsem kdy pracoval. Max dokáže dostat z auta maximum za všech okolností. Závod čte lépe než kdokoli jiný a rád soupeřům nahání takový strach, že se souboji s ním raději vyhnou – ať už jedou za ním, nebo ho vidí ve zpětných zrcátkách. Jako kluk jsem obdivoval Ayrtona Sennu, zbožňoval jsem jízdu plnou srdce a emocí Nigela Mansella a respektoval Michaela Schumachera. Max v sobě spojoval to nejlepší ze všech tří:

Michaelovu bezohlednou rozhodnost, Ayrtonovo mistrovské ovládání vozu a Nigelovu vášeň. Když jsem přistoupil k jeho autu, věděl jsem, že pro vítězství bude ochoten riskovat naprosto všechno. A to mě pokaždé znepokojovalo. Bylo sice na něm, jak se svými příležitostmi naloží, ale občas jsem se bál, že zachází příliš daleko.

Ani sezona 2021, v níž Max a jeho týmový kolega Sergio „Checo" Pérez bojovali s jezdci Mercedesu Lewisem Hamiltonem a Valtterim Bottasem o jezdecký i konstruktérský titul, se neobešla bez kolizí. Emoce vzplály při Velké ceně Velké Británie, když Max s Lewisem svedli po startu z první řady souboj o vedení. Lewis se pokusil protlačit před Maxe na rovince Wellington, ale neuspěl. Znovu zaútočil v nájezdu do zatáčky Copse. Věděl, že pokud mu Max ujede, bude v podstatě po závodě. Vybočil ze zákrytu za RB16B, v jedné z nejrychlejších zatáček světa zvolil vnitřní stopu a zasáhl Maxovu pravou zadní pneumatiku. Ta se svlékla z ráfku, Red Bull dostal hodiny a v rychlosti 290 kilometrů za hodinu vletěl do bariéry. Náš tým zuřil, jenže vztek rychle vystřídal strach. Podobné nehody končily tragicky a hrozilo, že náš jezdec utrpěl vážná zranění, nebo dokonce zahynul.

Zatímco jsem se snažil vstřebat, co se stalo, k Maxovi spěchali zdravotníci. Sténal bolestí a nemohl popadnout dech. Později ho převezli do nemocnice, odkud ho propustili s ošklivými odřeninami a lehkým otřesem mozku. Mohlo to ale dopadnout mnohem hůř.

V Abú Zabí bylo v sázce nesmírně mnoho. Čekal nás poslední závod nejvyrovnanější sezony v dlouhé historii formule 1. Max i Lewis měli před startem v čele šampionátu shodně 369,5 bodu. Poprvé od roku 1974 vstupovali dva uchazeči o titul do poslední velké ceny s naprosto stejným bodovým ziskem. Ve hře byl také Pohár konstruktérů – Red Bull a Mercedes dělilo v čele průběžného pořadí 28 bodů. Nebyla to malá ztráta, ale rozhodně se ještě dala stáhnout, zvlášť když Max stál na pole position, Lewis na druhém místě a Sergio na čtvrtém.

Všechno směřovalo k tomuto okamžiku.

Všechno, nebo nic.

Naklonil jsem se do Maxova kokpitu a potřásl mu rukou. „Hodně štěstí," řekl jsem. „Jeď tak, jak jsi pro nás jezdil celou sezonu, a všechno bude v pořádku."

Přikývl.

Nemělo smysl mu říkat, ať si dává pozor. Čím více se člověk snažil Maxe krotit, tím spíš byl ochoten riskovat úplně všechno.

* * *

Rozsvítila se červená světla. Ucítil jsem tlak na hrudi.

Červená světla zhasla. Z naší garáže jsem v rychle se valící mase aut sledoval dvě žluté přídě. Další chaotický start. Teprve pak jsem si uvědomil, že musím dýchat. Znovu se dostavil ten důvěrně známý pocit bezmoci. Byl jsem stejným divákem jako všichni ostatní a věděl jsem, že jediná jezdecká chyba může spustit celou sérii nehod. Když Max a Sergio projeli bez úhony první zatáčkou, přešel jsem na boxovou zídku a připojil sluchátka k interkomu. Hluk a burácení motorů rázem vystřídalo ticho. *Klid.* Stačilo však otočit přepínačem a zaplavila mě změť hlasů stratégů a závodních inženýrů, do níž se mísil nepřetržitý proud připomínek a návrhů technického týmu Red Bullu. Mnohé přicházely až z našeho operačního střediska v továrně v Milton Keynes. Právě z tohoto řídicího centra plného televizních obrazovek a informací jsem získával podrobný přehled o dění na okruhu a vyhodnocoval taktické možnosti. Opíral jsem se přitom nejen o ohromné množství dat, ale také o vlastní zkušenosti a instinkt. Za jedinou sezonu jsem v židli na boxové zídce strávil celkem zhruba 150 až 160 hodin sledováním závodů, promýšlením taktiky a *doufáním*. Velká cena Abú Zabí netrvala ani dvě minuty a já už tam seděl napjatý jako struna.

Lewis odstartoval lépe a okamžitě se ujal vedení. Na nejdelší rovince okruhu si ho Max málem vzal zpátky, jenže přišel sporný moment. Když oba monoposty vjely do šikany,

Mercedes se dostal příliš daleko na vnější stranu, vyjel z trati a výrazně si zkrátil následující zatáčku. *Byl jsem si jistý*, že by ho Max předjel, ale Lewis překročil traťové limity, čímž zjevně porušil pravidla. Zasténal jsem. Ve formuli 1 jde o politiku stejně jako o rychlost. Šéf Mercedesu a můj nejzarputilejší rival Toto Wolff se v paddocku často snažil prosazovat svůj vliv. Po tomto incidentu jsem čekal, že začne tlačit na ředitele závodu Michaela Masiho. Já ale před dominantními osobnostmi nikdy neuhýbal pohledem. Vždycky jsem otevřeně říkal, co si myslím, a bojoval za svůj tým. Rozhodně jsem nehodlal Totovi dovolit, aby případné rozhodnutí ovlivnil ve svůj prospěch – a už vůbec ne v tak zásadní chvíli sezony.

Zavolal jsem na ředitelství závodu. Podle mého názoru získal Lewis v rozporu s pravidly asi deset metrů a zároveň Maxovi zabránil převzít vedení. *Bylo by jedině spravedlivé, kdyby mu pozici přenechal.* Michael si povzdechl. Už bylo rozhodnuto. Ano, Lewis si trať zkrátil, ale protože se odstup mezi oběma vozy mezitím zmenšil, získanou výhodu tím vrátil a další zásah nebyl nutný. Zíral jsem na obrazovku. Lewis to udělal chytře. Těch deset metrů vrátil v místě, kde se nedalo předjíždět, a teď měl před Maxem stejný náskok jako krátce po výjezdu ze zatáčky. *Stačil jediný pohled a bylo zřejmé, že Michaelovo vysvětlení neobstojí.* Horší ovšem bylo, že monoposty Mercedesu byly zjevně ve skvělé formě a neměly téměř žádné slabiny. Tušil jsem, že nás čeká těžký den.

Když se mi v průběhu závodu ozval na boxovou zídku komentátor televize *Sky Sports* Martin Brundle, aby se mnou udělal krátký rozhovor, poznamenal, že se situace pro Red Bull nevyvíjí dobře.

Nerad jsem mu dal za pravdu. „Ano, no, vypadá to, že budeme potřebovat dar od bohů motorsportu."

V každém závodě přijde chvíle, kdy šéf i jeho tým rozpoznají neklamné známky blížícího se vítězství či porážky. Kola ubíhala a zdálo se, že nám nic nehraje do karet. Max nedokázal na vedoucího jezdce soustavně tlačit a já už v duchu začínal přemýšlet, co po závodě řeknu týmu. Všichni deset měsíců tvrdě bojovali, nejen na trati během závodních ví-

kendů, ale i v továrně, kde jsme rovněž odvedli obrovský kus práce. Za tohoto stavu už měl Mercedes Pohár konstruktérů jistý a teď jsme měli Lewisovi přenechat i jezdecký titul. Po tak dlouhém a vyrovnaném boji s Totem mě ten výsledek tížil o to více. Myslel jsem na mechaniky a ostatní lidi v garáži za sebou, na naše závodní inženýry na boxové zídce, na Maxe a Sergia. *Jak je všechny povzbudím?*

Pět kol před cílem mi myšlenky běžely na plné obrátky. *Tak dobře, Christiane, musíš jim říct něco smysluplného, co jim dodá sílu…*

Pak jsem koutkem oka zahlédl na obrazovce něco, co všechno změnilo. Nicholas Latifi ve Williamsu narazil ve čtrnácté zatáčce do bariéry. *Na trať vyjel safety car.* Závod nabral nečekaný směr.

Ve formuli 1 rozhodují reakce ve zlomku vteřiny. Platí to pro jezdce, mechaniky, stratégy i pro mě. *Byl čas riskovat.* Pokud Max vymění tvrdé pneumatiky za měkké a závod se znovu rozjede, mohl by mít v posledních kolech lepší přilnavost. Povolali jsme ho do boxů. Mercedes se mezitím rozhodl přesně opačně a nařídil Lewisovi zůstat na trati. Kdyby závod skončil pomalou jízdou za safety carem, jejich jezdec by měl titul jistý. I toto rozhodnutí však neslo riziko. Kdyby se situace vyvinula jinak a safety car zajel do boxů, byl by Lewis bezmocný. Jeho pneumatiky měly za sebou čtyřicet kol a rychle chladly. Před případným restartem by je sotva dokázal znovu zahřát. Zato Maxovy měkké pneumatiky se zahřejí rychle. *Odvedou svou práci.* Pokud se závod znovu rozjede, bude mít Red Bull navrch.

Auta dál pomalu kroužila po okruhu. Když se Max vrátil na trať, pole se sjelo do vláčku a mezi ním a Lewisem zůstalo pět jezdců o kolo zpět. Krátce nato se podařilo odklidit Latifiho havarovaný Williams a z trati odstranit trosky i úlomky uhlíkových vláken. Z ředitelství závodu přišel pokyn. Vozy o kolo zpět mezi Maxem a Lewisem nesmějí předjet ostatní a vrátit se do stejného kola. Sevřel se mi žaludek. Znamenalo to, že než se Max dostane k Lewisovi, musí předjet pět jezdců, a to v jediném kole nestihne. Velká cena Abú Zabí

a s ní i celá sezona měly skončit tím nejméně uspokojivým způsobem. Nedokázal jsem to pochopit. Celý svět chtěl vidět Maxe s Lewisem bok po boku v přímém souboji o titul, ne sledovat, jak se pomalu vlečou k nezáživnému konci. Jakýkoli jiný závěr než restart by byl zklamáním.

Rozhodl jsem se na ředitelství závodu více zatlačit. „No tak, Michaeli, potřebujeme ten závod rozjet. Proč ta auta o kolo zpět nepošleme pryč?" zeptal jsem se. „Byla by obrovská škoda, kdyby to celé skončilo za safety carem. Auta o kolo zpět by se měla vrátit do stejného kola. *Pojďme závodit.*"

Krátce nato se bohové motorsportu na Red Bull usmáli. Ředitelství závodu oznámilo, že pět monopostů mezi Maxem a Lewisem skutečně uvolní cestu a oba jezdci se utkají v rozhodujícím posledním kole. Zíral jsem na obrazovky a v žilách mi proudil adrenalin. Z taktického hlediska měl Max na čerstvějších, měkčích a brzy i lépe zahřátých pneumatikách tři příležitosti k předjetí:

1. Vlásenka v páté zatáčce.
2. Následující šikana – šestá a sedmá zatáčka.
3. Rovinka v nájezdu do deváté zatáčky.

Podíval jsem se na monitor. Jako by Maxe přitahoval k Mercedesu neviditelný magnet. Lepil se na jeho zadní křídlo jako vosa na plechovku koly. Lewis už v tu chvíli musel tušit, že je pro něj závod ztracený, a nervózně pohlédl do zpětných zrcátek. Jeho monopost byl na opotřebovaných a studených pneumatikách zranitelný. Horší pocit jezdec nezná.

Pak se závod znovu rozjel.

Do toho, Maxi!

Poslední kolo mi před očima prolétlo jako sled rozmazaných obrazů provázených tlumenými zvuky. Když se oba vozy blížily k první zatáčce, byl Max blízko, ale ještě ne dost. Měkké pneumatiky se však rychle zahřály a monopost ožil. *Pneumatiky držely!* Když se Max ve vlásence pokusil zaútočit, jeho vůz jako by se řítil po neviditelných kolejích.

Slyšel jsem sám sebe křičet: „Pošli to tam teď… *teď to tam pošli!*"

Lewis měl ale příliš mnoho zkušeností, než aby se v tak zásadní chvíli sesypal. Stejně jako všichni u obrazovek věděl, že je čeká souboj na rovince a Max má výhodu. Projel s Mercedesem zatáčku širším obloukem, aby si připravil co nejlepší výjezd. Nestačilo to. Max podle očekávání obsadil vnitřní stopu a ujal se vedení. Nic ho nedokázalo zastavit.

Závod i celá sezona vrcholily. Vypjatý rok plný nevratnosti a kontroverzí se rozhodoval za těch nejdramatičtějších okolností. Já mohl dění jen bezmocně sledovat. Díky čerstvějším pneumatikám měl Max vůz lépe pod kontrolou, Lewis se mu však teď dostal do zákrytu a před další zatáčkou si chtěl vzít vedení zpátky. Max při obraně kličkoval po rovince a snažil se ho ze vzduchového pytle setřást – vůz jedoucí v zákrytu totiž čelí menšímu odporu vzduchu, a může tak lépe zrychlovat. Později jsem se dozvěděl, že právě v té rozhodující chvíli dostal Max křeč do pravé nohy. I za příznivějších okolností je to nesmírně bolestivé, ale v monopostu formule 1 jsou to hotová muka. Jezdec má totiž v kokpitu špičky nohou o patnáct centimetrů výš než zadek. Maxova noha se odkrvila. Místo aby s jistotou ovládal plyn, zoufale hýbal prsty a v klíčových okamžicích měl rychlost RB16B sotva pod kontrolou. Přesto se nějak udržel v čele. Z boxové zídky to vypadalo, jako by to zvládl téměř bez námahy.

Dokáže to, pomyslel jsem si. *On to vážně dokáže.*

Zdálo se to neuvěřitelné, ale nakonec to opravdu zvládl. *On* to dokázal, *my* jsme to dokázali.

Propukla nespoutaná euforie. „Maxi Verstappene, jsi mistr světa!" křičel jsem do vysílačky. *„Mistr světa!"*

Když jsem seskočil z boxové zídky, byl jsem jako omámený a sotva jsem vnímal, co se kolem mě děje. Dojetí mi sevřelo hrdlo. Najednou se ve mně všechno slilo: láska k Red Bull Racing, hrdost na můj tým, úleva z vítězství, zadostiučinění, že jsme zvítězili navzdory očekávání, i napětí celé sezony. Po většinu kariéry se mi celkem dařilo nedávat najevo, co se mnou psychicky náročné chvíle dělají. Nikdy jsem si nemyslel, že pláč je projevem slabosti, ale ve vypjatých okamžicích sezony 2021 mi připadalo nesmírně důležité udržet emoce