

A close-up portrait of a man with a goatee and sunglasses, looking slightly to the left. He is wearing a black t-shirt and a thin chain necklace. The background is dark and textured, possibly wood or stone.

**Richard Rawlings**  
**Mark Dagostino**

**RYCHLE**  
**A**  
**HLÁSITĚ**

**KREV, POT A PIVO**

# Rychle a hlasitě

Vyšlo také v tištěné verzi

Objednat můžete na  
**www.xyz.cz**  
**www.albatrosmedia.cz**



**Richard Rawlings, Mark Dagostino**  
**Rychle a hlasitě – e-kniha**  
Copyright © Albatros Media a. s., 2019

Všechna práva vyhrazena.  
Žádná část této publikace nesmí být rozšiřována  
bez písemného souhlasu majitelů práv.

**ALBATROS**  **MEDIA**

**Richard Rawlings  
Mark Dagostino**

***RYCHLE A HLASITĚ***



**Richard Rawlings**

**Mark Dagostino**

**RYCHLE  
A  
HLÁSITĚ**

**KREV, POT A PIVO**

Překlad Pavel Bárta

# OBSAH

Úvod 9

První část

## **„AUTO“BIOGRAFIE**

První výbava 19

Nažhavený 32

Bouchačky & prachy 40

Na cestě 51

Rozjíždím se naplno 63

Konec opičáren 80

Řadím vyšší kvalit 91

Pedál až k podlaze! 107

Druhá část

## **VELKÁ SHOW**

Sestavování posádky 121

Seznamte se s Opičáky! 126

Naše oblíbené epizody 143

Slovo mají fanoušci 179

Rozmach impéria Gas Monkey 189

Třetí část

## **KŠEFTUJEME**

Tajemství mého úspěchu 201

Tipy, jak na to 211

A na závěr... 231

**Každý úspěch v životě vychází ze tří věcí,  
a těm věnuji tuhle knihu. Jsou to:**

1. Bůh – za to, že nám dal Ameriku, nejlepší zemi na světě, která mi umožnila dělat to, co dělám!
2. Rodina – jmenovitě moje žena Sue, která při mně po celé ty roky stála v časech dobrých i zlých. A...
3. Přátelé – zejména můj nejlepší kamarád Dennis Collins, jenž si mě vzal pod křídla a uvedl mě do světa aut a vždycky byl nablízku se studeným pivem.





# Úvod

*Jóóó!*

Chcete vědět, jaké to je, když se řítíte rychlostí 150 mil\* za hodinu po dlouhém úseku dálnice? Řeknu vám jedno: Neznám nic tak parádního jako hnát si to po stejném úseku rychlostí 207 mil v hodině.

Najde se plno lidí, kteří to v běžném autě do města rozbalili na dálnici na 100, a pár normálních chlápků, co jeli 120 nebo 140. Jenže rozdíl mezi tím, jet 150 a 200 mil v hodině, je stejně velký jako mezi tím, když jste na nule – tedy stojíte na místě – a když si to ženete stovkou. Řev motoru, vítr a ubíhající cesta pumpují vašim tělem, zatímco stromy, světla a sloupy pouličního osvětlení, dokonce i ostatní auta, která míjíte, se mění v barevné šmouhy a adrenalin vytáčí všechny vaše smysly do těch nejvyšších možných otáček.

Ku\_va, to je něco tak úžasnýho!

Jezdit tak ohromnou rychlostí je zároveň pekelně děsivé, takže: „Tohle doma fakt nezkoušejte, dětičky!“ Jezdit tak rychle,

---

\* Jedna míle odpovídá 1,609 kilometru (pozn. překl.)

aniž byste zabili sebe nebo někoho jiného, je náročné. Vyžaduje to neuvěřitelnou pozornost a soustředění. Ale jestliže si to profese žádá, jsem schopný to dát. Klidně překročím rychlost 200 mil za hodinu a překonám světový rekord, což jsem si dal za úkol při jednom úžasném výletu v roce 2007, kdy jsme s mým kámošem Dennisem Collinsem uzavřeli sázku a společně vyrazili na náš životní závod: Cannonball Run. Stalo se to přesně v jeho polovině, na opuštěném úseku dálnice Interstate 40, když ručička tachometru Dennisova vozu Ferrari 550 Maranello z roku 1990 vyskočila na 207 mil v hodině. A přes dvě stě jsme pak jeli celou dobu, abychom dohnali časovou ztrátu, kterou jsme předtím na cestě nabrali.

Snad každý slyšel o filmu *The Cannonball Run* (Tajný závod) z roku 1981, v němž hráli Burt Reynolds, Farrah Fawcettová, Dom DeLuise a hromada dalších velkých hvězd té doby. No, ten film natočili podle skutečného tajného závodu zvaného Cannonball Run, který se jel poprvé v 70. letech a jehož účastníci si to v rychlých bourácích hnali přes celou zemi ze středního Manhattanu až k hotelu Portofino Inn a jachtařskému klubu v Redondo Beach v Kalifornii. Od té doby se zavedla tradice víceméně nelegálních závodů po celých Spojených státech a Kanadě a já se zúčastnil spousty z nich. Ovšem Cannonball je z nich ten nejlegendárnější. S Dennisem jsme v závodě přes celou zemi pokořili rekord, který vydržel přes dvacet pět let: původní vítězové Cannonballu zvládli jízdu za třicet dva hodin a čtyři minuty. Nikdo další pak celou dobu nedokázal tenhle rekord vylepšit a spousta lidí žila v domnění, že se ani nedá překonat. S Dennisem jsme se rozhodli do toho jít. A za všechno může náš společný kamarád Jay Riecke. Vsadil se s námi totiž o padesát tisíc dolarů, že to nezvládneme.

Vybaveni štosem bankovek a zásobou sušeného hovězího masa jsme vyrazili z dílny Red Ball v půl deváté večer a řítili se směrem na New Jersey. Věděli jsme, že doprava na Manhattanu může představovat jednu z našich největších překážek, a tak jsem ještě předtím zavolal kámoši jménem Nassar, který vlastní půjčovnu limuzín. Najali jsme si celou flotilu řidičů, kteří jeli před námi a na krátkou dobu zablokovali provoz na mostě, abychom se přes něj dostali bez zádrhelů. Předvoj řidičů nás protáhl taky přes New Jersey, jeli rychle a proplétali se dopředu, aby odváděli pozornost poldů, kteří se v těch místech mohli vyloupnout, a aby je zabavili, až si to poženeme kolem nich.

Pro ty, kdo tohle čtou se zděšením a myslí si, jak strašně riskantní je jezdit vysokou rychlostí po veřejných komunikacích, bych rád dodal, že jsem to nebral na lehkou váhu. Tak jako spousta jiných před námi jsme se snažili počínat si tak, abychom pokud možno nikoho neohrozili. Mysleli jsme na to, kde se zrovna nacházíme, nedělali jsme žádné vylomeniny a nevytlačovali lidi z cesty ani se nechovali jak idioti. K tomu, co děláme, jsme všude přistupovali s velkou pokorou. Uvědomte si, že spousta lidí na dálnici jezdí rychlostí 75 nebo 80 mil za hodinu a tím to hasne. Naše průměrná rychlost v průběhu celého závodu byla 87,6 mil/h. Tomu se přece nedá říkat šílená jízda.

Vzali jsme to dolů na původní trasu Cannonballu až k Interstate 40 a kalili si to k západu, co se dalo, a jen pětkrát zastavovali kvůli tankování. Dobré bylo, že stravu jsme omezili na sušené hovězí a energetické nápoje, protože tyhle přestávky byly za celou tu dobu zároveň jediné, kdy jsme si došli na záchod!

V té době jsem byl ženatý a moje manželka Sue na poslední chvíli odletěla do Redondo Beach, aby nám tam sehnala hotel.

Je machr přes počítače, a tak pro nás vytvořila počítačový model, jehož prostřednictvím jsme si mohli spočítat, jak rychle potřebujeme jet, abychom rekord překonali. Mobilem jsme nahlašovali svoji polohu a čas a ona nám dokázala říct, za jak dlouho bychom asi tak mohli dorazit do cíle a jak rychle nebo pomalu musíme pokračovat, abychom dohnali časovou ztrátu. Taky nám oznamovala, kdy bychom se měli raději držet zpátky, aby nás třeba nechtěli zastavit. Koneckonců, vyřizování jediné pokuty za rychlou jízdu by nás stálo spoustu času a mohlo by to zmařit celé dobrodružství.

S Dennisem jsme trošku vyšilovali kvůli policejním hlídkám. Celé tohle naše úsilí nebylo tak úplně legální, že ano? A tak jsme si vytáhli všechna místa a křižovatky, na nichž byly cedule se stopkou. Obstarali jsme si detektory radarů, různé difuzéry a rušičky, všechno, co na světě existuje. Dokonce jsme měli Opticom, což je zařízení, které na křižovatce přepne semafor z červené na zelenou, a používá se třeba u sanitek, když pospíchají do nemocnice. Věřte nebo ne, vlastnit některou z těchto vychytávek není nezákonné. Můžete si je volně koupit na eBayi. Není však legální je používat, takže vám neprozradím, jestli jsme ji využili nebo ne!

První polovina cesty byla vzrušující, ale taky vyčerpávající. Myslím, že jediný důvod, proč jsme tu divokou jízdu zvládli, byl adrenalin a fakt, že jsme hodně velcí kámoši. Jakmile jsme dospěli do poloviny, začali jsme z toho mít dobrý pocit. Měli jsme štěstí. Počasí nám přálo. Byl to víkend o Dni matek, takže provoz nebyl tak hustý. Chci tím říct, že jsme si opravdu mysleli, že bychom to mohli dokázat!

*Rychle a hlasitě* v tu dobu ještě v televizi nevysílali, ale dílna Gas Monkey Garage už byla na světě a fungovala několik let.

S automechanikem Aaronem Kaufmanem jsme měli dodávku s přívěsem, objížděli závody po celé zemi a snažili se lidem ukázat, co děláme. Takže když se začalo zdát, že by to mohlo dopadnout, zavolal jsem Aaronovi k nám do dílny a řekl mu, aby všeho nechal.

„Jeď okamžitě do Redondo Beach, chlape! Hned!“

Napadlo mě, že když tuhle záležitost zvládneme, mohli bychom zaujmout média a že bude dobrý marketingový tah, když nákladák se znakem Gas Monkey na boku zaparkujeme za cílovou čáru hned za ferrari.

Stěží jsem tomu mohl uvěřit, nicméně jakmile jsme dorazili do Kalifornie, zdálo se, že to opravdu dotáhneme k úspěchu. Měli jsme našlápnuto k tomu, abychom prolomili hranici dvaatřiceti hodin! Byl tu však jeden problém: Špatně jsme si spočítali, kolik benzínu do ferrari potřebujeme. Během úseků, kdy jsme se řítili rychlostí dvě stě mil za hodinu, jsme museli spotřebovat tunu paliva, protože jen co jsme dosáhli předměstí Los Angeles, uvědomili jsme si, že jedeme na výpary. Kdybychom sjeli z dálnice a byť jen na pár minut zastavili u čerpací stanice, mohly veškeré naše snahy přijít vniveč. To jsme věděli. A rozčilovalo nás to! *Jak jsme se mohli dostat tak blízko, a pak to podělat dvacet mil před cílem?*

Právě tehdy jsem si vzpomněl: Aaron je přece na cestě do Redondo Beach.

Skočil jsem po mobilu. „Aarone, kde jsi?“

A vida, nebyl vůbec tak daleko před námi.

„Sjeď z dálnice, sežeň pětigalonový\* kanystr a naplň ho benzinem,“ řekl jsem mu. S pomocí mé ženy jsme našli přesnou po-

---

\* Jeden galon odpovídá 3,785 litru (pozn. překl.)

lohu, kde by si měl Aaron sednout k silnici s kanystrem plným paliva a čekat, až přijedeme.

Konečně jsme před sebou zahlédli Aarona. „*Jupííííí!*“ ječel jsem, jakmile jsme doklouzali k zastávce a on plnil nádrž benzínem jako jeden z těch mechaniků v boxech při zastávkách během závodu NASCAR. *Bum!* Už jsme byli zase zpátky na trati a znovu si to hnali, sjetí adrenalinem a myšlenkami na to, že právě tvoříme dějiny.

Kličkovali jsme provozem, opatrně proplouvali kolem značek pro zastavení a drali se rovnou k cíli – dokázali jsme to. Sue čekala na okraji chodníku a sledovala oficiální časomíru, když jsme se přiřítili na hotelové parkoviště přesně po třiceti dvou hodinách a padesáti devíti minutách. To znamenalo nový světový rekord Cannonball Runu!

Za několik minut se objevil Aaron v nákladáku, a jak jsem si myslel, náš výkon ocenila veškerá automobilová média. Panečku! Byl jsem tak nadšený, že jsem chtěl, aby se o tom dozvěděli úplně všichni. Dokonce jsem upoutal pozornost jistého automobilového nadšence jménem Jay Leno, který nám zavolal a pozval nás do svojí show, abychom se o svůj úspěch podělili se světem. Mějte na paměti, že v roce 2007 se *Rychle a hlasitě* ještě nevysílalo v televizi. Byl jsem jenom chlapík z garáže odněkud z Dallasu! Dostat se do velkého televizního pořadu a mít takovou publicitu v tisku, to bylo pro můj rodící se byznys něco ohromného!

Když mi v roce 2012 Dennis zavolal, aby mi připomněl pětileté výročí našeho dobrodružství na Cannonballu, okamžitě jsem nakráčel do tetovacího salónu a nechal si na levé předloktí zvětšit připomínku našeho výkonu. Mám to tam pořád: Čas 31:59 vepsaný do obrázku stopek, provždy na mojí kůži.

S Dennisem jsme překonali nejdéle trvající rekord Cannonball Runu. Na světě se nenajde nikdo, kdo by nás o něj mohl připravit.

Někteří lidé se řídí heslem „Ukaž se, nebo to zabal“. Jenže s takovou filozofií jsem si já nikdy nevystačil. Být ten největší, ten nejproradnější, ten nejúžasnější, jet až na doraz, dosáhnout všeho. To je můj styl. To mě dostalo do televize. To vybudovalo vzkvétající impérium Gas Monkey, od dílny Gas Monkey po bar a restauraci Gas Monkey Bar N' Grill, stáj Gas Monkey Racing a oblečení Gas Monkey Apparel... Kruci, a v době, kdy tahle kniha vyjde, si budete moct v barech všude na západní polokouli koupit tequillu se značkou Gas Monkey!

Pokud jste sáhli po téhle knížce, je možné, že vy nebo někdo, koho znáte, je fanouškem mojí show na kanálu Discovery s názvem *Rychle a hlasitě*. Vysílá se od roku 2012, ale už dávno předtím jsem předělával auta, stavěl hot rody a ničil silnice – a teď vám chci předestřít, co všechno to obnášelo. Zavedu vás do zákulisí, až se ostraha nebude dívat, abyste mohli nahlédnout, co se děje za scénou. A zatímco si to spolu poženeme, umožním vám nahlédnout do pozadí toho všeho. Kde jsem se vzal a jak jsem se dostal až sem, a taky vám naznačím, kam směřuju.

Budu si s vámi povídat o autech, která jsem měl rád, o ženách, jež jsem miloval, o cestách, které jsem podnikl, a taky o bláznivých přemetech a kotrmelcích, jež mě potkaly během toho, co jsem budoval značku Gas Monkey a její pověst až do bodu, kdy došlo doslova k explozi popularity *Rychle a hlasitě*.

Potom vám představím některé svoje oblíbené výtvořiny, až budu vzpomínat na nejoblíbenější epizody pořadu, na který se tak rádi díváte, stejně jako na díly, jež jsem si oblíbil já osobně. A konečně, podělím se s vámi i o několik fíglů ohledně přestavby

aut. K nám do dílny Gas Monkey každý měsíc připlula hromada peněz jenom díky tomu, že jsme kupovali a prodávali některé opravdu libové káry, aniž bychom na ně vztáhli ruku. Pokud jde o auta, zjistil jsem, že když něco máte rádi a jste zažraní do věci, počínáte si chytře, jste rychlí a umíte o sobě dát vědět, pak není důvod, proč byste se do toho nemohli pustit a udělat si pár kousků pro sebe. Chci říct, že každý by si chtěl přivydělat něco bokem a ještě si u toho užívat, že ano? Není snad tohle něco, čemu jsem se chtěl v životě věnovat? Auťáky jsou radost! Prachy jsou radost! Takže GYSOT. *Get you some of that!* Koukejte z toho něco vytrískat!

Sakra, pokud se do toho chcete opravdu dát, můžete začít a představováním auťáků si zajistit zatraceně dobrý život. Víím, že to jde, protože přesně tohle jsem udělal já. A nejen to, vášně pro hot rody se mi podařilo proměnit v jednu z největších a nejúspěšnějších televizních autoshow – což byl počín, o kterém mi každý tvrdil, že mi nemůže vyjít.

Takže se na to vrhni, kámo. Chystám se pořádně sešlápnout plyn a spálit na parkovišti nějakou gumu, než vyrazíme na volnou silnici. A já budu štěstím bez sebe, že jsem vás na tuhle jízdu vzal s sebou. *Jóóóó!*

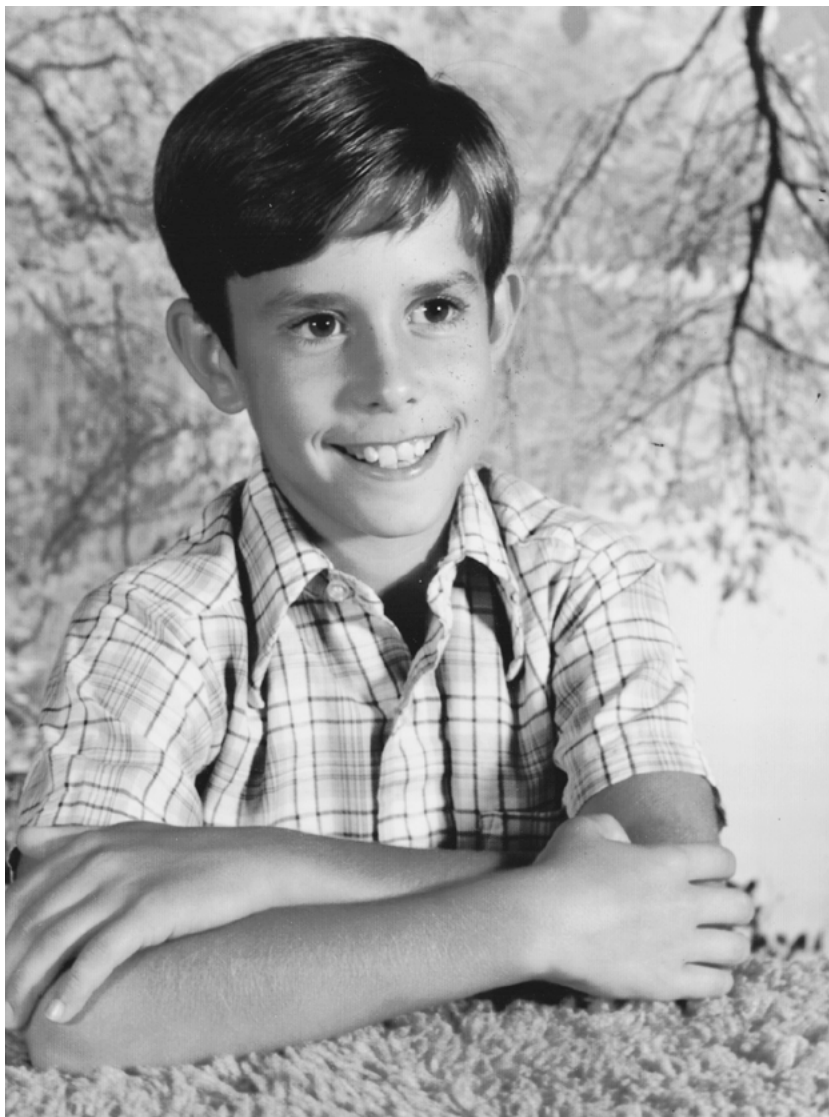


# První část

## ***„AUTO“BIOGRAFIE***



Já ve svém shelbym z roku 1968, který účinkoval ve filmu *Aféra Thomase Crowna*.



Já jako klučina.

# První výbava

„Na svět jsem přišel coby chudé černošské dítě...“

Ha! Vždycky jsem si přál začít svoji autobiografii tímhle způsobem. Stal se z toho jeden z nejlegračnejších začátků libovolného filmu v historii. Předpokládám, že chcete slyšet příběh, jak jsem byl vychováván já sám, místo fikce, kterou sepsal Steve Martin, ale pokud se díváte na můj pořad, tak už víte, že jsem příznivcem všemožných skvělých bijáků ze sedmdesátých a osmdesátých let. *Cvok Steva Martina* zaujímá jedno z úplně předních míst vedle dílek jako *Volný den Ferrise Buellera*, *Americké graffiti* a samozřejmě *Polda a bandita*, což je král mezi filmy, které se točí kolem nadupaných autáků, a do kin přišel, když jsem byl ještě dítě. Nikdy nezapomenu na ten pocit, když jsem seděl v biografu a sledoval černý Pontiac Trans Am, jak trhá vozovky. Nemyslel jsem na nic jiného, než že si musím pořídit něco *takového!*

Příběh mého dětství možná není tak strhující jako některé hollywoodské filmy o rychlých kolech, ale myslím, že vám ukáže, kde se objevily první zárodky impéria Gas Monkey. Takže tady to máte.

Narodil jsem se ve Fort Worthu ve státě Texas v onom neslavném, ryze americkém roce 1969. Dá se to svést na období volné

lásky nebo něco takového, ale v zásadě jsem byl plodem příliš mladé matky a příliš mladého otce – situace, která vedla k tomu, že jsem v raném věku prožíval docela krušné časy. Máma od nás odešla, když mi byly dva roky.



Já coby mimino a moje starší sestra Daphne.

Táta se vykašlal na střední školu, aby mohl vychovávat mě a moji starší sestru Daphne. (Znáte ji ze show. V současné době je mou hlavní účetní a šikovatelem, co mě staví do latě. Tím byla od samého začátku.) Podstatné je, že můj otec zůstal, čím byl, a užíval si jako v 70. letech jiní mladí frajírci. První byt, v němž jsme žili, vypadal jako kvartýr promiskuitního starého mládence. Byl zařízený chundelatým kobercem a rybářskými sítěmi zavěšenými u stropu. Nejprepychovější dekoraci, co jsme tam měli, tvořil shluk lahví od alkoholu na okenním parapetu, naplněných obarvenou vodou. Táta brzy přišel na to, že výchova dvou prcků docela brzdí jeho staromládenecký život, nicméně byl nucen se celkem rychle umírnit. Pro mě bylo opravdu úžasné a inspirativní, že to dokázal. Rychle dospěl. Dal přednost nám. Začal pracovat, aby nás tři zaopatřil. A když říkám pracovat, tak myslím *pracovat*.

Než jsem vyrostl dost na to, abych mohl odejít z domova, nepamatuju dobu, kdy by otec neměl dvě nebo dokonce tři zaměstnání najednou, aby zvládl platit účty a vytvořil nám obstojné zázemí k životu. Jeho hlavní prací bylo místo provozního manažera v místním velkém obchodě s potravinami. Se sestrou jsme tam s ním o sobotách chodili a potloukali se celý den po krámu, protože jsme neměli kam jinač jít. I když nejvíc mi utkvělo v paměti, jak táta roznášel noviny. Vzpomínám si na to, protože jsem mu při tom musel pomáhat.

Od mých zhruba sedmi let až do sedmnácti mě otec budil každý den ve tři nebo ve čtyři hodiny ráno. Posadil mě na zadní sedadlo svého vozu, kde mě obklopovaly haldy novin, co potřeboval rozvézt. Mým úkolem bylo stočit je do ruličky, jeden kus po druhém. Kroutil jsem výtisky novin a pokládal je na přední

seadačku, aby je otec mohl před každým domem vyhodit okýnkem. Hotovo jsme měli někdy kolem páté nebo šesté ráno a já si mohl ještě na půl hodiny nebo na hodinku lehnout, než jsem zase musel vstát a jít do školy. Sám. Otec trávil svůj den tím, že pečoval o hlávkový salát, rajčata, a jak jsem ho podezíral, příležitostně taky o nějakou tu zákaznici. Nedostávalo se mi ani žádné péče typu náhradní matky nebo někoho na hlídání, kdo by mě každý den vyzvedával před školou. Otec se znovu oženil, abychom doma měli mateřský vzor. Jenom to nebyl typ ženy, která by nás rozmazlovala. S Daphne jsme museli za každého počasí šlapat na zastávku a pak jet jedním z těch žlutých autobusů plných překřikujících se dětí. Jakmile mi skončila škola, musel jsem v 15:30 běžet domů, protože tenkrát vycházely ranní noviny a kromě toho ještě večerník. Takže jsem se s tátou vydával na náš novinový okruh taky odpoledne. Nemohl jsem si hrát s kamarády ani nebyl schopen začít dělat domácí úkoly dřív než v šest večer, kdy jsme měli hotovo.

Není pochyb o tom, kde jsem si osvojil tak příkladnou pracovní morálku. Stačilo sledovat mého otce. Ale myslím si, že se tam zároveň zrodila ještě další hnací síla mého života. Věděl jsem, že nikdy nechci pracovat do úmoru jako on, jen abych vyšel s penězi. Tvrdé dřiny se nebojím. Nechápejte mě špatně, svého otce jsem opravdu, opravdu uznával za to, že to zvládal, ale nechtěl jsem strávit celý život tím, že budu dřít, jenom abych zaplatil účty, a přitom se nikam neposunul a nebyl úspěšný. Ani můj otec nechtěl, abych vedl takový život. Tři neochvějné zásady, kterých se u mě dožadoval, byly mít respekt ke starším, ctít rodinu a tvrdě makat. Ovšem myslím, že nejvíc ze všeho mi vštípil to, že *nechtěl*, abych musel tak tvrdě dřít. Bral na zřetel,

že škola je důležitá a taky že je důležité získat dobrou práci za slušné peníze. Cítil to nejspíš tak, že jemu se to nepovedlo, poněvadž nedokončil střední školu, a tak na mě a na Daphne naléhal, abychom zůstali ve škole a snažili se dosáhnout něčeho lepšího.

Neřekl bych, že jsme byli chudí a patřili ke spodině, ale přes všechnu tu lopotu jsme vyrůstali v prostředí, které bylo kdesi pod průměrem. Málokdy jsme si mohli dopřát něco „extra“. Nemohli jsme jít do obchodu a koupit si nejnovější hračky a elektroniku, hned jak se objevily. Nemohli jsme chodit do hezkých restaurací nebo si kupovat nejlepší šaty. Byli jsme ale šťastní, že máme, co máme, a nejvíc jsme si vážili toho, že bydlíme v obyčejném domě se třemi ložnicemi a dvěma koupelnami ve Fort Worthu, ve čtvrti, kde žila nižší střední třída. Můj táta byl na tohle všechno skutečně hrdý. Sekal trávník, aby byl dokonalý, a dokonce náš travnatý dvorek kolem dokola ohradil. Dům jsme udržovali v čistotě. Dokonce jsme otci pomáhali, aby i garáž byla bez poskvrnky. Předpokládám, že i tohle se na mě přeneslo. Do dnešního dne jsem na všechno ohromně pyšný, mám radost a jsem šťastný za to, co mám, protože jsem viděl, jak byl táta sám hrdý, jak se staral a udržoval cokoli, co byl tehdy schopen pro svoji rodinu pořídit a zabezpečit. Sem patřila taky auta. Můj otec po nich prahl odjakživa a myslím, že to byla skutečně jediná oblast, ve které se mohl považovat za něco trochu výjimečného. V některých vzpomínkách si vybavuju sám sebe na příjezdové cestě, jak mu tam s kbelíkem a houbou pomáhám mýt blatníky, aby se jeho kára celá jen leskla.

Můj táta vážně neměl hromady peněz, aby je mohl rozhazovat za autáky nebo motorky, ale vždycky si pořídil aspoň něco. Chci

říct, že to nebylo drahé. Nebyl to ten nejlepší bourák široko daleko. Ale byl jeho. Byla to jeho hračka.

Táta nebyl žádný kutil ani hračička. Nevěděl, jak na to, neměl opravit motor nebo předělat starou rachotinu na fáro s pořádným výkonem nebo něco takového. Dokázal vyměnit olej a věděl, co se mu líbí, pokud jde o výběr nových kol, aby to auto vypadalo fakt dobře. Ale vždycky měl nějaký zajímavý vůz, víceméně výstavní kousek, něco, v čem jsme mohli vyrazit na nedělní výlet. A staral se o něj, jako by to bylo jeho další dítě nebo něco na ten způsob.

Byl na tyhle svoje káry tak pyšný, že se neustále snažil dostat se s nimi na automobilové výstavy. Ale nikdy nesplňovaly požadované podmínky, něco jim chybělo. Tedy až do chvíle, kdy si táta pořídil Mustang 2+2 z roku 1965, kaštanově hnědý s černým interiérem. Někdo tehdy snad musel na poslední chvíli odřeknout účast nebo co, protože večer před zahájením velké výstavy Autorama v Market Hall v Dallasu mu zavolali a řekli: „Hele, bereme vás. Ale musíte tady být hned ráno.“ Neměli jsme nákladák ani přívěs, na který bychom mustanga naložili, a tak jsme museli s autem na výstavu odjet v prudkém lijáku. Hned jak jsme se ocitli v aréně, dostal jsem za úkol vzít kyblík a běhat na záchod pro vodu a zase zpátky, aby do něj táta mohl namočit hadr, celé auto dokonale omýt a pak utřít, dokud na něm nezůstala ani kapka a nevypadalo, jak mělo.

Je to legrační, když se ohlížím takhle dozadu, protože si moc nepamatuju detaily a zvláštnosti ostatních aut, která jsme měli. Nevzpomínám si ani na konkrétní motorčky, přestože vím, že jsme jich pár vlastnili. Možná mi paměť v tomhle případě tolik neslouží, poněvadž otec mi nikdy nedopřál se jich dotknout. Her-



got, jak na mě křičel, když jsem se proháněl po příjezdové cestě na kole mezi jeho auťáky. Báł se, abych některý z nich nepoškrábal řídítky nebo něco takového. Až teď vím, čeho se skutečně obával. Uvědomoval si, že kdyby se něco takového stalo, nebude mít peníze na opravu.

Pamatuju si, jak jsme v sedmdesátých letech měli upravený a vylepšený nákladák s huňatými koberečky a postelí v zadní části kabiny. Než jsme do něj nastoupili, táta si zouval boty a připomínal nám, ať je sundáme taky. Do všech svých aut byl zapálený, ale taky byl přísný. Sakra, jak on dokázal být zapálený a přísný ve spoustě dalších věcí, včetně kázně. Když jsme zlobili, rychle sahal po řemenu, a jak můžete tušit podle mojí povahy, byl jsem kluk schopný dostat se při každé příležitosti do maléru. Takže s jeho páskem jsem se znal velice dobře.

Ovšem dá se říct, že můj táta byl sám o sobě taky kousek. Dělal potrhle věci. Jako jednou, když škola pořádala dobročinný jarmark. Přijel tam na motorce v kožené bundě a otevřel si líbací budku. Všichni ostatní upekli koláčky, prodávali ručně kreslené obrázky svých dětí a hrnečky z hlíny a vedle nich můj táta vyvolával něco jako: „Kam se poděly všechny maminky? Dolar za pusinku!“ Lidi ve Forth Worthu si o tom vyprávějí dodneška!

Jiným dětem by mohlo být trapně kvůli tomu, že se jejich otec chová nepřístojně, mně však ne. Chápal jsem ho. Myslel jsem si, že táta je nejskvělejší. A víte co? On taky nejskvělejší byl. Nasadil laťku vysoko – a od té doby, od let mého dospívání, jsem byl odhodlaný dosáhnout nejen toho, co on, ale tu laťku rovnou přeskočit. I když jsem si uvědomoval, že to může trvat dlouho. Byl jsem vychrtlý a docela podivín a na střední škole jsem to moc neuměl s děvčaty, ač je to k neuvěření. Když se tak ohlížím, jsem

rád, že jsem na střední nepřišel o rozum. Pokud zajdete na jakýkoli sraz maturantů, plno kluků, co byli jako já – trochu moc hubení, trochu nevyvinutí, maličko stydliví – je dneska v pohodě. Mají dobrou práci, rajcovní manželku a tak dál. A někteří z těch atletů, co bývali středem pozornosti a na střední škole si mysleli, že jsou někdo, jsou dneska obtlouští, holohlaví a nic jim nevychází. Jak se říká, karma je mrcha!

Střední škola, to pro mě bylo docela drsné období. Nezapadl jsem tam a rozhodně se mi tam nelíbilo. Myslím, že pro mě tam všechno probíhalo většinou moc pomalu. Brzy jsem se však chytil něčeho, díky čemu jsem mohl vydržet v klidu. Totiž vydělat balík peněz.

Peníze jsem miloval. Vždycky. A miluju je pořád! Byl jsem ještě mladý kluk, když jsem začal dychtit po tom, abych vydělával prachy. Svoje *vlastní* prachy. A nejlíp jsem se v tomhle směru mohl vzdělávat mimo školu.

Prošel jsem všemi zaměstnáními jako jiní teenageři. Pracoval jsem v burgrárně. Pracoval jsem v obchodě. Pracoval jsem všude. Ale tam jsem se nenaučil vydělávat peníze. To přišlo, když jsem začal bokem kšeftovat s auty, což se stalo zároveň mým koníčkem.

Spousta dětí si na střední škole pořídí auto. Občas narazíte na kluka, co svoji káru prodá a hned si koupí jinou. Nebo si obstará nějakou starou popelnici, opraví ji v otcově garáži a začne se na parkovišti se svým miláčkem předvádět, jak v něm umí driftovat. Já jsem takový nebyl. Já byl trochu jiný případ.

Odhaduju, že už na střední škole jsem vlastnil stáj zhruba o dvaceti autech.

Od momentu, kdy jsem se posadil za volant, jsem si stanovil za úkol udělat z toho auta něco lepšího nebo něco povyměňovat

a vydělat si tím trochu peněz, abych si mohl zase koupit něco jiného, jen tak pro zábavu.

K těm dvaceti kouskům musím ještě připočítat pár motorek. Kšeftování s auty, to pro mě byla stejná zábava jako je řídit. Možná ještě větší!

V té době jste ve státě Texas mohli už ve čtrnácti letech získat něco, čemu se říkalo nouzové oprávnění. Jelikož můj otec i moje nevlastní matka chodili do práce, mohl jsem podmíněčně dostat řidičák, abych sám mohl jezdit do zaměstnání. To byla ta „nouze“. *Bum!* V tomhle věku jsem si ale auto dopřát nemohl, a tak jsem místo toho dostal papíry na motorku. Najednou jsem ve čtrnácti letech mohl vypadnout a prohánět se sem a tam.

Moje první auto byl Chevrolet Impala z roku 1976. Otec mi ho koupil krátce před mými šestnáctinami. K jeho velkému překvapení jsem si oblíbil jiné auto krátce poté, co impala zaparkovala na naší příjezdové cestě. Sebral jsem se, auto prodal a za tučný výdělek si pořídil Mercury Comet ročník '74. Mělo jakousi vyblitě zelenou barvu a zelený interiér. Zelená se mi z nějakého důvodu vždycky líbila. Byl jsem jí posedlý. Přidělal jsem na ten vůz proužky, opatřil ho novými koly a svěžimi ráfky. Vzal jsem něco z peněz, co jsem vydělal, a vybavil ho velkým stereo přehrávačem a všemi takovými doplňky. Pak jsem najednou zjistil, že má cenu o trošku vyšší, než jsem zaplatil.

*Bum!* Tu káru jsem prodal, koupil jinou a ulil si štůsek peněz do banky, abych je mohl použít příště.

Když jsem s tímhle vším začínal, přišel jsem na to, že dokážu sledovat toky peněz a vyhodnocovat si, co může být výhodné a co ne. Bylo to svým způsobem zvláštní, poněvadž ve škole jsem si

vedl v matematice vždycky hrozně. Na střední škole se nicméně cosi změnilo, především díky mému učiteli dílen.

Dneska se mě občas někdo zeptá: „Jak můžeš být tak úspěšný v byznysu, když jsi byl slabý v matice?“ A já odpovídám: „No, v matematice jsem nebyl dobrý ze začátku. Jenže pak můj učitel dílen na střední škole Eastern Hills ve Fort Worthu každý den přišel do třídy a napsal na tabuli číslo. Ta cifra byla obvykle třeba 4,30 dolaru nebo 6,10 dolaru, nebo tak podobně. A pak řekl něco jako: ‚Vidíte to? Tolik jsem vydělal dneska v noci, když jsem spal, protože jsem dostal výpis z důchodového účtu a peníze si dal stranou. A to je to, na co se vy děti musíte zaměřit. Jít a vzít si část ze všeho, co vyděláte, a dát si to na stranu.‘ Tohle nám vtloukal do hlavy.“

Kromě téhle důležité lekce, jak šetřit, jsem se s ním zapletl taky do debaty, proč jsem tak děsný v matematice. „Já to prostě nechápu,“ řekl jsem.

A on: „Máš rád peníze?“

„Jo, miluju prachy,“ odpověděl jsem.

On na to: „No, od tohoto okamžiku, až budeš stát před jakým-koli matematickým problémem, čímkoli, co ti budou říkat – osm plus čtyři krát deset, zkrátka čímkoli – dej si před to znaménko dolaru.“

„Co tím myslíte?“ odvětil jsem.

Povídá: „Jsou to jen čísla. Pokud máš rád peníze a umíš počítat, tak až tě postaví před nějaký matematický problém, dej si před něj symbol dolaru.“

Přísahám, že to bylo, jako by mi nad hlavou rozsvítili velkou silnou žárovku, přesně jako v těch starých komiksech. Od té doby jsem už nikdy neměl problém. Totiž, ve svém byznysu sle-

duju čísla tak dobře, že je z toho moje sestra na švestku. Daphne léta vede účetnictví všech mých společností a jsou okamžiky, kdy mi ukáže knihy a já se k ní otočím a řeknu: „Tohle není správně. Na tom účtu má být o patnáct stovek víc.“ Ona odejde, podívá se na to a zjistí, že něco bylo zapsáno do špatného sloupce a podobně. Nerada přiznává, že mám pravdu, ale stává se to pořád! Dělán to s účty, které jsem měsíce neviděl. Držím je v hlavě. Jsou to jen čísla – a dokud před nimi je značka dolaru, dokážu je sledovat.

V době, kdy jsem měl dostudovat střední školu (což se mi nakonec s obtížemi povedlo), jsem si už vydělával bokem docela pěkné peníze za nákup a prodej aut. Vlastně, jakmile se přiblížil konec studií, už jsem věděl, jak si obstarat vůz mých snů: Pontiac Trans Am z roku 1978. Byl červený, ale jinak to bylo v podstatě auto lupičů z filmu *Polda a bandita*. Černý interiér, velký orel na kapotě, stahovací střecha, čtyři rychlosti... Byl prostě božsky *zkažený*.

Za tuhle káru jsem zaplatil 4500 dolarů. To v té době byla hromada peněz. Ale pro mě to tehdy byl ten nejlepší bourák. Když jsem tátovi oznámil, že jsem ho konečně našel a chystám se ho koupit, řekl, že žádný mít nebudu, protože nemůže platit pojistku. Úplně jsem ho ignoroval. Přijel jsem domů a na příjezdové cestě túroval ten svůj silný osmiválec. Pane, ten byl nas\_anej.

„Co jsi to sakra provedl?“ křičel.

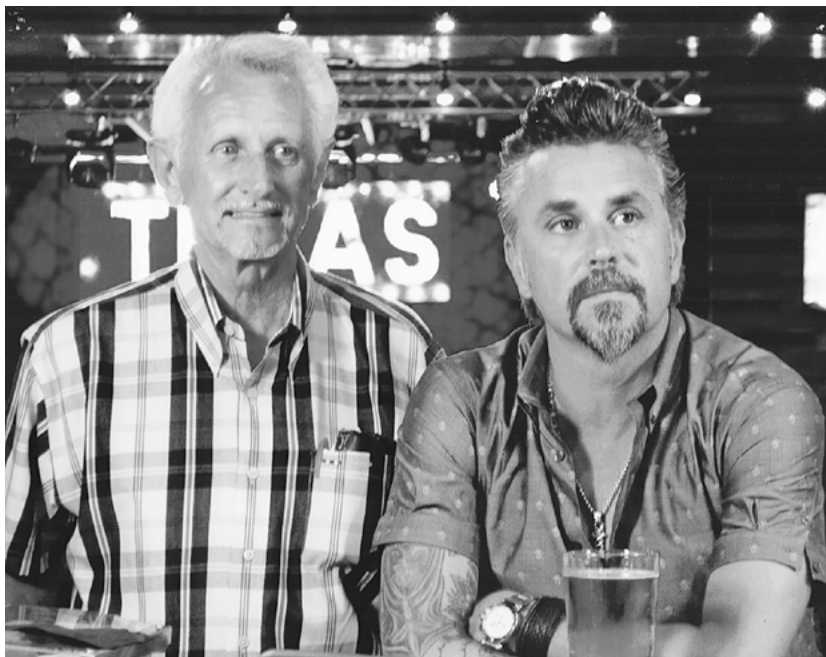
„Víš,“ řekl jsem. „Zaplatil jsem za to auto hotově z vlastní kapsy a už jsem uhradil i pojistku na rok dopředu. Takže v čem je problém?“

„No,“ pravil tatík a jen kroutil hlavou. „Vlastně žádný nevidím.“

Takže tak. Ve svých osmnácti letech jsem dal sbohem střední škole a všem těm pitomým problémům a vyrazil vstříc západu slunce v Pontiacu Trans Am '78.

A tehdy se stalo něco hrozného.

Chystal jsem odstěhovat z domu, když prodejna potravin, v níž můj otec pracoval, přišla na buben. Přesně tak, táta zůstal bez práce. V hospodaření tam měli binec, takže k dovršení všeho skončil taky důchodový program řetězce, pod který obchod spadl. Po čtrnácti, možná patnácti letech v tomhle zaměstnání byl otec na dlažbě a rázem přišel taky o všechny peníze, co si našetřil na důchod.



Táta a já...

Nakonec se z toho vzpamatoval. Vždycky byl velký dřič. Jenže nějakou dobu to vypadalo hodně zle. Když jsem viděl, co se mému otci přihodilo, začal jsem usilovně přemýšlet, jakou práci si v životě vybrat a jak důležité bude najít kariéru, která jednoho krásného dne prostě neskončí a nevyšumí. Taky mě to docela rychle naučilo, abych v životě šel raději vlastní cestou a nespolehal třeba na podnikání druhých, které nemusí dobře dopadnout. Abych se postaral sám o svoje jistoty a svou budoucnost.

# Nazhavený

Hádejte, ve které firmě jsem zakotvil hned po střední škole.

V Miller Lite.

Nekecám! Pokud jste si nevšimli, byl jsem mluvčím Miller Lite krátce poté, co se začalo vysílat *Rychle a hlasitě*. Je to jediné pivo, které piju. Lednice v zadním rohu dílny Gas Monkey je ho pořád plná. Lidi můžou vidět moji tvář na billboardech Miller Lite a na bočních stranách kamiónů křižujících silnice všude možně, ale tenkrát po střední škole spočívala moje první práce v tom, že jsem u Miller Lite v noci rozvážel nákladákem sudy. V 80. letech byly hospody spíš menší, což znamenalo, že se v nich někde vzadu našlo dost místa, kam by se dalo uskladnit pár sudů navíc. Takže jsem v podstatě jezdil nákladákem pohotovostní trasu s pivními sudy: Jakmile v nějakém baru došel Miller Lite, zavolali mně. Můj pager zapípal a já se dovedl až k nim, abych jim dodal nový sud.

Jednoho večera jsem dorazil s dodávkou do baru v západním Forth Worthu. Bylo už pozdě v noci a jeden z místních se do mě začal navážet. Chodil tam často, byl to starší pán.

„Co bys chtěl v životě dělat?“ řekl. „Víš, nemůžeš přece navždycky jezdit s nákladákem a vozit sudy.“



Pomyslel jsem si: „Ty si tu sedíš na baru, tak v čem je tedy sakra problém?“ Jenže místo toho jsem řekl: „Víte, pane, můj táta mi vždycky kladl na srdce, abych si našel dobrou práci za dobrý výdělek. Takže na rovinu, uvažoval jsem o tom, že bych šel dělat policajta.“

„Nuže, proč pak nejsi na policejní akademii a místo toho vozíš pivo?“ zeptal se.

„To není tak jednoduché. Než vás tam zapíší, musí vás někdo zasponzorovat nebo si vás musí najmout město,“ odpověděl jsem mu. Už jsem si to prověřoval. Poldové vydělávali pěkné peníze, jezdili v rychlých autech, nosili u sebe zbraň a po odchodu do důchodu se mohli zabezpečit nejspolehlivějším fondem, co existoval. Připadalo mi to jako dobrá volba.

„No, a proč nic neřekneš?“ pravil. „Já tě založím!“

Myslel jsem, že ten chlapík jen tak plácá, ale víte co? Byl to starosta nedalekého města. A dodržel všechno, co na barové stoličce slíbil. Za pár týdnů jsem se zapsal na policejní akademii.

Pak mi něco povídejte o životních lekcích! Mohl jsem toho chlápka odpálkovat nebo si na něj otevřít hubu, ale neudělal jsem to. Vždycky jsem měl úctu ke starším, přesně jak mě k tomu vedl táta, a vyplatilo se mi to jedné pozdní noci v baru, kam jsem náhodou zavítal. Skvělé.

Ve dvaceti se ze mě stal řadový policajt. Můj otec byl vážně hrdý. Nemohl tomu ani uvěřit! Už jsem se přestěhoval do vlastního, takže abych zaplatil účty, jezdil jsem s nákladákem a rozvážel sudy celou dobu, co jsem byl ve výcviku. A skutečně se ze mě stal polda, a to ve městě Alvarado. Nesloužil jsem tam moc dlouho. Jakmile se naskytla příležitost, přeskočil jsem na líp placenou práci konstábla v Tarrant County (což byla jen jiná poli-

cejní funkce) a pokrýval celou oblast Forth Worthu. Nicméně u policie jsem pracoval jen na zkrácený úvazek. Vydělával jsem dost peněz na to, abych se mohl dál věnovat své zálibě v nakupování bezva autáků a motorek z druhé ruky, ale na nic moc jiného mi nezbývalo. Chtěl jsem si najít práci na plný úvazek.

Myslel jsem, že řešením by mohlo být, kdybych řádně pracoval jako policista ve velkém městě. Jednotka, u níž chtěl v té době každý dělat, sídlila na předměstí Dallasu zvaném Coppell. Ten byl nejrychleji se rozvíjejícím městem v regionu a měli asi čtyři nebo pět volných míst, aspoň co jsem věděl. Takže jsem si vyzvedl formulář s žádostí o práci a vyplnil ho. Byl to obrovský štos papírů, jehož prostřednictvím zjišťovali informace o vašem zázemí a všechno, co vás jen napadne. Nějakou dobu mi trvalo, než jsem to dal dohromady, ale když jsem formulář odevzdával, všimnul jsem si na vývěsce zmínky o jiném zaměstnání. Stálo tam, že přijímají taky žádosti uchazečů o práci hasiče. Do té doby mě nenapadlo, že bych se stal požárníkem, ale přihláška byla úplně stejná jako ta, co jsem právě vyplnil. Takže jsem ji oxeroxoval a odevzdal obě.

Další, co jsem se dozvěděl, bylo, že mě pošlou na jakési fyzické testy síly a vytrvalosti. Naštěstí jsem už ze svého vyemrnlého stadia vyrostl. Zkouškou jsem prošel bez problémů, skončil jako hasič na plný úvazek a dostal jedno ze čtyř placených míst. Vybrali mě možná ze dvou tisíc uchazečů. Život je někdy ujetý, co myslíte? Nikdy nevíte, co se stane, jakmile se do něčeho pustíte a jdete si za tím.

Takže jsem se stal hasičem a vedle toho na částečný úvazek taky policajtem. (Protože požárníci slouží podle nepravidelného rozpisu, kdy jsou jeden den v práci a pak následují dva dny volna,

byl jsem pánem svého času). A je fakt, že hasičská příprava, kterou jsem podstoupil, zahrnovala taky plný zdravotnický výcvik, takže jsem si nabral ještě víc práce a bokem dělal ještě záchraňáře.

Bylo mi jednadvacet let, měl jsem osvědčení jako člen policejního sboru, hasič a zdravotník. Už jsem nemusel rozvážet nákladákem sudy. A byl jsem v pohodě. Pamatujete, jak jsem líčil, že jsem to na střední škole neuměl se ženskými? Jo. Zkuste si obléknout uniformu a uvidíte, jak rychle se změní váš milostný život.

Nicméně po všem tom náhlém úspěchu jsem se neusadil. Ve skutečnosti mě to rozpálilo. Byl jsem neposedný. Chtěl jsem vidět, čeho dalšího bych mohl dosáhnout. Hlavu jsem měl plnou všemožných ztřeštěných nápadů, jak podnikat, a pokud to tak můžu říct, nenašlo se nic, co by mi bránilo, abych se nesnažil je uskutečnit. Takže co jsem udělal? Otevřel jsem si s kamarádem obchod s náhradními díly. On v té době věděl úplně všechno ohledně kšeftování se součástkami a já zase, co mám rád, když jsem během svých středoškolských let vybavil tolik vlastních aut. Sfoukli jsme tedy jedno a rychle začali stavět další. Měl jsem spoustu zkušeností s tím, jak auto vyšperkovat, aby dobře vypadalo, takže jsem usoudil, že to bude snadný způsob, jak si bokem obstarat nějaké prachy navíc. Zjistil jsem přitom jednu věc. Všechno, co jsem podnikal, vedlo k tomu, že jsem toho chtěl dělat ještě víc. Probudilo to ve mně úžasný hlad po úspěchu a někde hluboko uvnitř jsem cítil, že chci budovat a vytvářet něco velkého. *Opravdu velkého.*

Seděl jsem na požární stanici s ostatními a celou dobu jim vzrušeně vykládal. O svých bláznivých nápadech, jak dělat byz-