

F1 MAG. 39/08



Téma týdne: Ferrari si zahrává s šancemi na zisk obou titulů **STR.02**

Komentář



Singapur – další perla pro formuli 1. Dva nové městské závody se objevily v letošním kalendáři formule 1 a je zajímavé, jak se liší jejich hodnocení a vnímání... **STR.02**

Vysvědčení jezdců



Alonsovi přálo štěstí. Smůla v sobotu a štěstí v neděli. Tak se dá charakterizovat singapurský víkend dvojnásobného šampiona Fernanda Alonsa... **STR.03**

Zákulisí



Senzační triumfy v F1. Lewis Hamilton s Felipem Massou bojují o titul mistra světa, jenže závody formule 1 vyhrávají jiní... **STR.07**

Technika



Strategické hry. Rychlý automobil a dobrý jezdec nejsou jedinými faktory úspěchu ve formuli 1. Rozhodující význam má také volba správné strategie... **STR.08**

Legends



Život na limitu – Jochen Rindt
Měl krásný dům, ve kterém žil s krásnou ženou a dcerou. Chtěl ale víc - toužil být mistrem světa. Za každou cenu? Zaplatil tu nejvyšší... **STR.09**

Statistiky



Alonso již sedmým letošním vítězem. Fernando Alonso to konečně dokázal. Po celou letošní sezonu čekal na okamžik, kdy bude moci vstoupit do elitního klubu pilotů... **STR.10**

Ztracené okruhy



Buenos Aires 3. Autódromo Oscar Gálvez - Circuit No. 6
V roce 1982 byla Velká cena Argentiny odvolána a krátce na to vypukla válka o Falklandské ostrovy (Malviný). ... **STR.11**

Kvíz



Otázka číslo 04: Japonec Taki Inoue řídil v sezoně 1995 ve F1 monopost Footwork, nadšen z něj však určitě nebyl. Kolikrát s ním musel odstoupit ze závodu? **STR.12**



Kimi Räikkönen ztratil naději na obhajobu titulu vinou množství chyb



Felipe Massa stále věří, že letos získá titul mistra světa

Téma týdne:

Ferrari si zahrává s šancemi na získání obou titulů

A je to tady: Ferrari si tak dlouho zahrávalo s ohněm, až přišlo i o vedení v Poháru konstruktérů! Marně prezident Ferrari Luca di Montezemolo už před pár měsíci tvrdil, že takové chyby se už nesmějí opakovat. Marně se v boxu týmu z Maranella střídavě v cívilu objevují Jean Todt (i teď v Singapuru) či Michael Schumacher. Marně.

Při premiérovém nočním závodě v Singapuru přišla další rána. Další chyba v dříve precizně pracujícím soukolí ve prospěch šampiona Schumachera. V čem je tedy tak podstatná proměna? Asi to bude tím, že vedle výjimečné závodnické osobnosti – Michaela Schumachera – stáj opustily ještě tři další, byť méně oslavované základní kameny úspěchu. Jsou to bývalý šéf týmu Jean Todt, technický ředitel Ross Brawn a šéfkonstruktér Rory Byrne. Francouz, Angličan a Novozélandčan. Dnes je italská stáj znovu více v rukou Italů. A vzpomeňme si na dobu, kdy to tak bylo naposled. Když na konci roku 1995 přišel Michael Schumacher do Maranella, vítaly ho titulky italských novin slovy: Vítež v chaosu! Že by se teď, bez dohledu mezinárodního vedení, vrátil ten pověstný italský chaos? Jak jinak si vysvětlit opakující se chyby. Třeba tu, která teď připravila o výborný výsledek (když ne o vítězství) Felipeho Massu. Ferrari jako jediné používá místo klasického „lízátka“ elektronickou signalizaci pro odjezd ze zastávky v boxech. Ta však selhala nejen v případě Räikkönenovy zastávky ve Valencii, ale i teď v případě Massy. Přesněji: neselhalo zařízení, ale jeho obsluha. Mohli jste si všimnout, že se Ferrari ještě během závodu vrátilo k „lízátku“. Zelené světlo se totiž rozsvítilo ještě v době, kdy byla tankovací hadice spojena s hrdlem nádrže. Massa správně zareagoval – a při tom smetl mechanika, utrl hadici, ohrozil projíždějícího soupeře a na vytažení hadice pak čekal na konci boxové uličky... Těžko si představit frustraci, jakou v té chvíli prožívá jezdec, bojující o titul. Není divu, že ve zbývajícím průběhu závodu udělal několik jezdeckých chyb.

U letošního Ferrari to však není nic výjimečného. V Melbourne Räikkönen ve druhé fázi kvalifikace zastavila porucha palivového čerpadla. V závodě po uspěchaném souboji s Kovalainenem skončil v kačírku a jen se štěstím se vyhrabal zpátky na trať. Nakonec ho zastavila porucha motoru. Massa se v první zatáčce zabořil nosem

do bariéry a pak měl kolizi s Coulthardem. V Malajsi se Massa po chybě zahrabal v kačírku. V Turecku mělo Räikkönenovo Ferrari problémy s převodovkou ve volných trénincích. Po startu závodu Kimi narazil zezadu do Kovalainena.

Na startovním roštu v Monaku měli mechanici problémy s matkou pneumatiky, až zmeškali tříminutový limit! Räikkönen byl potrestán průjezdní penalizací, která odstartovala i jeho chyby. Nejprve si poškodil přední křídlo. Ale pak si 9 kol před cílem neuvědomil, že mu po jízdě za safety carem vychladly brzdy, a v šikaně za tunelem zezadu doslova odštělil Sutila. V Kanadě potkaly velké komplikace Massu. Rozbilo se tankovací zařízení (o pár vteřin dřív doplnilo palivo Räikkönenovi, ale Massovi nevydalo ani litr) a on se musel v následujícím kole vrátit zpět do boxů. Klesl tím na poslední 17. místo se ztrátou 32,739 s. Ve 33. kole VC Francie se na vedoucím Ferrari uvolnila část výfuku. Räikkönen musel zpomalit. Ve VC Velké Británie udělal vedoucí jezdec průběžného pořadí Massa v závodě tolik kiksů jako za celou kariéru dohromady! Byl to jeho nejhorší závod a celkem pětkrát vyjel mimo trať nebo roztočil hodiny. Dojel se dvěma koly ztráty! V případě Räikkönenova týmu neudělal správné rozhodnutí o změně pneumatik. V Německu si jezdci stěžovali na špatné nastavení vozu (Räikkönen) a problémy s brzdami (Massa).

Po projetí cílem 67. kola VC Maďarska měl Massa před Kovalainenem náskok 5,876 vteřiny. Do cíle zbývala pouhá tři kola. Vtom se však z motoru Ferrari vyvalil hustý bílý dým. Zdá se to až neuvěřitelné, ale totéž se u Ferrari opakovalo i ve Valencii. Jen s tím rozdílem, že obětí byl Räikkönen a ne Massa, že jezdil šestý a ne první a že do závodu chybělo dvanáct a ne tři kola! I tentokrát se dým z motoru vyvalil krátce po zastávce v boxu při jízdě po cílové rovině. V Belgii Räikkönen v souboji s Hamiltonem dvě a půl kola před koncem havaroval. V Itálii Räikkönenovi vůbec nevyšla kvalifikace a v závodě nic nepředvedl...

Tak, a teď ruku na srdce, fanoušci Ferrari! Je možné při téhle sérii pomýšlet na tituly mezi jezdci i konstruktéry? Zatím naštěstí ano, protože ve zbývajících závodech je k dispozici ještě dost bodů na to, aby Massa i Ferrari dotáhli své tažení úspěšně do konce. Je však nejvyšší čas, aby absolvovali závod bez kiksů!

Komentář: Singapur – další perla pro formuli 1

Dva nové městské závody se objevily v letošním kalendáři formule 1 a je zajímavé, jak moc se liší jejich hodnocení a vnímání. Zatímco Valencie nudila a nepřinesla nic nového, co by posunulo závody dál, Singapur byl revoluční. A to nejenom tím, že se jelo pod umělým osvětlením a temným tropickým nebem.

Singapur přinesl zcela nové vnímání formule 1, jinou dimenzi. A je potřeba rozlišovat dva pohledy – těch, co byli přímo na místě, a jiných, kteří závod sledovali prostřednictvím televizní obrazovky. F1 jde právě o ty druhé a právě jim naservírovala televizní záběry, které nemají konkurenci. Osvětlené mrakodrapy či obrovské ruské





Kudy vedla trať, je přesně viditelné

Jak dopadlo srovnání Valencie a Singapuru? Inu, jestli takové dráhy vůbec srovnávat lze. Obě jsou městské, přinejmenším oficiálně. Zatímco Valencie se blížila normálním tratím – byla vystavěna na místě bývalých doků a na rovině, takže všude byly široké únikové zóny – v Singapuru byly využity už existující městské silnice, takže byly bariéry proklatě blízko a bouralo se. Nebýt nehod, kroužilo by se stále dokola právě jako ve Valencii a nic by nezachránil ani fakt, že se poprvé v historii jelo v noci.

Ve Valencii vznikl okruh, který neumožňoval předjíždění, ale zároveň ani netrestal chyby. Když se nepředjíždí ani nebourá, jen se krouží dokola a čeká se na zastávky v boxech, pak takový závod nudí. V Singapuru či v Monaku bylo stále cítit napětí, kdy se něco přihodí. Piloti věděli, že nesmí udělat chybu, jinak velmi pravděpodobně končí.

Až mocní dostanou analýzu závodu, bude obsahovat dva pohledy: co dala F1 Singapuru a co dal Singapur zase na oplátku jí. Ani jedna strana neprodělala. Formule 1 získala závod s fantastickou atmosférou a město pro královskou třídu motoristického sportu dýchalo. Ve Valencii, s níž je asijská metropole srovnávána, jako by F1 nebyla.

Singapur dostal zase skvělou reklamu. Příští rok sotva budou vstupenky k prodeji ještě pár hodin před závodem. Město může očekávat invazi turistů i mimo formuli 1. Osvětlené mrakodrapy, historická čínská čtvrť, spousta atrakcí. Město se potřebovalo v regionu vymezit proti ostatním – Hongkongu či Kuala Lumpur – a uspělo.

O Singapuru se v oficiálních průvodcích říká, že je asijským Monakem. Z pohledu F1 nemůže Singapur vyhrát, protože pozice a tradice Monaka je příliš silná. Generace pilotů touží vyhrát právě v ulicích knížectví a to se sotva někdy změní. Singapur však může nabídnout atraktivnější závody a je finančně dostupný i lidem, kteří nevydělají každý den milion dolarů.

Můžete si být jistí, že ze Singapuru bude v budoucnu jedna z nejlépších zastávek v kalendáři.

kolo, to je mnohem zajímavější podívaná než okoukaný maďarský aquapark. Singapur je v tomto směru přinejmenším na stejné úrovni jako Monako.

Na druhou stranu – kdo čekal, že se pod umělým osvětlením zásadně změní závodění, musel být zklamán. Pilotům je jedno, zda na obloze svítí slunce nebo měsíc, zda jsou vidět hvězdy nebo je obloha zatažená.

Piloti se zajímali o jediné: aby bylo vidět. To se podařilo organizátorům splnit. Noc především vytvořila nezvyklou kulisu a také posunula přenos závodu na pozdější čas, takže se diváci v Evropě (o které jde zase na prvním místě, byť se závody stěhují do Asie) mohli na svůj oblíbený sport dívat v tradičním a zažitém čase. Ani Piquet kvůli tmě neboural, stejně tak jako chaos v boxech Ferrari nezpůsobila večerní hodina.

Vysvědčení jezdců za Grand Prix Singapuru: Alonsovi přálo štěstí

Smůla v sobotu a štěstí v neděli. Tak se dá charakterizovat singapurský víkend dvojnásobného šampiona Fernanda Alonsa. Havárie týmového kolegy Nelsona Piqueta mu paradoxně pomohla k nečekanému vítězství. Tým Ferrari totiž opět chyboval a jeho jezdci si zkomplikovali pozici v boji o titul. Jejich rival Lewis Hamilton jel naopak chytře a příliš neriskoval.

Kimi Räikkönen

startovní číslo: 1
postavení na roštu: 3. místo
závod: 15. místo / nedokončil kvůli havárii
známka: 3

I tentokrát sice zajel nejrychlejší kolo závodu, ale moc toho nepředvedl. V kvalifikaci byl ze silné čtyřky třetí. Pak musel při nešťastné zastávce Massy čekat na obsluhu příliš dlouho a klesl na 17. místo. Dokázal se sice posunout kupředu, ale patrně z nedostatku koncentrace z 5. místa čtyři kola před koncem zbytečně havaroval. Byla to letos už několikátá jezdecká chyba.

Felipe Massa

startovní číslo: 2
postavení na roštu: 1. místo
závod: 13. místo
známka: 3

Do závodu vstupoval s jednobodovou ztrátou na první místo průběžného pořadí. Vyhrál kvalifikaci a ujal se vedení v závodě. Při zastávce v boxu vinou mechanika utrl tankovací zařízení a ještě dostal penalizaci za nebezpečný výjezd. Propadl na 18. místo a tím jeho závod skončil. V dalším průběhu udělal několik jezdeckých chyb včetně lehkého kontaktu s bariérou.

>>>

Nick Heidfeld startovní číslo: 3
postavení na roštu: 9. místo
závod: 6. místo
známka: 2

Proti startovním roštu si znovu polepšil, tentokrát o tři místa. Přitom prohlásil, že absolvoval nezáživný víkend, při němž nemusel vydat mnoho energie. Byl totiž přesvědčený, že z auta i ze sebe mohl vydat víc, kdyby mu to trať dovolila. Uvázl však mezi pomalejšími jezdci a nemohl prokázat skutečnou rychlost.

Robert Kubica startovní číslo: 4
postavení na roštu: 4. místo
závod: 11. místo
známka: 3

Závod měl dobře rozjetý, ale pravidlo o zavření boxové uličky po vyjetí safety caru ho připravilo o výsledek. Musel totiž tankovat a následně dostal penalizaci 10 s stop&go, která ho odsunula až na poslední místo. Kvůli silným vibracím na hrbolatém povrchu měl posledních 15 kol problémy s viděním a závod dokončil hodně fyzicky vyčerpaný.

Fernando Alonso startovní číslo: 5
postavení na roštu: 15. místo
závod: 1. místo
známka: 1

Vyhrál dva ze tří volných tréninků. Ve druhé fázi kvalifikace však neujel ani kolo kvůli poruše palivového čerpadla. Startoval až z 15. pozice, ale zvolil agresivní taktiku na měkčích pneumatikách a s menším množstvím paliva. Proto jel tankovat už ve 12. kole a to mu při havárii Piqueta ve 14. kole a následném vyjetí safety caru otevřelo cestu k vítězství. Trať mu dokonale sedla a štěstí šel naproti vynikajícím výkonem.

Nélson Piquet startovní číslo: 6
postavení na roštu: 16. místo
závod: nedokončil kvůli havárii
známka: 5

Selhal v kvalifikaci a následně i v závodě. Kvůli silně se drolicím pneumatikám jezdil až na 18. místě a tým ho pobízel ke zrychlení. To však nezvládl, uklouzla mu zadní kola a auto rozbil na padrt. Vystoupil sice nezraněn, ale jeho havárie otočila závod naruby. Pravda je, že bez ní by byli diváci chudší o atraktivní zážitky...

Nico Rosberg startovní číslo: 7
postavení na roštu: 8. místo
závod: 2. místo
známka: 1

Po slušném kvalifikačním výkonu byl druhým smolařem, který doplatil na tankování v zakázané době penalizací. Jenže než komisaři svůj verdikt zveřejnili, stačil si v čele závodu vytvořit dostatečný náskok k tomu, aby se pak vrátil na třetí pozici. Hodně mu v tom pomohl Trulli, který mu vlastně pomalejší jízdou kryl záda. Rosberg jel svůj nejlepší závod kariéry a vylepšil své dosavadní maximum.

Kazuki Nakadžima startovní číslo: 8
postavení na roštu: 10. místo
závod: 8. místo
známka: 2

V náročných podmínkách nechyboval tak, jak u něho bylo v minulosti zvykem. Naopak dokázal zkrotit vášně a bojovat i v nepříznivém postavení po první zastávce. Ve střední fázi závodu bojoval o osmé místo s Trullim, ale v závěru mu k bodu pomohla až Räikkönenova havárie.

David Coulthard startovní číslo: 9
postavení na roštu: 14. místo
závod: 7. místo
známka: 2

Stěžoval si na neuvěřitelně nerovnou trať a také na to, že na některých místech není vidět na brzdě body. Přesto jel výborně a byl to jeden z jeho nejlepších výsledků v sezoně. Ke druhé zastávce odbočil z 5. místa. Dostal však špatnou signalizaci k odjezdu a jen se štěstím zabránil většímu problému.

Mark Webber startovní číslo: 10
postavení na roštu: 13. místo
závod: nedokončil kvůli technické závadě
známka: 3

Kvalifikace se mu na jeho poměry vůbec nevydařila. Přesto se po prvních zastávkách ocitl na 6. místě. Mohl zajet skvělý výsledek, ale nejprve přišel o sedmý a pak i o pátý rychlostní stupeň. Odstoupil s přesvědčením, že mohl závod dokončit za zády Alonsa, protože měl podobné štěstí při fázi za zpomalovacím vozem.

Jarno Trulli startovní číslo: 11
postavení na roštu: 11. místo
závod: nedokončil kvůli poruše hydrauliky
známka: 3

Nastoupil se strategií jediné zastávky a závod se vyvíjel dobře. Ve fázi po prvních zastávkách byl jedním z nejrychlejších jezdců na trati. Závod by asi dokončil někde kolem pátého místa, nebýt problémů s hydraulikou.

Timo Glock startovní číslo: 12
postavení na roštu: 7. místo
závod: 4. místo
známka: 1

Výborně zvládl kvalifikaci a během závodu vůbec nechyboval. Jel jako starý mazák a ve 34. kole se poprvé posunul na 4. místo. Udržel si ho s přehledem a už tři závody před koncem překonal hranici 20 bodů, kterou si vytýčil jako cíl pro první kompletní sezonu ve F1.

Sébastien Bourdais startovní číslo: 14
postavení na roštu: 17. místo
závod: 12. místo
známka: 4

Když jel sám, považoval vyvážení vozu za velmi dobré. Ale jakmile se ocitl ve větším provozu, ztrácel účinek přitlaku na přední nápravu. Byl prvním jezdcem, který vyjel z tratě (naštěstí do únikové zóny) a jeho problémy se množily. Trpěl i fyzicky, protože tvrdil, že mu do vozu proudilo málo vzduchu. Rozhodně to nebyl povedený závod.

Sebastian Vettel startovní číslo: 15
postavení na roštu: 6. místo
závod: 5. místo
známka: 1

Závod považoval za jeden z nejtěžších v sezoně. Poradil si s ním však výtečně. Mezi obrubníky a svodidly se protáhl ke skvělému 6. místu na roštu. Fáze za safety carem ho sice srazila z pátého na desáté místo, ale nenechal se tím rozhodit a trpělivě postupoval vpřed. Jezdil stabilní časy a dosáhl dalšího výborného výsledku.

Jenson Button startovní číslo: 16
postavení na roštu: 12. místo
závod: 9. místo
známka: 3

Náročná trať mu pomohla v tom, aby zužitkoval zkušenosti a jezdeckou kvalitu. Po slušné kvalifikaci se v závodě stále pohyboval ve středu pole. Nakonec skončil na prvním nebodovaném místě. Stěžoval si, že mu chybělo víc štěstí a větší rychlost.

Rubens Barrichello startovní číslo: 17
postavení na roštu: 18. místo
závod: nedokončil kvůli poruše elektriky
známka: 4

Kdyby do závodu nenastoupil, nikdo by si toho ani nevšiml. A když chtěl po odstoupení divákům hodit čepici, omylem spadla do vody... Nevyšlo mu prostě nic, a tak byla porucha spíš vysvobozením z veskrze nevydařeného závodu. Přitom získal velmi výhodnou pozici, když stejně jako Coulthard s Webberem absolvoval první zastávku přesně v pravou chvíli – těsně před zavřením boxové uličky.

Adrian Sutil startovní číslo: 20
 postavení na roštu: 19. místo
 závod: nedokončil kvůli havárii
 známka: 3

Sám byl s výkonem celkem spokojený a chvílemi se skutečně pohyboval před teoreticky zdatnějšími soupeři. Nakonec měl však velkou smůlu. Massa těsně před ním dostal smyk. Aby se vyhnul kolizi, změnil Sutil na poslední chvíli směr a narazil do bariéry.

Giancarlo Fisichella startovní číslo: 21
 postavení na roštu: 20. místo / startoval z boxové uličky
 závod: 14. místo
 známka: 4

V tréninku jako první zdemoloval vůz o svodidla. Mechanici ho pak natolik přestavěli, že musel startovat z boxové uličky. Vinou havárie však najezdil ze všech účastníků nejméně a v závodě to bylo znát. Jel příliš opatrně, aby se nedopustil další chyby.

Lewis Hamilton startovní číslo: 22
 postavení na roštu: 2. místo
 závod: 3. místo
 známka: 2

Po zastávce ve fázi za safety carem se propadl až na 9. místo. Horší zprávou bylo, že za Coultharda. Ten ho totiž brzdil dalších dvacet kol. Hamilton však projevil dříve nevídanou trpělivost. Snad poprvé bylo vidět, že uvážlivě dává přednost jistotě před rizikem. Není divu, když obě ferrari byla daleko od bodovaných míst.

Heikki Kovalainen startovní číslo: 23
 postavení na roštu: 5. místo
 závod: 10. místo
 známka: 4

Zdaleka nedokázal využít potenciál svého vozu. V kvalifikaci podlehl Kubicovi, po startu se tradičně propadl – tentokrát o dvě místa. Po první zastávce dokonce klesl až na 15. místo. Dlouho pak vězel za Buttonem. A za ním přijel i do cíle.

Vysvědčení jezdců:

		AUS	MAL	BRN	ESP	TUR	MON	CDN	FRA	GBR	GER	HUN	EUR	BEL	ITA	SIN	celkem	průměr
Robert Kubica	BMW Sauber	2	1	1	1	2	1	1	2	3	3	3	1	2	1	3	27	1.80
Lewis Hamilton	McLaren	1	3	4	2	1	1	4	3	1	1	2	1	1	2	2	29	1.93
Jarno Trulli	Toyota	2	1	1	1	3	3	2	1	2	3	2	1	3	3	3	31	2.07
Fernando Alonso	Renault	2	2	2	1	2	3	3	3	2	4	1	3	1	1	1	31	2.07
Felipe Massa	Ferrari	3	3	1	2	1	2	1	1	5	3	1	1	2	3	3	32	2.13
Nick Heidfeld	BMW Sauber	1	2	1	3	2	4	1	4	1	2	3	3	2	2	2	33	2.20
Mark Webber	Red Bull	2	2	1	1	2	1	3	1	3	2	3	4	2	3	3	31	2.21
Sebastian Vettel	Toro Rosso	3	3	4	4	4	1	2	2	2	1	3	1	2	1	1	34	2.27
Kimi Räikkönen	Ferrari	3	1	1	1	2	4	2	1	2	3	2	4	2	4	3	35	2.33
Heikki Kovalainen	McLaren	3	2	2	2	1	1	3	3	3	3	1	3	2	3	4	36	2.40
Nico Rosberg	Williams	1	4	2	3	2	4	4	3	3	3	3	1	4	2	1	40	2.67
Timo Glock	Toyota	4	3	3	4	4	4	1	3	3	3	1	2	3	3	1	42	2.80
Takuma Sató	Super Aguri	3	3	4	2												12	3.00
Giancarlo Fisichella	Force India	4	3	3	1	5	3	4	2	4	3	3	2	3	2	4	46	3.07
Jenson Button	Honda	3	2	3	1	3	3	4	4	4	3	3	3	4	3	3	46	3.07
Kazuki Nakajima	Williams	4	3	4	1	3	1	3	4	2	4	3	4	4	4	2	46	3.07
David Coulthard	Red Bull	2	2	4	3	3	4	1	3	4	3	3	5	3	4	2	46	3.07
Sébastien Bourdais	Toro Rosso	2	4	3	4	4	4	5	3	3	3	4	2	2	2	4	49	3.27
Rubens Barrichello	Honda	5	4	3	3	4	2	2	3	1	4	4	4	4	3	4	50	3.33
Anthony Davidson	Super Aguri	5	3	4	2												14	3.50
Nélson Piquet	Renault	4	3	3	3	4	5	5	2	3	2	2	4	4	5	5	54	3.60
Adrian Sutil	Force India	3	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	5	3	4	3	55	3.67



Giancarlo Fisichella v GP Brazílie 2003



Peter Gethin v GP Itálie 1971

Zákulisí: Senzační triumfy v F1

Lewis Hamilton s Felipem Massou bojují o titul mistra světa, jenže závody formule 1 vyhrávají jiní. Grand Prix Itálie v Monze přinesla senzační triumf Sebastianu Vettelovi, který se stal vůbec nejmladším vítězem v historii. Ani v Singapuru se nevrátila F1 do starých zaběhlých kolejí, kdy vyhrává někdo ze silné trojice či čtveřice – Fernando Alonso totiž coby prvního čekal v cíli jen málokdo. Jaká další senzační vítězství ještě historie přinesla? Vybrali jsme pro vás ty nejlepší.

Giancarlo Fisichella – GP Brazílie 2003

Nikdo nevěděl, kdo vyhrál. Ve světě F1, v němž o vítězi rozhodují tisíce sekund, musel Giancarlo Fisichella čekat čtyři dny, než bylo jeho triumf kvůli zmatkům potvrzen. Ale jaký to byl triumf! V propřeném závodě boural Michael Schumacher, kvůli havárii Fernanda Alonsa raději komisaři zápolení předčasně ukončili. A to bylo právě ono: počítaly se totiž výsledky tři kola staré (a po čtyřech dnech komisaři teprve zjistili, od kterého kola počítat) a vyhrál jezdec, jehož monopost v boxové uličce vyhořel. Další paradox? Třetí byl klasifikován Alonso, který z okruhu odjel v sanitce! Nejzklamanější byl David Coulthard: v kole, z něhož se odvodilo pořadí, z prvního místa odbočil tankovat.

Tip na youtube.com: F1 Brazil 2003

Riccardo Patrese – GP Monaka 1982

Bouráčky a technické problémy, monacká tradice. Ale zmatky přinesl až závěr závodu, ve kterém přišlo. Nejdřív se vyboural Keke Rosberg, dvě kola před cílem o svodidla zabubnoval i Prost. Do vedení se dostal Patrese, jenže dostal smyk a na první místo šel Pironi, jemuž však v posledním kole došlo palivo. Vedení tedy mělo připadnout de Cesarisovi, jenže také jeho nádrž byla prázdná ... Teoreticky měl tedy vyhrát Mansell, jenže maršálové vytlačili Patreseho zpátky na trať, jelikož byl odstavený vůz na nebezpečném místě. Italův brabham se rozjel z kopce, motor naskočil a Patrese poprvé v kariéře vyhrál. On sám se to ale dozvěděl, až když zastavil v boxech.

Tip na youtube.com: F1 Monaco 1982

Peter Gethin – GP Itálie 1971

Nejtěsnější finiš v historii: britský pilot Peter Gethin vyhrál svůj jediný závod formule 1 o pouhou setinu sekundy. Na první místo se dostal až v poslední zatáčce, když z větrného pytle předjel tři soupeře. Pět aut se tehdy vměstnalo do neuvěřitelných šesti desetin sekundy. Proč se tak prali? Ani jeden z šestice bodujících pilotů totiž předtím v kariéře ještě závod F1 nevyhrál. Ale už průběh závodu byl neskutečný: Stewarta, Ickxe a Regazzoniho zradily motory, stroje se přehrály i Siffertovi s Ganleym. Za vítězstvím mířil i Amon, jenže mu z přílby vypadlo hledí, a nezvládl pak držet dáblské tempo vůbec nejrychlejšího závodu v historii. Naprosto nepředstavitelné.

Tip na youtube.com: Italian GP 1971

Další šestka:

Olivier Panis – GP Monaka 1996

Když zaprší v Monaku, jde vždy o boj o přežití. Před dvanácti lety

přšlo opravdu hodně, takže do cíle dojela jen tři auta: první překvapivě Panis se strojem značky Ligier. M. Schumacher boural, Bergera vyřadila převodovka, Alesimu selhalo zavěšení, Villeneuve odstřelil Badoer, Frentzen si urazil křídlo, když chtěl předjet Irvinea. Ten se chtěl po smyku, ke kterému jej donutil Panis, do závodu vrátit, když do něj nabourali Salo a Häkkinen...

Tip na youtube.com: Monaco GP 1996

Jean-Pierre Beltoise – GP Monaka 1972

Další závod v Monaku na vodě? Přesně tak. Syn francouzského pekaře Jean-Pierre Beltoise před šestatřiceti lety vyhrál stejně jako teď Vettel v Monze. Vedení si vzal v první zatáčce po startu ze čtvrté pozice a pak už před sebe nikoho nepustil. Všichni bourali, jen Beltoise jel svůj životní závod a poprvé (a také naposledy) v F1 vyhrál. Poslední vítězství ve své historii získala také stáj BRM.

Tip na youtube.com: Monaco 1972

Damon Hill – GP Belgie 1998

Největší bouračka v historii, po startu se do ní zapletlo hned třináct jezdců a čtyři z nich už nemohli ani nastoupit k opakovanému startu. Na vodě chyboval jeden pilot za druhým a Michael Schumacher zneškodnil sám sebe, když sestřelil Coultharda, byť ten mu k tomu sám pomohl. Opatrná jízda vynesla na první místo šampiona Hilla, první vítězství (a zároveň double) v historii bral tým Jordan.

Tip na youtube.com: F1 Belgium 1998

Rubens Barrichello – GP Německa 2000

Hra štěstí a smůly zároveň. Barrichello získal své první vítězství díky tomu, že na dráhu vběhl vyhozený zaměstnanec firmy Mercedes-Benz. Musel vyjet zpomalovací vůz, vedoucí Häkkinen (ze stáje McLaren-Mercedes!) přišel o náskok půl minuty a do toho ještě začalo pršet. Fin nazul mokré pneumatiky, Brazilec zarokoval se suchými a pak se slzami v očích popíjel šampaňské. Poprvé v F1 vyhrál, po startu z osmnáctého místa.

Tip na youtube.com: German GP 2000

Kimi Räikkönen – GP Japonska 2005

O dva týdny dřív přišel i o teoretickou šanci na titul, ale chuť bojovat zůstala. Räikkönen startoval kvůli nepřízní počasí v kvalifikaci až ze sedmáctého místa. V závodě si nejdřív vychutnal Michaela Schumachera, nemazal se s Buttonem ani Webberem. Na první místo se dostal až v posledním kole – po zdrcujícím ataku na Itala Fisichellu, který neměl šanci bránit se.

Tip na youtube.com: Kimi Suzuka 2005

Juan Manuel Fangio – GP Německa 1957

Jízda slavného Argentince a sedminásobného šampiona brala dech – kdykoliv se mohl na zrádném Nürburgringu zabít a přesto neubral. Na začátku závodu všem ujel, ale pomalá zastávka „v boxech“ jej odsunula až na třetí místo. Rivaly Collinse a Hawthorna předjel až v posledním kole bezmála třiadvacetkilometrového okruhu, čímž si zajistil i pátý titul.

Tip na youtube.com: Nurburgring 1957



Bezchybný výkon ale především správná strategie rozhodly o triumfu Alonsa v Singapuru

Technika: Strategické hry

Rychlý automobil a dobrý jezdec nejsou jedinými faktory úspěchu ve formuli 1. Jak ukázal triumf Fernanda Alonsa v Singapuru, rozhodující význam má také volba správné strategie. Ve F1 je pro dobrou výkonnost důležitá nejen technika, ale také taktika, protože právě ta může znamenat rozdíl mezi vítězstvím a prohrou.

Hodina strategií začíná odbíjet už dlouho před startem. Díky omezením, kterým jsou podle nových pravidel technici vystaveni, mají týmy méně času na vyladění automobilu a na vyzkoušení různých strategií přímo na místě. Proto se inženýři již týden před závodem soustřeďují na simulace, které jim pomohou najít tu správnou strategii.

Sam Michael je jako technický ředitel zodpovědný za strategii závodu u týmu WilliamsF1: „*Nejprve simulujeme nejrychlejší možnou jízdu na trati a pak porovnáváme různé strategie z hlediska času.*“ Během závodního víkendu je jeho hlavní starostí jemně doladit strategii, kterou vybral se svými inženýry, a zajistit, aby automobily vydržely v patřičném tempu po celou délku závodu. „*Těsně před závodem se už nepokoušíme auto zrychlit,*“ říká Michael, „*v této fázi už pracujeme jen na spolehlivosti.*“

Při svých úvahách strategové obvykle nejvíce spoléhají na informace získané z telemetrických údajů z předchozích závodů. S pomocí výkonných počítačů simulují závod ve virtuální realitě a pokud je to nutné, mění různé proměnné, jako jsou použité směsi pneumatik, množství paliva, vyladění motoru a nastavení přitlaku. Tyto simulace jsou ale obzvláště důležité pro nové tratě, jako byla třeba ta v Singapuru, u kterých nejsou k dispozici žádné údaje z předchozích závodů.

Počítače poskytují potřebnou kapacitu i pro kalkulace v případech, když je nutné okamžitě změnit taktiku při nenadálé změně podmínek na trati, například z důvodu náhlé změny počasí.

Jedním z nejdůležitějších faktorů pro plánování strategie závodu je postavení na startu. „*Jestliže startujete z první řady,*“ vysvětluje Sam Michael, „*je vytvoření vaší ideální strategie snazší, protože před sebou nemáte žádné další vozy.*“

Při stávajících předpisech týkajících se kvalifikace ale můžete občas i špičkové jezdce najít v jedné ze zadních řad. I pro takovou situaci existuje dobrá strategie: „*Když musíte startovat hodně zezadu, ale máte dobrý automobil, měli byste naplánovat méně zastávek v boxech, takže se nebudete pohybovat v tak hustém provozu, až se pokusíte dostihnout čelo,*“ tvrdí Sam Michael. Je to obvyklý postup, který například na Hockenheimringu vynesl Nélsonha Piqueta na druhé místo v cíli. Jenže v Singapuru vedla cesta k vítězství přes



V Silverstone si Barrichello vybral jiné obutí než mu doporučil tým

přesně opačný postup. Pat Symonds u Renaultu dohodl s Alonsem extrémně krátký první úsek s tím, že by po zastávce mohl před sebou mít volnou trať bez soupeřů. Výjezd Safety Caru jej pak šťastnou shodou okolností dokonce katapultoval do vedení.

Vliv na strategii má také povinné použití dvou druhů pneumatik během závodu. Za méně příznivých klimatických podmínek mohou být s jednou ze směsí problémy a pak je vhodnější je použít v závodě na co nejkratší dobu. Letos má například Ferrari (ale i další týmy) opakovaně problémy s tvrdší směsí v chladnějším počasí, což samozřejmě ovlivňuje jejich strategii.

Na rozdíl od minulosti strategie už nelze kalkulovat jen pro samotný závod, neboť podle nových pravidel je kvalifikace, především pro desítku nejrychlejších, v podstatě součástí závodu. Vzhledem k tomu, že se na automobilech mezi kvalifikací a závodem nesmí nic měnit, musí být pro honbu za dobrou pozicí na startu nastaveny tak, aby současně vydržely po celou dobu závodu a měly optimální nastavení především pro jeho úvodní fázi.

V současnosti týmy téměř vždy dělají strategická rozhodnutí za jezdce. „*Jezdec,*“ říká Sam Michael, „*prostě nemá k dispozici takové informace, aby mohl učinit takový typ rozhodnutí. Musí se soustředit výhradně na to, aby jel rychle.*“ Ale existují i výjimky - v Silverstone Rubens Barrichello a ve Spa Nick Heidfeld si vyžádali jiný druh pneumatik, než jim doporučovalo vedení týmu a oba jejich rozhodnutí vyneslo na stupně vítězů.



Jochen Rindt s geniálním konstruktérem Colinem Chapmanem



Už s Lotusem 72 ve VC Francie 1970, v níž zvítězil

Legendy: Život na limitu – Jochen Rindt

Měl krásný dům, ve kterém žil s krásnou ženou a dcerou. Chtěl ale víc - toužil být mistrem světa. Za každou cenu? Zaplatil to nejvyšší.

Oplýval nezdolně bojovným duchem. Proto se dostával do situací, které by pro jiné končily katastrofou. Měl ovšem tak fenomenální kontrolu vozu, že jej téměř vždy uchránila před nehodou. Hnala jej vpřed neustálá nespokojenost s tím, co dokázal. Dokázal překračovat limity a proto i od svého vozu často požadoval více, než mohl vydržet. Přesto nebyl hazardér. Neustále ho pronásledovala obava z toho, kam až jej jeho touha po úspěchu dovede.

Jochen Rindt byl původem Němec. Po smrti rodičů při bombardování Hamburku vyrůstal u babičky v Rakousku. Zdedil slušný majetek, který mu pomohl financovat závodnické začátky. Hodně peněz vydělával i při závodech F2, ve kterých byl největší hvězdou. Ale ve formuli 1 se mu úspěch vyhýbal. Po třech nešťastných letech u Cooperu a nezdařené sezoně u Brabhama zvolil pro rok 1969 nejvýnosnější z několika nabídek - Lotus. Tým, který právě získal titul mistra světa, ale v jehož voze také přišel o život fenomenální Jim Clark.

Vztahy mezi Rindtem a šéfem Lotusu Colinem Chapmanem od počátku nebyly ideální. Už při zimní Tasmánské sérii Rindt havaroval, když u jeho vozu prasklo křídlo. Totéž se opakovalo při VC Španělska, což způsobilo jeho první opravdu vážnou nehodu ve F1. Ač byl často rychlejší než dominující jezdec šampionátu Jackie Stewart, Rindtovo bodové konto zůstávalo chudé. Naopak Jacky Ickx u Brabhama, který Jochen opustil, vyhrál dva závody a byl v MS celkově druhý. Teprve ve VC USA se i Rindt dočkal prvního vítězství ve velké ceně.

Spolu se svým přítelem a manažerem Bernieem Ecclestonem zvažoval při pokeru alternativy pro rok 1970. Vrátit se k Brabhamu? Zvolit novou firmu March přítele Alana Reese, vzniklou z neporažitelného týmu F2 Winkelmann Racing, ve kterém dosáhl nejvíce vítězství? Ecclestoneův názor byl jasný: „U Lotusu máš větší šanci stát se mistrem světa než u Brabhama, ale také větší šanci se zabít!“ Rindt zvolil Lotus...

V zimě se při skleničce svěřil svému příteli novináři Heinzu Prüllerovi: „V roce 1970 se chci stát mistrem světa a pak skončím se závody. Nechci se zařadit k těm, které pohřbívají ve třiceti.“ Jenže sezona 1970 začala špatně. Nový Lotus 72 nebyl včas hotov a vztahy v týmu se znovu vyhrotily, když Jochen s nevyzkoušeným novým vozem odmítal jezdit.

Jeho velká chvíle přišla v Monaku ještě s letitým Lotusem 49C. Potíže jiných jej postupně vynesly na 2. pozici za Jackem Brabhama. Neustále stahoval jeho náskok. Při vjezdu do posledního kola mu stále ještě chybělo 1,5 s. Přesto se nevzdal a zajel nový traťový rekord o 0,8 s rychleji, než byl Stewartův čas na pole position! Vyrvalým tlakem donutil Brabhama při předjíždění pomalého vozu v poslední zatáčce k chybě. Rindtovo prvenství bylo vítězstvím nezdolné vůle a touhy po úspěchu.

Přestavěný Lotus 72 se pak konečně stal vítězným vozem. Jenže při testech se zabil Bruce McLaren a Rindtovo vítězství v Zandvoortu zastínila smrt nejbližšího přítele Pierse Courageho. Jochenova manželka Nina a Piersova žena Sally byly nerozlučné kamarádky. Oba páry s dětmi trávily všechen volný čas v Rindtově vile ve Švýcarsku a jen málokdo tehdy tušil, že vztahy Jochena se Sally a Pierse s Ninou značně překračovaly rámec přátelství.

Jochen opět začal přemýšlet o ukončení závodní činnosti. Ecclestone mu radil, ať neváhá a skončí hned. „To nemohu, mám odpovědnost vůči týmu,“ odpověděl Rindt. Ve Francii zvítězil, když odstoupily rychlejší dvanáctiválce Beltoiseho a Ickxe. V Brands Hatch znovu připravil Brabhama o vítězství v posledním kole, tentokrát díky tomu, že Australanovi došel benzin. Po závodě byl Rindt diskvalifikován, protože přítláčné křídlo jeho vozu nemělo předepsané rozměry. Dnes už víme, že diskvalifikace byla oprávněná, ale tehdy se Chapmanovi podařilo technické komisaře obměkčit a Rindt zůstal vítězem. Při VC Německa na extrémně rychlém Hockenheimringu (ještě bez šikan) se naplno projevily přednosti Lotusu 72. Rindt v jedné z nejdramatičtějších velkých cen všech dob porazil Ickxe, i když ten měl výhodu výkonnějšího motoru Ferrari.

Rindt byl nadšen vozem („Je to nejlepší auto, jaké jsem kdy řídil. Vůbec se ho nedotýkejte a nic na něm neměňte,“ říkal mechanikům), ale současně rostl jeho neklid („Šťěstí tohoto léta mě znepokojuje, protože ho je až příliš mnoho najednou,“ řekl Prüllerovi). Když pak odpadl při domácí velké ceně, byl téměř nadšen, že konečně přišla smůla. Změnil i své plány: „Teď nemohu skončit se závody. Jako mistr světa mohu vydělat mnohem více peněz.“

V Monze se po zkušenosti z předešlého roku rozhodl jet s vozem zcela zbaveným přítláčných ploch (stejný nápad měli i jiní, včetně Stewarta). Lotus 72 tak na rovince dosahoval rychlosti 330 km/h, o 15 km/h více než rok před tím 49B. Jenže jeho týmový kolega John Miles po pár kolech odmítl s tímto vozem dále jezdit. Proto do něj Chapman posadil nezkoušeného Emersona Fittipaldiho. Jeho pokus skončil těžkou havárií.

O den později se stejně upraveným náhradním vozem vyjel Rindt. Jako vždy si pro větší pohodlí nezapnul bezpečnostní pásy v rozkroku. Po třech kolech mu v nájezdu do zatáčky Parabolica při prudkém brzdění praskl hřídel levé přední brzdy. Vůz s minimálním přítlakem se stal zcela neovladatelným a tvrdě narazil do bariéry rychlostí asi 240 km/h. Jeho špičatá přední pronikla pod svodidlo, které rozdrtilo prostor kolem pedálů. Jochena definitivně opustilo štěstí. Jeho tělo sklouzlo v kokpitu dopředu a od nohou vzhůru přímo zachytilo strašlivou energii nárazu. K těžkému zranění nohou a spodní části trupu se přidalo poškození srdeční tepny od spony bezpečnostního pásu. Dodnes jsou mnozí přesvědčeni, že Jochen Rindt mohl nehodu přežít (byť velmi těžce zraněn a patrně s trvalými následky), kdyby měl správně zapnuté bezpečnostní pásy.

A ve velkém domě u Ženevského jezera zůstaly plačící Nina a Sally s dvouletou Natashou, která marně čekala na tátu. Bylo mu teprve 28.



Fernando Alonso je již sedmým letošním vítězem velké ceny



Nejvíce pódiových umístění dosáhl z aktivních jezdců David Coulthard

Statistiky: Alonso již sedmým letošním vítězem

Fernando Alonso to konečně dokázal. Po celou letošní sezonu čekal na okamžik, kdy bude moci vstoupit do elitního klubu pilotů, kterým se podařilo překročit hranici 50 postavení na stupních vítězů. Celkem čtyřikrát dokončil závod na nepopulárním „bramborovém postu“, až mu to vyšlo v nočním Singapuru. Mezi aktivními jezdci je za Coulthardem, Barrichellem a Räikkönenem v žebříčku na třetím místě.

Současně se dvojnásobný mistr světa stal již sedmým závodníkem, kterému se v letošním roce poštěstilo vyhrát velkou cenu F1. A navíc již z páté stáje! To je po letech, kdy nárok na navřiny měli zástupci maximálně dvou týmů, vskutku potěšující fakt.

Přehled umístění na stupních vítězů, v čele startu a nejrychlejších kol v sezoně 2008

	1. místo	2. místo	3. místo	Pole position	Nejrychlejší kolo
Austrálie	Hamilton	Heidfeld	Rosberg	Hamilton	Kovalainen
Malajsie	Räikkönen	Kubica	Kovalainen	Massa	Heidfeld
Bahrajn	Massa	Räikkönen	Kubica	Kubica	Kovalainen
Španělsko	Räikkönen	Massa	Hamilton	Raikkonen	Räikkönen
Turecko	Massa	Hamilton	Räikkönen	Massa	Räikkönen
Monako	Hamilton	Kubica	Massa	Massa	Räikkönen
Kanada	Kubica	Heidfeld	Coulthard	Hamilton	Räikkönen
Francie	Massa	Räikkönen	Trulli	Räikkönen	Räikkönen
Británie	Hamilton	Heidfeld	Barrichello	Kovalainen	Räikkönen
Německo	Hamilton	Piquet	Massa	Hamilton	Heidfeld
Maďarsko	Kovalainen	Glock	Räikkönen	Hamilton	Räikkönen
Evropa	Massa	Hamilton	Kubica	Massa	Massa
Belgie	Massa	Heidfeld	Hamilton	Hamilton	Räikkönen
Itálie	Vettel	Kovalainen	Kubica	Vettel	Räikkönen
Singapur	Alonso	Rosberg	Hamilton	Massa	Räikkönen

Jezdci s největším počtem umístění na stupni vítězů / legenda: počet stupňů vítězů, prvních, druhých a třetích míst, jezdec, země, týmy

154	91	43	20	Michael Schumacher	D	Benetton, Ferrari
106	51	35	20	Alain Prost	F	McLaren, Renault, Ferrari, Williams
80	41	23	16	Ayrton Senna	BR	Toleman, Lotus, McLaren
62	13	26	23	David Coulthard	GB	Williams, McLaren, Red Bull
61	9	26	26	Rubens Barrichello	BR	Jordan, Stewart, Ferrari
60	23	20	17	Nélson Piquet sr.	BR	Brabham, Williams, Lotus, Benetton
59	31	17	11	Nigel Mansell	GB	Lotus, Williams, Ferrari
54	17	19	18	Kimi Räikkönen	SF	McLaren, Ferrari
54	25	20	9	Niki Lauda	A	Ferrari, Brabham, McLaren
51	20	14	17	Mika Häkkinen	SF	McLaren
50	20	18	12	Fernando Alonso	E	Renault, McLaren
48	10	17	21	Gerhard Berger	A	Benetton, Ferrari, McLaren

www.f1sports.cz – aktuální novinky, komentáře, informace



Damon Hill vyhrál v Buenos Aires první dva ročníky znovuoobnovené VC Argentiny

Ztracené okruhy: Buenos Aires 3. Autódromo Oscar Gálvez - Circuit No. 6

V roce 1982 byla Velká cena Argentiny odvolána a krátce na to vypukla válka o Falklandské ostrovy (Malvíny). To přineslo přerušování kontaktů mezi Argentinou a Velkou Británií, kde sídlí většina týmů F1. V roce 1983 sice neúspěšné válečné tažení způsobilo pád vojenské junty, ale až nástup prezidenta Carlose Menema a jeho podpora sportu přinesly novou snahu o návrat F1.

Po znovunavázání kontaktů mezi oběma zeměmi se Bernie Ecclestone rozhodl velkou cenu do Argentiny vrátit.

Celý areál El Autódromo Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, vybudovaný v roce 1952, získal v roce 1991 od města nový majitel - konsorcium soukromníků. Autodrom byl přejmenován podle jednoho z nejpoulnějších argentinských závodníků Oscara Alfreda Gálveze (později bylo připojeno i jméno jeho bratra Juana, ale to bylo až poté, co odtud F1 odešla).

Nyní už zastaralé boxy musely být modernizovány a v souladu s novými požadavky na bezpečnostní zajištění tratě se musel upravit celý okruh. Namísto rychlé varianty číslo 15, na níž se jezdila VC Argentiny v letech 1973 až 1981, ale byla vybrána kratší zatáčkovitá a poměrně úzká varianta číslo 6, dlouhá 4,26 km. Nedostatek peněz vedl k tomu, že rekonstrukce areálu trvala od roku 1992 až do roku 1995, kdy se F1 do Argentiny konečně vrátila. Modernizovaný okruh ale hodně ztratil ze svého původního charakteru, nedalo se zde už předjíždět a problémem byl hodně nerovný povrch.

Damon Hill vyhrál v roce 1995 a obhájil prvenství i o rok později. V následujícím roce připojil třetí triumf v řadě pro Williams Jacques Villeneuve.

Poslední ročník vyhrál Michael Schumacher po velké bitvě s Davidem Coulthardem. Už tehdy bylo jasné, že majitelé okruhu nemají dostatek prostředků na další pořádání závodu a ekonomickou krizí zmítaná země jim nemůže pomoci. Přes veškerou podporu ze strany Argentiny i pomoc Bernieho Ecclestonea se mezi mladými argentinskými závodníky neobjevil nikdo, kdo by mohl navázat na slavné éry Fangia a Gonzálese či později Carlose Reutemanna. Závod byl sice ještě v kalendáři MS 1999, ale nakonec byl odvolán.

Autodrom se dodnes plně využívá k závodům národních šampionátů, především cestovních vozů TC2000. Čas od času se objevují



Přes modernizaci zůstala zachována atmosféra předměstského okruhu

i úvahy o dalším návratu formule 1. Vzhledem ke špatné ekonomické situaci v zemi je to ale v nejbližších letech velmi nepravděpodobné.

Na stejném okruhu se až do roku 1999 pořádala také motocyklová velká cena.

Vítězové VC Argentiny

1995	<i>Damon Hill</i>	GB	Williams-Renault
1996	<i>Damon Hill</i>	GB	Williams-Renault
1997	<i>Jacques Villeneuve</i>	CDN	Williams-Renault
1998	<i>Michael Schumacher</i>	D	Ferrari



Obrázek k otázce číslo: 01



Obrázek k otázce číslo: 08



Obrázek k otázce číslo: 09



Obrázek k otázce číslo: 10

Kvíz

- 01) Mike Hawthorn vyhrál v roce 1958, kdy získal titul mistra světa F1, pouze jedinou velkou cenu. Kterou?
- 02) Vittorio Brambilla získal v MS F1 celkem 15,5 bodu. Kde přišel k oné půlce?
- 03) Giancarlo Fisichella vstoupil do MS F1 v sezoně 1996 a protože seděl v Minardi, nikdo se moc nedivil, že za celý rok si nepřipsal ani bodík. Svoji vůbec první GP, VC Austrálie, ani nedojel. Vzpomenete si ještě, co bylo příčinou jeho odstoupení?
- 04) Japonec Taki Inoue řídil v sezoně 1995 ve F1 monopost Footwork, nadšen z něj však určitě nebyl. Kolikrát s ním musel odstoupit ze závodu?
- 05) A ještě jeden nešťastník. Ricardo Rosset v průběhu let 1996 až 1998 vystřídal v MS F1 tři různé týmy, vždycky to ale byl horor. O jaké stáje se jednalo?
- 06) Skutečné křestní jméno švédského pilota F1 Borgudda neznělo Slim, ale...
- 07) Ital Vittorio Bellasi se živil stavbou vozů pro F3. Do F1 nakoukl na začátku sedmdesátých let jen jednou, když připravil auto pro jistého švýcarského pilota. Kterého?
- 08) Velká cena Francie F1 se svého času také jezdila na okruhu Clermont-Ferrand. Ten byl ale daleko známější pod jinými dvěma názvy. Jakými?
- 09) Jeho strýc v roce 1968 uhořel při VC Francie v Rouenu, on sám se ve F1 jen mihl. Roku 1983 se nekvalifikoval do VC Francie, o pět let později byl, po kolizi se Sennou, 11. ve VC Itálie. Hvězdou se stal až ve vytrvalostních závodech a maratonech. O koho jde?
- 10) Vedle Fernanda Alonsa se postavil další slavný Španěl. Chceme znát jeho jméno.

Řešení

- 01) (Velkou cenu Francie v Remise)
- 02) (Brambilla bodoval ve dvou velkých cenách, v nichž se brala jen polovina dosažených bodů. Šlo o tragickou VC Španělska 1975, kterou dokončil jako pátý, a dále o VC Rakouska 1975, v níž zvítězil)
- 03) (porucha spojky)
- 04) (celkem 1x, navíc při VC Evropy na Nürburgringu ani nedojel na start...)
- 05) (1996 Footwork, 1997 Lola, 1998 Tyrrell)
- 06) (Byla hned tři - Karl Edward Tommy)
- 07) (pro Silvia Mosera)
- 08) (Louis Rosier Circuit nebo také Charade)
- 09) (o Jeana-Louise Schlesera)
- 10) (Je to samozřejmě král Juan Carlos I.)