

KARAMBOLY 1953 – 1980

Velká cena Británie se jela 21. července 1962 na okruhu v Aintree, známém spíš Velkou národní klusáku. Nyní však zaplněné tribuny tleskaly silnějším koním. Jako první přetl cílovou čáru jeden z nejlepších závodníků všech dob, JIM Clark. Za ním John Surtees, Bruce McLaren, Graham Hill, Jack Brabham. Všechno slavná jména.

Mezi diváky byl tehdy s tátou také chlapec jménem Nigel Mansell. Měl akorát necelé tři týdny před devátými narozeninami. Po návratu domů vyprávěl babičce, že by se jednou chtěl také stát závodníkem a jezdit za Lotus – tak jako Clark.

Ale kdo v tomhle věku nesní o tom, že až vyroste, vyrovná se svým idolům? Jiná věc je, že se to podaří málokomu. Nigel to myslel vážně. A ať už mu v cestě stálo cokoli, šel za svým cílem neústupně. Svému přesvědčení zůstal věrný.

Narodil se 8. srpna 1953 v Uptonu nad Severnem u Worcesteru, který leží mezi Walesem a Birminghamem, a má tři sourozence: bratra Mika a sestry Gail a Sandru. Otec, Eric, závodil v motokárách, byl leteckým inženýrem a moudrým otcem. Proto synovu touhu nebral na lehkou váhu.

Život v Uptonu, na venkově, měl své výhody. Pro Nigela například tu, že se s kamarádem mohl prohánět po polích ve starém austinu, opravdově „popelnici“. *„Tráva byla tak vysoká a my tak malí, že jsme neviděli před sebe. Jenom jsme šlapali na plyn a uháněli. O brzdy jsme se nestarali. Měli jsme jednu nehodu za druhou,“* vzpomíná Mansell.

Nehody, ty se jeho kariérou táhly jako červená nit. Předznamenání přišlo už ve dvanácti. U benzínové pumpy v Hall Greenu byla na prodej motokára. Stála pětadvacet liber a poháněl ji motor ze sekačky na trávu. Táta se synem se na sebe podívali. *„Směl jsem se projet kolem dokola a vrazil jsem do sloupu. Protože byla motokára nabouraná, táta ji musel koupit.“*

Z bývalého letiště v Shenningtonu se stal domov motokár. Nigel s otcem tam měli premiéru v roce 1968. Na startu stálo 26 jezdců, všichni s daleko silnějším strojem. *„Než jsem vždycky ujel jedno kolo, měli soupeři už dvě. A tak mi táta koupil za 34 liber silnější motor.“*

ZADOSTIUCINĚNÍ 1992

Smůla ho provázela prakticky po celá léta ve formuli I. Ačkoliv patřil od roku 1985 k absolutní špičce a třikrát měl titul mistra světa na dosah, neustále se mu vyhýbal. Už se zdálo, že se tento osud nezmění, že Mansell zůstane legendou a nejúspěšnějším jezdcem F1 bez jediného titulu. Několikrát dokonce oznámil, že se závoděním končí. *„Mám pěkný dům, dobrou ženu, děti, které mi dodávají sílu. I bez titulu mistra světa mám svůj život, a ten mi nikdo nevezme. Na tom se nic nezmění, ať vyhrávám nebo ne.“* Navzdory těmto slovům po titulu nepřestal prahnout, takže se naštěstí pokaždé nechal přesvědčit, aby to ještě zkusil.

Naštěstí. Protože Štěstěna ho nakonec přece jen vzala na milost. Zápalem a bojovností si Mansell získal ve světě velké množství příznivců. Nejenom oni, ale i spousta dalších mu titul ze srdce přáli. V řadě statistických ukazatelů je v historické

tabulce na třetím místě. I bez toho si prvenství za ta léta zasloužil. Kdyby mu i v roce 1992 bylo uniklo, byla by formule I krutě nespravedlivá.

Celá Anglie byla naladěna na další vítězství „červené pětky“. Nigel nadšeným příznivcům mával z kokpitu již při startu zahřívacího tréninku, což komentátoři trefně nazvali „předběžným čestným kolem“. Favorit číslo 1 překonal Stewartův britský rekord v počtu vítězství a prožíval vrcholné okamžiky své kariéry. Nebyla to náhoda, a tak není divu, že již v pátek a v sobotu se do Silverstonu přijelo podívat rekordní množství diváků. V neděli pak různé zdroje uváděly od sto padesáti do dvou set tisíc. Stovky z nich bezprostředně po skončení závodu zaplavily dráhu, obklopily Mansella a div ho neumačkaly. Policisté, komisaři i ochranka byli chvíli bezmocní. Nigel s blaženým úsměvem vychutnával dlouho trvající ovace a jenom na dobu hymny je se slzami v očích gestem utiřil. Na tiskovce tento triumf označil za největší ve své kariéře a v celé historii britského motoristického sportu a věnoval ho všem přítomným fanouškům.

V průběhu kvalifikace na VC Itálie 92... bylo víc než na dráze rušno v zákulisí. Hlavně Mansell byl neustále obletován novináři. Ohlašované prohlášení však stále odkládal. „Musíme být trpěliví a čekat. Je tu hodně zmatku. Okolnosti se mi vymkly z ruky, rozhodl jsem se ve formuli 1 skončit. Pro úspěch je důležité soužití týmu a jezdce,“ řekl stručně.

Až konečně v neděli 13. září Mansell smutným, až fatálním, tichým hlasem přečetl na soukromé tiskovce půl hodiny před VC Itálie napjatě očekávané prohlášení, v němž oznámil, že ve formuli 1 končí.

„Vzhledem k okolnostem, které nemohu ovlivnit, jsem se rozhodl na konci této sezóny z formule 1 odejít. Toto rozhodnutí jsem učinil s lítostí, ale po důkladném zvážení.

Pro úspěch jsou nesmírně důležité vztahy mezi jezdcem a týmem F1, a ty ČÁSTEČNĚ závisejí na penězích – protože ty ukazují, jak vážně tým a jeho podporovatelé jezdce berou. Ale ti, kdo mě znají dobře, pochopí význam lidské stránky a vzájemné důvěry a dobré vůle a poctivosti a čestnosti, které jsou základem všech mezilidských vztahů. A to všechno bohužel v posledních týdnech utrpělo.

Když se podívám zpět, mám pocit, že vztahy mezi mnou a týmem Canon Williams-Renault se začaly narušovat při Velké ceně Maďarska. Před tímto závodem jsem před svědkem uzavřel dohodu s Frankem (Williamsem) a musím říct, že v té době jsem počítal s tím, že v roce 1993 budu závodit zase za Williams. Vyhrál jsem šampionát, a tak jsem se těšil, že ho budu obhajovat s autem, o kterém si myslím, že je vynikající.

Tři dny po Maďarsku mi však telefonoval jistý ředitel Williamsu, který prý byl pověřen mi sdělit, že vzhledem k tomu, že Senna by jezdil jen tak „za nic“, musím já, nový mistr světa, přijmout obrovské snížení částky dohodnuté v Maďarsku, značně míň, než dostávám letos. Kdybych nepřijal, Senna byl připraven podepsat ještě „ten večer“. Tuto nabídku jsem odmítl a řekl, že je-li to tak, udělá Williams líp, když angažuje Sennu.

Sluší se říct, že od té doby vztahy s týmem nejsou dobré – tím mám na mysli spíš ředitele než desítky lidí v zákulisí Williamsu. Vyslechl jsem mnoho odlišných názorů, některé dobře míněné, jiné ne, a slyšeli jsme veřejná prohlášení, která učinil... Byl bych raději, kdyby to zůstalo soukromé a nevysílalo se to na okruh. Jestli to hned nezarazíte, přestanu... /reakce na přepnutí mikrofonu během poslední věty do ampliounů kolem závodní

dráhy/... Senna v Belgii. Říct, že se mnou jednali nepěkně, je hodně slabé slovo. Samozřejmě, majitel týmu – majitel kteréhokoliv týmu – si může svobodně vybírat, koho chce, aby u něj pracoval. Pro mě je zklamáním nedostatečná informovanost a náhlé změny.

Je těžké vyjádřit slovy, co všechno do toho člověk musí dát, aby ve formuli 1 uspěl. Jsem si vědom kritiky mého přístupu k závodění. Ale jsem, jaký jsem, protože věřím v absolutní obět', absolutní schopnost překonat bolest a absolutní víru v sebe a ve své schopnost.

Aby měl člověk motivaci vyhrát mistrovství světa, musí vidět, že i tým se absolutně angažuje. Když jsem se vrátil od Ferrari, domníval jsem se, že tu motivaci mám a že se tým angažuje stejným způsobem. Myslím, že jsem se nespolehl. Nyní je to jiné. Pokud jde o mě, už nemám pocit, že by do mě tým příští rok dal všechno. Mám k tomu mnoho důvodů. Snažil jsem se vytvořit představu, jaké mám pocity. Jiní lidé nepochybně dospějí k vlastním závěrům. Jedna věc je jasná, totiž že Alain Prost byl již před řadou měsíců angažován, aby jezdil za Williams. A druhá věc je, že jsem si myslel, že mám dohodu, když jsem evidentně žádnou neměl.

Není třeba zdůrazňovat, že nechápu, proč se tohle všechno stalo. Ano, v posledních týdnech se různí klíčoví lidé snažili věci urovnat. Vážím si toho a děkuju jim, že si pro to udělali čas... Událo se toho hodně a hodně se toho děje i teď, když tu sedím před vámi /narážka na časté rušení – v tomto momentě jakoby záměrný tlukot kladiva/ ...Nyní si však uvědomuji, že už je příliš pozdě.

Když o tom přemítám, přehodnocuju to z hlediska poctivé hry – anebo nepoctivé. Pro mě už to není otázka peněz, z níž vlastně po Maďarsku vzešly problémy. Mou motivací nejsou a nikdy v mé kariéře ve formuli 1 nebyly peníze... Ještě bych vám chtěl říct, že s touhle tiskovkou nesouhlasili... Ale abych se vrátil k prohlášení... teď jsem to ztratil... to ty blesky... nefotěte, prosím... aha, to je canon, tak to je něco jiného...

Závěrem bych rád co nejupřímněji řekl, že budu vždycky vděčný týmu Williams a Renaultu za podporu, které se mi od nich dostalo (a snad ještě ve zbytku roku 1992 dostane). Chci zbývající závody vyhrát – nebo se je snažit vyhrát – a jsem si jistý, že FW15, soudě podle toho, co o něm vím, bude týmu dělat čest.

Co se mě týče, vím, že ještě nejsem připraven úplně skončit. Mám svůj motoristický sport pořád rád a chci ještě vyhrávat. Proto se ohlížím po světovém seriálu Indycar a po nějaké příležitosti v něm.

Dámy a pánové, toto prohlášení vyjadřuje všechno, co k této záležitosti momentálně chci říct, takže nečekejte další komentáře.“

Mansell je jistě jedním z nejpopulárnějších mistrů světa v historii. Jeho příznivci mohli být konečně šťastní, ti ostatní reptali, že vyhrál snadno, s jasnou převahou auta. Možná totiž lidé dřív brblali, že Prost vyhrál taktizováním a Senna teroristickým stylem.

Mansella ctí, že se i po získání světového primátu v reklamě Eurosportu představoval skromně: „Nazdar, já jsem Nigel Mansell z formule 1.“ místo „jsem mistr světa“.

Zato obchodníci zase rozvířili pořádnou mansellmánii. K dostání byly rozmanité druhy zboží, jejichž společným znakem bylo to, že nesly jméno Nigela Mansella. Ať už to byla trika, blůzy, mikiny, vesty, kožené, letní i zimní bundy,

deštníky, čapky nebo tenisky a boty. Všechno v nejrůznějších velikostech, barvách, množstvích a cenách.

A jak ho viděli velikáni formule 1?

Frank Williams: „Je to možná... ne, je to bezpochyby nejnadšenější, nejvýbušnější závodník. Podle mého názoru moji předcházející tři jezdci nedokázali z auta dostat v kvalifikaci to co on.“

Jackie Stewart: „Mám radost, že zase vyhrává britský jezdec.“

Niki Lauda: „Víte, vyhrát mistrovství světa poprvé je vždycky nejtěžší. A Nigelovi to trvalo opravdu dlouho. Ale je to oprávněný mistr světa. Je stejně dobrý jako každý z dřívějších světových šampionů.“

Keke Rosberg: „Je pro to jediné slovo: je vynikající. Vyhrál hodně závodů, v téhle sezoně o svém triumfu rozhodl nezvykle brzy. V Brazílii udělal za Sennou chyb, ale jinak je skvělý.“

Alain Prost: „Auto je moc dobré a on si hodně věřil, nemá problémy s týmovým kolegou.“

Martin Brundle: „Je to velký úspěch, plně zasloužený. Nigel je za volantem správně agresivní a je to silný chlap. Myslím, že to v tomhle mistrovství světa hrálo velkou roli.“

Nejmenovaný soupeř: „Ať si o něm myslí kdo chce co chce a ať si měl sebelepší auto, jedno se musí nechat: jezdil s ním po čertech bezvadně.“

Stan Piecha, The Sun: „Ať ho máte rádi, nebo ho nesnášíte, vždycky se vám postará o zábavu.“

Murray Walker, BBC: „Je to šoumen, je horlivý, pilný, nevzdává se.“

Mansell, jak se traduje, míval vždycky dojem, že ho druzí podceňují. Možná to bylo tím, že ať na něj měli sebelepší názor, nikdy se nevyrovnal jeho vlastnímu. Anebo ho nedoceňovali proto, že se po každém vítězství tak naparoval a svůj úspěch okázale vystavoval na odiv. A zmínku o výrazných přednostech vozu, ve kterém vyhrával, bral jako výpad a zpochybňování osobních zásluh.

V Kyalami, kde mu nikdo nestačil, Mansell na tiskovce poznamenal: „Neřekl bych, že máme tak velkou výhodu.“ Senna jenom kroutil hlavou.

Jistě by Nigel obměkčil i srdce svých odpůrců, kdyby v takovém případě složil větší hold Patricku Headovi, šéfkonstruktéru Adrianu Neweymu a Dudotovi od Renaultu, kteří dali dohromady vynikající auto, kdyby se zachoval třeba tak jako Jochen Rindt, když v roce 1970 v Hockenheimu po snadném vítězství v tehdy revolučním Lotusu 72 prohodil: „S mým autem by dnes vyhrála i opice.“ Posloužilo mu to ke cti, a přitom to stejně dobře demoralizoval soupeře. O osm let později Mario Andretti po dalším triumfu v Lotusu 79 utrousil: „A k tomu nám stačil jenom zlomek toho, co tohle auto dokáže...“

V souvislosti s tím Head o Nigelovi řekl: „Pro něj je všechno problém, a on jediný se s ním umí vypořádat. To je celý on.“ Takové pokažení reputace je zcela zbytečné. Když někdo vyhrává, je nepopiratelné, že je dobrý závodník, ale také to, že má výborné auto. To není žádná ostuda. Jak jednou pronesl Andretti, je třeba si to užít, protože se to nestává často. Jak jinak vysvětlit, že až ve 408. kole sezony 1992 se v čele závodního pole objevil jiný vůz než Williams, a to ještě, když vedoucímu Mansellovi praskla pneumatika?

STATISTIKA 1953 – 1993

NIGEL MANSELL nositel Řádu Britské říše

narozen * 8. 8. 1953 v Uptonu nad Severnem u Worcesteru v Anglii
stav ženatý, manželka Rosanne, 3 děti – Chloe, Leo a Greg
původní povolání elektroinženýr
nynější povolání automobilový závodník, majitel týmu, podnikatel
dřívější bydliště Port Erin na ostrově Man ve Velké Británii
nynější bydliště Clearwater na Floridě v USA
koníčky golf, rodina, rybaření
soukromé auto Renault Alpine 610, Renault Espace
auto snů Haas-Lola 93
žena snů manželka Rosanne
oblíbená četba kniha s titulem Mansell a Williams
oblíbená hudba Chris de Burgh, Chris Rea, Leo Sayer
oblíbená jídla jednoduché pokrmy bez česneku
oblíbený nápoj čaj
obdivovaná postava Colin Chapman, Greg Norman
obdivovaná vlastnost humor
nesnášená vlastnost nezdvořilost
nesplněné přání být ještě rychlejší
obavy o zdraví rodiny
přání do budoucna mít víc času na rodinu
sportovní ambice vyhrávat
I. úspěch 3. místo v mistrovství světa motokár 1968

MANSELL V F1

I. start v F1 VC Rakouska 1980, 17. srpna 1980, stáj Essex Lotus-Ford, vůz Lotus 81°B-Cosworth DFV, nedojel pro poruchu motoru
I. vítězství v F1 VC Evropy 1985 v Brands Hatch, 6. října 1985, stáj Canon Williams-Honda, vůz Williams FW10-Honda RA 163-E

mistr světa	1	1992
vicemistr světa	3	1986, 1987, 1991
člen vítězné stáje v Poháru konstruktérů	3	1986, 1987, 1992