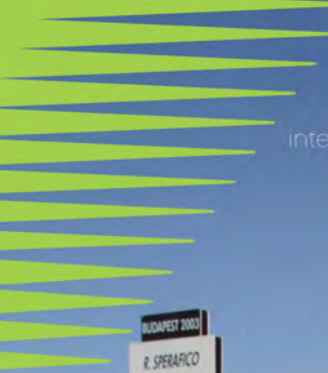


To niebywale, że tak potrafi kontrolować wielu bardzo inteligentnych ludzi, sprawiając, że tańczą tak, jak im zagra

DAMON HILL



FORMUŁA 1 TO JA BERNIE ECCLESTONE

TOM BOWER

Monako, niedziela 16 maja 2010

– Bernie! Bernie! Kochanie! – wysoka czarnoskóra piękność obsypuje pocałunkami drobnego mężczyznę. Uwięziony w chybotliwej metalowej klatce siedemdziesięciodziewięciolatek podnosi głowę i uśmiecha się do tryskającej energią modelki.

– Cześć, Naomi – odpowiada.

Z kąta jadącej w dół prowizorycznej windy przygląda się temu w milczeniu pomarszczona twarz ukryta za okularami przeciwsłonecznymi i bejsbolówką. Kilka sekund później drzwi otwierają się ze szczękiem. Trzydziestu rozwrzeszczanych dziennikarzy wita Micka Jaggera, Naomi Campbell i Berniego Ecclestone’a wychodzących na monakijskie słońce.

– Gdzie możemy obejrzeć wyścig, Bernie? – krzyczy Jagger.

– W moim camperze – odpowiada mężczyzna o wyglądzie chochlika, spychając ze swojej drogi krzepkich kamerzystów.

Ważący sto pięćdziesiąt kilogramów ochroniarz bezradnie stoi z boku. Ścigana przez kamery grupka kieruje się w stronę bramy strzegącej dostępu do „campera” – luksusowego szarego autokaru z przyciemnionymi szybami, klimatyzacją, izolacją dźwiękową i skórzaną tapicerką. Wyposażony w obejmujące każdy kąt ukryte kamery, stoi zaparkowany przy wjeździe na zaplecze toru, ekskluzywny teren portowy wciśnięty między wzgórze a morze i zarezerwowany dla ludzi z Formuły 1. Ecclestone, który dzięki chłopięcej fryzurze wygląda na dwadzieścia lat młodszego, niż jest w rzeczywistości, lubi zaskakiwać.

– Wody? – pyta gości, gdy siadają, żeby obejrzeć początek sześćdziesiątego ósmego Grand Prix Monako.

Czterdzieści minut wcześniej Bernie Ecclestone wyłonił się z tej samej windy i ujrzał jeszcze większy młyn. „Tutaj, Jennifer!”, krzyche-
li paparazzi. „Jennifer, kochamy cię!”, wtórował im tłum na wzgórzach i na trybunach z widokiem na tor wyścigowy. Jennifer Lopez wpadła

niespodziewanie na spotkanie z Bernieem. „Jennifer chce zobaczyć samochody”, wyjaśnił sir Philip Green, biznesmen goszczący gwiazdę na zamówionym w pobliżu siedemdziesięciometrowym jachcie „Lionheart”. Trzy dni później Green zamierzał otworzyć sklep Topshop w londyńskim Knightsbridge, więc każda reklama z udziałem hollywoodzkiej gwiazdy i Formuły 1 była dla niego cenna. „Okej, pomogę”, powiedział Ecclestone, porzucając lunch z homara, którego osobiście kupił rano w monakijskim supermarkecie. Ramię w ramię, poprzedzani szpalerem idących tyłem fotografów, Ecclestone, Lopez i Green ruszyli w stronę dwunastu boków, w których mechanicy przygotowywali bolidy do popołudniowego grand prix.

- Są takie maleńkie – zachwycała się Lopez, spoglądając na nagie osie renault Roberta Kubicy. – Gdzie się podziały koła?
- Sprzedaliśmy je – zażartował Ecclestone.
- Nie zmieściłabym się w środku – roześmiała się po chwili J-Lo.
- Siedzenie kierowcy jest bardzo małe.
- Jakoś byśmy cię tam wcisnęli – odpowiedział rozbawiony Green.
- A potem zszylibyśmy na tobie ubranie.
- Dziękuję za reklamę, Bernie – dorzucił szef Renault.

Ecclestone i Lopez przeszli do sąsiedniego boksu Ferrari. Zdjęcia J-Lo obok czerwonego bolidu były marzeniem każdego specja od reklamy zatrudnianego przez ten zespół. Uzasadniały wydanie czterystu milionów dolarów na dziewiętnaście wyścigów z udziałem Ferrari w ciągu zaledwie jednego roku.

Dwadzieścia minut przed startem atmosfera była napięta. Zazwyczaj nie wpuszczano wówczas gości, ale złamano tę zasadę dla człowieka, dzięki któremu wszyscy się wzbogacili.

- Cześć, Bernie – powitał go siwowłosy mężczyzna w tłumie przed stanowiskiem Ferrari.
- Miło cię widzieć, Michael – odpowiedział Ecclestone.
- Jak twoja córka, Bernie?
- Wspaniale – rzucił popychany dalej Ecclestone.

„Michael Douglas to porządny facet”, powiedział Ecclestone kilka sekund później, żałując, że nie spędził więcej czasu z aktorem, który przyjechał na grand prix specjalnie z festiwalu w Cannes.

Lopez ruszyła z powrotem do portu, a Ecclestone zaczął się przechadzać po polach startowych, obok dwudziestu dwóch pojazdów szykujących się do wyścigu. Przy wtórze radosnych okrzyków z trybun prawdziwy gwiazdor tego spektaklu ścisnął wyciągnięte dłonie i błędząc wzrokiem, odwzajemniał uśmiechy.

- Wyglądasz na wyluzowanego – zauważył Ecclestone, witając się z Nikiem Rosbergiem, który stał przy swoim mercedesie.

- W środku jestem kłębkim nerwów – odparł niemiecki kierowca.

Obok przeszedł książę Albert, panujący władca Monako. Poprzedniego wieczoru Ecclestone nie poszedł do niego na przyjęcie w pałacu. Jako ostatnie Bernie minął dwa pojazdy Virgin.

„Groszowe przedsięwzięcie – skomentował podjętą przez Richarda Bransona próbę ustawienia się w światłach reflektorów Formuły 1. – Płaci za bilet w klasie ekonomicznej, a powinien płacić za biznesową. Powiedziałem mu: «Próbujesz załatwić robotę na miarę rolls-royce’a, a masz tylko cortinę». Nie da rady. Formuła 1 jest dla prawdziwych bogaczy”.

„To Lakshmi Mittal”, mruknął później, zauważając indyjskiego magnata stalowego, posiadacza majątku wycenianego na ponad dwadzieścia miliardów funtów. Mittal stał obok dwóch pojazdów Force India i rozmawiał z Vijayem Mallyą, właścicielem browarów Kingfisher. Dwa dni wcześniej Ecclestone zjawił się na olbrzymim jachcie Mallyi zacumowanym obok jachtu Philipa Greena. Plany zorganizowania wyścigów Formuły 1 w dwa tysiące jedenastym roku w Indiach zależały od wyniku negocjacji Ecclestone’a z indyjskim rządem. Kiedy szybko podsumowywali dyskusje na temat planów Mallyi, który zamierzał zostać maestrem grand prix na subkontynencie, w uszach Hindusa połyskiwały ogromne diamentowe kolczyki.

„Bernie! Bernie!”, krzyczały setki brytyjskich widzów na trybunach przykrytych ich flagą narodową. Kierowali aparaty fotograficzne w stronę faceta ikony idącego po skąpanym w słońcu torze, ale Ecclestone prawie nie zauważał ich obecności. „Dzisiaj biją brawo, a jutro będą gwizdać”, stwierdził antybohater.

Za trybunami, na tarasach i balkonach, tysiące ekstrawaganckich imprezowiczów stukało się kieliszkami szampana, zwracając lornetki w stronę kroczącej środkiem drogi postaci w białej koszuli. Klub superbogaczy w lśniących rolls-royce’ach, bentleyach i ferrari zjawiał się w mekce Formuły 1 co roku od tysiąc dziewięćset dwudziestego dziewiątego, dowodząc słuszności słów Williama Somerseta Maughama, który nazwał Monako „słonecznym miejscem dla typów spod ciemnej gwiazdy”. Dla członków tego klubu Ecclestone był bohaterem.

W ciągu ostatnich trzydziestu sześciu lat Bernie Ecclestone przemienił Formułę 1 ze sportu dla garstki entuzjastów w jedną z najchętniej oglądanych imprez świata. Gwizdy – a w ciągu tych wszystkich lat słyszał je często – wydobywały się z ust pierwszych właścicieli zespołów, którzy dzięki Ecclestone’owi stali się wystarczająco bogaci, by kupować jachty, prywatne samoloty i niezliczone domy. Skąpili oni wdzięczności źródłu swoich fortun.

Tylko wtajemniczeni wiedzieli, że od ubiegłorocznego Grand Prix Monako rany po bratobójczej walce w Formule 1 jeszcze się nie zagoiły. Władca marionetek żył w zbudowanej przez siebie złotej klatce otoczonej odmieńcami. Miliarder wiedział, że paradowanie z gwiazdami potwierdza jego niezbędność. W dobie recesji takie okazje, jakie trafiały się w Monako, były rzadkością.

Tamtego ranka przez „Kreml” Ecclestone’a, jego luksusowy camper, przewinęła się cała procesja ludzi przybyłych w interesach. Bernie witał każdego gościa kilkoma słowami wypowiedzianymi z południowolondyńskim akcentem i wyrażającymi jego stanowisko w negocjacjach. Często kończył je zdaniem: „Po prostu zrób, jak mówię, załatwimy to później”. Na zewnątrz Flavio Briatore, zdyskredytowany włoski biznesmen, zorganizował inny spektakl. Aby odzyskać dobre imię w Formule 1, fotografom pozował z Ecclestone’em. Otoczeni pstrykaniem czterdziestu aparatów zauważyli Michaela Schumachera, który udzielał wywiadów. Niemiec, podobnie jak Włoch, pragnął wrócić do łask. Cynicy nazwali ich później: „pozerzy z zabawkami”. Nikt nawet nie zauważył Richarda Bransona, który w oddali szedł do swojego ciemnego campera.

Kilka minut przed rozpoczęciem wyścigu Ecclestone, Mick Jagger i Naomi Campbell usiedli w głębokich skórzanych fotelach odgradzonych od rozrywającego bębenki ryku dwudziestu dwóch podrasowanych silników zbudowanych po to, by pędzić z prędkością trzystu dwudziestu kilometrów na godzinę. Wąski tor w Monako to największe wyzwanie dla umiejętności kierowcy. Już w pierwszych minutach wyścigu wiodącego przez najdroższe grunty Europy samochód Williama rozbił się o metalową barierę. Koło i skrzydło roztrzaskały się na zakręcie.

– Już po nim – skwitował Mick Jagger, prosząc przyjaciółkę, żeby pstryknęła mu zdjęcie z Ecclestone’em przed ekranem telewizora. Kilka minut później z silnika Jensona Buttona z zespołu McLaren’a buchnął dym. Ubiegłoroczny mistrz świata odpadł, pogrążony przez niedbałość mechanika.

– Dużo się dzieje w ciągu pierwszych pięciu minut – mruknął.

– Jest nerwówka i na torze nikt nie ma lekko – zgodził się Ecclestone.

Dwie gwiazdy, obie pochodzące z Dartford na południu Londynu, łączyło zuchwałe podejście do życia.

„Niebywałe wyzwanie – powiedział o torze w Monako australijski kierowca Mark Webber tuż przed wyścigiem. – Tor sam wymierza sprawiedliwość, bo na nim nie ma różnicy między drobną pomyłką a dużym błędem. Wynik jest taki sam: rozbity bolid”.

I Jagger, i Ecclestone uwielbiali mrozące krew w żyłach przejażdżki.

– Robicie jakieś trasy? – zapytał sportowy car króla rocka, oglądając się przez ramię.

– E, nie – odparł wychudzony sześćdziesięcioletek, spoglądając na L'Wren Scott, swoją mierzącą metr osiemdziesiąt dziewczynę. – Jeśli będziesz tu w środę, Bernie – ciągnął Jagger – wpadnij do Cannes na nasz nowy film*. Szykujemy imprezę.

Ecclestone ledwie skinął głową. Od zawsze unika imprez.

– Kochanie, zadzwonię, kiedy się obudzę – mówiła Naomi Campbell do słuchawki, przeciągając samogłoski. Modelka siedziała na drugim końcu campera i uchylała się od pracy. – Wtedy zadecyduję, czy mogę się z tobą zobaczyć. Nie chcę ci sprawić zawodu.

Po zakończeniu rozmowy zwróciła się do przyjaciela:

– Jestem głodna. Zjedzmy jakiś lunch.

Towarzystwo Jaggera czekało na łódź, która miała ich zabrać na jacht „Lionheart”.

– Łódź już jest! – oznajmił niezwykle gruby chłopiec na posyłki, który słynął z tego, że kręci się koło celebrytów.

„Lionheart” cumował zaledwie pięćdziesiąt metrów dalej. Campbell przecisnęła się w stronę Ecclestone'a, żeby się pożegnać.

– Będziesz tylko sześć łodzi od „Force Blue” – wesoło zauważył Bernie.

– Wiem – uśmiechnęła się – ale nie zamierzam wpaść z wizytą.

Żart dla wtajemniczonych nawiązywał do właściciela „Force Blue”, Flavia Briatorego. Siedem lat wcześniej Naomi Campbell była jego dziewczyną. Wtedy cieszył się mianem gwiazdy Formuły 1. Potem okrył się złą sławą.

„Przeszłość Flavia nigdy nie była dla mnie problemem”, mówił Ecclestone tym, którzy podawali w wątpliwość ich przyjaźń. Niektórzy snuli przypuszczenia, że ta nietypowa dla Ecclestone'a wyrozumiałość przypięczętowała jego lojalność wobec włoskiego ekshibicjonisty.

Ecclestone spędził weekend w imprezowym pałacu Briatorego. Pisarka Danielle Steel i inni multimilionerzy wycarterowali go za dwieście pięćdziesiąt tysięcy euro tygodniowo, z dodatkowo płatnym jedzeniem, paliwem i napiwkami. Cztery dni wcześniej, lecąc razem z Biggin Hill, należącego między innymi do Ecclestone'a lotniska na południu Londynu, do Nicei falconem 7X Berniego, jednym z najszybszych prywatnych odrzutowców na świecie, dyskutowali o naprawieniu burzliwej kariery Briatorego w Formule 1. Dawniej Włoch był gwiazdą jako szef Renault, lecz w dwa tysiące dziewiątym roku zszedł ze sceny w atmosferze skandalu. Jego oskarżycielem i sędzią był Max Mosley, także splamiony skandalem. Docinki i zarzuty, jakimi nękali się nawzajem Mosley, Briatore i Ecclestone w ciągu dwóch poprzednich lat, były

* Chodzi o film dokumentalny *Stones in Exile*, który miał premierę w Cannes w 2010 roku (wszystkie przypisy umieszczone na dole strony pochodzą od tłumacza).

godne najwspanialszego dramatu Szekspira. „Max mi zazdrości – skarżył się Briatore Ecclestone’owi w czasie lotu. – Zgodziłem się nawet zatrudnić Alexandra”, dodał, mając na myśli syna Mosleya, który zmarł w dwa tysiące dziewiątym roku, prawdopodobnie po przedawkowaniu narkotyków. Obydwaj zgadzali się co do tego, że Mosley lubi sprawować władzę, ale nie byli jednomyślni co do niego samego. Związek Ecclestone’a z Mosleyem w ramach Formuły 1 zaczął się pod koniec lat sześćdziesiątych XX wieku i pomimo nieporozumień został scementowany ich niezwykłym sukcesem. Flavio Briatore pojawił się później. Znaczną część swojego majątku zawdzięczał Ecclestone’owi, lecz w dwa tysiące dziewiątym roku został powszechnie oskarżony o dążenie do odebrania swojemu mentorowi miana bossa Formuły 1. Pojednanie wprawiło wszystkich w zdumienie. „Ludzie mówią, że nie powinienem się zadawać z Flaviem i innymi oszustami – przyznał Ecclestone. – Dlaczego miałbym się tym przejmować? Wiem swoje. W Formule 1 wszyscy oszukują. Po prostu nie powinien być dać się przyłapać. Wycierpiał więcej, niż powinien”.

Życie na pokładzie odrzutowca Ecclestone’a za czterdzieści osiem milionów dolarów odzwierciedlało wstrzeźliwość właściciela. Briatoremu zaproponowano wodę albo kawę. W porze lunchu nie było nic do jedzenia. Zajrzawszy do schowka, Ecclestone odkrył paczkę lentilków Smarties. Podzielił się jej zawartością z dwoma współpasażerami. Potem pogrzebał głębiej i znalazł paczkę chipsów Hoola Hops. Briatore, opalony i brzuchaty, właściciel restauracji Cipriani w Londynie oraz domów w Londynie, Nowym Jorku i na Sardynii, nie chciał ich skosztować. Zanim samolot wylądował w Nicei, zgodził się zaprosić Mosleya na uroczystą kolację na pokładzie „Force Blue”. W przededniu grand prix doszło do pojednania. Kiedy Briatore na chwilę się oddalił, Ecclestone porównał go do Rona Dennisa, swojego odwiecznego wroga i ojca sukcesu McLarena: „Kiedy Flavio wbijał mi nóż w plecy, czarował mnie, mówiąc: «Utrata odrobiny krwi dobrze ci zrobi». Ale gdy atakuje Ron, chce, żebyś wiedział, że to właśnie on przejął kontrolę i cię zabił”. Ecclestone przetrwał mimo wielu ambitnych zamachowców, ale cały czas wystrzegał się przekonania o własnej nieomyślności: „Nie chce się wierzyć ludziom, którzy powtarzają, że są uczciwi”.

Z lotniska przewieziono Ecclestone’a i Briatorego do heliportu. Ecclestone uregulował należność, płacąc ze zwitka banknotów o nominale pięciuset euro. Na szczęście dla sprzedawcy biletów Ecclestone nie przyjmuje reszty. Po sześciominutowym locie dwaj mężczyźni wsiedli do czekającej już łodzi i zostali powitani przez siedemnastoosobową załogę „Force Blue”.

Trzy dni później, w przeddzień wyścigu, Flavio Briatore i Elisabetta Gregoraci, jego trzydziestoletnia żona i była modelka Wonderbra, pełnili

rolę hojnych gospodarzy, podejmując na kolacji siedemdziesiąt osób. Część gości była znana kolumnom towarzyskim. Boris Becker, Tamara Beckwith, Nick Candy i Goga Ashkenazi regularnie goszczą na łamach ilustrowanych magazynów. Briatore ucieszył się, że Robert Kubica, kierowca Renault, wpaść na drinka ubrany w firmowy strój. Formuła 1 uczyniła z Briatorego bogacza i Flavio chciał wrócić do gry. Mosley w ostatniej chwili zrezygnował z przybycia.

„Flavio udzielił włoskiej gazecie niepochlebnego wywiadu na mój temat – wyjaśnił, siedząc w swoim monakijskim mieszkaniu. – Powiedział dziennikarzowi, że mi wybaczył”. Briatore nie okazał skruchy za swoją kąśliwość. Uważał, że Mosley popsuł mu reputację i że doprowadził go do ruiny. Zamiast pojechać na przyjęcie na jachcie, Mosley wybrał się na kolację wydaną dla osiemdziesięciu osób przez Jeana Todta, swojego następcę na stanowisku przewodniczącego FIA (Fédération Internationale de l'Automobile z siedzibą w Paryżu), na pokładzie „Maltese Falcon”, największego na świecie prywatnego jachtu, który cumował nieopodal. Wśród gości Todta byli Michael Schumacher i inne gwiazdy Formuły 1. O północy Briatore poprowadził grono wybrańców do swojego klubu Billionaire w Monte Carlo. Ceny stolików sięgają tam dziesięciu tysięcy euro za wieczór, ale klub był prawie pełny, co w czasie recesji jest nie lada osiągnięciem. Tydzień później żeglujący po włoskich wodach „Force Blue” został zatrzymany przez lokalną policję. Briatoremu postawiono zarzut niezapłacenia podatków w wysokości czterech i pół miliona funtów. Mosley nie okazał smutku. Ecclestone podszedł do sprawy pragmatycznie. Zranione ego było częstym zjawiskiem w jego branży. Podczas pobytu w Monako Ecclestone mediował w konfliktach, rozwiązywał problemy, ale również negocjował warunki dostaw opon na następny sezon.

Jakość opon może zadecydować o wygranim lub przegranym wyścigu. Bridgestone, japoński producent opon, przez dwanaście lat dostarczał zespołom Formuły 1 do trzydziestu tysięcy opon rocznie – ich wartość sięgała mniej więcej czterdziestu milionów dolarów – i robił to za darmo. W zamian regularnie emitowane w czasie wyścigów reklamy w telewizji ponad stu krajów zapewniły marce Bridgestone światowy sukces. W dwa tysiące dziewiątym roku, nasyciwszy się rynkowym triumfem, Bridgestone postanowiło zakończyć kontrakt. Trzej dostawcy – Michelin, Pirelli i Avon – zaoferowali zespołom własne wyroby, ale za określoną cenę. Kilka tygodni wcześniej Jean Todt obiecał francuskiej korporacji Michelin, że każdy z zespołów zapłaci trzy miliony dolarów za dostawę opon na jeden sezon. Ecclestone podejrzewał, że Todt może być stronnicy i działać na korzyść Michelina, między innymi dlatego, że jego syn miał nadzieję na stworzenie

nowego zespołu. Ecclestone potraktował Todta oschle i sprzeciwił się jego wyborowi. Podczas pobytu w Monako wynegocjował z Avonem dostawę opon za półtora miliona dolarów i jednocześnie zachęcił koncern Pirelli do przebicia tej oferty. „Zadecydują zespoły, nie Todt – powiedział menedżerom zespołów Formuły 1. – Zostawcie to mnie – dodał poufałym, południowolondyńskim tonem. Zamierzał zwyciężyć w tej bitwie. – Ja z nim nie przegram”.

Ecclestone prowadził negocjacje w imieniu Formuły 1 od tysiąc dziewięćset siedemdziesiątego czwartego roku. Biznes miał w genach i tylko nieliczni mogli z nim rywalizować w tej dziedzinie. Wynegocjowanie umowy na dwieście kompletów opon dla każdego z zespołów było dla niego bułką z masłem, ale sukcesu tego przedsięwzięcia potrzebował do życia jak tlenu. Przed opuszczeniem Monako negocjator z Michelina przystał na warunek Ecclestone’a i obniżył cenę o połowę. Podczas wizyty w camperze Ecclestone’a Norbert Haug, szef zespołu Mercedesa, zatwierdził uzgodnienia. Ale Ecclestone chciał więcej. Każdy mały sukces pomnożony przez miliardowy roczny budżet tego sportu potwierdzał jego dominację. Codziennie jeden człowiek dbał o potrzeby dwunastu zespołów, dziewiętnastu torów wyścigowych, niezliczonych sponsorów, rządów osiemnastu państw, ponad stu nadawców i organów nadzorujących ten sport, aby produkować nieskazitelną rozrywkę. Rzadko jednak oglądał wyścig do końca.

W połowie grand prix Ecclestone opuścił swój camper, pożegnał się z osobami stłoczonymi w jego prywatnej kantynie, między innymi z Nikim Laudą, i ruszył w stronę heliportu. Nie chciał utknąć w korku, więc nigdy nie czekał na chwilę, w której opada kraciasta chorągiewka. Dwadzieścia minut później, siedząc w swoim falconie, rozparł się w miękkim skórzanym fotelu i przeczytał relację „Observera” z wyścigu w Monako. Pod nagłówkiem: „Na ulicach, gdzie rodzą się bohaterowie, na każdym kroku czyha katastrofa” zobaczył ziarniste czarno-białe zdjęcie z wyścigu w tysiąc dziewięćset pięćdziesiątym siódmym roku. Na czele ośmiu samochodów znajdował się Juan Manuel Fangio, legendarny argentyński kierowca. „Mam te dwa ferrari, to maserati i tę lancję”, powiedział Ecclestone, wskazując z dumą zdjęcie rozpedzonych starych bolidów ścigających się wokół zniszczonych przed laty domów. Ecclestone z nostalgią wspominał „dawne czasy” i swoją kolekcję osiemdziesięciu zabytkowych pojazdów Formuły 1, ustawionych jak na wystawie w muzeum w jego hangarze w Biggin Hill.

Kiedy falcon zniżył lot nad ujściem Tamizy, kierując się w stronę prywatnego pasa do lądowania, Ecclestone spojrział na Dartford. „Odkąd się stąd wyniosłem, nigdy tu nie zaglądałem – powiedział. – Nic ciekawego”. Po krótkiej chwili milczenia przysunął się bardziej do okna. „Ten dom był mój, i ten...”. Zawiesił głos. Nieliczni naoczni świadkowie początku

jego osobistego wyścigu na szczyt nadal żyją, ale szepczą o ofiarach tego triumfalnego marszu naprzód. „Nie jestem aniołem”, przyznaje Ecclestone. Czas zmiękczył twarde krawędzie, ale stalowy rdzeń pozostał.

Jadąc z lotniska w Biggin Hill do domu w Kinightsbridge, Ecclestone rozmyślał o następnym wyścigu w Stambule. Zdał sobie sprawę, że trzeba będzie przetransportować camper statkiem z Monako przez Morze Śródziemne. „Marnotrawstwo”, mruknął. Siedzący z tyłu samochodu z napędem na cztery koła Pasquale Lattuneddu, magik z Sardynii zwerbowany przez Slavicę, była żoną Ecclestone’a, zrozumiał wiadomość. Kilka sekund później rozmawiał z Karlem-Heinzem Zimmermanem, austriackim „gospodarzem” campera Ecclestone’a. „Zabukowaliśmy transport autokaru z Włoch do Stambułu”, oznajmił Zimmerman. „Pan E. chce z niego zrezygnować”, odparł Lattuneddu. Oszczędny styl życia Berniego Ecclestone’a był odzwierciedleniem jego pochodzenia.

