

UNIVERZITA JANA AMOSE KOMENSKÉHO PRAHA

**MAGISTERSKÉ PREZENČNÍ STUDIUM
2013–2015**

DIPLOMOVÁ PRÁCE

Jakub Knoll

**Dějiny, marketing a mediální pokrytí vybraných disciplín
motorsportu**

Praha 2015
Vedoucí diplomové práce:
Mgr. Anna Huliciusová

JAN AMOS KOMENSKY UNIVERSITY PRAGUE

**MASTER FULL-TIME STUDIES
2013–2015**

MASTER'S THESIS

Jakub Knoll

**History, marketing and media coverage of selected disciplines
of motor racing**

Prague 2015
The Master's Thesis Work Supervisor:
Mgr. Anna Huliciusová

Prohlášení

Prohlašuji, že předložená diplomová práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne 20. února 2015

Jakub Knoll

Poděkování

Tímto bych chtěl poděkovat vedoucí mé diplomové práce Mgr. Anně Huliciusové za její pomoc a cenné rady. Poděkování rovněž patří redakci deníku Sport a to především za to, že mi umožnila získání akreditace na závody Grand Prix F1 a závod Rallye Dakar. V neposlední řadě také děkuji mé rodině za poskytnutou podporu během studií.

Anotace

Diplomová práce se soustředí na shrnutí historie, mediální pokrytí a marketing vybraných disciplín motoristického sportu. Pro tyto účely byly vybrány dvě soutěže – světový šampionát vozů formule 1 a závod Rallye Dakar. Práce je rozdělena do dvou částí. První část podrobně popisuje historii všech ročníků vybraných soutěží, analyzuje jejich mediální pokrytí a marketingové aktivity, které jsou s těmito závody spojené. Závěrečná část se skládá z devíti hloubkových rozhovorů s vybranými závodními jezdci.

Klíčové pojmy

Formule 1, Dakar, Grand Prix, historie, FIA, marketing, média, Mezinárodní automobilová federace, motoristický sport, Rallye Dakar, rallye, závod.

Annotation

The following Master's Thesis is focused on the summarisation of the history, the media coverage and the marketing activities of selected motorsport disciplines. Two competitions were selected for these purposes – the FIA Formula One World Championship and the Dakar Rally. The Thesis is divided into two parts. The first one describes the history of all racing seasons, analyses the media coverage and the marketing activities of selected competitions. The final part, the practical one, comprises the original in-depth interviews with nine race car drivers.

Key words

Formula 1, Dakar, Dakar Rally, Grand Prix, history, FIA, International Automobile Federation, marketing, media, motorsport, rally, race.

OBSAH

ÚVOD.....	9
TEORETICKÁ ČÁST	
1 MOTORISTICKÝ SPORT A JEHO PODOBY.....	11
1.1 Závody automobilů na okruzích	17
1.2 Organizace zaštiťující motoristický sport	19
2 SHRNUÍ HISTORIE FORMULE 1.....	23
2.1 Mistrovství světa F1 v letech 1950-1959.....	24
2.2 Mistrovství světa F1 v letech 1960-1969.....	27
2.3 Mistrovství světa F1 v letech 1970-1979.....	30
2.4 Mistrovství světa F1 v letech 1980-1989.....	34
2.5 Mistrovství světa F1 v letech 1990-1999.....	38
2.6 Mistrovství světa F1 v letech 2000-2009.....	43
2.7 Mistrovství světa F1 v letech 2010-2014.....	47
2.8 Jezdecké osobnosti F1: Sebastian Vettel	50
2.9 Jezdecké osobnosti F1: Michael Schumacher	53
2.10 Jezdecké osobnosti F1: Ayrton Senna	56
2.11 Jezdecké osobnosti F1: Alain Prost	59
2.12 Jezdecké osobnosti F1: Juan Manuel Fangio	61
3 SHRNUÍ HISTORIE RALLYE DAKAR.....	63
3.1 Rallye Dakar v letech 1979-1988	64
3.2 Rallye Dakar v letech 1989-1998	69
3.3 Rallye Dakar v letech 1999-2007	73
3.4 Rallye Dakar po přesunutí do Jižní Ameriky v letech 2009-2015.....	77
3.5 Jezdecké osobnosti Rallye Dakar: Stéphane Peterhansel	81
3.6 Jezdecké osobnosti Rallye Dakar: Vladimír Čagin	82
3.7 Jezdecké osobnosti Rallye Dakar: Karel Loprais	84
4 MEDIÁLNÍ POKRYTÍ FORMULE 1	87
4.1 F1 a televize: sledovanost v jednotlivých regionech	88
4.2 F1 a další média: tisk a internet	93
5 MEDIÁLNÍ POKRYTÍ RALLYE DAKAR.....	97
5.1 Rallye Dakar a další média: internet a rádio	99
6 MARKETING VYBRANÝCH MOTORISTICKÝCH DISCIPLÍN.....	100
6.1 Sportovní marketing	102
6.2 Marketing a F1.....	104
6.2.1 Concordská dohoda	106
6.2.2 Marketing týmů F1: představení a vývoj marketingu ve F1.....	107
6.2.3 Marketing týmů F1: vývoj sponzoringu ve F1 od počátku až do současnosti	108
6.2.4 Marketing závodů F1	111
6.3 Marketing a Rallye Dakar	114
6.3.1 Marketing účastníků Rallye Dakar	116
PRAKTICKÁ ČÁST	
7 ROZHOVORY S JEZDCI F1 A RALLYE DAKAR.....	118
7.1 Rozhovory s ženami aspirujícími na účast v závodě F1	118
7.2 Rozhovory s nováčky F1	121
7.3 Rozhovory s jezdci Rallye Dakar	128
7.4 Vyhodnocení výzkumu a diskuze výsledků	133

ZÁVĚR	136
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ	138
SEZNAM ZKRATEK	163
SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK	164
SEZNAM PŘÍLOH	165

ÚVOD

Tématem této diplomové práce je motoristický sport, na který je nahlíženo ze tří různých úhlů – z pohledu historie, mediálního pokrytí a marketingových aktivit. Pro účely shrnutí těchto tří složek byly vybrány dvě soutěže, které jsou považovány za jedny z největších sportovních podniků světa. Zaprvé byl zvolen světový šampionát vozů formule 1 (F1), který je všeobecně brán jakožto vrchol motorsportu, a zadruhé byla vybrána soutěž Rallye Dakar, jež je označována za nejtěžší závod světa. Tyto disciplíny byly vybrány z toho důvodu, že ve společném srovnání velmi kontrastují.

Zatímco závody F1 mají charakter sprintů, ve kterých rozhoduje každá vteřina, Rallye Dakar je dálková soutěž, v níž ztráta několika sekund či minut nemusí znamenat konec šanci na dobré umístění. Podniky F1 jsou organizovány na speciálně upravených okruzích, případně bezpečně zajištěných tratích uvnitř měst, v případě Rallye Dakar se soutěží na otevřených prostranstvích, jako jsou například pouště. A právě tyto rozdíly přiměly autora k vybrání si těchto dvou naprosto odlišných odvětví.

Cílem této práce však není obě tyto disciplíny porovnat, ale především shrnout historii odvětví, které fanoušci sledují již několik desetiletí. Jelikož v dnešní době již sport není pouze o výkonech sportovců, je dalším cílem této práce představit vybrané motoristické soutěže i z pohledu toho, jakým způsobem jsou prezentovány v médiích a jak obě disciplíny fungují z hlediska financí a marketingu. Popsán je například vývoj financování jednotlivých účastníků těchto soutěží.

Pro účely splnění těchto cílů autor pracoval především s knižními publikacemi na téma automobilových závodů, specializovanými magazíny, ale také s internetovými servery. Autor rovněž využil poznatků a zkušeností, které získal při práci reportéra, když od roku 2010 pravidelně navštěvuje v roli novináře velké ceny F1 a v roce 2014 se ve stejné pozici zúčastnil rovněž závodu Rallye Dakar. K pochopení problematiky automobilových závodů mu také napomohla dlouholetá aktivní účast v různých disciplínách motoristického sportu.

Poslední úsek této diplomové práce, označovaný jako praktická část, se zabývá výzkumem, který byl vytvořen na základě hloubkových rozhovorů se závodníky F1 a Rallye Dakar. Cílem praktické části, jež je dále rozdělena do tří segmentů, bylo ověřit šest hypotéz, které se týkaly jejich výkonů, ambicí, ale například také hodnocení toho,

jak je náročné působit v elitních motoristických soutěžích. Smyslem rozhovorů se závodníky, které vznikly přímo v místech konání závodů, přitom nebyla pouze snaha potvrdit stanovené hypotézy, ale také získat zajímavé informace o kariérách a životech zpovídaných jezdců.

TEORETICKÁ ČÁST

1 MOTORISTICKÝ SPORT A JEHO PODOBY

Počátky motoristického sportu se datují od roku 1887, kdy se krátce po vynalezení automobilu s benzinovým motorem uskutečnil první organizovaný automobilový závod. Konkrétně se jednalo o závod, který vedl z Paříže do Versailles a zúčastnil se jej jediný závodník – hrabě Alain de Dion. První motoristický závod, kterého se zúčastnilo více účastníků, ale proběhl až o sedm let později na trase mezi Paříží a Rouenem.¹ „*Tehdy však nevytížilo nejrychlejší vozidlo (parní traktor hraběte de Diona), ale automobily, které překonaly osmdesátakilometrovou vzdálenost „bez nebezpečí“ a přitom prokázaly „snadnou obsluhu a hospodárnost“, tedy vozidla Peugeot Lamaitra a Doriota.*“²

Motoristický sport se obecně rozděluje do dvou hlavních kategorií – na závody automobilů a na soutěže motocyklů, do kterých patří například i čtyřkolky. Existují rovněž další speciální odvětví, mezi která lze mimo jiné zařadit akrobatické závody letadel či závody motorových člunů. Autoklub České republiky (AČR), nejvyšší sportovní autorita pro motorsport v České republice, rozlišuje celkem tři základní druhy motoristického sportu – závody automobilů, závody motocyklů a závody motokár (karting).³ Autoklub následně tyto druhy motosportu dělí na další disciplíny.

Disciplíny závodů automobilů jsou rozděleny tímto způsobem:⁴

- **Autokros:** Za autokrosové závody jsou považovány podniky terénních speciálů (vozů buggy) a upravených cestovních vozů. Závodí se výhradně na uzavřených okruzích s nezpevněným povrchem, převážně šotolinou.⁵

¹ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 6. Praha: Computer Press, 2011. ISBN 978-802-5130-384.

² GUZZARDI, Giuseppe a RIZZO, Enzo. *Automobilový sport*, s. 12. Praha: Rebo, 1999. ISBN 80-7234-073-5.

³ AUTOKLUB. *Motorsport*. [online]. [cit. 2015-01-20]. Dostupné z <http://autoklub.cz/text/103-motorsport.html>

⁴ AUTOKLUB. *Přehled disciplín - automobily*. [online]. [cit. 2015-01-20]. Dostupné z <http://autoklub.cz/discipliny/1-automobily.html>

⁵ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ, Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 11. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

- **Drifting:** „Závod v driftování je závod, při kterém se na trati definované tvarem závodního okruhu, veřejné komunikace či vytýčené tratě pohybují automobily ve smyku zadní nápravy, tak aby jeho pohyb nebyl přerušen přetočením vozidla a aby nedošlo ke srovnání vozidla do přímého směru. Účastnit se mohou pouze automobily s náhonem na zadní kola nebo s náhonem na všechna čtyři kola.“⁶
- **Rallye a Cross Country rallye:** Nejstarší disciplína automobilového sportu. Jedná se o závody konané na běžných komunikacích či veřejných prostranstvích. Většina soutěží se skládá z několika měřených úseků, které se sčítají. Vrcholným podnikem je mistrovství světa v rallye, které vzniklo v roce 1973.⁷ Nejúspěšnějším jezdce světového šampionátu v rallye (WRC) je Francouz Sébastien Loeb, jenž v letech 2004-2012 získal devět mistrovských titulů.⁸ Rallye typu Cross Country je soutěž podobná klasické rallye s tím rozdílem, že podniky jsou vypsány na delší vzdálenost a většinou se jezdí výhradně mimo komunikace pro normální provoz. Za nejnáročnější světovou soutěž tohoto typu je považována Rallye Dakar.
- **Rallyekros:** Disciplína automobilových závodů, jejíž trať je částečně zpevněna (asfalt, beton) a částečně nezpevněna (šotolina, tráva). Jezdí se na uzavřených okruzích a délka závodů se pohybuje mezi třemi až šesti kilometry. Délka jednoho kola se pohybuje kolem jednoho kilometru.⁹
- **Slalom:** „Automobilový slalom je rychlostní závod, který se koná na trati s pevným povrchem, kde se mění směr pomocí umělých zábran, čímž se snižuje rychlost.“¹⁰ Závody tohoto typu jsou obvykle pořádané na letištích,

⁶ AUTOKLUB. *Standardní propozice závodů v driftování*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autoklub.cz/dokument/567-drifting-standardni-propozice.html>

⁷ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 204. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

⁸ ČT SPORT. *Fenomenální Loeb je podeváté mistrem světa v rallye*. [online]. © 7. 10. 2012 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.ceskatelevize.cz/sport/moto/rallye/198714-fenomenalni-loeb-je-podevate-mistrem-sveta-v-rallye/>

⁹ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ, Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 225. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

¹⁰ AUTOKLUB. *Standardní propozice automobilového slalomu*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://autoklub.cz/dokument/4467-standardni-propozice-slalom.html>

velkých parkovištích či autodromech. „Vozidla jsou roztríděna do několika tříd od automobilů sériových až po skutečné slalomové speciály. Závodníci amatéři s řidičským průkazem skupiny „B“ si mohou zazávodit s běžnými vozidly, která jsou způsobilá do běžného provozu s platnou STK.“¹¹ V České republice je vrcholem slalomu mistrovství republiky. Slalom je obecně považován za jednu z nejdostupnějších disciplín automobilového sportu.

- **Závody do vrchu:** Dle standardních propozic AČR jsou závody do vrchu motoristické podniky, jež se konají na komunikacích pro běžný provoz a jejichž základním specifikem je požadavek na minimální převýšení. Závody do vrchu se konají výhradně na uzavřených tratích.¹² Běžná délka tratě se pohybuje v rozmezí jednotek kilometrů. Závody do vrchu měly premiéru v roce 1897 na trati Nice-La Turbie.¹³ Jezdci závodí s klasickými cestovními vozy, ale například i se speciálními prototypy či formulovými speciály.
- **Závody na okruzích:** Nejsledovanější disciplína automobilového sportu. Počátky závodů na okruzích (podrobnější rozdělení viz kapitola 1.1) jsou spojeny s dálkovými jízdami mezi městy. Po řadě tragických nehod se závody začaly přesouvat na okruhy. „Zprvu se jednalo o veřejné komunikace uzavřené jen pro závod. Za první závodní okruh se pokládá Ardenský okruh v Belgii, který se jezdil od r. 1902.“¹⁴ Později se závody začaly přesouvat na specializované dráhy – tzv. autodromy.

Disciplíny závodů motocyklů se rozdělují tímto způsobem:¹⁵

- **Dragstery:** Jedná se o závody speciálně upravených motocyklů ve zrychlení. Závodí se eliminačním způsobem na danou vzdálenost (obvykle 400 metrů)

¹¹ AUTOSLALOM. *Co je to Automobilový slalom?* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autosslalom.cz/>

¹² AUTOKLUB. *Standardní propozice FAS AČR pro automobilové závody do vrchu 2014.* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autoklub.cz/dokument/4487-standardni-propozice-vrchy.html>

¹³ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ, Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 323. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

¹⁴ Tamtéž, s. 327.

¹⁵ AUTOKLUB. *Přehled disciplín - motocykly.* [online]. [cit. 2015-01-20]. Dostupné z <http://autoklub.cz/discipliny/2-motocykly.html>

s pevným startem, kdy vylučovací jízdy mezi dvěma závodníky rozhodnou o vítězi.¹⁶

- **Enduro a Cross Country:** Za závody endura a Cross Country jsou považovány etapové závody terénních motocyklů. Na rozdíl od rychlostních závodů, jakým je například motokros, zde není kladen důraz jen na rychlost, ale také na spolehlivost a orientaci – nezavodí se na okruzích, ale v otevřeném terénu. Vrcholem závodů enduro je mistrovství světa ve dvoudenních terénních soutěžích motocyklů, které vzniklo v roce 1990.¹⁷ Za nejprestižnější jednorázový podnik Cross Country je považován závod Rallye Dakar.
- **Mini moto, Mini GP, skútry:** Závody malých motocyklů a skútrů jsou odnoží klasických závodů motocyklů na okruzích s tím rozdílem, že se závodí se speciály nižších objemových tříd a místo speciálních autodromů (využívaných například i pro automobily) se závodí na tratích určených pro motokáry či na okruzích vybudovaných na letištích. Závody mini moto, známé též jako disciplína minibike, jsou určeny především pro mladé začínající závodníky.¹⁸
- **Motokros:** Motokros je disciplína závodů terénních motocyklů. Závody se konají na uzavřených tratích s terénními překážkami. Motokros vznikl ve Velké Británii v první polovině 20. století. Tratě obvykle měří 1500-4000 metrů. Vrcholem motokrosu je mistrovství světa.¹⁹

¹⁶ ČAMS. *Národní technické předpisy divize silničních závodů*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.motocams.cz/ckfinder/userfiles/files/Narodni%20technicke%20rady%20-%20Dragstery.pdf>

¹⁷ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ, Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 48. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

¹⁸ MINIGP. *O závodech*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.minigp.cz/zavody-minigp/o-zavodech/>

¹⁹ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ, Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 147. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

- **Motoskijöring:** Motoskijöring vznikl v severní Evropě ve 20. letech 20. století na základě lyžařských závodů, při kterých byl lyžař tažen koněm. V případě motoskijöringu je kůň nahrazen jezdce na terénním motocyklu.²⁰
- **Plochá dráha:** Plochá dráha je odvětvím závodů motocyklů, které se organizuje na speciálních stadionech s oválnou dráhou. Tato disciplína vznikla již na začátku 20. století a existuje řada variant tohoto sportu – závody se liší podle délky oválu a typu povrchu dráhy (škvára, led či tráva). Vrcholem je světový seriál Grand Prix pro závody na krátké ploché dráze.²¹
- **Přírodní okruhy:** Speciální odnož závodů na okruzích. Hlavní rozdíl je v místě konání těchto závodů, protože zatímco závody na okruzích jsou pořádány na speciálních autodromech, závody motocyklů na přírodních okruzích jsou organizovány na běžných komunikacích či letištích.²² Nejslavnějším podnikem této disciplíny je závod Tourist Trophy, který se koná na ostrově Man. Tamní dráha, která vede po běžné silniční komunikaci, měří více než 37 km.²³
- **Sajdkárkros a quadcross:** Sajdkárkros je disciplína příbuzná motokrosu. Jedná se o závody terénních motocyklů s přívěsným vozíkem, ve kterém sedí spolujezdec, jenž vyvažuje rovnováhu. Závody se konají na upravených motokrosových tratích s terénními překážkami. Vrcholem sajdkárkrosu je mistrovství světa, které vzniklo v roce 1980.²⁴ Quadcrossem se rozumí závody terénních čtyřkolek, které se konají na sajdkárkrosových tratích.²⁵

²⁰ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ, Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 170. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

²¹ Tamtéž, s. 184.

²² ČAMS. *Národní sportovní řády divize přírodních okruhů 2014*. [online]. © 13. 3. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

http://www.motocams.cz/ckfinder/userfiles/files/PO_15_NSR_13_03_2014.pdf

²³ CZYŽ, Petr. Isle of Man Tourist Trophy 2014. [online]. © 24. 5. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.motorkari.cz/motosport/silnicni/nw-200-tourist-trophy/isle-of-man-tourist-trophy-2014-28397.html>

²⁴ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ, Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 234. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

²⁵ ROUČKOVÁ, Ollie. *Předběžný kalendář MMČR Slide a Quad 2015*. [online]. © 8. 12. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.quadmania.cz/index.php?page=detail-clanku-zavody&cid=14681>

- **Supermoto:** První závody v supermotu se uskutečnily ve Spojených státech amerických v 80. letech 20. století. Jedná se o závody, které kombinují prvky různých motocyklových disciplín, zejména motokrosu a závodů silničních motocyklů. Závody supermoto se konají na tratích s proměnlivým povrchem – část tratě je nezpevněná a část je pokryta asfaltem. Většina závodů tohoto typu se organizuje na specializovaných tratích, které mimo jiné obsahují i terénní překážky. Motocykly využívané v těchto závodech jsou velmi podobné produkčním.²⁶

- **Trial:** „*Trial je motocyklová disciplína, v rámci které jezdci překonávají přírodní a umělé překážky, na kterých je nutná vytrvalost, zručnost a pravidelný výkon.*“²⁷ Jezdci soutěží po jednom a hodnotícím kritériem není čas, nýbrž počet doteků země závodníkem (např. nohou). Za každý dotek země či pád se uděluje trestné body. Vítězem se stává závodník s nejnižším počtem bodů. K závodům tohoto typu se používají speciální lehké motocykly, přičemž objem motorů není předepsán. Vrcholem trialu je mistrovství světa družstev.²⁸

- **Závody na okruzích:** Nejsledovanější motocyklová disciplína, která má stejný charakter jako závody automobilů na okruzích. Dnes se konají výhradně na speciálních uzavřených autodromech s pevným povrchem a závodí se s motocykly různých objemových tříd. Vrcholem závodů motocyklů na okruzích je světový šampionát MotoGP.²⁹ Seriál MotoGP, který pořádá Mezinárodní federace motocyklistů (FIM), se dělí do tří objemových kategorií. Nejúspěšnějším jezdce historie MotoGP je Ital Giacomo Agostini, který napříč všemi kategoriemi vyhrál 15 titulů.³⁰

²⁶ SUPERMOTO. *O supermotu*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.supermotocz.cz/cs/19-co-je-supermoto/5-o-supermotu.html#web>

²⁷ ČESKÝ TRIAL. *Co je trial?* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.ceskytrial.cz/content/informace-trial>

²⁸ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ, Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 299. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

²⁹ Tamtéž, s. 245.

³⁰ FEIGL, František. *Velké postavy Velké ceny 4 – Giacomo Agostini*. [online]. © 3. 1. 2015 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.motorkari.cz/motosport/silnicni/legendy/velke-postavy-velke-ceny-4-giacomo-agostini-30339.html>

Disciplíny závodů motokár jsou rozděleny tímto způsobem:³¹

- **Motokáry:** Motokárový sport, známý též jako karting, vznikl v padesátých letech ve Spojených státech, kde byla v roce 1957 postavena první motokára.³² „Závody motokár probíhají na menších, často zastřešených okruzích. Motokáry jsou v porovnání s jinými závodními stroji velmi malé, lehké a konstrukčně jednodušší. Rovněž oplývají dobrou ovladatelností. Často se jedná o první soutěže pozdějších okruhových závodníků a závodnic.“³³
- **Superkart:** Superkart je speciální disciplínou kartingu. Oproti tradičním motokárám jsou speciály třídy Superkart osazeny silnějšími motory (obvykle o obsahu 250 cm³), takže oproti běžným závodním motokárám dosahují vyšších rychlostí. Závody těchto motokár navíc probíhají na běžných autodromech pro závody automobilů a nikoliv na motokárových dráhách.³⁴

1.1 Závody automobilů na okruzích

V závodech automobilů na okruzích existuje rozmanitá řada typů podniků, které se dělí podle délky, ale i podle druhu používané techniky. Obecně se podniky rozdělují na závody cestovních vozů, otevřených monopostů, sportovních prototypů a závody trucků.

- **Závody cestovních vozů:** Vozy tohoto typu vycházejí z běžné produkce cestovních automobilů s tím, že jsou speciálně upraveny pro účely soutěžení.³⁵ Závody cestovních vozů se dále rozdělují do mnoha kategorií. Status mistrovství světa v současnosti mají dvě soutěže – FIA Mistrovství

³¹ CIK FIA FIA. *The CIK-FIA Categories*. [online]. [cit. 2015-01-20]. Dostupné z <http://www.cikfia.com/discover/practical-guide/view/article/the-cik-fia-categories.html>

³² DUFEK, Petr, NOVOTNÝ, Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 141. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

³³ MIKOLÁŠ, Michal. *Ženy v motoristickém sportu – dekorace? Konkurence?* [online]. 2014 [cit. 2015-01-14]. Diplomová práce. Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd. Vedoucí práce Milan Tuček. Dostupné z: <https://is.cuni.cz/webapps/zzp/detail/137789>

³⁴ CIK FIA. *Superfast Superkarts*. [online]. [cit. 2015-02-01]. Dostupné z <http://www.cikfia.com/discover/practical-guide/view/article/superfast-superkarts.html>

³⁵ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ, Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 31. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

světa cestovních vozů (FIA WTCC),³⁶ které je určeno pro cestovní vozy s turbomotory o objemu 1,6 litru, a FIA Světový vytrvalostní šampionát (FIA WEC) pro sportovní vozy Grand Turismo se specifikací LMGTE (do této kategorie patří zejména vozy značek Porsche, Ferrari či Lamborghini).³⁷

- **Závody otevřených monopostů:** Tyto podniky jsou určeny pro jednomístné speciály (tzv. formule), které mají odkrytá všechna kola a rovněž kokpit jezdce není ničím uzavřen. V Evropě byly jednomístné vozy zavedeny v roce 1925.³⁸ Vrcholem formulových závodů je světový šampionát F1 (viz kapitola). Existuje však i řada jiných kategorií – ve Spojených státech je to seriál IndyCar Series,³⁹ v Evropě patří po F1 mezi nejprestižnější podniky juniorské šampionáty GP2 Series či Formule Renault 3,5, které jsou určeny především pro jezdce s ambicemi na postup do F1. V těchto šampionátech se užívají monoposty s objemem motorů 3,5 až 4 litry. Mezi další uznávané seriály pro mladé jezdce patří také GP3 Series či šampionáty s vozy o objemu 2 litry - formule 3 či formule Renault. V roce 2014 rovněž FIA započala projekt nového typu formulí, kterým je šampionát FIA FE pro vozy, jež jsou poháněny výhradně elektrickou energií.⁴⁰
- **Závody sportovních prototypů:** Prototypy nemusejí oproti cestovním vozům vycházet z automobilů z běžné komerční produkce, takže mají konstruktéři větší volnost při jejich navrhování. Na rozdíl od otevřených monopostů však prototypy musejí mít zakryta všechna kola.⁴¹ Vrcholným seriálem pro prototypy je šampionát FIA WEC, ve kterém tyto vozy závodí společně s vozy Grand Turismo (kromě absolutního pořadí má však každá kategorie svou vlastní klasifikaci). Součástí seriálu FIA WEC je mimo jiné

³⁶ LAUŠMAN, Ondřej. *FIA WTCC: Nová sezona, nové vozy, nová pravidla*. [online]. © 7. 4. 2014 [cit. 2015-02-01]. Dostupné z <http://www.ceskeokruhy.cz/fia-wtcc-nova-sezona-nove-vozy-nova-pravidla/>

³⁷ FIA WEC. *Classes*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.fiawec.com/presentation/classes.html>

³⁸ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 138. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

³⁹ INDYCAR. *What is Indycar*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.indycar.com/Fan-Info/INDYCAR-101/What-Is-INDYCAR>

⁴⁰ RYBECKÝ, Vladimír. Svět formulí. *FORMULE*. 2014, roč. 11, č. 98, s. 47-50. ISSN 1214-1933.

⁴¹ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 279. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

i závod Le Mans 24 hodin, který je považován za nejslavnější vytrvalostní závod vůbec.⁴² Tento dvacetičtyřhodinový závod se poprvé uskutečnil v roce 1923 a rekordmanem v počtu výher v absolutním pořadí je Dán Tom Kristensen s devíti primáty, přičemž nejúspěšnější značkou je Porsche se 16 prvenstvími v absolutním hodnocení.⁴³ V roce 1955 se tento podnik zapsal do dějin nejtragičtější nehodou v historii motorsportu, když po vylétnutí jednoho z vozů z dráhy zahynulo 83 diváků.⁴⁴

- **Závody trucků (tahačů):** Závody tohoto typu vznikly ve Francii v roce 1985.⁴⁵ Jedná se o závody speciálně upravených dvounápravových nákladních vozů na klasických autodromech. Z důvodu bezpečnosti je jejich rychlost omezena na 160 km/h.⁴⁶ Nejvyšší soutěží je seriál mistrovství Evropy.

1.2 Organizace zaštit'ující motoristický sport

Pro fungování mezinárodního motoristického sportu jsou důležité především dvě organizace – Mezinárodní automobilová federace (FIA) a Mezinárodní federace motocyklistů (FIM). Na úrovni České republiky veškerý oficiálně organizovaný motoristický sport zaštit'uje Autoklub České republiky (AČR).

- **FIA:** Mezinárodní automobilová federace, jejíž název ve francouzštině zní Fédération Internationale de l'Automobile, je organizace, která vystupuje jakožto řídicí orgán řady automobilových závodů po celém světě. FIA dozoruje a vytváří pravidla pro většinu významných mezinárodních

⁴² FIA WEC. *Championship*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.fiawec.com/championship.html>

⁴³ 24H LE MANS. *24 Hours of Le Mans: Victory and participation statistics*. [online]. © 22. 5. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.24h-lemans.com/en/news/2014-24-hours-of-le-mans-victory-and-participation-statistics_2_2_1746_15336.html

⁴⁴ GUZZARDI, Giuseppe a RIZZO, Enzo. *Automobilový sport*, s. 230. Praha: Rebo, 1999. ISBN 80-7234-073-5.

⁴⁵ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 288. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

⁴⁶ TRUCK RACE. *Racing Trucks Technical Regulations*. [online]. © 4. 12. 2014 [cit. 2015-02-02]. <http://www.truckrace.org/images/stories/PDF-2015/fia-2015-truckracing-technical-regulations.pdf>

automobilových seriálů, mezi kterými je například Mistrovství světa vozů F1, Mistrovství světa v rallye či Mistrovství světa cestovních automobilů. Kromě toho FIA hájí práva a zájmy běžných motoristů po celém světě a pravidelně podniká osvětové akce pro zlepšení bezpečnosti v silničním provozu. Mezinárodní automobilová federace byla založena v roce 1904 a její sídlo se nachází v Paříži. Na konci ledna 2015 FIA sdružovala celkem 236 národních motoristických a sportovních organizací ze 141 zemí světa.⁴⁷ V čele Mezinárodní automobilové federace stojí prezident, který je volen na čtyři roky a může být znovuzvolen maximálně dvakrát za sebou. Nejdůležitějším výkonným orgánem FIA pro řízení automobilových závodů je Světová rada motorsportu (WMSC). WMSC zasedá třikrát až čtyřikrát do roka a vydává nejdůležitější dokumenty, související s organizací mezinárodních motoristických klání pod hlavičkou FIA. Světová rada motorsportu mimo jiné schvaluje například kalendář závodů F1. V čele WMSC stojí prezident FIA a má 26 dalších členů,⁴⁸ mezi kterými nechybějí představitelé nejvýznamnějších národních autoklubů, včetně reprezentanta Autoklubu České republiky, či zástupce promotéra závodů F1.⁴⁹ Od roku 2009 post prezidenta FIA zaujímá Francouz Jean Todt, kterému jeho druhý mandát vyprší v roce 2017.⁵⁰

- **FIM:** Mezinárodní federace motocyklistů, jejíž originální název zní Fédération Internationale de Motocyclisme, je organizace, která na konci ledna 2015 sdružovala 112 motocyklových klubů ze šesti kontinentů. Její sídlo se nachází ve švýcarském městě Mies.⁵¹ V čele FIM stojí prezident, kterým je Venezuelan Vito Ippolito, jehož mandát po druhém znovuzvolení

⁴⁷ FIA. *About FIA*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.fia.com/about-fia>

⁴⁸ FIA. *FIA statutes*. [online]. © 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z [http://www.fia.com/sites/default/files/basicpage/file/20141219/2014-12-15-Statuts%20FIA%20FR%20\(FR-EN\).pdf](http://www.fia.com/sites/default/files/basicpage/file/20141219/2014-12-15-Statuts%20FIA%20FR%20(FR-EN).pdf)

⁴⁹ FIA. *World Motorsport Council*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.fia.com/sites/default/files/basicpage/file/2014%20WMSC%20Composition.pdf>

⁵⁰ PASTOREK, Jan. *Todt byl znovu zvolen prezidentem FIA*. [online]. © 6. 12. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://flsport.autorevue.cz/todt-byl-znovu-zvolen-prezidentem-fia-38295>

⁵¹ FIM. *About the FIM*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.fim-live.com/en/fim/the-federation/about-the-fim/>

v roce 2014 vyprší v roce 2018.⁵² Úloha FIM je velmi podobná té, kterou má FIA. Stejně jako Mezinárodní automobilová federace v případě automobilových závodů, je i Mezinárodní federace motocyklistů neziskovou organizací, jejímž úkolem je organizovat, zaštit'ovat a vytvářet pravidla pro motocyklové závody. Mezinárodní federace motocyklistů je považována za hlavní mezinárodní řídicí orgán pro motocyklový sport. Mezinárodní federace motocyklistů se dělí do několika komisí, rozdělených podle jednotlivých sportovních disciplín, odvětví a zájmových skupin. Jsou to například Komise pro závody silničních motocyklů či Komise pro motokros.⁵³

- **AČR:** Autoklub České republiky je dobrovolné občanské sdružení pro zájemce o motoristický sport a činnost v AČR. Jeho hlavní činnost spočívá v pořádání a zaštit'ování sportovně motoristických akcí na území České republiky. Počátky této organizace se datují do roku 1904, kdy vznikly dva motoristické kluby – Český klub automobilistů (ČCA) a Český klub motocyklistů. Tyto kluby se následně v roce 1910 spojily pod společný název Český klub automobilistů. Činnost klubu, který od roku 1922 nesl název Autoklub Republiky Československé, byla během druhé světové války pozastavena a po roce 1948 byla zakázána úplně. Automobilový klub byl opět obnoven po roce 1990 a od roku 1993 se nazývá Autoklub České republiky.⁵⁴ Statutárním orgánem AČR, který sídlí v Opletalově ulici v Praze, je prezident, jehož funkční období trvá čtyři roky. Autoklub České republiky je tvořen motoristickými kluby a jejich reprezentanty, kteří tvoří valnou hromadu – nejvyšší orgán AČR. Jednotlivé činnosti Autoklubu jsou řízeny federacemi (např. Federace automobilového sportu), asociacemi a svazy (např. Svaz závodů na okruzích).⁵⁵ Autoklub České republiky je

⁵² MOTOGP. *Vito Ippolito wins a third term as FIM President*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.motogp.com/en/news/2014/Vito+Ippolito+wins+a+third+term+as+FIM+President>

⁵³ FIM. *About the FIM*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.fim-live.com/en/fim/the-federation/about-the-fim/>

⁵⁴ AUTOKLUB. *Historie*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autoklub.cz/text/18-historie.html>

⁵⁵ AUTOKLUB. *Stanovy Autoklubu České republiky*. [online]. © 15. 11. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autoklub.cz/dokument/7052-stanovy-schvalene-viii-vyrocní-konferenci-acr-dne-15-11-2014.html>

členem řady organizací a poradních orgánů. V rámci České republiky je AČR členem Českého olympijského výboru či Rady sportovní reprezentace České republiky. Autoklub má rovněž zastoupení v Mezinárodním olympijském výboru nebo Mezinárodní automobilové federaci.⁵⁶

⁵⁶ AUTOKLUB. *O Autoklubu*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://autoklub.cz/text/17-o-autoklubu-cr.html>

2 SHRNU TÍ HISTORIE FORMULE 1

Seriál Mistrovství světa formule FIA rozhodla uspořádat ucelený světový šampionát skládající se ze závodů Grand Prix, které se do té doby jezdily buďto jako samostatné podniky či v meziválečné době jako součást evropského mistrovství. Mistrovství světa formule 1 je soutěží speciálních monopostů, se kterými závodníci soupeří o titul mistra světa v Poháru jezdců, zatímco týmy o světový primát v podobě Poháru konstruktérů.⁵⁷ Závodů F1, respektive velkých cen (VC), které vždy nesou jméno po zemi či regionu, v němž se konají, se v posledních sezonách zúčastňuje jedenáct týmů, přičemž každý z nich do každého závodu nasazuje dva jezdce.

Systém závodů F1 se od vzniku světového šampionátu v roce 1950 v základních parametrech zásadně nezměnil. Každý závodní víkend Grand Prix F1 začíná volnými tréninky, po kterých následuje kvalifikace. V kvalifikaci, jejíž formát byl za existenci šampionátu F1 několikrát změněn, jezdci nesoupeří přímo proti sobě, ale snaží se zajet co nejrychlejší čas, na základě kterého se určuje pořadí na startu závodu. Nejúspěšnější jezdec kvalifikace startuje z prvního místa, které se označuje jako pole position.⁵⁸

Vrcholem každé velké ceny je samotný závod, jenž se pravidelně koná v neděli. Závod je vypsán na určitý počet kol, přičemž jejich počet závisí především na délce jednoho okruhu tak, aby celková délka závodu vyhovovala pravidlům. Vítězem závodu se stává jezdec, který jako první dokončí stanovený počet kol. Od roku 2010 si body do tabulky mistrovství světa rozdělují prvních deset v cíli.⁵⁹ V případě, že se závod z různých příčin neodjede celý, může nastat situace, kdy jsou jezdci honorováni pouze polovičními body, což se stává v situaci, kdy je odjeto jen 75% kol či méně z vypsané délky závodu.⁶⁰ Světovým šampionem se stává závodník, který během sezony nasbírá nejvyšší počet bodů.

Všechny závody, vyjma VC Monaka, jsou vypisovány na minimálně 305 km. Maximální délka trvání závodu je však limitována dvěma hodinami a v případě

⁵⁷ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ, Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 67. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

⁵⁸ SPURGEON, Brad. *The Strange Saga of Formula 1 Qualifying*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://formula1.about.com/od/formula1101/a/qualifyin.htm>

⁵⁹ FORMULA ONE. *To the point - a brief history of F1 scoring system*. [online]. © 12. 12. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2013/12/15343.html>

⁶⁰ FORMULA ONE. *Short cut to victory - the other four 'half point' Grands Prix*. [online]. © 7. 4. 2009 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2009/4/9156.html>

překročení tohoto limitu je podnik předčasně ukončen.⁶¹ Délka běžného závodu F1 se pohybuje kolem 100 minut, což znamená, že průměrná rychlost vozů F1 při velkých cenách činí přibližně 190 km/h. Například v sezoně 2014 byla nejkratším závodem VC Itálie s časem vítěze 1:19:10,236 a nejdelším podnikem byla, při nezapočítávání VC Británie, která byla přerušena kvůli nehodě a oficiální čas vítěze ovlivnilo i toto přerušení, VC Singapuru s časem 2:00:04,795.⁶² Současné vozy F1 dosahují maximálních rychlostí přesahujících 360 km/h.⁶³

Technologie, které se v závodech Formule 1 používají, jsou považovány za jedny z nejdokonalejších vůbec. Je proto rovněž pravidlem, že výrobci automobilů a motorů využívají F1 jako platformu ke zdokonalování a testování součástek a zařízení, která se později uplatní i v běžném automobilovém průmyslu. *„Během šesti desítek let své existence se F1 hodně pozměnila a také charakter závodů je naprosto odlišný. Zatímco v padesátých letech se závodilo zejména o čest a slávu, přičemž smrt „číhala“ na jezdce doslova v každé zatáčce, v dnešní době se jedná zejména o přetechnizovanou a trochu sterilní show pro diváky s důrazem na marketing.“*⁶⁴ Navzdory tomuto trendu však i nadále zůstává značka F1 uznávaným sportovním odvětvím, ve kterém mohou uspět jen výjimeční sportovci.

2.1 Mistrovství světa F1 v letech 1950-1959

První ročník Mistrovství světa F1 se skládal ze sedmi velkých cen, které se uskutečnily v sedmi různých zemích. Drtivá většina závodů se odehrála v Evropě, výjimkou byl v tomto ohledu pouze závod v americkém Indianapolisu, který se navíc od ostatních podniků velmi lišil. Nejenže jako jediný nenesl status Grand Prix, ale také byl specifický tím, že se konal na 2,5 míle dlouhém oválu, takže charakter tohoto závodu

⁶¹ FORMULA ONE. *Race distance*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z:

http://www.formula1.com/inside_f1/rules_and_regulations/sporting_regulations/14159/fia.html

⁶² FORMULA ONE. *2014 FIA Formula One World Championship*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://www.formula1.com/results/season/2014/>

⁶³ FORMULA ONE. *2014 Italian Grand Prix preview*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z:

<http://www.f1fanatic.co.uk/2014/09/07/2014-italian-grand-prix-review/>

⁶⁴ KNOLL, Jakub. *Dějiny mistrovství světa vozů F1*. Praha, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Jana Amose Komenského Praha. Vedoucí práce: Anna Huliciusová.

byl odlišný od toho, na co byly evropské týmy zvyklé. V kalendáři F1 přitom závod 500 mil v Indianapolisu (známý též jako Indy 500) vydržel až do roku 1960.⁶⁵

Technické předpisy pro sezonu 1950 byly poměrně benevolentní. Hlavním omezením byl obsah motoru – týmy mohly nasadit buď atmosférické pohonné jednotky s objemem do 4,5 litru, nebo turbomotory s maximálním objemem 1,5 litru. Z dnešního pohledu bylo zajímavé, že neexistovaly žádné limity předepisující minimální hmotnost jednotlivých monopostů. Co se sportovních předpisů týká, body si v každé velké ceně připisovalo prvních pět v cíli, přičemž vítězovi náleželo osm mistrovských bodů. Jeden bod náležel i tomu, kdo dokázal zajet nejrychlejší kolo závodu.⁶⁶

„Úvodní závod se jel v květnu 1950 v Silverstone před 150 000 diváky, mezi nimiž byla také britská královská rodina. Zvítězil v něm italský pilot Nino Farina, jedoucí v Alfě Romeo – jeden ze tří závodníků, kteří měli dominovat prvnímu desetiletí soutěží.“⁶⁷ Vítězného jezdce Alfý Romeo na stupně vítězů doprovodili jeho dva stájoví kolegové – Ital Luigi Fagioli a Brit Reg Parnell. Dominance italského týmu přitom mohla být ještě výraznější, nebýt problémů Juana Manuela Fangia. Závod v Anglii tak jasně naznačil, komu se bude v začátcích nově vzniklého šampionátu dařit. A protože se předpoklady plně naplnily, nebylo překvapením, že se úplně prvním mistrem světa F1 stal Giuseppe „Nino“ Farina, který v konečném zúčtování s 30 body pokořil druhého Fangia a třetího Fagioliho.⁶⁸

Také v následující sezoně 1951 hrály prim italské monoposty. Rozdíl byl však v tom, že se k rychlým alfám, které v ročníku 1950 vyhrály vyjma Indy 500 všechny závody, přidaly podobně konkurenceschopné vozy Ferrari z dílen Enza Ferrariho. Z mistrovského primátu se sice nakonec zásluhou Fangia radovala opět Alfa Romeo, avšak tři triumfy společně se ziskem titulu vicemistra v podání týmu Ferrari byly důkazem toho, že sezona 1951 byla mnohem více vyrovnaná než ta předchozí.⁶⁹

Před ročníkem 1952 se poprvé radikálněji měnily technické předpisy. K nevoli týmu Alfa Romeo se Mezinárodní automobilová federace rozhodla snížit maximální

⁶⁵ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ, Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 96. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9

⁶⁶ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 29. Praha: Computer Press, 2011. ISBN 978-802-5130-384.

⁶⁷ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 8. Praha: Naše vojsko, 2012. ISBN 978-80-206-1321-9.

⁶⁸ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 29-30. Praha: Computer Press, 2011. 34 s. ISBN 978-802-5130-384.

⁶⁹ PLOS, Richard a PAVELKA, Robert. *Hvězdy formule 1 2002*, s. 4-5. Praha: EGMONT, 2002. 80-7186-694-6.

objem motorů (na 1,5 litru u atmosférických a na 0,5 litru u přeplňovaných), což nakonec vedlo k odchodu této tovární stáje a přechodu úřadujícího mistra světa k Maserati. Na druhou stranu však tyto změny přilákaly nové účastníky, takže se konkurence kvantitativně nesnížila. To se ovšem nedalo tvrdit o kvalitě, když Ferrari při absenci Alfya Romeo šampionát suverénně ovládlo. Světový titul získal Ital Alberto Ascari, jenž dokázal vyhrát šest ze sedmi závodů, kterých se zúčastnil. Tímto úspěchem však vítězné tažení Ascariho neskončilo, když se italskému pilotovi podařilo ovládnout i sezonu 1953, v níž byl jeho největším konkurentem Fangio s Maserati.⁷⁰ V témže roce F1 poprvé zavítala do Jižní Ameriky a také bohužel došlo k prvnímu úmrtí jezdce v rámci závodu mistrovství světa poté, co Chet Miller nepřežil nehodu v Indianopolisu.⁷¹

Sezona 1954 se nesla ve znamení podstatných technických změn. Objemy motorů byly navýšeny, což vedlo ke zdatnému zrychlení monopostů. Nové regule rovněž přilákaly dvě nové tovární stáje, kterými byly Mercedes-Benz a Lancia. *„Daimler-Benz připravil své revoluční vozy až pro závod ve francouzské Remeši, kde se zapojil do závodů Grand Prix poprvé od 2. světové války. Ve vedení týmu byl stále legendární Alfred Neubauer, jenž se staral o nadvládu Mercedesů už ve 30. letech. Do stříbrných barev se mu podařilo získat Juana Manuela Fangia, který opustil Maserati a doplnil tak sestavu německých jezdců – nezkušených Karla Klinga a Hanse Hermannu spolu s předválečným mistrem Evropy Hermannem Langem.“*⁷²

Navzdory tomu, že Mercedes nastoupil až ke čtvrtému závodě sezony, neznamenalo to, že by tento tým nemohl bojovat o titul. Nová jezdecká akvizice německé stáje totiž první závody ročníku 1954 absolvovala ještě s vozem Maserati, takže ji nepostihl žádný bodový výpadek. Změna monopostu v půlce rozjeté sezony navíc zkušeného Argentince nijak nepoznamenala. Fangiovi se totiž podařilo vyhrát ihned při jeho debutu v barvách Mercedesu a jelikož v podobném duchu pokračoval i nadále, stal se na konci sezony podruhé mistrem světa.

Fangio společně s Mercedesem kraloval i v sezoně 1955, kdy dominanci německého týmu podtrhl druhým místem nově příchozí Stirling Moss. Po dvou veleúspěšných sezonách se však Mercedes z mistrovství světa překvapivě stáhl. *„Tím se*

⁷⁰ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 32-35. Praha: Computer Press, 2011. 34 s. ISBN 978-802-5130-384.

⁷¹ WILLIAMSON, Martin. *Deaths in Formula One*. [online]. [cit. 2013-02-01]. Dostupné z <http://en.espnf1.com/f1/motorsport/story/3838.html>

⁷² DUFEK, Tomáš. Návrat velkých. *FORMULE*. 2003, roč. 1, č. 6, s. 58. ISSN 1214-1933.

*otevřel prostor pro tradiční italské značky Ferrari a Maserati, nicméně pomalu se schylovalo ke změně v rozložení sil, i když to v tomto roce nebylo patrné a Fangio na voze označeném jako Lancia-Ferrari získal titul před Mossem na Maserati 250F. Rodily se však první úspěšné poválečné monoposty z britských ostrovů a jejich čas přišel už v roce 1957, kdy Moss na voze Vanwall obsadil druhé místo za Fangiem, který se po přestupu k Maserati dočkal svého pátého a posledního titulu.*⁷³

Pro ročník 1958 Mezinárodní automobilová federace připravila novinku, kterou bylo vyhlášení soutěže pro týmy. Titul dostal označení Pohár konstruktérů a od té doby je určen pro tým, jehož jezdci v dané sezoně dohromady nashromáždí nejvyšší počet bodů. Vůbec první organizací, jež toto prestižní ocenění získala, se stala britská stáj Vanwall. Z jezdeckého titulu se pak zásluhou Mika Hawthorna radovalo Ferrari.⁷⁴

Možné obhajoby titulu se ovšem Hawthorn již nedočkal, když několik měsíců po zisku světového primátu zahynul při dopravní nehodě. Do jubilejní desáté sezony nezasáhl ani Fangio, jenž ukončil kariéru, či jezdec Ferrari Peter Collins, který přišel o život při VC Německa 1958. I tyto okolnosti přispěly k tomu, že se šampionem pro rok 1959 stal do té doby nepříliš výrazný Novozélandčan Jack Brabham s monopostem Cooper-Climax.⁷⁵

2.2 Mistrovství světa F1 v letech 1960-1969

Na konci padesátých let udávaly v F1 tempo zejména vozy Cooper a nejinak tomu bylo i na začátku šestého desetiletí. Brabhamovi se v roce 1960 podařilo úspěšně obhájit titul poté, co v konečném zúčtování pokořil o devět bodů svého mladšího týmového kolegu Brucea McLarena. Před touto sezonou rovněž došlo k úpravě bodového systému, když poprvé v historii bodovalo prvních šest v cíli.⁷⁶

„V roce 1961 se zavedly motory s obsahem válců 1,5 l a Ferrari dokázalo využít výhody této změny. Dobře se připravilo a nasadilo novou V6 se „žraločím předkem“ a s motorem vzadu. Ukázalo se, že tento vůz se vyrovná minimálně britským

⁷³ PLOS, Richard a PAVELKA, Robert. *Hvězdy formule 1 2002*, s. 6. Praha: EGMONT, 2002. 80-7186-694-6.

⁷⁴ Tamtéž.

⁷⁵ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 43-44. Praha: Computer Press, 2011. ISBN 978-802-5130-384.

⁷⁶ S Tamtéž, s. 46.

čtyřválcovým monopostům.“⁷⁷ K radosti týmu z Maranella dokázali jezdci Ferrari tuto technickou výhodu zužitkovat a před závěrečným kláním v Monze měli šanci na titul pouze dva závodníci této italské stáje. K velkolepému souboji o titul mezi Američanem Philem Hillem a německým šlechticem Wolfgangem von Tripsem však nakonec kvůli tragédii nedošlo. Trips totiž krátce po startu kolidoval s Jimem Clarkem, ztratil kontrolu nad vozem a společně se svým ferrari skončil mezi diváky. Následky této nehody byly tragické, když kromě německého pilota zahynulo i dvanáct přihlížejících fanoušků. Velká cena byla i přes tuto smutnou událost dokončena, nicméně inaugurace novopečeného mistra světa Phila Hilla byla velmi hořká.⁷⁸

Zatímco v ročníku 1961 dominovaly především italské monoposty, v následujícím roce převzaly nadvládu monoposty z Velké Británie. Pro mistrovský titul si po velkém boji s Clarkem, pilotujícím revoluční Lotus 25 s podvozkem z lehkých slitin, dojel Brit Graham Hill z týmu BRM. Nastolený trend pokračoval i v roce 1963 jen s tím rozdílem, že se šampionem stal Clark, jehož lotus tentokrát nebrzdily technické poruchy.⁷⁹ Na druhou stranu mohl mít poražený Graham Hill radost alespoň z toho, že poprvé v kariéře dokázal zvítězit v prestižní VC Monaka. Později se stal specialistou na tento okruh, protože zde dokázal v následujících pěti letech zvítězit ještě čtyřikrát.⁸⁰

V pořadí patnáctá sezona F1 se nesla ve znamení velkého návratu Ferrari na výsluní. Po nevýrazných dvou letech připravila Scuderia opět rychlý monopost, se kterým dokázal John Surtees vystoupat na piedestal, když o pouhý bod pokořil Grahama Hilla, jemuž vůbec nevyšla závěrečná Velká cena Mexika. Surtees, bývalý mistr světa v závodech motocyklů, který kvůli sporům Ferrari s italskou automobilovou federací startoval v posledních závodech v nezvykle modře zbarveném voze, se navíc do historie motorsportu zapsal tím, že se jako vůbec první stal mistrem světa jak na dvou, tak čtyřech kolech.^{81 82}

⁷⁷ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 70. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

⁷⁸ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 48. Praha: Computer Press, 2011. ISBN 978-802-5130-384.

⁷⁹ PLOS, Richard a PAVELKA, Robert. *Hvězdy formule 1 2002*, s. 7. Praha: EGMONT, 2002. 80-7186-694-6.

⁸⁰ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 80. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

⁸¹ FORMULA ONE. *USA 1964 - Surtees' second proves vital*. [online]. [cit. 2012-11-27]. Dostupné z: <http://www.formula1.com/news/features/2003/9/860.html>

⁸² HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 84. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

Sezona 1965 patřila vozům týmu Lotus majitele Colina Chapmana a především jeho jezdcí Clarkovi. Skotský závodník si v tomto roce počínal naprosto suverénně, o čemž svědčí i fakt, že vyhrál šest z úvodních sedmi závodů a to navíc vynechal Velkou cenu Monaka. Důvodem jeho absence v Monte Carlu byla účast v závodě Indianapolis 500, který sice již nebyl součástí mistrovství světa, ale i tak bylo tamější Clarkovo vítězství velmi cenné. Vicemistrem světa se stal potřetí za sebou Graham Hill, za kterým v šampionátu skončil talentovaný nováček Jackie Stewart.⁸³ V roce 1966 se do popředí výsledkových listin vrátil mistr světa z přelomu padesátých a šedesátých let Jack Brabham, jenž již několik sezon startoval ve svém vlastním týmu. Brabham, který startoval s nově povoleným atmosférickým motorem o obsahu tří litrů, nakonec dokonale využil častých výpadků svých největších soupeřů a stal se potřetí v kariéře šampionem.⁸⁴

Spoustu důvodů ke spokojenosti měl Brabham i v dalším roce, kdy se sice musel spokojit s pozicí vicemistra, ale těšit se mohl z mistrovského triumfu Dannyho Hulma, jenž působil v jeho týmu. Velká nepříjemnost se stala v roce 1967 ve VC Monaka, během které přišel o život Lorenzo Bandini. Jezdec Ferrari ztratil kontrolu nad svým vozem a narazil do pouliční lampy. Bezprostředně po nárazu jeho monopost vzplál a bezmocný Ital uhořel v troskách svého ferrari.⁸⁵

O dalšího skvělého závodníka přišla F1 v sezoně 1968, ve které se vůbec poprvé na vozech objevila přítláčná křídla. V šedesátých letech bylo běžné, že jezdci kombinovali starty ve F1 s účastí v nižší formulové sérii F2. A právě to se stalo osudným exmistrovovi světa Jimu Clarkovi, jenž nepřežil nehodu na německém Hockenheimringu. Navzdory této tragédii však týmu Lotus jezdecký titul přece jen neunikl, když se o něj zasloužil zkušený Graham Hill.⁸⁶ „Špičku druhé poloviny šedesátých let představovaly týmy Lotus a Brabham, zatímco Ferrari procházelo těžkou vleklou krizí. Hegemonii zmíněných týmů narušila pouze v roce 1969 francouzská Matra,

⁸³ DUFEK, Tomáš. *Konec jedné éry*. FORMULE. 2004, roč. 2, č. 18, s. 58. ISSN 1214-1933.

⁸⁴ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 98. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

⁸⁵ RYBECKÝ, Vladimír. Rychlost nestačila. FORMULE. 2004, roč. 2, č. 20, s. 57. ISSN 1214-1933.

⁸⁶ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 62-63. Praha: Computer Press, 2011. ISBN 978-802-5130-384.

ovšem pod taktovkou Brita Kena Tyrrella.⁸⁷ Matra dominovala takovým způsobem, že Jackie Stewart oslavil titul mistra již tři závody před koncem šampionátu.

2.3 Mistrovství světa F1 v letech 1970-1979

Úvodní sezona dekády sice opět patřila týmu Lotus, ale stejně jako tomu bylo v roce 1968, ani tentokrát se této stáji nevyhnula tragédie. Jedničkou britské stáje se pro sezonu 1970 stal rychlý Jochen Rindt, který v této roli vystřídal Grahama Hilla. Rakouskému závodníkovi se podařilo vyhrát pět z osmi úvodních závodů a vše nasvědčovalo tomu, že na konci sezony oslaví celkové prvenství. K tomu ovšem nedošlo, protože při tréninku na VC Itálie Rindt smrtelně havaroval. Tato nešťastná událost však o držiteli titulu nakonec nerozhodla, protože jezdci Ferrari Jacky Ickx a Clay Regazzoni nedokázali bodové manko na Rakušana do konce sezony stáhnout. Rindt se tak do historie zapsal jako první a zatím jediný jezdec, který se stal šampionem in memoriam. Kromě něj v témže roce přišel o život i Bruce McLaren, jenž se zabil při testování speciálu pro závody Can-Am.⁸⁸

V sezoně 1971 si světový primát suverénně zajistil Stewart, jemuž k druhému titulu v kariéře výrazně pomohla i první vlastní konstrukce týmu Tyrrell, který předtím využíval techniku zakoupenou od stáje March.⁸⁹ K zajímavé události došlo na rychlé dráze v Monze, kde se prvních pět závodníků v cíli vešlo do šesti desetin sekundy. Jednalo se tak o nejvyrovnanější dojezd velké ceny F1 vůbec.⁹⁰ Z technického hlediska pak byla velkým mezníkem VC Španělska, při které se poprvé na vozech F1 objevily hladké pneumatiky bez vzorku, známé jako slicky.⁹¹

Rok 1972 patřil Emersonovi Fittipaldimu, jenž s lotusem dokázal pokořit mnohem zkušenějšího Stewarta. Brazílskému pilotovi sice napomohly Skotovy zdravotní problémy, kvůli kterým byl obhájce titulu donucen vynechat jeden závod, ale

⁸⁷ PLOS, Richard a PAVELKA, Robert. *Hvězdy formule 1 2002*, s. 8. Praha: EGMONT, 2002. 80-7186-694-6.

⁸⁸ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 126. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

⁸⁹ PLOS, Richard a PAVELKA, Robert. *Hvězdy formule 1 2002*, s. 9. Praha: EGMONT, 2002. 80-7186-694-6.

⁹⁰ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 68. Praha: Computer Press, 2011. ISBN 978-802-5130-384.

⁹¹ ESPN. *Stewart takes championship lead in Spain*. [online]. [cit. 2015-01-20]. Dostupné z <http://en.espnf1.com/f1/motorsport/story/35556.html>

ani to nemohlo snížit hodnotu jeho úspěchu. Fittipaldi se navíc stal ve věku 25 let nejmladším mistrem světa a jeho rekord vydržel více než třicet let.⁹² V následujícím ročníku 1973 si však tito jezdci své pozice v konečné tabulce prohodili, takže se Stewart, který ohlásil konec kariéry, třetího triumfu v mistrovství světa přece jen dočkal.

Poslední závodní víkend v kariéře trojnásobného šampiona ovšem neproběhl tak, jak si tento britský jezdec představoval. Jeho týmový kolega a nástupce v roli lídra týmu Tyrrell Francois Cevert totiž tragicky zahynul při tréninku na VC USA na okruhu Watkins Glen a tato událost Stewarta těžce zasáhla.⁹³ V roce 1973 se však v tomto ohledu nejednalo o ojedinělou záležitost, když několik měsíců před tím v Zandvoortu uhořel Roger Williamson. Jeho smrt byla o to smutnější, že se jí mohlo zabránit, nebýt laxnímu přístupu traťových komisařů. Statečná snaha závodníka Davida Purleye, jenž se pokusil svého kolegu dostat z hořícího vraku s nasazením vlastního života, už byla bohužel marná.⁹⁴

Před ročníkem 1974 přestoupil Fittipaldi ke konkurenčnímu McLarenu. Tým, který na začátku šedesátých let založil tragicky zesnulý Bruce McLaren, za sebou sice neměl tak úspěšnou historii jako Lotus, ale to se již mělo brzy změnit. Ve vyrovnané sezoně, ve které se z vítězství radovalo celkem sedm různých pilotů, to byl právě Fittipaldi, kdo nashromáždil nejvíce bodů a získal pro McLaren historicky první titul.⁹⁵ O něj až do posledního závodu soupeřil s Jodym Scheckterem z Tyrrellu a Regazzonim z Ferrari, které před touto sezonou prošlo velkými změnami. Kromě návratu Regazzonihovo se totiž k týmu připojil manažer Luca di Montezemolo a rakouský jezdec Niki Lauda.⁹⁶

A byl to právě Rakušan, kdo udával tempo v sezoně 1975, v níž se stal poměrně přesvědčivě šampionem. Post vicemistra vybojoval Fittipaldi, pro kterého to byl poslední výraznější úspěch ve F1. Brazilec totiž posléze společně se svým bratrem Wilsonem založil vlastní tým, se kterým už žádných pronikavějších výsledků nedosáhl. Po sezoně zaujal Fittipaldiho místo Brit James Hunt, jenž do té doby působil v malém

⁹² HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 140. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

⁹³ KLEMM, Roman. Dlouhé vlasy, kotlety a stále nebezpečí smrti. *F1 Racing*. 2010, roč. 11, č. 5, s. 78. ISSN 1213-0443

⁹⁴ KOLMAN, Stanislav. *Příběh, který otrásl Formulí 1*. [online]. © 11. 5. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.svetformule.cz/clanek/801-Pribeh-ktery-otrasl-Formuli-1>

⁹⁵ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 74. Praha: Computer Press, 2011. ISBN 978-802-5130-384.

⁹⁶ PLOS, Richard a PAVELKA, Robert. *Hvězdy formule 1 2002*, s. 9. Praha: EGMONT, 2002. 80-7186-694-6.

týmu Hesketh. Nechvalně se do historie zapsala VC Španělska na okruhu Montjuich Park, kdy kvůli nedostatečně připevněným svodidlům skončil monopost Rolfa Stommelena po nehodě mezi diváky a čtyři z nich usmrtil. Protože byl závod ukončen předčasně, byly jezdcům uděleny jen poloviční body. Půl bodu za šesté místo si přitom připsala Lola Lombardiová, jež je dodnes jedinou ženou, která dokázala bodovat v závodě F1.⁹⁷

„Rok 1976 byl nabitý dramatickými událostmi. V mistrovství světa neúprosně soupeřil Niki Lauda, který vládl první části sezony, s Jamesem Huntem, jenž dominoval druhé části. Sezónu okořenily protesty a spory a Laudova havárie v srpnu na Nürburgringu, která stála Rakušana málem život.“⁹⁸ Jezdec Ferrari v druhém kole Velké ceny Německa ztratil z neznámých příčin kontrolu nad svým vozem a narazil do travnatého svahu, od kterého se odrazil zpět do dráhy. Vůz posléze nejenže začal hořet, ale také do něj narazili dva jezdci, kteří se nedokázali červenému vraku stojícímu uprostřed tratě vyhnout. Protože poblíž nebylo žádné stanoviště traťových komisařů, byl Lauda odkázán na pomoc svých soupeřů. Ti však nezaváhali a vytáhli popáleného úřadujícího mistra světa ze zničeného ferrari včas.⁹⁹

Navzdory tomu, že se Lauda ze svých vážných zranění zotavoval velmi rychle, neočekávalo se, že by se mohl do konce sezony vrátit do kokpitu. Vše tedy směřovalo k celkovému vítězství Hunta, jenže Lauda šokoval celý motoristický svět poté, co se dokázal vrátit po pouhých pěti týdnech rekonvalescence. Při svém comebacku ve Velké ceně Itálie dokázal Rakušan i díky odstoupení Hunta dojet čtvrtý a to přesto, že jej trápily velké bolesti.¹⁰⁰

Další dva následující závody v Americe však obhájci titulu v porovnání s jeho největším rivalem tolik nevyšly, takže se jeho náskok před finále v Japonsku snížil na pouhé tři body. Na okruhu Fudži panovalo velmi špatné počasí a kvůli mizerné viditelnosti se Lauda rozhodl dobrovolně odstoupit. To znamenalo, že Hunt potřeboval k zisku světového primátu dojet nejhůře třetí. *„V nesmírně těžkých podmínkách jel skvěle, vedl, ale po defektu pneumatiky se vše zdálo být ztracené. Ve zmatku na trati se domníval, že jeho riskantní jízda byla vinou týmu k ničemu.“¹⁰¹* Pár minut po dojezdu se

⁹⁷ RYBECKÝ, Vladimír. Kouzlo jednoduchosti. *FORMULE*. 2005, roč. 3, č. 29, s. 53. ISSN 1214-1933.

⁹⁸ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 162. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

⁹⁹ RYBECKÝ, Vladimír. Nezničitelný. *FORMULE*. 2004, roč. 2, č. 20, s. 54. ISSN 1214-1933.

¹⁰⁰ Tamtéž, s. 53.

¹⁰¹ RYBECKÝ, Vladimír. Boj s démony. *FORMULE*. 2004, roč. 2, č. 18, s. 57. ISSN 1214-1933.

však ukázalo, že se mýlil. Časoměřičům sice chvíli trvalo, než dali dohromady správné výsledky, ale ty nakonec potvrdily, že Hunt projel cílem jako třetí a stal se tedy novým mistrem světa.

Kromě vyrovnaného boje o titul se v roce 1976 v souvislosti s F1 mluvilo také o nekonvenční technické novince, kterou představil tým Tyrrell. Britská stáj se pokusila prosadit se šestikolovým monopostem, jenž nesl označení P34. Tento projekt sice neměl dlouhého trvání, nicméně zcela neúspěšný nebyl, když se ve Velké ceně Švédska podařilo Scheckterovi dovést tento vůz do cíle na prvním místě.¹⁰²

Sezona 1977 byla v porovnání s tou předcházející o poznání méně napínavá. Již v plné síle závodící Lauda nenašel rovnocenného soupeře, takže si mistrovský titul zajistil s předstihem dva závody před koncem sezony. Do nich už ani nenastoupil, když se nedokázal s Ferrari dohodnout na pokračování spolupráce a byl nahrazen nadějným Gillesem Villeneuvem. Pozici vicemistra vybojoval Scheckter a to i přesto, že závodil pro nově vzniklý tým Wolf. Smutná událost se odehrála při Velké ceně Jihoafrické republiky. Angličan Tom Pryce v plné rychlosti narazil do traťového komisaře, jenž přecházel závodní dráhu. Výsledek srážky byl velmi tragický – ani jeden z účastníků této nehody incident nepřežil.¹⁰³

V ročníku 1978 se na špici vrátily vozy Lotus, které v tomto roce pilotovali Američan Mario Andretti a Švéd Ronnie Peterson. Černožlaté monoposty těžily zejména z tzv. přísavného efektu. *„Tomuto konceptu se také říkalo wing car, právě kvůli principu fungování přísavného efektu. Proudění vzduchu pod vozidlem bylo usměřováno protáhlými proudnicovými nádržemi po stranách, které měly tvar obráceného křídla, čímž pod vozem vznikal podtlak, který ho přitahoval k zemi.“*¹⁰⁴ Před sezonou byl jedničkou stáje Lotus určen Andretti a ten tohoto statusu naplno využíval. Peterson sice nepodával horší výkony, ale týmová hierarchie omezovala jeho možnosti. Ve Velké ceně Itálie v Monze navíc došlo po startu k hromadné kolizi, při které Peterson utrpěl vážná zranění. Bezprostředně po nehodě se sice zdálo, že Švédův život není ohrožen, ale bohužel se tyto prognózy nenaplnily, takže svět F1 tragicky přišel o další svoji hvězdu.¹⁰⁵

¹⁰² SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 77. Praha: Computer Press, 2011. ISBN 978-802-5130-384.

¹⁰³ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 168. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

¹⁰⁴ ŠAŠEK, Pavel. *Návrat přísavného efektu bude nejspíš zrušen*. [online]. © 13. 5. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://f1news.autoroad.cz/novinky/37754-navrat-prisavneho-efektu-bude-nejspis-zrusen>

¹⁰⁵ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 174. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

Úspěšný koncept vozu Lotus okopírovala před sezonou 1979 většina stájí, takže britský tým přišel o svoji dominanci. Velmi dobře se dařilo především Ferrari, které zásluhou Schecktera vybojovalo další mistrovský titul. Úspěšnou sezonu italského týmu podtrhl druhým místem v celkovém pořadí Villeneuve, takže si Ferrari s přehledem zajistilo i prvenství v Poháru konstruktérů. V témže roce si první výhry připsaly týmy, které se významně prosadily v následujících dekáдах. Konkrétně se jednalo o Williams, jenž se zásluhou Regazzoniho radoval v Silverstoneu, a Renault, pro který v domácím závodě v Dijonu získal premiérové vítězství Jean-Pierre Jabouille.¹⁰⁶

2.4 Mistrovství světa F1 v letech 1980-1989

Vstup do osmdesátých let vyšel nejlépe stáji Williams, která se zásluhou Australana Alana Jonese dočkala prvního jezdeckého titulu. Vzestup britské stáje potvrdil Carlos Reutemann, jenž skončil celkově na třetím místě, takže tým Franka Williamse získal i vítězství v Poháru konstruktérů. Poměrně překvapivě se vicemistrem světa stal Brazilec Nelson Piquet, jenž tím pomohl týmu Brabham k návratu mezi nejlepší.¹⁰⁷ Ve zlepšených výkonech přitom tým Bernieho Ecclestonea, založený v šedesátých letech mistrem světa Jackem Brabhamem, pokračoval i v sezoně 1981, která nakonec vyústila v získání mistrovského titulu pro Nelsona Piqueta. Vyvrcholení šampionátu přitom bylo velmi dramatické, když před posledním závodem v Las Vegas měli naději na titul hned tři jezdci.¹⁰⁸

Sezona 1982 proběhla ve znamení velkých zákulisních sporů, které neměly se sportem příliš společného. Vše začalo již v prvním závodě v Kyalami, který se kvůli stávkám pilotů málem ani neuskutečnil. Bojkot vedl z pozice mluvčího závodníků Niki Lauda, jenž se po přestávce vrátil do F1.¹⁰⁹ Ještě větší problém se objevil při Velké ceně San Marina, kde eskaloval dlouhodobý konflikt mezi FIA a sdružením nezávislých týmů FOCA (Formula One Constructors Association), které vedl Bernie Ecclestone, toho času majitel týmu Brabham. Zatímco za FIA stály zejména velké tovární týmy jako

¹⁰⁶ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 180-181. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

¹⁰⁷ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 84. Praha: Computer Press, 2011. ISBN 978-802-5130-384.

¹⁰⁸ Tamtéž, s. 86-87.

¹⁰⁹ MEDLAND, Chris. *South African Strike*. [online]. © 9. 4. 2012 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://en.espnf1.com/f1/motorsport/story/75141.html>

Ferrari a Williams, FOCA sdružovala soukromé stáje. Jádro konfliktu sice tkvělo v nejasném výkladu pravidel, ale nemalou roli hrál i boj o moc nad celým světovým šampionátem.¹¹⁰

„Konstruktéři sdružení v Ecclestoneově FOCA se začátkem sezony snažili vyrovnat chybějící výkon svých atmosférických motorů sporným trikem. Své vozy vybavili nádržemi s vodou pro „chlazení brzd“. Jednalo se ovšem o podfuk. Těchto 30-40 litrů vody chladilo nanejvýš asfalt vozovky – ještě před startem totiž byly vypuštěny a dotyčné vozy absolvovaly závod pod vahou. Doplnit chladicí kapalinu tehdy bylo povoleno a při vážení po závodě bylo vše zase v pořádku.“¹¹¹ Kvůli tomuto obcházení pravidel byly krátce před zahájením závodního víkendu v Imole z Velké ceny Brazílie dodatečně vyloučeny vozy týmů Williams a Brabham, které měly ve FOCA hlavní slovo. To si však sdružení FOCA nenechalo líbit a jako odvetu bojkotovaly týmy z této asociace VC San Marina. V Imole tak nakonec startovalo jen 13 vozů, především továrních stájí, a vítězem se stal Didier Pironi z Ferrari před kolegou Gillesem Villeneuveem. Mezi jezdci italského týmu přitom došlo ke sporu, protože Villeneuve byl přesvědčen, že jeho týmový partner nedodržel dohodu a připravil ho o vítězství.¹¹²

Villeneuve byl proto odhodlán, že v následujícím závodě v Belgii, kde již závodily všechny stáje, za každou cenu Pironimu porážku vrátí. Toho se však nakonec nedočkal, když v kvalifikaci po kolizi s dalším vozem těžce havaroval. Náraz byl tak velký, že jeho tělo bylo vymrštno z vozu i se sedačkou. Mladý Kanadčan bohužel tuto nehodu nepřežil a F1 tak přišla o svoji další velkou hvězdu. O život pak o několik týdnů poté přišel i Ital Riccardo Paletti, jenž v Montrealu krátce po startu narazil do jednoho z vozů Ferrari.¹¹³

Přes všechny smutné okamžiky byl boj o titul velmi vyrovnaný. Dobře rozjetý šampionát měl Pironi, ale ani jemu se nakonec nevyhnula smůla, když v Německu těžce havaroval a ošklivě si poranil obě nohy, což pro něj znamenalo konec kariéry. Mistrem

¹¹⁰ RYBECKÝ, Vladimír. Ferrari zachránilo FIA. *FORMULE*. 2009, roč. 7, č. 72, s. 49. ISSN 1214-1933.

¹¹¹ KLEMM, Roman. Když Ecclestone a sport prohráli na plné čáře. *F1 Racing*. 2007, roč. 8, č. 6, s. 81. ISSN 1213-0443.

¹¹² RYBECKÝ, Vladimír. Ferrari zachránilo FIA. *FORMULE*. 2009, roč. 7, č. 72, s. 49. ISSN 1214-1933.

¹¹³ PLOS, Richard a PAVELKA, Robert. *Hvězdy formule 1 2002*, s. 10. Praha: EGMONT, 2002. 80-7186-694-6.

se stal Fin Keke Rosberg z Williamsu, jemuž k celkovému triumfu nakonec stačilo jediné vítězství.¹¹⁴

„V roce 1983 nastal nárůst dominance monopostů s přeplňovaným motorem. Mnozí piloti cítili, že technologie turbodmychadel, které stačilo v nádržích méně vysoce výbušného paliva, představuje bezpečnější způsob, jak dosáhnout neuvěřitelných hodnot zrychlení. Proslavený motor Ford Cosworth byl tak nakonec donucen k odchodu do důchodu.“¹¹⁵ To, že s atmosférickým motorem bylo možné uspět jen velmi obtížně, hovořil i fakt, že v této sezoně získaly vozy s turbomotory 12 z 15 možných výher.¹¹⁶ Světovým šampionem se stal podruhé v kariéře Brazilec Piquet, jenž v konečné tabulce o dva body předstihl novou vycházející hvězdu Alaina Prosta z McLarenu.

V ročníku 1984 se na úplný vrchol vrátil exmistr světa ze sedmdesátých let Niki Lauda, který ve své třetí sezoně po návratu prokázal, že mu rychlost nechybí ani po třicítce. Souboj o světový primát byl přitom velmi vyrovnaný, když druhému Prostovi chyběl na vítězného Rakušana pouhý půlbod. V sezoně 1984 si svůj debut odbyl budoucí šampion Ayrton Senna, který na sebe s průměrným vozem Toleman upozornil zejména při Velké ceně Monaka, v níž se mu v dešti podařilo překvapit většinu favoritů a nakonec dojet na senzačním druhém místě.¹¹⁷

Zatímco v letech 1983 a 1984 se Alain Prost musel pokaždé smířit s pozicí vicemistra světa, v následujících dvou ročnících už to byl právě on, kdo se stal šampionem. V sezoně 1985 závodníkovi McLarenu nikdo nestačil poté, co za ním druhý Michele Alboreto zaostal o dvacet bodů a o vítězi světového šampionátu tak bylo již poměrně brzy jasno. Do popředí se postupně propracovával Senna, jenž si po přestupu k Lotusu připsal v Estorilu své premiérové vítězství. S úspěšnou kariérou ve F1 se naopak rozloučil Niki Lauda.¹¹⁸

Prostova obhajoba titulu byla velmi náročná. K Williamsu se před sezonou 1986 připojil Piquet a ten společně se svým kolegou, Nigelem Mansellem, udával tempo po většinu ročníku. „Na počátku velice favorizovaný Nelson Piquet začal během roku prohrávat s týmovým kolegou Nigelem Mansellem. Souboj mezi nimi se rychle přenesl

¹¹⁴ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 193. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

¹¹⁵ Tamtéž, s. 196.

¹¹⁶ KLEMM, Roman. *Politika a brutální motory. F1 Racing*. 2010, roč. 11, č. 7, s. 80. ISSN 1213-0443.

¹¹⁷ RYBECKÝ, Vladimír. *Souboj spotřeby. FORMULE*. 2006, roč. 4, č. 40, s. 52-53. ISSN 1214-1933.

¹¹⁸ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 94. Praha: Computer Press, 2011. ISBN 978-802-5130-384.

z okruhů i do zákulisí. Poprvé také oba do své hry zapojili i média, jejichž prostřednictvím si vyměňovali značně urážlivé komentáře. Tým Williams byl pod vlivem těžkého úrazu Franka Williamse, který v důsledku zranění, utrpěných při dopravní nehodě, zůstal takřka zcela paralyzován.¹¹⁹ Potíže Williamsu nahrály Prostovi, jenž se navzdory tomu, že nedisponoval nejrychlejším vozem, stal podruhé mistrem světa.

V ročníku 1987 to už však byl jezdec týmu Franka Williamse, kdo se na konci sezony stal celkovým vítězem. Konkrétně to byl Piquet, kterému pomohlo i zranění jeho týmového kolegy Mansella. Po veleúspěšném roce 1987 ovšem éra Williamsu jakožto nejsilnějšího týmu v poli skončila. Na úplnou špici zamířil McLaren, ke kterému se před začátkem sezony 1988 připojil velmi talentovaný brazilský závodník Ayrton Senna. Britský tým navíc nově vsadil na motory Honda, což se brzy ukázalo jako výborné rozhodnutí.¹²⁰

Od prvního klání roku 1988 bylo zřejmé, že mclarenům nikdo konkurovat nebude. Souboj o mistrovskou korunu se tak zúžil na duo Prost-Senna, přičemž to byl nakonec Brazilec, kdo se radoval z titulu. Dominance obou jezdců byla tak velká, že v šampionátu druhý Prost nasbíral více než dvakrát tolik bodů, co třetí Gerhard Berger z Ferrari. Tento rakouský pilot byl rovněž jediným závodníkem, který dokázal narušit nadvládu McLarenu. Stalo se tak při Velké ceně Itálie, v níž hlavní protagonisté sezony 1988 nedojeli do cíle a přišli tak o možnost vyhrát pro McLaren všechny závody. Bergerovo vítězství přitom bylo symbolické, protože několik dní před tím ve věku 90 let zemřel zakladatel italské stáje Enzo Ferrari.¹²¹

Jestliže se spolupráce mezi Sennou a Prostem v roce 1988 dala považovat za standardní, v ročníku 1989, před kterým byly zakázány turbomotory, tomu již tak nebylo. Rivalita mezi oběma jezdci vzrostla a jejich další vzájemný souboj o titul vyústil v kontroverzní kolizi. „*Situace před posledními dvěma závody byla jasná – Sennovi mohly pomoci jenom dvě vítězství a zároveň Prost nesměl získat více než dva body. Ačkoliv měl Brazilec výhodu nejlepší startovní pozice v předposledním závodě, Grand Prix Japonska, nechal se Prostem předjet a v jeho závětrí chtěl šetřit pneumatiky na rozhodující bitvu.*“¹²²

¹¹⁹ DUFEK, Petr. *FORMULE 2007/08*, s. 165. Praha: Sport-Press, 2007. ISBN 978-80-87050-04-0.

¹²⁰ RYBECKÝ, Vladimír. Loučení s turbem. *FORMULE*. 2007, roč. 5, č. 45, s. 52. ISSN 1214-1933.

¹²¹ Tamtéž, s. 52-55.

¹²² PAVELKA, Robert. *Formule 1 od startu k cíli*, s. 92. Praha: Nakladatelství XYZ, 2011. ISBN 978-80-7388-475-8.

Senna se rozhodl, že na Prosta zaútočí ve 47. kole v poslední šikaně před nájездem na cílovou rovinu. Jeho manévr byl však poměrně optimistický a mezi oběma jezdci došlo ke kontaktu. Výsledkem kolize bylo odstoupení francouzského jezdce, zatímco Senna mohl po zdržení pokračovat. Ačkoliv se nakonec Sennovi podařilo po velké stíhací jízdě zvítězit, nebylo mu to moc platné, protože byl následně diskvalifikován za nesprávný průjezd šikanou a o titulu ve prospěch Prosta tak bylo předčasně rozhodnuto.¹²³

2.5 Mistrovství světa F1 v letech 1990-1999

Do sezony 1990 nastoupil tým McLaren v pozměněné sestavě poté, co Alain Prost zamířil do Ferrari, kde si vyměnil místo s Gerhardem Bergerem, jenž se naopak připojil k McLarenu. Kvůli zvýšení bezpečnosti vozů F1 se Mezinárodní automobilová federace rozhodla zavést tzv. crash-testy, kterými musel před úvodním závodem sezony projít každý monopost.¹²⁴

Průběh sezony byl velmi podobný té předcházející, když se o titulu opět rozhodovalo mezi Sennou a Prostem. Na konci roku na tom byl tentokrát bodově lépe Senna, nicméně stejně jako v roce 1989 se i v této sezoně rozhodlo v předposledním klání na japonské Suzuce. Do závodu startoval z pole position Brazilec, ale start mu příliš nevyšel a vedení se ujal francouzský pilot. Senna se s nastalou situací příliš nevyrovnal a do Prosta před příjezdem do první zatáčky narazil. Výsledkem kolize bylo odstoupení obou jezdců, což přineslo Brazilci druhý mistrovský titul v kariéře.¹²⁵ Ačkoliv Senna svého manévru podle svých slov nelitoval, v očích veřejnosti jeho prestiž poklesla, protože jej řada jeho fanoušků považovala za férového závodníka. *„Svůj čin Brazilec zdůvodnil pocitem nespravedlnosti, který cítil ze strany FIA, když ho diskvalifikovala v roce 1989 za malicherný přestupek, dále pak házením klacků pod*

¹²³ FOLLEY, Malcolm. *Senna versus Prost*, s. 321-323. Praha: Nakladatelství XYZ. ISBN 978-80-7388-578-6.

¹²⁴ RYBECKÝ, Vladimír. *Válka pokračuje. FORMULE*. 2007, roč. 5, č. 49, s. 50. ISSN 1214-1933.

¹²⁵ Tamtéž.

nohy při následujícím ročníku japonské Grand Prix, kde musel startovat z méně výhodné strany trati.¹²⁶

Sezona 1991 probíhala až do své poloviny v jednoznačné Sennově režii, když dokázal vyhrát první čtyři podniky a zdánlivě bez problémů mířil za dalším titulem. Jeho tradiční rival Prost se trápil s nepříliš konkurenceschopným ferrari a Sennův týmový kolega Berger pro změnu nestačil výkonnostně. V druhé polovině sezony se však začalo dařit Mansellovi s williamsem, ale nakonec ani on nezabránil tomu, aby se Brazilec nestal potřetí mistrem světa.¹²⁷

V následujícím roce 1992 se ovšem již síla Williamsu a Mansella projevila naplno, takže se Senna dalšího titulu v řadě nedočkal. Mansell dokonale využil předností svého vozu, který zkonstruoval vynikající inženýr Adrian Newey, a nedal žádnému ze svých soupeřů šanci. Na druhém místě se v šampionátu umístil veterán Riccardo Patrese, za nímž jen o tři body zaostal poloviční nováček Michael Schumacher ze stáje Benetton. Schumacher, jenž ve F1 debutoval již na sklonku sezony 1991, prokázal svůj talent nejen vyrovnanými výsledky, ale rovněž vítězstvím, které vybojoval na náročné dráze ve Spa-Francorchamps. Za očekáváním naopak zaostal Senna, jemuž tým McLaren mu neposkytl dostatečně dobrý vůz, takže se musel smířit až s konečnou čtvrtou pozicí.¹²⁸

V ročníku 1993 Mansell svůj titul překvapivě neobhájil, když se ještě v průběhu předchozí sezony neshodl na podmínkách smlouvy s Williamsem a rozhodl se odejít do amerického šampionátu formulových vozů Champ Car. Cesta k titulu se tak otevřela Prostovi, jenž předchozí rok nezávodil a po podpisu kontraktu s týmem Williams se stal jedním z hlavních kandidátů na titul. Zkušený Francouz následně tyto předpoklady potvrdil, přesvědčivě získal v pořadí již svůj čtvrtý titul a po sezoně definitivně uzavřel svojí kariéru. Post vicemistra obsadil Senna, který jen těsně pokořil Damona Hilla – syna dvojnásobného mistra světa ze šedesátých let Grahama Hilla.¹²⁹

Ročník 1994 se bohužel do dějin F1 nezapsal příliš pozitivně, když poprvé od sezony 1982 došlo ke smrtelným úrazům. V pořadí 45. sezonu F1 započal nejlépe

¹²⁶ PAVELKA, Robert. *Formule 1 od startu k cíli*, s. 95. Praha: Nakladatelství XYZ, 2011. ISBN 978-80-7388-475-8.

¹²⁷ RYBECKÝ, Vladimír. Místo Ferrari útočil Renault. *FORMULE*. 2007, roč. 5, č. 50, s. 54-55. ISSN 1214-1933.

¹²⁸ RYBECKÝ, Vladimír. Dominátor Nigel. *FORMULE*. 2007, roč. 5, č. 51, s. 54-55. ISSN 1214-1933.

¹²⁹ RYBECKÝ, Vladimír. Jen splněný úkol. *FORMULE*. 2007, roč. 5, č. 52, s. 52-53. ISSN 1214-1933.

Schumacher, který vyhrál úvodní dva podniky. Rychlost v kvalifikacích prokazoval i Senna, jenž nově hájil barvy Williamsu, ale kvůli chybám a technickým problémům si v Brazílii, ani v Japonsku nepřipsal ani bod. Ambiciózní Brazilec chtěl vše změnit v San Marinu, kde se mu podařilo vyjet pole position.¹³⁰

Již v kvalifikaci však nastala první smutná událost, kterou byla smrtelná nehoda Rolanda Ratzenbergera. Smrt rakouského jezdce ovšem nebyla poslední tragédií celého víkendu. V šestém kole velké ceny vyletěl v zatáčce Tamburello z dráhy vedoucí jezdec Ayrton Senna. Ihned po nárazu do bariéry bylo jasné, že se jedná o závažný incident, takže byl závod okamžitě přerušeno. *„Brazílce zasáhla část odpružení vozu a utrpěl těžké zranění hlavy. V boloňské nemocnici byl později prohlášen za mrtvého. Smrt světového šampiona za takových okolností měla na tento sport ohromný vliv, včetně zavedení přísnějších bezpečnostních opatření, navržených k zpomalení závodních vozů, a to jak v konstrukci vozů, tak v uspořádání tratí.“*¹³¹

Po smrti jedné z největších legend se boj o mistrovský titul ještě více přiosřil. Hlavním kandidátem na titul se sice stal Schumacher, ale s přibývajícím závody mu byl čím dál tím větším soupeřem Damon Hill z Williamsu. Německého závodníka navíc posléze přibrzdily i diskvalifikace a dva zákazy startů, takže se bitva o titul více vyrovnala. Před finále v australském Adelaide měl o něco lepší výchozí pozici Schumacher, jenž měl na Hilla náskok jednoho bodu. *„V Austrálii Schumacher vedl, ale Hill mu byl neustále v patách. Ve 36. kole se Schumacher pod Hillovým tlakem dopustil jezdecké chyby, opustil trať a narazil do zdi. Vrátil se na trať právě včas, aby narazil do projíždějícího Hilla.“*¹³² Následkem kolize byli oba jezdci nuceni odstoupit, což znamenalo, že se Schumacher stal prvním mistrem světa F1 z Německa.

Před začátkem ročníku 1995 se týmy musely vypořádat se změnou pravidel, která se týkala pohonných jednotek. Nově se ve F1 mohly používat výhradně motory s objemem do tří litrů. Tým Benetton, jehož motory Ford zaostávaly, se i v souvislosti s touto změnou rozhodl přejít k Renaultu, jenž dodával pohonné jednotky i stáji Williams. Toto rozhodnutí se posléze ukázalo jako klíčové, jelikož se Benetton díky novému dodavateli motorů zbavil svého hlavního handicapu a Schumacher se tak stal

¹³⁰ RYBECKÝ, Vladimír. Jízda do Tamburella. *FORMULE*. 2004, roč. 2, č. 15, s. 44. ISSN 1214-1933.

¹³¹ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 260. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

¹³² RYBECKÝ, Vladimír. Hysterické finále. *FORMULE*. 2007, roč. 5, č. 54, s. 59. ISSN 1214-1933.

podruhé mistrem světa. Úspěch týmu Benetton, v jehož čele stál italský podnikatel Flavio Briatore, navíc podtrhlo i vítězství v Poháru konstruktérů.¹³³

Po zisku druhého triumfu v mistrovství světa Schumacher Benetton opustil a přestoupil k Ferrari, které v první polovině devadesátých let neprožívalo nejúspěšnější období. Pro Benetton byl odchod německého závodníka velkou ztrátou, což se rychle ukázalo i ve výsledcích. V roce 1996 však Ferrari ještě nebylo připraveno na útok na příčky nejvyšší, čímž se otevřela cesta k úspěchu pro Williams. Britský tým dokonale využil této příležitosti a s přehledem vybojoval oba tituly. Jezdeckého primátu se konečně dočkal Damon Hill, jenž o 19 bodů pokořil svého týmového kolegu a nováčka Jacquese Villeneuvea.¹³⁴ „V roce 1997 byl Williams stále špičkovým týmem, ale jeho vládu nyní ohrožovalo znovuzrozené Ferrari. Scuderii nyní podporovalo Marlboro, které posledních 23 let poskytovalo finance McLarenu. Ferrari představilo na začátku roku svůj nový monopost, typ 310B, a stále mělo Schumachera. Williams a Hill se rozešli a novým Villeneuvovým týmovým partnerem byl Frenzen.“¹³⁵ A jelikož Hill nesehnal místo v žádné elitní stáji, bylo zřejmé, že titul obhájí jen těžko, takže se okruh hlavních favoritů zúžil na Schumachera a Villeneuvea.

Oba závodníci začali tyto prognózy brzy naplňovat a již v polovině sezony bylo zřejmé, že do jejich souboje nikdo nezasáhne. Bodový rozestup mezi Schumacherem a Villeneuvem zůstal těsný až do finále v Jerezu, před kterým měl německý pilot náskok pouhých tří bodů. Závěrečný podnik sezony se dlouho lépe vyvíjel pro jezdce Ferrari, jenže ve 48. kole Villeneuve zaútočil, čemuž Schumacher čelil najetím do soupeřova vozu. Po následném kontaktu skončilo Němcovo ferrari v kačírku, zatímco kanadský pilot pokračoval. V závěru závodu sice z preventivních důvodů zpomalil a klesl na konečné třetí místo za Davida Coultharda a Miku Häkkinena, ale i poslední pódiové umístění mu při nulovém Schumacherově zisku stačilo k tomu, aby získal titul. Zklamaný Schumacher byl navíc po přezkoumání kolize vyloučen z celého šampionátu a ztratil tak post vicemistra.¹³⁶

¹³³ DUFEK, Petr, RYBECKÝ, Vladimír a MINAŘÍK, Petr. *Michael Schumacher – Vládce rychlosti*, s. 44. Praha: Sport-Press, 2012. ISBN: 978-80-903227-8-3.

¹³⁴ RYBECKÝ, Vladimír. Dokončená práce. *FORMULE*. 2008, roč. 6, č. 56, s. 52. ISSN 1214-1933.

¹³⁵ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 272. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

¹³⁶ DUFEK, Petr, RYBECKÝ, Vladimír a MINAŘÍK, Petr. *Michael Schumacher – Vládce rychlosti*, s. 52-55. Praha: Sport-Press, 2012. ISBN: 978-80-903227-8-3.

Kvůli zpomalení monopostů v zatáčkách a s cílem usnadnit předjíždění byly před sezonou 1998 ve F1 zavedeny pneumatiky s drážkami.¹³⁷ S touto změnou, která přinesla podstatné snížení mechanické přilnavosti vozů, se nejlépe vyrovnal tým McLaren, do jehož řad nově přibyl uznávaný konstruktér Adrian Newey. Rychlým mclarenům stačil pouze Schumacher, nicméně ani on nezabránil tomu, aby se Häkkinen nestal po Kekem Rosbergovi druhým finským mistrem světa.¹³⁸ Do ročníku 1999 nejlépe vstoupila poměrně překvapivě jezdecká dvojka Ferrari Eddie Irvine, jež využila problémů svého týmového kolegy i jezdců McLarenu a zvítězila ve Velké ceně Austrálie. Posléze se však o vítězství, podobně jako rok před tím, začali přetahovat Schumacher s Häkkinenem. Zlom přišel v anglickém Silverstoneu, kde došlo k vážné Schumacherově nehodě, který v prvním kole závodu tvrdě čelně narazil do bariéry. *„Zlomenina holenní i lýtkové kosti znamenala několikaměsíční přestávku a konec nadějí na titul. Technické problémy ale měl i Häkkinen, takže závod byl soubojem domácích týmových dvojek Coultharda a Irvinea.“*¹³⁹

Po Schumacherově zranění se sice zdálo, že je o držiteli titulu mistra světa rozhodnuto, ale brzy se ukázalo, že to Fin nebude mít vůbec lehké. Irvine se totiž po boku nového týmového kolegy a náhradníka Miky Sala dostal do výborné formy a po desátém podniku sezony (z celkových 16) v Německu mu patřila průběžná první příčka v mistrovství světa. Häkkinen se ale nevzdal a výkony v následujících závodech bodové manko stáhl, takže tři závody před koncem měli oba rivalové shodný počet bodů. V předposledním závodě sezony se na startu překvapivě objevil Schumacher, na kterém se výpadek způsobený zraněním nijak nepodepsal, což potvrdil i ziskem pole position. Ve vlastním závodě pak nechal Schumacher vyhrát svého kolegu, čímž zvýšil jeho naděje na celkový triumf. O mistru světa se tedy opět rozhodovalo v Suzuce, kde však Irvine nedokázal Häkkinenovi konkurovat, takže se Fin stal podruhé v kariéře mistrem světa.¹⁴⁰

¹³⁷ FORMULA ONE. Away from the groove - Bridgestone on the return of slicks. [online]. © 5. 5. 2008 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2008/5/7724.html>

¹³⁸ KLEMM, Roman. Období falešných mistrů. *F1 Racing*. 2010, roč. 11, č. 10, s. 79. ISSN 1213-0443.

¹³⁹ RYBECKÝ, Vladimír. Válka nervů. *FORMULE*. 2008, roč. 6, č. 60, s. 49. ISSN 1214-1933.

¹⁴⁰ Tamtéž, s. 48-49.

2.6 Mistrovství světa F1 v letech 2000-2009

Úvod 21. století patřil ve F1 týmu Ferrari v čele s šéfem týmu Jeanem Todtem, technickým ředitelem Rossem Brawnem a jezdcem číslo jedna Michaelem Schumacherem, jehož novým týmovým kolegou byl od sezony 2000 Brazilec Rubens Barrichello. Schumacher od začátku ročníku 2000 dokazoval, že mu bude stačit jen málokdo, o čemž svědčila i skutečnost, že se mu podařilo zvítězit ve třech úvodních závodech. V dalším průběhu sezony se mu sice čím dál tím více vyrovnával Häkkinen, ale nakonec ani on německého pilota o první titul v barvách Ferrari nepřipravil.¹⁴¹

I následující sezona 2001 měla velmi podobný průběh jen s tím rozdílem, že nejbližším soupeřem Michaela Schumachera byl tentokrát druhý jezdec McLarenu – David Coulthard. Ani Brit se však pro Němce v průběhu sezony nestal vážnějším konkurentem, když za ním v šampionátu zaostal o takřka 60 bodů. K historicky zajímavé události došlo při Velké ceně Kanady, ve které zvítězil Ralf Schumacher před svým starším bratrem Michaelem – vůbec poprvé v dějinách F1 tak obsadili první dvě pozice sourozenci. V italské Monze si svůj debut odbyl dvanáctým místem Tomáš Enge, který se tak stal prvním Čechem a zároveň Východoevropanem ve F1.¹⁴² V roce 2001 se ve F1 rovněž poprvé představili budoucí mistři světa Kimi Räikkönen a Fernando Alonso. Oba přitom měli před začátkem sezony jen minimální zkušenosti se silnými monoposty. Jednadvacetiletý Räikkönen před prvním startem ve F1 absolvoval jen 23 závodů ve dvoulitrové formuli Renault a pro první čtyři velké ceny dostal jen zkušební superlicenci, zatímco Alonsovi, jenž měl za sebou sezonu ve F3000, bylo teprve 19 let.¹⁴³

Před ročníkem 2002 se s F1 rozloučil dvojnásobný šampion Mika Häkkinen, kterého v McLarenu nahradil nejlepší nováček předchozí sezony Kimi Räikkönen. Po dominanci Ferrari v roce 2001 se předpokládalo, že konkurence alespoň částečně stáhne své manko, nakonec se tomu tak ale nestalo. *„Michael Schumacher dokázal neuvěřitelné: absolvoval všechna kola v sezoně, po všech velkých cenách stál na*

¹⁴¹ RYBECKÝ, Vladimír. Schumi splnil úkol. *FORMULE*. 2008, roč. 6, č. 61, s. 48-49. ISSN 1214-1933.

¹⁴² RYBECKÝ, Vladimír. Poprvé s českou účastí. *FORMULE*. 2008, roč. 6, č. 62, s. 54-55. ISSN 1214-1933.

¹⁴³ HUDOK, Jan, HUDOK, Robert a DUHANOVÁ, Zdena. *FORMULE 1 v roce 2001*, s. 5. Bratislava: Motýl, 2001. ISBN 80-88978-62-9.

*stupních vítězů a dosáhl rekordního počtu vítězství.*¹⁴⁴ Jezdec Ferrari tak získal třetí titul v řadě a pátý celkově, čímž se vyrovnal dosavadnímu rekordmanovi z padesátých let Fangiovi. Triumf stáje z Maranella navíc stvrdil druhým místem Barrichello. Třetí v pořadí mistrovství světa, Kolumbijec Juan Pablo Montoya z Williamsu, získal celkem 50 bodů, což bylo skoro třikrát méně než mistr světa.

Také v roce 2003 udávalo tempo Ferrari. Tentokrát však cesta Michaela Schumachera za jeho dalším triumfem byla o poznání náročnější než v předešlých sezonách. Příčinou komplikací byl zejména nepovedený vstup do sezony, kdy německý závodník čekal na první vítězství až do čtvrtého závodu. O titul posléze bojoval zejména s Räikkönenem, ale také s Montoyou. Rozuzlení přinesl až poslední závod v Japonsku, v němž Schumacher uhájil svůj náskok a oslavil další mistrovský primát. K větší vyrovnanosti v konečné tabulce přispěl i obměněný bodový systém (nově bodovalo prvních osm v cíli systémem 10-8-6-5-4-3-2-1).¹⁴⁵

Dominance italské stáje dosáhla svého vrcholu v sezoně 2004, kdy Michael Schumacher zvítězil v rekordních 13 velkých cenách z 18. Druhý pilot Ferrari, Rubens Barrichello, skončil se dvěma vítězstvími s velkým odstupem druhý a na třetím místě se umístil poněkud překvapivě Jenson Button z týmu BAR, jenž si na své konto připsal hned deset medailových umístění.¹⁴⁶

V roce 2005 došlo k zásadní změně pravidel ohledně používání pneumatik, když bylo zakázáno měnit obutí během závodů. S touto výzvou se nejlépe vyrovnala společnost Michelin, která v sezoně 2005 zásobovala všechny větší týmy vyjma Ferrari, které používalo gumy Bridgestone. A právě pneumatiky hrály v této sezoně velkou roli. Do sezony nejlépe vstoupil Renault, který vyhrál první čtyři závody sezony poté, co Giancarlo Fisichella uspěl v Austrálii a Alonso v následných třech velkých cenách. Posléze se začalo dařit Kimimu Räikkönenovi, jenž počínaje VC Španělska (pátý závod sezony 2005) začal pravidelně vyhrávat a pasoval se tak do role jednoho z největších favoritů. Finského závodníka McLarenu však provázely občasné technické problémy, čehož Alonso využil a díky vyrovnanějším výsledkům v druhé polovině sezony se stal poprvé mistrem světa. Nejúspěšnější pilot předchozích let Michael Schumacher skončil

¹⁴⁴ RYBECKÝ, Vladimír. Drtivá převaha. *FORMULE*. 2008, roč. 6, č. 63, s. 52. ISSN 1214-1933.

¹⁴⁵ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 126-127. Praha: Computer Press, 2011. ISBN 978-802-5130-384.

¹⁴⁶ DUFEK, Petr. *FORMULE 2004/05*, s. 192. Praha: Sport-Press, 2004. ISBN 80-903227-5-1.

celkově třetí. K tomuto umístění mu pomohlo i vítězství ve VC USA, do které ale kvůli problémům pneumatik Michelin odstartovalo pouhých šest vozů s konkurenčními gumami Bridgestone.¹⁴⁷

Před sezonou 2006 se opět měnily technické předpisy. Znovu bylo možné měnit pneumatiky během závodů a také byl předepsán nižší objem motorů – ten se snížil z tří litrů na 2,4 litru, přičemž pohonné jednotky tímto zásahem přišly o více než 10 % výkonu. Upraven byl i formát kvalifikace, která byla nově rozdělena do tří segmentů s tím, že nejpomalejší jezdci postupně vypadávali a do třetí fáze postoupila desítka nejrychlejších. Ti se následně utkali o zisk pole position.¹⁴⁸

„Ke změnám došlo i mezi týmy. Honda se stala výhradním majitelem BAR a proměnila jej v Hondu Racing. BMW převzalo kontrolu nad švýcarským Sauberem. Red Bull získal tým Minardi, který přejmenoval na Scuderii Toro Rosso. Jordan byl jeho majitelem Alexem Shnaiderem přejmenován na Midland.“¹⁴⁹ Žádný z těchto nově vzniklých týmů ale do boje o titul nepromluvil. Šampionem se stal opět Alonso, jehož největším soupeřem byl s F1 se loučící Michael Schumacher. Jejich vyrovnaný souboj se definitivně rozhodl až v závěrečném závodě v Sao Paulu, kde triumfoval Felipe Massa, jenž před sezonou 2006 ve Ferrari nahradil svého krajana Barrichella.

Pro rok 2007 Michaela Schumachera, jenž oznámil ukončení jezdecké kariéry (jak se později ukázalo dočasné), v týmu Ferrari nahradil Räikkönen, jehož místo u McLarenu převzal úřadující mistr světa Alonso. Toho v britském týmu doplnil talentovaný nováček Lewis Hamilton, který se následně ve F1 rychle adaptoval, což potvrdil tím, že se mu podařilo dojet na stupních vítězů ve všech z jeho osmi prvních závodů kariéry.¹⁵⁰

„Sezona 2007 byla rokem, kdy byl boj o titul mistra světa velmi těsný a o vítězi rozhodl jediný bod, zatímco titul konstruktérů byl postižen sporem a skandálem, protože McLaren byl obviněn ze špionáže u Ferrari, když se zjistilo, že jeho šéfkonstruktér má technická data Scuderie.“¹⁵¹ Výsledkem této aféry bylo vyloučení McLarenu z Poháru

¹⁴⁷ RYBECKÝ, Vladimír. Triumf Michelinu a Renaultu. *FORMULE*. 2009, roč. 7, č. 67, s. 47-48. ISSN 1214-1933.

¹⁴⁸ DUFEK, Petr. *FORMULE 2006/07*, s. 24-25. Praha: Sport-Press, 2006. ISBN 80-87050-01-0.

¹⁴⁹ RYBECKÝ, Vladimír. Bitva směřující k loučení. *FORMULE*. 2009, roč. 7, č. 69, s. 56. ISSN 1214-1933.

¹⁵⁰ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 133. Praha: Computer Press, 2011. ISBN 978-802-5130-384.

¹⁵¹ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 314. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

konstruktérů a pokuta 100 milionů dolarů (USD). Jezdcům ale byly body ponechány, takže jak Hamilton, tak Alonso mohli bojovat s Räikkönenem o vítězství v šampionátu.¹⁵²

Ke konci sezony se zdálo, že se šampionem stane Hamilton, který měl dva závody před koncem náskok 17 bodů, přičemž se jich ve zbývajících kláních dalo získat maximálně 20. Ani tento náskok však Britovi nestačil, když jeden ze zbývajících závodů nedokončil a ve finále v Brazílii obsadil sedmou příčku, zatímco Räikkönen obě velké ceny vyhrál a stal se se 110 body mistrem světa. Příliš pozadu nebyl ani Alonso, který získal jen o bod méně a obsadil konečné třetí místo.¹⁵³

Také v sezoně 2008 se o triumf v mistrovství světa utkali jezdci Ferrari a McLarenu. Mezi nimi tentokrát chyběl Alonso, který po interních problémech McLaren opustil a vrátil se do Renaultu. Přesto vyhrál dvě velké ceny – v Singapuru a v Japonsku. Jak se později ukázalo, v Singapuru, v historicky prvním závodě odjetém pod umělým osvětlením, vyhrál Španěl i díky podvodu svojí stáje. Stáj Renault zmanipulovala závod tím, že nechala týmovou dvojku, Nélsóna Piqueta mladšího, na příkaz z boxů nabourat do bariéry, kvůli čemuž musel být závod neutralizován výjezdem Safety Caru. Vše se přitom událo přesně ve chvíli, která byla pro Alonsa nejvýhodnější.¹⁵⁴

Na zinscenovaný podvod doplatil z jezdců bojujících o titul především Massa, jenž kvůli výjezdu Safety Caru a následným problémům při zastávce v boxech přišel o takřka jisté vítězství.¹⁵⁵ Body ze Singapuru pak brazilskému jezdcovi Ferrari na konci sezony hodně chyběly, když mu na Hamiltona, nového mistra světa, chyběl jeden bod. Räikkönen, obhájce světového prvenství, skončil celkově třetí, když díky většímu počtu výher při shodě bodů pokořil čtvrtého Poláka Roberta Kubicu, prvního východoevropského vítěze velké ceny F1. Na premiérovou výhru dosáhl i Němec Sebastian Vettel, který se v italské Monze stal nejmladším vítězem závodu F1.¹⁵⁶

Před ročníkem 2009 byly opět výrazně pozměněny technické předpisy. „*Poprvé od roku 1998 byly znovu povoleny pneumatiky bez vzorku, zatímco mnohé součásti*

¹⁵² RYBECKÝ, Vladimír. Špióni a bratrovrazi. *FORMULE*. 2009, roč. 7, č. 70, s. 52. ISSN 1214-1933.

¹⁵³ Tamtéž, s. 53.

¹⁵⁴ RYBECKÝ, Vladimír. Tušení souvislostí. *FORMULE*. 2009, roč. 7, č. 75, s. 13. ISSN 1214-1933.

¹⁵⁵ PASTOREK, Jan. *Massa: Podvod Renaultu mě připravil o titul*. [online]. © 2. 10. 2009 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://flsport.autorevue.cz/clanek/massa-podvod-renaultu-me-pripravil-o-titul>

¹⁵⁶ RYBECKÝ, Vladimír. Bez elektronické pomoci. *FORMULE*. 2009, roč. 7, č. 71, s. 52-53. ISSN 1214-1933.

*výstroje monopostů, které zvyšovaly aerodynamický přítlak k vozovce, včetně různých doplňkových prvků, byly zakázány.*¹⁵⁷ Stejně tak už nebylo dovoleno tankovat během závodů.

Z F1 se rozhodla odejít Honda, která svůj tým odprodala dosavadnímu šéfovi stáje Rossu Brawnovi. Jak se však později ukázalo, nebylo to v případě Hondy příliš dobré rozhodnutí, protože nově zformovaný tým Brawn GP byl v úvodních závodech bezkonkurenční a Button s Barrichellem zaujali nejvyšší pozice v průběžné tabulce. Vstup týmu Brawn GP do šampionátu F1 byl skutečně neuvěřitelný, když bílé vozy s minimálním počtem reklamních partnerů dokázaly zásluhou Buttona vyhrát šest závodů z prvních sedmi. S přibývajícemi závody sice pozice Brawnu slábla, nicméně Button, který ještě několik týdnů před začátkem sezony nevěděl, zda tým nezkrachuje, náskok udržel a stal se mistrem světa. Úspěch nováčkovské stáje umocnil i zisk Poháru konstruktérů a třetí místo Barrichella v mistrovství světa. Velký vzestup zaznamenal v roce 2009 i tým Red Bull, jehož piloti obsadili celkově druhou (Vettel) a čtvrtou (Webber) příčku.¹⁵⁸

2.7 Mistrovství světa F1 v letech 2010-2014

V sezoně 2010 již tým Brawn GP tituly neobhajoval, protože jej koupil Mercedes, který se tímto po více než 50 letech vrátil do F1. Možná ještě větším comebackem byl však návrat Michaela Schumachera, jenž se vedle Nika Rosberga stal jezdcem Mercedesu. K obměnám došlo i u dalších velkých týmů – k Ferrari zamířil Alonso, který vystřídal Räikkönena, jenž odešel závodit do mistrovství světa v rallye. Přestoupil i úřadující mistr světa Button, jehož si na úkor Heikkiho Kovalainena vybral McLaren. Do seriálu mistrovství světa se přihlásily hned tři nové stáje – Lotus (později známý jako Caterham), Virgin Racing a HRT. Žádný z nových účastníků se však výrazněji neprosadil.¹⁵⁹ Upraven byl rovněž systém bodování, když vítěz závodu nově

¹⁵⁷ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 326. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

¹⁵⁸ Tamtéž.

¹⁵⁹ RYBECKÝ, Vladimír. *Začátek nové éry. FORMULE*. 2010, roč. 8, č. 77, s. 32. ISSN 1214-1933.

obdržel 25 bodů a jeden bod náležel desátému v cíli. Nově bylo také zakázáno tankování během závodů.¹⁶⁰

„Sezona 2010 byla mimořádně zajímavá: Vedení v celkové klasifikaci se devětkrát změnilo a soutěž vyústila v přímou konfrontaci čtyř pilotů ve velkolepém finále.“¹⁶¹ Světovým šampionem se po dramatickém posledním závodě v Abú Zabí stal pilot Red Bullu Vettel, kterému přitom před závěrečným podnikem patřila až třetí příčka za Alonsem a stájovým kolegou Webberem. Ani jednomu z nich však závod ve Spojených arabských emirátech vůbec nevyšel, takže se Vettel stal ve věku 23 let a 134 dnů nejmladším mistrem světa.¹⁶²

Zatímco ročník 2010 byl z pohledu boje o titul velmi vyrovnaný, v roce 2011 bylo o jeho držiteli poměrně rychle rozhodnuto. Vettel, obhájce světového primátu, totiž dokázal naplno využít předností svého red bullu a díky 11 vítězstvím z 19 závodů se stal přesvědčivě mistrem světa. O jeho dominanci hovoří i skutečnost, že nasbíral o 122 bodů více než druhý v pořadí Button. Po sezoně 2011 ukončili své kariéry ve F1 dva tradiční účastníci velkých cen – Rubens Barrichello a Jarno Trulli. Barrichello v mistrovství světa F1 strávil celkem 19 sezon, během kterých nasbíral rekordních 322 startů.¹⁶³

Před začátkem sezony 2012 se definitivně vyjasnil spor z předešlého roku, jenž se týkal dvou týmů, které užívaly takřka identický název. Konkrétně se jednalo o Team Lotus (malajsijský tým, ve F1 od roku 2010) a Lotus GP (bývalý tým Renault). Po uzavření dohody mezi oběma organizacemi se Team Lotus přejmenoval na Caterham, takže již nedocházelo k matení fanoušků. Do světového šampionátu se vrátil mistr světa z roku 2007 Räikkönen, jenž přijal nabídku týmu Lotus GP.¹⁶⁴ Ačkoliv byl návrat finského závodníka úspěšný, když se mu podařilo celkově dosáhnout na třetí pozici, do přímého boje o titul nakonec nezasáhl.

Úvod sezony 2012 byl velmi vyrovnaný poté, co v prvních sedmi velkých cenách vyhrálo sedm různých pilotů. S přibývajícemi závody se však souboj o titul zúžil

¹⁶⁰ RYBECKÝ, Vladimír. Malé změny, velké důsledky. *FORMULE*. 2010, roč. 8, č. 77, s. 8-9. ISSN 1214-1933.

¹⁶¹ HILL, Tim. *Formule 1 - Úplná historie*, s. 332. Praha: Naše vojsko, 2012. 978-80-206-1321-9.

¹⁶² FRANCE 24. *Vettel becomes youngest Formula One world champion*. [online]. © 14. 10. 2010 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.france24.com/en/20101114-sebastian-vettel-formula-one-world-champion-abu-dhabi/>

¹⁶³ KNOLL, Jakub. 10 věcí, které potřebujete znát před startem MS. *Sport Magazin*. 2012, roč. 16, č. 11, s. 15. ISSN 1214-3677.

¹⁶⁴ Tamtéž.

na Alonso a Vettela, jenž se do této pozice dostal díky vydařené druhé polovině sezony. O vítězi šampionátu se mezi těmito jezdci rozhodlo až v posledním závodě v Brazílii. V deštivém Sao Paulu sice dojel Vettel „až“ šestý, ale i tato pozice mu nakonec stačila k zisku třetího titulu.¹⁶⁵ S kariérou ve F1 se po Velké ceně Brazílie 2012 definitivně rozloučil Michael Schumacher, jehož pro další sezonu u Mercedesu nahradil Hamilton. Německý sedminásobný šampion se s F1 rozloučil ziskem jednoho pódiového umístění ve Velké ceně Evropy a 13. místem v celkové klasifikaci.¹⁶⁶

Sezona 2013 vstoupila do historie F1 jako jedna z těch, ve kterých bylo o držiteli světového primátu rozhodnuto velmi rychle. Vettel sice v úvodu ročníku nedominoval nijak dramaticky, když vyhrál čtyři z prvních deseti závodů, ale následně se mu podařilo vytvořit sérii devíti po sobě jdoucích vítězství a stal se počtvrté mistrem světa. Německý závodník díky 13 prvenstvím v jedné sezoně vyrovnal rekord svého krajana Michaela Schumachera.¹⁶⁷ Titul jezdeckého vicemistra světa opět připadl Alonsovi, který na této pozici skončil již potřetí během čtyř sezon.

Před ročníkem 2014 vstoupily v platnost nové technické předpisy, které podstatně změnily charakter F1. Zásadní novinkou byly inovace pohonných jednotek, když atmosférické motory o objemu 2,4 litru nahradily turbomotory s obsahem 1,6 litru. Kromě toho byla omezena spotřeba paliva (nově 100 kg benzínu na závod), což bylo vykompenzováno uvolněním limitů týkajících se využívání systému na rekuperaci kinetické energie z brzd. Úpravy se dotkly i sportovních řádů, když byl zaveden trestný sazebník za prohřešky na závodní dráze (dovršení 12 trestných bodů znamenalo zákaz startu v jednom závodě). Částečně pozměněn byl i bodovací systém a to tím způsobem, že poslední závod sezony byl honorován dvojnásobnými body.¹⁶⁸

S revolučními technickými předpisy si nejlépe poradil tým Mercedes, který od prvního závodu v Melbourne jasně dominoval. Nejlepší tým F1 z předcházejících let Red Bull, za který vedle obhájce titulu Vettela nově závodil Australan Ricciardo, doplatil především na nedostatečně výkonné motory Renault a do přímého boje o titul

¹⁶⁵ KNOLL, Jakub. *ANALÝZA: Žádná nuda! Vettel se stal legendou v remízovém dramatu*. [online]. © 27. 11. 2012 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://isport.blesk.cz/clanek/ostatni-motorismus-formule-1/133823/analiza-zadna-nuda-vettel-se-stal-legendou-v-remizovem-dramatu.html>

¹⁶⁶ DUFEK, Petr, RYBECKÝ, Vladimír a MINAŘÍK, Petr. *Michael Schumacher – Vládce rychlosti*, s. 100-102. Praha: Sport-Press, 2012. ISBN: 978-80-903227-8-3.

¹⁶⁷ FORMULA ONE. *The 2013 Season Review - Part Two*. [online]. © 2. 12. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2013/12/15320.html>

¹⁶⁸ DUFEK, Petr. Formulová revoluce. *FORMULE*. 2014, roč. 11, č. 97, s. 10-11. ISSN 1214-1933.

nezasáhl. Pohár konstruktérů tak jasně připadl Mercedesu, ale souboj o jezdecký primát byl o poznání vyrovnanější. Jezdci německé stáje Hamilton a Rosberg společně vyhráli 16 závodů a v konečném pořadí je od třetího Ricciarda, jenž jako jediný vedle pilotů Mercedesu dokázal v sezoně 2014 zvítězit, dělil velký odstup. Šampionem se nakonec stal Hamilton, jenž si však titul zajistil až v posledním závodě v Abú Zabí. Obhájce titulu Vettel celkově skončil až pátý, když jej předstihl ještě Valtteri Bottas s Williamsem.¹⁶⁹ Zklamáním skončila sezona pro tradiční týmy Ferrari a McLaren, které si nepřipsaly ani jedno vítězství, což se oběma stájím před tím přihodilo naposledy v roce 1980.¹⁷⁰

2.8 Jezdecké osobnosti F1: Sebastian Vettel

Čtyřnásobný mistr světa Sebastian Vettel se narodil 3. července 1987 v německém Heppenheimu. Kariéru tento německý jezdec odstartoval v závodech motokár a na základě úspěchů v této disciplíně jej od roku 1998 začala podporovat firma vyrábějící energetické nápoje Red Bull, se kterou byl potom svázán v následujících 15 letech.¹⁷¹

Debut v závodech monopostů si Vettel odbyl v roce 2003 v německé Formuli BMW a tento šampionát následujícího roku vyhrál poté, co zvítězil v 18 z 20 závodů. Následně nabrala jeho kariéra rychlý spád – roky 2005 a 2006 strávil v evropském mistrovství F3, následovalo krátké působení ve Formuli Renault 3.5 a v polovině června 2007 poprvé startoval v závodě F1. Vettel tehdy ve VC USA nahradil v týmu BMW Sauber zraněného Roberta Kubicu a v premiéře si dojel pro jeden bod za osmé místo. Po úspěšném prvním závodě ve F1 se Vettel okamžitě připojil k Toro Rosso, tedy rezervnímu týmu stáje Red Bull Racing. Nadějný jezdec v týmu Toro Rosso nahradil nepříliš úspěšného Američana Scotta Speeda a dokončil v něm sezonu.¹⁷²

¹⁶⁹ FORMULA ONE. *The 2014 season review: Hamilton's title - but only just!* [online]. © 28. 11. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2014/11/16704.html>

¹⁷⁰ FORMULA ONE. *Vital Statistics: The 2014 season in numbers.* [online]. © 22. 12. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2014/12/16738.html>

¹⁷¹ ESPN. *Sebastian Vettel.* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://en.espnf1.com/f1/motorsport/driver/1247.html#profile>

¹⁷² CREMONESI, Andrea a DEGL'INNOCENTI, Marco. *Meet Sebastian Vettel : the story of Formula One's youngest champion*, s. 53-64. Londýn: Souvenir, 2012. ISBN 9780285640856

Ve svojí první kompletní sezoně ve F1 se Vettel představil ve vynikajícím světle, když se mu podařilo překonat několik rekordů. Nejvýznamnějšího z nich dosáhl ve Velké ceně Itálie v Monze, kdy se stal ve věku 21 let a 73 dní nejmladším jezdcem, který zvítězil v závodě F1.¹⁷³ V konečné tabulce mistrovství světa pak Vettelovi patřila osmá příčka a pro nadcházející sezonu se Němec přesunul do týmu Red Bull Racing.

Obrázek 1: Sebastian Vettel při tréninku na Velkou cenu Itálie 2010 v Monze



Zdroj: archiv autora

V ročníku 2009 se Vettel definitivně zařadil mezi elitu F1 a především díky povedené druhé polovině sezony se stal vicemistrem světa poté, co nestačil pouze na Jensona Buttona.¹⁷⁴ Na začátku sezony 2010 již Vettel patřil mezi největší favority, nicméně začátek roku mu příliš nevyšel a ještě po osmém závodě z celkových 19 mu v hodnocení jezdců patřila pátá příčka.¹⁷⁵ Počínaje Velkou cenou Evropy však na jeho kontě začaly přibývat nejen starty z prvního místa na roštu, ale rovněž pódiová

¹⁷³ CREMONESI, Andrea a DEGL'INNOCENTI, Marco. *Meet Sebastian Vettel : the story of Formula One's youngest champion*, s. 77-81. Londýn: Souvenir, 2012. ISBN 9780285640856

¹⁷⁴ Tamtéž, s. 88-91.

¹⁷⁵ DUFEK, Petr. VC Kanady. *FORMULE*. 2010, roč. 8, č. 80, s. 24. ISSN 1214-1933.

umístění. Před posledním závodem sezony v Abú Zabí pak Vettelovi patřila třetí příčka s tím, že na vedoucího muže seriálu Fernanda Alonsa z Ferrari ztrácel 15 bodů, zatímco na týmového kolegu Marka Webbera mu chybělo sedm bodů. Dramatické finále se však Vettelovi podařilo vyhrát a jelikož jeho soupeřům poslední závod sezony nevyšel, stal se Němec poprvé mistrem světa.¹⁷⁶

Obhajoba titulu v roce 2011 dopadla pro Vettela velmi dobře, když jako úřadující šampion zvítězil v 11 závodech z 19 a s přehledem se stal opět celkovým vítězem. Navíc se mu podařilo získat rekordních 15 pole position, čímž Vettel překonal počín Nigela Mansella z roku 1992.¹⁷⁷ To sezona 2012 již tak bezproblémová pro německého závodníka nebyla. V prvních 13 velkých cenách získal jen jedno prvenství, jenže poté přišel velký vzestup a díky sérii čtyř po sobě jdoucích vítězství se opět dostal do pozice, ze které mohl útočit na titul mistra světa. O držiteli titulu se tak po dvou letech opět rozhodovalo až v posledním závodě sezony. I tentokrát byl protivníkem Vettela španělský jezdec Alonso a stejně jako v roce 2010 se stal mistrem pilot Red Bullu.¹⁷⁸

V ročníku 2013 se Vettelovi povedlo obhájit titul počtvrté v řadě, což se před tím podařilo pouze Michaelovi Schumacherovi, jenž dokázal zvítězit dokonce pětkrát za sebou. Vettel navíc dokázal zvítězit ve 13 závodech, čímž vyrovnal rekord v počtu výher za jednu sezonu, a druhého jezdce v klasifikaci mistrovství světa Alonsa porazil o více než 150 bodů.¹⁷⁹ Vyrovnání Schumacherova rekordu v počtu získaných titulů v po sobě jdoucích letech však Vettel v roce 2014 nedosáhl.

Němec a jeho tým Red Bull společně doplatili na změnu pravidel ohledně motorů, protože rakouskou stájí používané pohonné jednotky Renault nedokázaly konkurovat Mercedesu. Vettel navíc poprvé v kariéře ve F1 skončil níže než jeho týmový kolega, kterým byl nově Australan Daniel Ricciardo, a v mistrovství světa skončil „až“ na pátém místě. Po relativně nepovedené sezoně 2014 Vettel po dlouhých letech opustil Red Bull a podepsal smlouvu u Ferrari. Až do začátku sezony 2015 měl

¹⁷⁶ KNOLL, Jakub. Novým vládcem je Vettel. *FORMULE*. 2010, roč. 8, č. 84, s. 24. ISSN 1214-1933.

¹⁷⁷ FORMULA ONE. *The 2011 Season Review - Vettel finds another gear*. [online]. © 5. 12. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2011/12/12871.html>

¹⁷⁸ KNOLL, Jakub. *ANALÝZA: Žádná nuda! Vettel se stal legendou v remízovém dramatu*. [online]. © 27. 11. 2012 [cit. 2013-03-01]. Dostupné z <http://isport.bleesk.cz/clanek/ostatni-motorismus-formule-1/133823/analyza-zadna-nuda-vettel-se-stal-legendou-v-remizovem-dramatu.html>

¹⁷⁹ FORMULA ONE. *Magic numbers - a statistical look at the 2013 season*. [online]. © 29. 12. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2013/12/15356.html>

Vettel na svém kontě vyjma čtyř titulů mistra světa F1 také 39 výher v závodech Grand Prix.¹⁸⁰

2.9 Jezdecké osobnosti F1: Michael Schumacher

Historicky nejúspěšnější jezdec F1 Michael Schumacher se narodil 3. ledna 1969 v německém Hürth-Hermühlheimu.¹⁸¹ Podobně jako většina jeho pozdějších soupeřů ve F1, i tento Němec započal svojí kariéru v motokárách, ve kterých se stal několikrát německým národním šampionem. Vrcholem jeho motokárové kariéry pak byl získání titulu vicemistra světa.¹⁸²

Do monopostu Schumacher usedl poprvé v roce 1988, kdy se zúčastnil závodů v kategoriích Formule König a Formule Ford. Ani ne dvacetiletý závodník si rychle přisvojil renomé rychlého jezdce, což zaznamenal i manažer Willi Weber, jenž následně se Schumacherem uzavřel smlouvu o zastupování. S pomocí nového manažera získal mladý Němec pro sezonu 1989 místo v prestižní německé závodní sérii F3, ve které strávil dvě sezony. V té druhé se stal Schumacher mistrem a navíc se v témže roce stal členem továrního týmu Mercedes, pro který závodil v kláních sportovních a cestovních automobilů.¹⁸³

První polovinu sezony 1991 strávil Schumacher závoděním pro tým Mercedes ve sportovních vozech. „S týmovými kolegy Karlem Wendlingerem a Fritzem Kreuzpointnerem se zúčastnil i závodu 24 hodin Le Mans, v němž skončili pátí.“¹⁸⁴ Zvrat přišel v pozdější fázi sezony, kdy i díky finanční podpoře Mercedesu Schumacher získal místo v týmu F1 Jordan pro Velkou cenu Belgie. Okolnosti debutu mladého Němce přitom byly velmi kuriózní, když se místo ve stáji Jordan uvolnilo poté, co dosavadního jezdce stáje zatkla londýnská policie po potyčce s řidičem taxi.¹⁸⁵

¹⁸⁰ FORMULA ONE. Sebastian Vettel. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.formula1.com/teams_and_drivers/drivers/822/default.html

¹⁸¹ DUFEK, Petr. Tajná zóna. *FORMULE*. 2006, roč. 4, č. 44, s. 10. ISSN 1214-1933.

¹⁸² RYBECKÝ, Vladimír. Zrození hvězdy. *FORMULE*. 2006, roč. 4, č. 44, s. 22-23. ISSN 1214-1933.

¹⁸³ Tamtéž.

¹⁸⁴ KNOLL, Jakub. Legenda v opozici. *FORMULE*. 2011, roč. 9, č. 89, s. 41. ISSN 1214-1933.

¹⁸⁵ DUFEK, Petr, RYBECKÝ, Vladimír a MINAŘÍK, Petr. *Michael Schumacher – Vládce rychlosti*, s. 22. Praha: Sport-Press, 2012. ISBN: 978-80-903227-8-3.

Ačkoliv Schumacher svůj první závod F1 kvůli poruše spojky nedokončil, neznamenalo to pro německého závodníka, který během své první účasti v podniku Grand Prix F1 zaujal především ziskem sedmého místa v kvalifikaci, konec nadějí. Po premiéře v belgickém Spa si totiž Schumachera vybral tým Benetton, se kterým Schumacher nejenže dokončil sezonu 1991, ale následně v něm zůstal až do konce ročníku 1995. Že si tým Benetton vybral správně, se ukázalo již v roce 1992, kdy Schumacher, navzdory tomu, že se jednalo o jeho první kompletní sezonu ve F1, obsadil celkové třetí místo a ve Spa se dočkal svého prvního vítězství.¹⁸⁶

V roce 1993 sice Schumacher klesl o jednu příčku dolů, ale vše si německý jezdec vynahradil v sezoně 1994, ve které se stal poprvé mistrem světa. Okolnosti zisku prémiového titulu přitom nebyly zcela v duchu fair play, když si Němec v závěrečné velké ceně sezony v Austrálii pomohl tvrdým defenzivním manévrem na hraně pravidel, který vyústil v odstoupení jak jeho samotného, tak jeho rivala v boji o světový primát Damona Hilla.¹⁸⁷ Poté, co se Schumacher dočkal v roce 1995 úspěšné obhajoby, upsal se týmu Ferrari a podruhé v kariéře ve F1 změnil působiště.

Němec přišel do italské stáje s cílem vybojovat pro Ferrari premiérový titul od roku 1979. V prvním roce závodění pro Ferrari sice Schumacher o titul nebojoval, nicméně oproti předchozím ročníkům zaznamenal tým z Maranella pokrok, jehož výsledkem bylo třetí místo v hodnocení jezdců pro německého pilota. Na vzestupu celého týmu však neměl podíl pouze Schumacher, ale také příchod dalších důležitých členů včetně nového šéfa týmu Jeana Todta.¹⁸⁸

O poznání blíže byl celkovému triumfu Schumacher v následující sezoně 1997, kdy bojoval o mistrovský primát až do posledního závodu v Jerezu. Výsledkem jeho souboje s Jacquesem Villeneuvevem však byla kolize, kvůli níž byl Němec, jako vůbec první jezdec v historii F1, vyloučen z celého mistrovství světa.¹⁸⁹ Titulu se následně nedočkal ani v dalších dvou ročnících – zatímco v roce 1998 nestačil na Miku Häkkinena v silném mclarenu, o rok později jej přibrzdila zlomenina nohy. Kvůli nehodě v Silverstone musel Schumacher vynechat značnou část sezony 1999

¹⁸⁶ DUFEK, Petr, RYBECKÝ, Vladimír a MINAŘÍK, Petr. *Michael Schumacher – Vládce rychlosti*, s. 28-32. Praha: Sport-Press, 2012. ISBN: 978-80-903227-8-3.

¹⁸⁷ MINAŘÍK, Petr. První titul. *FORMULE*. 2006, roč. 4, č. 44, s. 35. ISSN 1214-1933.

¹⁸⁸ MINAŘÍK, Petr. Premiéra ve Ferrari. *FORMULE*. 2006, roč. 4, č. 44, s. 37. ISSN 1214-1933.

¹⁸⁹ MINAŘÍK, Petr. Šampionát bez bodů. *FORMULE*. 2006, roč. 4, č. 44, s. 38. ISSN 1214-1933.

a v konečném hodnocení skončil pátý poté, co se snažil v posledních závodech sezony pomoci svému týmovému kolegovi v boji o titul.¹⁹⁰

Vstup do třetího tisíciletí vyšel Schumacherovi a jeho týmu podstatně lépe než konec toho předchozího. Německý závodník započal v sezoně 2000 rekordní sérii za sebou získaných mistrovských titulů, která skončila až na konci ročníku 2004. Během této doby Schumacher vyhrál 48 velkých cen a překonal mnoho rekordů včetně těch nejdůležitějších – v počtu světových titulů i vyhraných závodů.¹⁹¹

Vítězné období Schumachera skončilo v sezoně 2005, ve které jeho monopost nestačil na nejlepší, především pak na Alonsův renault a Räikkönenův mclaren. V konečné tabulce tak sedminásobný mistr světa skončil na třetím místě, ke kterému mu pomohlo i vítězství ve VC USA, do níž odstartovalo po problémech monopostů s pneumatikami Michelin pouze šest závodníků.¹⁹² Krátce před koncem následujícího ročníku Schumacher oznámil ukončení kariéry. Ještě před tím však stačil získat titul vicemistra světa za rok 2006, když v těsném souboji podlehl Alonsovi.¹⁹³

Tímto však kariéra z hlediska získaných rekordů nejúspěšnějšího jezdce F1 neskončila, protože Schumacher oznámil na konci roku 2009 návrat k závodění. Němec se ovšem nepřipojil zpět k Ferrari, nýbrž k nově obnovenému týmu Mercedes, jenž se do F1 vrátil po více než 50 letech.¹⁹⁴ Po návratu do F1 se ale Schumacher dalších triumfů nedočkal, když jeho maximem v následujících třech sezonách bylo třetí místo z VC Evropy 2012 ve Valencii. Poslední závodem pro něj byla VC Brazílie 2012, v níž obsadil sedmou pozici.¹⁹⁵

Během své kariéry ve F1 se Schumacher, jehož mladší bratr Ralf se rovněž stal závodním pilotem, zúčastnil 308 velkých cen, během kterých získal rekordních sedm titulů mistra světa, 91 prvenství a 68 pole position.¹⁹⁶ I po definitivním ukončení kariéry

¹⁹⁰ DUFEK, Petr, RYBECKÝ, Vladimír a MINAŘÍK, Petr. *Michael Schumacher – Vládce rychlosti*, s. 60-63. Praha: Sport-Press, 2012. ISBN: 978-80-903227-8-3.

¹⁹¹ Tamtéž, s. 16-18.

¹⁹² MINAŘÍK, Petr. Nečekaný šok. *FORMULE*. 2006, roč. 4, č. 44, s. 46. ISSN 1214-1933.

¹⁹³ MINAŘÍK, Petr. Stále na vrcholu. *FORMULE*. 2006, roč. 4, č. 44, s. 47. ISSN 1214-1933

¹⁹⁴ BBC. *Michael Schumacher signs up for F1 return with Mercedes*. [online]. © 23. 12. 2009 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://news.bbc.co.uk/sport2/hi/motorsport/formula_one/8427552.stm

¹⁹⁵ DUFEK, Petr, RYBECKÝ, Vladimír a MINAŘÍK, Petr. *Michael Schumacher – Vládce rychlosti*, s. 102. Praha: Sport-Press, 2012. ISBN: 978-80-903227-8-3.

¹⁹⁶ Tamtéž, s. 206.

v roce 2012 zůstal tento Němec ve spojení s Mercedesem a stal se jeho ambasadorem.¹⁹⁷ Na konci roku 2013 ho však postihla tragédie, když si vážně poranil hlavu po pádu na lyžích a pravděpodobnost, že se vrátí do normálního života, označují odborníci jako velmi nízkou.¹⁹⁸

2.10 Jezdecké osobnosti F1: Ayrton Senna

Jeden z nejpůvodnějších sportovců z přelomu osmdesátých a devadesátých Ayrton Senna da Silva se narodil 20. března 1960 v Sao Paulu. K motorům měl tento Brazilec blízko již od útlého mládí a brzy mu rodiče pořídili motokáru, se kterou získal první zkušenosti na pozemku kolem domu jeho rodiny.¹⁹⁹ V roce 1973 se pak poprvé zúčastnil oficiálního závodu a u motokár, ve kterých se stal několikrát vicemistrem světa, zůstal až do sezony 1980.²⁰⁰

V roce 1981 se Senna přesunul z Jižní Ameriky do Evropy kvůli působení v evropských formulových sériích pro juniorské jezdce. Nejprve působil ve Formuli Ford a poté, co se mu podařilo ovládnout jak britské, tak evropské mistrovství této kategorie, přestoupil do silnější formule 3. I v této kategorii se mu podařilo uspět a hned na první pokus se stal britským mistrem. V témže roce 1983 navíc dostal nabídku na první testy ve F1 a to od předních týmů Williams a McLaren.²⁰¹

I na základě úspěšně absolvovaných testovacích jízd se Sennovi podařilo pro sezonu 1984 získat místo ve F1. Pro začátek si však vybral menší tým Toleman, navzdory tomu, že měl nabídky i od silnějších stájí.²⁰² Ve své premiérové sezoně mezi elitou mladý Brazilec zaujal především ve VC Monaka, v níž skončil s podprůměrným vozem na vynikajícím druhém místě.²⁰³ V celkovém hodnocení Senna obsadil devátou

¹⁹⁷ ESLER, William. *Michael Schumacher to becomes brand ambassador at Mercedes-Benz*. [online]. © 11. 4. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www1.skysports.com/f1/news/12472/8631152/michael-schumacher-to-become-brand-ambassador-at-mercedes-benz>

¹⁹⁸ SÁRA, Robert. *Přední neurolog o Schumacherovi: Ukazuje se, že to dopadne špatně*. [online]. © 29. 12. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/lekar-o-zdravotnim-stavu-michaela-schumachera-f4m-/motorsport.aspx?c=A141228_191953_motorsport_ot

¹⁹⁹ RYBECKÝ, Vladimír. Jen vítězství se počítá. *FORMULE*. 2004, roč. 2, č. 15, s. 36. ISSN 1214-1933.

²⁰⁰ RYBECKÝ, Vladimír. Cesta na Olymp. *FORMULE*. 2004, roč. 2, č. 15, s. 38-39. ISSN 1214-1933.

²⁰¹ HENRY, Alan. *Ayrton Senna*, s. 20-26. P raha: Fortuna Print, 1994, s. 20-26. ISBN 80-85873-15-X.

²⁰² RYBECKÝ, Vladimír. Cesta na Olymp. *FORMULE*. 2004, roč. 2, č. 15, s. 39. ISSN 1214-1933.

²⁰³ RYBECKÝ, Vladimír. Z jiného světa. *FORMULE*. 2004, roč. 2, č. 15, s. 40. ISSN 1214-1933.

příčku se ziskem 13 bodů. Jeho výsledky mohly být ještě lepší, nebýt toho, že jej limitovaly možnosti vozu malého týmu Toleman.

Před sezonou 1985 se Senna přesunul do týmu Lotus, se kterým se hned při druhé příležitosti dočkal svého prvního vítězství ve F1 a na konci roku mu v konečné klasifikaci patřilo čtvrté místo. *„V roce 1986 vyhrál Senna Velké ceny ve Španělsku a Detroitu. Nejnovější Lotus-Renault 98 T byl dokonale konkurenceschopný stroj a tým začal sezonu rozhodnutím, že využije každou příležitost, aby Ayrtonovi umožnil dosáhnout prvního světového prvenství. Byl na vedoucí pozici na startu celkem osmkrát, ale předepsané snížení vyměřeného přidělu paliva pro každý závod z 220 na 195 litrů a nutnost sladit v důsledku toho hospodárnost spotřeby s výkonem opět krutě srazily jeho vyhlídky na úspěch.“*²⁰⁴

Následující rok 1987 byl pro Sennu v rámci jeho kariéry v Lotusu nejúspěšnější, když skončil v mistrovství světa poprvé mezi třemi nejlepšími. Nicméně Brazilec poté přijal nabídku týmu McLarenu a od roku 1988 pro tento britský tým začal závodit. Premiérová sezona v novém působišti, kde se setkal s toho času dvojnásobným šampionem Alainem Prostem, byla velmi úspěšná, když se Sennovi podařilo poprvé v kariéře vyhrát titul mistra světa. Ve své první sezoně v McLarenu Brazilec zvítězil přesně v polovině z 16 vypsáných závodů.²⁰⁵ Velký výkon předvedl zejména v monacké kvalifikaci, kde předčil svého týmového kolegu Prosta takřka o 1,5 sekundy, což vyvolalo velký ohlas.²⁰⁶

Zatímco v sezoně 1988 byly vztahy mezi Sennou a Prostem korektní, o rok později již mezi jezdci vznikla velká rivalita, která vyústila vzájemnou kolizí ve Velké ceně Japonska v Suzuce. Oba jezdci opětovně vzájemně bojovali o mistrovský titul, jediným rozdílem byla oproti předešlému roku skutečnost, že měl v závěru sezony na základě většího počtu bodů lepší výchozí pozici Prost a nikoliv Senna. V Japonsku Senna potřeboval za každou cenu vyhrát, Prost měl však lepší start a vedl. Ve finální fázi závodu Brazilec na svého francouzského kolegu zaútočil a došlo ke kolizi, po které mohl pokračovat jen Senna, zatímco pro Prosta účast ve velké ceně skončila. Senna následně dohnal ztrátu způsobenou tímto incidentem a závod vyhrál. Nakonec byl však

²⁰⁴ HENRY, Alan. *Ayrton Senna*, s. 42-43. Praha: Fortuna, 1994. ISBN 80-85873-15-X.

²⁰⁵ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 98. Praha: Computer Press, 2011. ISBN 978-802-5130-384.

²⁰⁶ FOLLEY, Malcolm. *Senna versus Prost*, s. 246. Praha: Nakladatelství XYZ. ISBN 978-80-7388-578-6.

vyložen (nikoliv ale za kolizi, nýbrž za špatné projetí zatáčkou) a mistrem pro rok 1989 se stal Prost.²⁰⁷

Do následujícího roku již Senna vstupoval s novým týmovým kolegou, kterým byl Rakušan Gerhard Berger. Prost totiž mezitím odešel k Ferrari, což ovšem neznamenalo, že by série jeho soubojů se Sennou skončila. Bylo tomu přesně naopak a koncovka ročníku 1990 byla velmi podobná té z roku 1989 poté, co předposlední závod sezony v Japonsku opět skončil vzájemnou srážkou Senny s Prostem. Zatímco v roce 1989 nebyl viník kolize jednoznačně definovatelný, tentokrát bylo o vině Senny jasno. Nicméně FIA Sennu nijak nepotrestala a ten se stal podruhé v kariéře mistrem světa. A to vše navzdory tomu, že Brazilec následně prohlásil, že do Prosta narazil úmyslně.²⁰⁸

V roce 1991 již nenašel Senna rovnocenného soupeře a získal tak svůj nejpřesvědčivější mistrovský titul, když se jeho tradiční rival Prost trápil s nepřilíš konkurenceschopným vozem týmu Ferrari. Tímto však dominance McLarenu skončila a v následujících letech se do popředí dostala stáj Williams. I přesto ale Senna patřil k nejlepším, což dokazuje i zisk čtvrtého místa v roce 1992 a druhá příčka v konečném hodnocení mistrovství světa o rok později. V sezoně 1993 se navíc Senna prezentoval jedním ze svých nejlepších výkonů. V deštivém závodě v Doningtonu totiž vyhrál téměř o minutu a půl a třetího v cíli, kterým byl jeho bývalý týmový kolega Prost, porazil o více než jedno kolo.²⁰⁹

Před sezonou 1994 se Senna přesunul k týmu Williamsu, který byl v předcházejících dvou letech nejlepším týmem ve F1. Brazilec se následně v novém týmu poměrně rychle etabloval a rychlost potvrdil vítězstvím v kvalifikacích pro oba první závody ročníku 1994. Ani jeden z těchto podniků však kvůli různým problémům nedokončil a před prvním evropským závodem v Imole na svém kontě neměl ani bod. *„Velká cena San Marina se však stala nejtragičtějším automobilovým závodem celé generace. Jediný okamžik připravil svět formule 1 o geniálního Brazilce, stojícího na*

²⁰⁷ RYBECKÝ, Vladimír. Na kordy. *FORMULE*. 2004, roč. 2, č. 15, s. 42. ISSN 1214-1933.

²⁰⁸ PAVELKA, Robert. *Formule 1 od startu k cíli*, s. 95. Praha: Nakladatelství XYZ, 2011. ISBN 978-80-7388-475-8.

²⁰⁹ COLLANTINE, Keith. *Today in 1993: Senna's last great race at Donington*. [online]. © 11. 4. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.f1fanatic.co.uk/2013/04/11/1993-european-grand-prix-donington-park-sennas-great-race/>

*samém vrcholu své kariéry.*²¹⁰ Tragickému úmrtí Senny v nedělním závodě totiž v Imole ještě předcházely vážné nehody Rubense Barrichella a Rolanda Ratzenbergera, který na rozdíl od prvně jmenovaného náraz do bariéry nepřežil a stal se prvním jezdcem F1, jenž zahynul v průběhu víkendu Grand Prix od roku 1982.

Smrt trojnásobného mistra světa celou komunitu F1 velmi zasáhla a stejně tak jeho rodnou Brazílii, ve které byl Senna považován za národního hrdinu. O tom svědčí i fakt, že byl po jeho úmrtí v největší jihoamerické zemi vyhlášen několikadenní státní smutek.²¹¹ Za svoji kariéru Senna kromě tří titulů mistra světa nashromáždil ještě 41 vítězství v jednotlivých velkých cenách. Jméno Senna později ve F1 reprezentoval i jeho synovec Bruno.

2.11 Jezdecké osobnosti F1: Alain Prost

Francouz Alain Marie Pascal Prost se narodil 24. února 1955 nedaleko Saint-Chamond v oblasti Loire, která leží ve střední Francii.²¹² Prost započal kariéru závodníka poměrně pozdě, když se začal věnovat závodům motokár až těsně před dovršením patnáctého roku života. Důležitým mezníkem pro vývoj jeho kariéry byl rok 1975, kdy se zúčastnil kurzu pro mladé talenty uspořádaného firmou Elf. Prost soutěž vyhrál a na základě tohoto úspěchu obdržel od Elfu podporu pro vstup do francouzského šampionátu Formule Renault. Tehdy jedenadvacetiletému Francouzovi se podařilo hned na první pokus uspět. Stal se mistrem Francie a v roce 1977 tento výsledek zopakoval i v rámci evropského mistrovství stejné kategorie. Další dvě sezony strávil v rychlejší F3 a poté, co uspěl i v této závodní sérii, dostal příležitost i ve F1.²¹³

Prost debutoval ve F1 s týmem McLaren, jenž v sedmdesátých letech patřil k nejlepším stájím. Rok 1980 však britskému týmu nevyšel, na což doplatil i Francouz, jenž navzdory nadějnému úvodu sezony, kdy se mu podařilo bodovat v prvních dvou závodech, obsadil v konečném hodnocení až šestnácté místo. Po nepříliš vydařené premiéře ve F1 se Francouz pro sezonu 1981 připojil k týmu Renault, u kterého

²¹⁰ HENRY, Alan. *Ayrton Senna*, s. 7. Praha: Fortuna Print, 1994. ISBN 80-85873-15-X

²¹¹ HENRY, Alan. *Ayrton Senna*, s. 81. Praha: Fortuna Print, 1994. ISBN 80-85873-15-X

²¹² FORMULA ONE. *Alain Prost*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.formula1.com/teams_and_drivers/hall_of_fame/36/

²¹³ RYBECKÝ, Vladimír. Malý velký muž. *FORMULE*. 2004, roč. 2, č. 21, s. 56. ISSN 1214-1933.

následně vydržel až do konce ročníku 1983. S Renaultem se Prost brzy dočkal prvních větších úspěchů – hned v roce 1981 si dojel pro dvě prvenství a celkově skončil pátý. V roce 1983 byl Francouz dokonce blízko mistrovskému titulu, ale nakonec mu v souboji s Nélsonem Piquetem scházely dva body. Před sezonou 1984 se Prost rozhodl po třech letech vrátit do McLarenu, ve kterém se stal týmovým kolegou Nikiho Laudy. Britský tým připravil o poznání lepší vůz, než tomu bylo v roce 1980, a oba jeho jezdci byli hlavními protagonisty boje o titul mistra světa. V konečné tabulce byl nakonec úspěšnější zkušenější Lauda, jenž Prosta předčil o pouhou polovinu bodu.²¹⁴

Mistrovského titulu se však Francouz dočkal již v následující sezoně, ve které zvítězil s přesvědčivým náskokem dvaceti bodů na druhého Michelea Alboreta. V roce 1986 se Prostovi podařilo titul obhájit, když ve velmi těsném souboji dokázal porazit oba jezdce Williamsu. O mistrovi světa 1986 se rozhodlo až v poslední velké ceně sezony, přičemž Prost vydělal především na chybné strategii týmu Williams při volbě pneumatik.²¹⁵ V ročníku 1987 již ale byli úspěšnější závodníci Williamsu v čele s Piquetem, takže se francouzský jezdec McLarenu třetího primátu v řadě nedočkal.

Zatímco v letech 1985 až 1987 byl Prost u stáje McLaren jednoznačným jezdce číslo jedna, pro sezonu 1988 se situace změnila, protože se k týmu připojil ambiciózní Brazilec Ayrton Senna. V první společné sezoně sice Francouz nasbíral více bodů, nicméně bodovací systém, který zahrnoval škrtání nejhorších výsledků, pomohl k titulu Brazilcovi. V následujícím roce si ale oba jezdci roli vyměnili, takže Prost získal svůj další titul. Třetí mistrovský titul přitom získal za velmi vyhrocené situace, kdy byl Senna vyloučen z předposledního závodu v Suzuce.²¹⁶

I kvůli špatným vztahům s týmovým kolegou se Prost rozhodl pro sezonu 1990 přestoupit k týmu Ferrari. V italské stáji se Prost rychle etabloval a již v první sezoně dokázal velmi dobře konkurovat Sennovi. Titulu však tentokrát Francouz nedosáhl poté, když mezi ním a Brazilcem ve Velké ceně Japonska 1990, stejně jako rok před tím, došlo ke kolizi, jež Prosta připravila o veškeré šance na celkové prvenství. Ročník 1991 pak dopadl pro několikanásobného šampiona ještě hůř – poté, co zkritizoval Ferrari za

²¹⁴ RYBECKÝ, Vladimír. Malý velký muž. *FORMULE*. 2004, roč. 2, č. 21, s. 56-57. ISSN 1214-1933

²¹⁵ DUFEK, Petr. *FORMULE 2007/08*, s. 165. Praha: Sport-Press, 2007. ISBN 978-80-87050-04-0.

²¹⁶ RYBECKÝ, Vladimír. Malý velký muž. *FORMULE*. 2004, roč. 2, č. 21, s. 57. ISSN 1214-1933

nekonkurenceschopný vůz, tým s ním rozvázal smlouvu a Prost ohlásil dočasné přerušení jezdecké kariéry.²¹⁷

Po přestávce v roce 1992 se Prost pro sezonu 1993 domluvil s týmem Williams, který byl v té době na vrcholu. Volba této stáje se mistru světa z let 1985, 1986 a 1989 vyplatila a poměrně s přehledem získal svůj čtvrtý titul, po kterém již definitivně ukončil svoji jezdeckou kariéru, během které zvítězil v celkem 51 závodech. Do F1 se pak tento Francouz vrátil v roce 1997 v roli majitele týmu Prost Grand Prix. Projekt s vlastním týmem však čtyřnásobnému mistrovi světa příliš nevyšel, protože byl kvůli finančním problémům nucen vyhlásit bankrot.²¹⁸

2.12 Jezdecké osobnosti F1: Juan Manuel Fangio

Juan Manuel Fangio, druhý nejúspěšnější jezdec historie F1 podle počtu titulů mistra světa, se narodil 24. června 1911 v argentinském Balcarce. V první polovině 20. století bylo obvyklé, že jezdci začali závodit až po dovršení věku dvaceti let. Fangio nebyl v tomto ohledu výjimkou a prvního závodu se zúčastnil až ve věku 25 let. Kariéra tohoto argentinského jezdce však neodstartovala na okruhových závodech, ale v závodech na nepevných cestách mezi argentinskými městy.²¹⁹

Prvního významnějšího úspěchu dosáhl Fangio v roce 1940, kdy vyhrál největší argentinský závod, jenž nesl název Velká cena Severu. Zajímavostí bylo, že startoval s vozem Chevrolet, na jehož koupi využil prostředky, které byly nashromážděny v rámci sbírky uspořádané na jeho podporu.²²⁰ V Evropě se Fangio představil poprvé až na konci čtyřicátých let ve věku 37 let. Ani tento fakt mu ovšem nezabránil v tom, aby se okamžitě nestal jedním z nejlepších závodníků působících na starém kontinentu.²²¹

Debut Fangia ve F1 se uskutečnil v premiérové sezoně světového šampionátu v roce 1950. Argentinec patřil po celou dobu historicky prvního ročníku F1

²¹⁷ BBC. *Formula 1's greatest drivers. Number 5: Alain Prost*. [online]. © 9. 10. 2012 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.bbc.com/sport/0/formula1/19874880>

²¹⁸ RYBECKÝ, Vladimír. Malý velký muž. *FORMULE*. 2004, roč. 2, č. 21, s. 57. ISSN 1214-1933

²¹⁹ KLEMM, Roman. Z Balcarce na Olymp. *FORMULE*. 2011, roč. 9, č. 88, s. 52. ISSN 1214-1933.

²²⁰ KOVAŘÍK, Miloš. *Nejrychlejší rakve světa*, 72 s. Praha: Magnet-Press, 1993. ISBN 80-85434-81-4.

²²¹ KLEMM, Roman. Z Balcarce na Olymp. *FORMULE*. 2011, roč. 9, č. 88, s. 52-53. ISSN 1214-1933.

k nejrychlejším, přesto však na titul nakonec nedosáhl. Titulu se ale dočkal hned záhy v roce 1951, kdy s týmem Alfa Romeo dosáhl na svůj první světový primát.

V dalším roce 1952 Argentinec titul neobhajoval, protože se ještě před začátkem sezony zranil při testu v Itálii.²²² Fangio však ve F1 nechyběl dlouho a v roce 1953 vybojoval pozici vicemistra světa jako člen týmu Maserati. S Maserati Fangio vstoupil i do sezony 1954, ale po dvou závodech přestoupil k týmu Mercedes, jenž nově vstoupil do F1. V nové stáji si Argentinec nepohoršil, protože vůz německé stáje s označením W196 byl od počátku daleko před konkurencí. I díky tomu se stal Fangio podruhé mistrem světa a v ročníku 1955 se mu podařilo tento úspěch obhájit.²²³

Poté se však Mercedes nečekaně z F1 stáhl, takže si Fangio musel najít jiné angažmá. Nakonec se dohodl s týmem Ferrari, se kterým v roce 1956 dosáhl na další titul. Vztahy Argentinece s Enzem Ferrarim, majitelem stáje, ale nebyly příliš dobré a tak se Fangio pro následující ročník 1957 vrátil do Maserati. Výsledkem obnovené spolupráce byl další jezdecký titul pro argentinského závodníka. V pořadí již pátý mistrovský primát byl i jeho posledním, protože ještě během sezony 1958 ukončil Fangio jezdeckou kariéru, během níž nashromáždil celkem 24 vítězství v 52 velkých cenách.

V posledním roce své závodní kariéry prožil Jihoameričan i jednu nepříjemnost, když jej na Kubě unesli partyzáni Fidela Castra. Motivem jejich činu bylo získání mediální pozornosti, což se únoscům podařilo. Únos však pro Fangia neměl žádné fatální následky a dokonce se se svými zajatci spřátelil a i po propuštění s nimi zůstal v kontaktu. Pětinásobný mistr světa se dožil věku 84 let. Zemřel v roce 1995 doma ve své rodné Argentíně.²²⁴

²²² HAY-NICHOLLS, Adam. *Formula 1 Úplný obrazový průvodce*, 112 s. Praha: Mladá fronta, 2010. ISBN 978-80-204-2237-8.

²²³ KLEMM, Roman. Z Balcarce na Olymp. *FORMULE*. 2011, roč. 9, č. 88, s. 53. ISSN 1214-1933.

²²⁴ FORMULA ONE. *Juan Manuel Fangio*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.formula1.com/teams_and_drivers/hall_of_fame/268/

3 SHRNUÍ HISTORIE RALLYE DAKAR

Rallye Dakar je dálková soutěž terénních automobilů, kamionů, motocyklů a čtyřkolek, která se od roku 2009 koná v Jižní Americe, kam byl závod po roce 2008 přesunut z afrického kontinentu. Tato soutěž je považována za jeden z nejtěžších motoristických závodů, což je dáno především náročností terénu, délkou, ale i povětrnostními podmínkami, se kterými se musejí závodníci vyrovnat.²²⁵ Závodí se především na nezpevněných cestách, v pouštích, ale závodníci musejí zdat i jiné překážky, jako jsou například brody řek. Rallye se v posledních letech skládá ze 13 etap ve 14 dnech, přičemž celková délka závodu, včetně spojovacích úseků na běžných veřejných komunikacích, na kterých se neměří čas, se pohybuje kolem deseti tisíc kilometrů.²²⁶

První ročník, jenž nesl název Rallye Paříž-Dakar, se uskutečnil v roce 1979 a zorganizoval jej bývalý francouzský závodník Thierry Sabine. Inspirací, která vedla Sabineho k uspořádání vytrvalostní rallye v Africe, byla jeho vlastní zkušenost. „V roce 1977 se pustil na motocyklu do dálkového pouštního závodu Abidjan-Nice, který vedl přes africký kontinent. Ztratil orientaci, zabloudil, spotřeboval všechnu benzín, vodu i jídlo. Tři dny bloudil pouští a hledal jakékoli známky civilizace.“²²⁷

Pro Rallye Dakar je typické, že se jej nezúčastňují pouze profesionální závodníci, ale také amatérští jezdci, kteří tvoří většinu startovního pole.²²⁸ Trasa závodu je pokaždé rozdílná, od založení Rallye Dakar v roce 1979 hostilo závod celkem 28 zemí ze tří různých kontinentů (Evropa, Afrika, Jižní Amerika).²²⁹ V letech 1979-2007 se až na jedinou výjimku (rok 1997) vždy startovalo v Evropě a následně se, po trajektovém transferu účastníků rallye, pokračovalo v Africe, již vedla hlavní část závodu. V dobách, kdy vedla většina závodu v Africe, byl nejčastějším cílem rallye senegalský Dakar, na základě čehož se závod začal identifikovat jako Rallye Dakar.

²²⁵ DAKAR. *The values of the Dakar*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/values.html>

²²⁶ DAKAR. *The route*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/route.html>

²²⁷ VRÁTIL, Josef. *Dakar tajemství zbavený*, s. 3. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-950-X.

²²⁸ DAKAR. *The values of the Dakar*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/values.html>

²²⁹ EUROSPOORT. *Bolivia to become 28th country to host Dakar Rally*. [online]. © 29. 4. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.eurosport.com/rally-raid/bolivia-to-become-28th-country-to-host-dakar-rally_sto3676196/story.shtml

Tento název si závod udržel i po přesunu rallye z Afriky do Jižní Ameriky, v níž se závodí od roku 2009.²³⁰

Historicky nejúspěšnějším závodníkem Rallye Dakar je Francouz Stéphane Peterhansel (obr. 1), jenž tuto rallye vyhrál celkem jedenáctkrát (6x v kategorii motocyklů, 5x v kategorii automobilů).²³¹

Obrázek 2: Jedenáctinásobný vítěz Rallye Dakar Peterhansel na trati v roce 2014



Zdroj: archiv autora

3.1 Rallye Dakar v letech 1979-1988

Na start premiérového ročníku Rallye Dakar, který vedl z Paříže do Dakaru, se postavilo celkem 170 závodních strojů. V prvním roce ještě neexistovalo rozdělení posádek do jednotlivých kategorií, takže se soutěžilo jen v rámci celkové klasifikace, do které byly zahrnuty i motocykly. Závod byl odstartován ve Francii a následně vedl přes

²³⁰ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

²³¹ DAKAR. *Stéphane Peterhansel*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/fr/pilote/302.html>

Alžír, Nigérii, Mali, tehdejší Horní Voltu až do Senegalu.²³² Vítězem úvodního ročníku se stal dvaadvacetiletý Francouz Cyril Neveu na motocyklu Yamaha, přičemž nejlepší automobil byl klasifikován jako čtvrtý v celkovém pořadí.²³³ Konkrétně se jednalo o vůz Range Rover posádky složené ze tří členů – řidiče Alaina Genestiera, navigátora Josepha Terbiauta a mechanika Jeana Lemordanta.²³⁴ Při Rallye Dakar 1979 bohužel došlo i k prvnímu smrtelnému zranění jednoho ze závodníků, když se konce rallye nedožil motorkář Patrice Dodin.²³⁵

Ačkoliv se první ročník Rallye Dakar neobešel bez organizačních problémů, celkově zanechal pozitivní ohlas, o čemž svědčí i skutečnost, že se do druhého ročníku v roce 1980 přihlásilo celkově více než 200 posádek. „*Ve startovní listině se objevili takoví jezdci jako bývalý pilot Formule 1 a několikanásobný vítěz Le Mans Henri Pescarolo nebo jezdec mistrovství světa v rallye Jean Ragnotti.*“²³⁶ V ročníku 1980 se poprvé jezdecké pole rozdělilo do tří kategorií (automobily, kamiony a motocykly). Pro triumf v kategorii závodních automobilů si dojel Freddy Kottulinsky s vozem Volkswagen. Klasifikaci kamionů vyhrály francouzské speciály Sonacom, zatímco v motocyklech opět nejlépe uspěl Neveu.²³⁷

V roce 1981 pokračovala expanze jezdeckého pole, díky čemuž rostla prestiž celého podniku. Na startu se mimo jiné objevil i vicemistr světa F1 Jacky Ickx, který startoval s vozem Citroën. Do bojů o vítězství však zkušený okruhový pilot nezasáhl, protože jej postihly technické problémy a do Dakaru nedojel. V kategorii automobilů na prvenství dosáhl René Metge s range roverem, zatímco v kamionech nejlépe uspěl Adrien Villette. Také kategorie motocyklů měla vítěze, který uspěl poprvé, když obhájce titulu Neveu zabloudil a prvenství získal pozdější ředitel Rallye Dakar Hubert Auriol. Následujícího ročníku 1982 se zúčastnilo 385 stojů, včetně 233 automobilů a 23 kamionů. Z jezdců v automobilech byl nejúspěšnější Claude Marreau s renaultem,

²³² ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

²³³ VRÁTIL, Josef. *Dakar tajemství zbavený*, s. 4. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-950-X.

²³⁴ DAKARDANTAN. *Alain Genestier*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www.dakardantan.com/paris-dakar-1979/genestier-terbiaut-lemordant,range+rover+v8,162.html>

²³⁵ IDNES. *Na Rallye Dakar zahynul polský motocyklový jezdec Hernik*. [online]. © 6. 1. 2015 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://sport.idnes.cz/michal-hernik-umrti-na-rallye-dakar-du2->

[/motorsport.aspx?c=A150106_232824_motorsport_ald](http://motorsport.aspx?c=A150106_232824_motorsport_ald)

²³⁶ VRÁTIL, Josef. *Dakar tajemství zbavený*, s. 5. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-950-X.

²³⁷ Tamtéž.

kdežto Mercedes se zásluhou Georgese Groineho dočkal prvního vítězství mezi kamiony. Mezi jednostopými stroji se na první místo vrátil Neveu.²³⁸

Závod v roce 1983 byl ovlivněn velkou písečnou bouří, která způsobila problémy nejen závodníkům, ale i samotným organizátorům. Mnoho jezdců zabloudilo a pátrání po nich stěžovala špatná viditelnost. Do nepříjemné situace se dostaly například pilotka Christine Caronová a její spolujezdkyně Bernadette Sacyová, které se ztratily a zachránila je až karavana kočovných Tuaregů. Motocyklisté Desheulles a Vassard dokonce ušli desítky kilometrů v pouštní bouři poté, co přestaly fungovat jejich motocykly. S náročnými podmínkami se v kategoriích dvojstopých speciálů vyrovnaly nejlépe vozy Mercedes, když bývalý vicemistr světa F1 Jacky Ickx zvítězil mezi automobily a Groine vyhrál kategorii kamionů. Auriol pak podruhé ve své kariéře ovládl klasifikaci motorkářů.²³⁹

Pro budoucí vývoj filozofie Rallye Dakar byl zlomový ročník 1984, kdy se na startu v kategorii automobilů poprvé objevil tovární tým. Německý výrobce sportovních automobilů Porsche se rozhodl, že využije rostoucí popularity Rallye Dakar k propagaci a do náročné rallye nasadil několik speciálně upravených vozů Porsche 911. Stejně k závodu přistoupilo i japonské Mitsubishi, které rovněž vytvořilo svůj oficiální tovární tým. Výhody továrních týmů v oblasti finančního a technologického zázemí se projeví okamžitě a Porsche hned při svém debutu dokázalo zásluhou Metgeho triumfovat. Velmi rychlý byl také Ickx, jenž rovněž startoval s porsche, ale nakonec jej o lepší než konečné šesté místo připravily problémy s elektronikou. V kategorii kamionů si pro prvenství dojele posádka Lalleu/Durce/Venturini s mercedesem poté, co profitovala z potíží Jana De Rooye a Groineho. V motocyklech uspěl motokrosový exmistr světa Gaston Rahier, jenž se strojem od BMW porazil obhájce prvenství Auriola.²⁴⁰

V roce 1985 se Rallye Dakar poprvé zúčastnil i československý výrobce kamionů Liaz, který do závodu nasadil dva stroje. *„Pro náročný maraton se stavěly dva speciály a na start odjely dvě posádky ve složení Moskal, Joklík, Fencel a ve druhém voze Francouz Galland, Kovář a Brzobohatý. Hned v prvních afrických etapách se objevily problémy se spojovacími tyčemi. Opravy způsobily časovou ztrátu a propad*

²³⁸ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

²³⁹ VRÁTIL, Josef. *Dakar tajemství zbavený*, s. 7. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-950-X.

²⁴⁰ Tamtéž, s. 8.

v pořadí pro oba vozy.²⁴¹ Do cíle sice nakonec oba československé kamiony dojelely, ale v konečných výsledcích figuroval jen vůz pilotovaný Moskalem, jelikož Galland po technických problémech vzdal a kamion mimo soutěž do Dakaru dovezli Kovář s Brzobohatým. Vítězem v kategorii kamionů se stal Němec Capito, který jen těsně porazil Jana De Rooye. V klasifikaci automobilů pak historicky první triumf získalo Mitsubishi díky Patricku Zanirolimu z Francie. Mezi motocykly se opět nejvíce dařilo továrnímu BMW, pro které další triumf vybojoval Rahier.²⁴²

Pro ročník 1986 připravili organizátoři do té doby nejdelší trasu, která měřila celkově včetně přejezdů 15 tisíc kilometrů, přičemž délka měřených úseků činila takřka osm tisíc kilometrů. Náročnost tratě potvrdila i statistika, když z takřka 500 startujících jich do cíle dorazilo pouze 100. S výjimečně dlouhým závodem, který začal na Nový rok a skončil 22. ledna, se v kategorii automobilů nejlépe vyrovnal jezdec Porsche Metge, za nímž skončil jeho týmový kolega Ickx. V pořadí kamionů si pro vítězství překvapivě dojelely italská posádka Vismara/Minelli, která vydělala na potížích favorizovaných strojů Mercedes a MAN.²⁴³ Závodu se i tentokrát zúčastnily československé posádky, jejich počet vzrostl na pět, když se na startu kromě speciálů Liaz poprvé objevily i vozy Tatra.²⁴⁴ V soutěži motorkářů si pro třetí vítězství v kariéře dojelel Francouz Neveu. Závod v roce 1986 ovlivnila tragická nehoda, jež měla dopad i na budoucí pokračování závodu. „14. ledna 1986 havaroval vrtulník, který pilotoval ředitel a zakladatel soutěže Thierry Sabine. On i celá posádka zahynuli, když se vydali hledat motocyklisty ztracené v písečné bouři.“²⁴⁵

Ročníku 1987 se sice již nezúčastnil tým Porsche, ale konkurence v kategorii automobilů neklesla. Na Rallye Dakar se totiž poprvé přihlásil ambiciózní tovární tým Peugeot, který v roli ředitele vedl Jean Todt. Francouzský tým si do svých řad vybral především jezdce, kteří měli zkušenosti s mistrovstvím světa v rallye. Jedním z nich byl i mistr světa z roku 1981 Fin Ari Vatanen, jenž dostal u Peugeotu příležitost i přesto, že měl za sebou po těžké havárii ve světovém šampionátu dlouhou závodní pauzu. Vatanen

²⁴¹ VRÁTIL, Josef. *Dakar tajemství zbavený*, s. 9. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-950-X.

²⁴² Tamtéž.

²⁴³ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

²⁴⁴ LIAZ. *Rally Dakar*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.liaz.cz/rallye_dakar.php

²⁴⁵ VINTR, Jiří. *1986: Sabine se zabil ve vrtulníku*. [online]. © 3. 1. 2002 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/1986-sabine-se-zabil-ve-vrtulniku-dms-/motorsport.aspx?c=A020103_023443_dakar_hist_bym

však navzdory přechozím zdravotním potížím a faktu, že v Rallye Dakar debutoval, nenašel rovnocenného konkurenta a s přehledem vyhrál kategorii automobilů. V kamionech s náskokem více než 14 hodin zvítězil Jan De Rooy, za kterým se seřadili dva reprezentanti Československa – Karel Loprais s tatroou a Jiří Moskal s liazem. Velmi dramatický závěr mělo dění v kategorii motocyklů. V ní krátce před cílem přišel o další primát Auriol s motocyklem Cagiva poté, co v předposlední etapě přehlédl ve vysoké trávě kládu, do které narazil a při následném pádu si zlomil obě nohy. Na další vítězství tak dosáhl Neveu.²⁴⁶

V pořadí jubilejní desátý ročník Rallye Dakar v roce 1988 se neobešel bez problémů. V kategorii automobilů mířil za obhajobou prvenství Vatanen, jenže krátce před cílem rallye byl vůz finského jezdce přes noc ukraden z bivaku a než se podařilo zloděje dopadnout, pokračoval závod další etapou. Po vyloučení Vatanena ze soutěže kvůli pozdnímu nástupu na start etapy se do čela klasifikace automobilů dostal jeho týmový kolega a další exmistr světa v rallye Juha Kankkunen. Ten následně vedení udržel až do cíle a získal tak svůj první dakarský primát.

Bez negativních událostí se bohužel neobešla ani kategorie kamionů, ve které došlo 10. ledna ke smrtelné nehodě. *„Krátce po startu etapy se DAF řízený Van de Rijtem několikrát převrátil v rychlosti 150 kilometrů v hodině. Holand'an pravděpodobně neodhadl záludnost terénní nerovnosti, vůz skočil a dopadl na pravé přední kolo do měkkého podkladu. To se zarylo do písku a těžký kamion se začal převracet. Navigátor Kees Van Loevezijn byl i se sedačkou katapultován oknem z vozu, dopadl o několik metrů dále a byl na místě mrtev.“*²⁴⁷ Ostatní členové posádky byli také zraněni, nicméně vážný incident nakonec přežili. V souvislosti s tragédií odvolalo vedení továrny DAF vedoucího De Rooye ze závodu, díky čemuž se na první pozici posunul Karel Loprais. Závodník Tatroy posléze odolal tlaku ze strany krajana Jiřího Moskala a připsal si svůj první triumf. Československé zastoupení měla poprvé v historii Rallye Dakar i kategorie motocyklů, do níž zasáhl Pavel Ort. Ani ten však nezabránil Edimu Oriolimu k zisku jeho prvního vítězství.²⁴⁸

²⁴⁶ VRÁTIL, Josef. *Dakar tajemství zbavený*, s. 12-13. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-950-X.

²⁴⁷ Tamtéž, s. 15.

²⁴⁸ Tamtéž, s. 16.

3.2 Rallye Dakar v letech 1989-1998

V pořadí jedenáctý ročník Rallye Dakar v roce 1989 doznal oproti přechozím kláním několik organizačních změn. Ty se nejvíce dotkly kategorie kamionů, která nebyla vůbec vypsána. Nově se také startovalo již 25. prosince a obměn doznala i trasa závodu, když z bezpečnostních důvodů vypadl průjezd přes Alžír a naproti tomu rallye poprvé vedla přes Tunis a Libyi.²⁴⁹

Mezi automobily soubor o prvenství svedli, stejně jako v předchozích letech, závodníci Peugeotu a Mitsubishi. S postupným vývojem závodu se však okruh favoritů zúžil výhradně na jezdce francouzského týmu, kterými byli Vatanen a Ickx. Jelikož byl soubor Fina s Belgičanem velmi těsný, šéf týmu Jean Todt rozhodl o tom, že o vítězi rozhodně los. Důvodem tohoto nepřilíš sportovního jednání byla snaha týmu zamezit riskování, které mohlo vést k případným chybám obou jezdců a tím pádem ztrátě vítězství pro tým Peugeot. Los, který spočíval v hodu desetifrankovou mincí, vyhrál Vatanen. Ickx byl sice po většinu závodu rychlejší, ale nakonec respektoval výsledek losu a nechal Vatanena vyhrát. Ze souborje motocyklů vyšla vítězně japonská značka Honda, jejíž jezdec Gilles Lalay si dokázal poradit s konkurencí dalších továrních týmů v čele s Yamahou.²⁵⁰

V ročníku 1990 byla opět vypsána kategorie kamionů, které však musely podléhat novým technickým předpisům. Mezi automobily se opět nejvíce dařilo stáji Peugeot, která obsadila první tři pozice poté, co triumfoval Vatanen před Björnem Waldegaardem a Alainem Ambrosinem. V obnovené kategorii kamionů si pro prvenství dojel italský závodník Villa s vozem Perlini, který byl přestaven z letištního hasičského automobilu. Nejlepším z československých jezdců byl Zdeněk Kahánek, který s vozem Tatra skončil na třetí pozici. Velký úspěch v kategorii motocyklů zaznamenala Itálie. Zasluhou Orioliho a Alessandra de Petriho, kteří jeli na strojích italské Cagivy, získala první a třetí příčku.²⁵¹

V roce 1991 na startu Rallye Dakar chyběl Peugeot, který však nahradil jiný tovární tým ze stejného koncernu – Citroën. Ten využil synergických efektů s Peugeotem a převzal od něj sponzory, technické zázemí i jezdce v čele s Vatanenem.

²⁴⁹ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

²⁵⁰ VRÁTIL, Josef. *Dakar tajemství zbavený*, s. 17. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-950-X.

²⁵¹ Tamtéž, s. 18.

Finský závodník se i tentokrát dokázal vyvarovat větších chyb a počtvrté se stal vítězem Rallye Dakar v kategorii automobilů, když dokázal odolat továrním jezdcům Mitsubishi. Až do poslední etapy se ve vedení v klasifikaci kamionů držel Karel Loprais, jenže v posledním měřeném úseku jej postihly technické problémy, kvůli kterým se propadl až na konečné čtvrté místo za Francouze Jacquese Houssata a dva stroje značky Kamaz.²⁵² „Drama se odehrávalo i jinde. V etapě do Gaa sjel z trasy doprovodný kamión týmu Citroën a byl napaden bandity, kteří zastřelili řidiče Charlese Cabannese.“²⁵³ Problémům se naopak vyhnul Francouz Stéphane Peterhansel, jenž si dojel pro své první dakarské vítězství.

Pro ročník 1992 připravili organizátoři zásadní změnu trasy, když se poprvé v historii Rallye Dakar nekončilo v hlavním městě Senegalu, ale v jihoafrickém Kapském Městě. Africká část tratě čtrnáctého ročníku vedla přes Libyi, Niger, Čad, Středoafričskou republiku, Kamerun, Gabun, Kongo, Angolu, Namibii a Jihoafrickou republiku. V kategorii automobilů se na první příčku poprvé prosadil tovární tým Mitsubishi, který tím ukončil sérii vítězství francouzských značek. Jezdec Mitsubishi a bývalý dvojnásobný vítěz Rallye Dakar v kategorii motocyklů Hubert Auriol se stal díky prvenství v klasifikaci automobilů vůbec prvním dakarským závodníkem, jenž dokázal během kariéry ovládnout dvě různé kategorie.²⁵⁴ V pořadí kamionů na nejvyšší umístění opět dosáhli jezdci se stroji Perlini 105F. Vítězem se stal Ital Francesco Perlini za volantem svého vozu, zatímco nejlepším z československých zástupců byl na třetím místě klasifikovaný Karel Loprais s tatro. Mezi motorkáři získal další triumf Peterhansel. Do cíle závodu bohužel nedojel vítěz z roku 1989 Francouz Lalay, který se srazil se sanitkou pořadatele a nehodu nepřežil.²⁵⁵

V roce 1993 se Rallye Dakar vrátila do svého původního termínu, takže se startovalo až na Nový rok. Cílovým městem se navíc stal opět senegalský Dakar. Závod jako celek se však ocitl v krizi, což se projevilo především v úbytku startujících, kterých tentokrát bylo napříč všemi kategoriemi méně než 170. V automobilech si nejlépe vedl pilot továrního Mitsubishi Bruno Saby, jenž si dojel pro své premiérové vítězství.

²⁵² VRÁTIL, Josef. *Dakar tajemství zbavený*, s. 18. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-950-X.

²⁵³ RALLY-DAKAR. *Rallye Paris-Tripoli-Dakar 1991*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.rally-dakar.cz/dakar/dakar-2000-1979/200-1991-rallye-paris-tripoli-dakar.html>

²⁵⁴ VRÁTIL, Josef. *Dakar tajemství zbavený*, s. 19-20. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-950-X.

²⁵⁵ RALLY-DAKAR. *Rallye Paris-Sirte- Cap 1992*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.rally-dakar.cz/dakar/dakar-2000-1979/201-1992-rallye-paris-sirte-cap.html>

V klasifikaci kamionů opět dominovaly vozy Perlini, které v čele s Francescem Perlinim obsadily první dvě pozice. Mezi motorkáři, kterých do cíle dojelo pouze 12, dosáhl vítězného hattricku Peterhansel.²⁵⁶

„V roce 1994 se startovalo v Paříži. Jelo se přes Španělsko, Maroko, Západní Saharu až do senegalského Dakaru, ale tam rallye neskončila. Účastníci pokračovali přes Mauretánii a Maroko zpět až do Paříže. Krize byla zažehnána, počet startujících se zase zvýšil a bylo jasné, že slavný maraton přežije.“²⁵⁷ Souboj o vítězství v kategorii automobilů se vedl výhradně mezi jezci továrních týmů Citroën a Mitsubishi. O vítězství francouzské značky bylo nakonec rozhodnuto předčasně. Japonská stáj totiž kvůli sporům s organizátory odvolala své jezdce ještě před cílem soutěže, takže Pierre Lartigue z Citroënu přišel o hlavní soupeře a poprvé v kariéře zvítězil. Velmi cenného vítězství dosáhl v kategorii kamionů Karel Loprais, jehož výsledný čas v cíli byl konkurenceschopný i v porovnání s klasifikací automobilů, v rámci které by obsadil šestou pozici.²⁵⁸ V kategorii motorek se již potřetí stal vítězem Edi Orioli z Itálie.

Také v šestnáctém pokračování závodu Rallye Dakar, který v roce 1995 odstartoval neobvykle ve španělské Granadě, se o jezdecký primát v kategorii osobních vozů utkali závodníci Citroënu a Mitsubishi. Podobně jako rok před tím, i v tomto ročníku byl nakonec nejúspěšnější zástupce Citroënu, jímž byl i tentokrát Lartigue. Jméno vítěze se nezměnilo ani v klasifikaci kamionů, když si pro obhajobu prvenství z předchozího klání dojel český jezdec Karel Loprais.²⁵⁹ „Výsledkové listině motorek dlouho vévodil Kinigadner na KTM, ale soutěž nedokončil.“²⁶⁰ Čtvrté prvenství během pěti ročníků tak nakonec získal Peterhansel.

Dominance Citroënu v kategorii cestovních vozů pokračovala i v roce 1996, kdy si francouzský tým dojel pro další triumf poté, co Lartigue završil vítězný hattrick. V kamionech na prémiový primát dosáhl tým Kamaz, jemuž tento úspěch zajistil ruský závodník Viktor Moskovskich. Na medailová umístění však dosáhli i čeští jezdci –

²⁵⁶ VRÁTIL, Josef. *Dakar tajemství zbavený*, s. 22. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-950-X.

²⁵⁷ Tamtéž.

²⁵⁸ Tamtéž.

²⁵⁹ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

²⁶⁰ JINDRA, Josef a ŘÍHA, Jan. *30 let Rallye Dakar*, s. 173. Praha: Deus, 2008. ISBN 978-80-8708-728-2.

Karel Loprais dojel na druhém místě, zatímco Ladislav Fajtl skončil třetí.²⁶¹ Netradiční problém postihl favority v kategorii motorek Peterhansela a Kinigadnera, kteří do svých strojů načerpali nekvalitní benzin a museli odstoupit. Z jejich potíží nejvíce vytěžil Orioli, jenž si připsal své čtvrté dakarské vítězství.²⁶²

Před ročníkem 1997 došlo v kategorii automobilů k zásadní úpravě technických pravidel. Cílem Mezinárodní automobilové federace bylo omezit náklady na účast v rallye a také snížit rozdíl mezi soukromými a továrními týmy. Své působení v rallye ukončil po čtvrtém triumfu v předchozím roce Citroën, takže Mitsubishi odpadl hlavní soupeř v boji o vítězství. Japonský tým následně této příležitosti využil na maximum a díky Kendžirovi Šinozukovi získal premiérové vítězství od roku 1993. Asiaté uspěli i v kategorii kamionů, ve které japonské vozy Hino porazily všechny favorizované posádky, včetně české Tatry. Kamiony Hino dokonce obsadily první tři příčky, přičemž nejúspěšnější byla posádka rakouského pilota Petera Reifa. Roli favorita v kategorii motocyklů potvrdil Peterhansel, jenž se tentokrát vyhnul potížím a popáté triumfoval.²⁶³

Do jubilejního dvacátého ročníku v roce 1998 nasadilo Mitsubishi nové vozy Pajero Evolution, díky kterým se japonské značce podařilo udržet náskok před konkurencí. Mitsubishi nakonec dokázalo obsadit první čtyři místa v čele s Francouzem Jean-Pierrem Fontenayem, který druhého Šinozuku porazil o necelé dvě hodiny. Mezi kamiony se nejvíce dařilo Karlu Lopraisovi, jenž si dojel pro své čtvrté vítězství. Úspěch týmu Tatra navíc podpořil třetím místem v cíli Milan Kořený.²⁶⁴

Tým Tatra však během Rallye Dakar 1998 postihly i problémy, když byly v deváté etapě dva kamiony Tatra se startovními čísly 414 a 419 přepadeny africkými bandity. Ozbrojená skupina přibližně deseti mužů zadržela členy obou posádek na necelé dvě hodiny. Výsledkem přepadení nakonec byla krádež vozu číslo 419 a propuštění všech rukojmí, kteří naštěstí nebyli nijak zraněni. Vůz se startovním číslem

²⁶¹ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

²⁶² JINDRA, Josef a ŘÍHA, Jan. *30 let Rallye Dakar*, s. 175 Praha: Deus, 2008. ISBN 978-80-8708-728-2.

²⁶³ VRÁTIL, Josef. *Dakar tajemství zbavený*, s. 26-27. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-950-X.

²⁶⁴ Tamtéž, s. 28-29.

419, který pilotoval Kořený, mohl po vyjednávání a výměně prostřelených pneumatik pokračovat.²⁶⁵

V motocyklech se opět nejvíce dařilo Peterhanselovi, ale úspěšného zástupce měla i Česká republika. „*Stanislav Zloch dojel do Dakaru na desátém místě v absolutní klasifikaci motocyklů a vybojoval nejlepší umístění českého závodníka v historii soutěže.*“²⁶⁶

3.3 Rallye Dakar v letech 1999-2007

V roce 1999 se start Rallye Dakar vrátil do španělské Granady, ze které napříč všemi kategoriemi odstartovalo celkem 278 posádek. V kategorii automobilů se prvního triumfu dočkal Francouz Jean-Louis Schlesser, jemuž se s buggy vlastní výroby podařilo porazit všechny tovární týmy včetně Mitsubishi. Schlesser se stal navíc prvním jezdcem, který dokázal zvítězit s vozem s náhonem na zadní kola, zatímco Němka Jutta Kleinschmidtová se jako první žena v historii Rallye Dakar umístila do třetího místa. Mezi kamiony si pro další prvenství dojel český závodník Karel Loprais, jehož na medailových pozicích doplnili Moskovskich s kamazem a Tomáš Tomeček s tatrou. V motocyklech, již za neúčasti Peterhansela, jenž přestoupil do kategorie automobilů, triumfoval Francouz Richard Saint.²⁶⁷

Ročník 2000 byl specifický neobvyklou trasou, když v Evropě, konkrétně v Paříži, proběhly pouze administrativní a technické přejímky a posléze závod odstartoval první etapou až v Africe. Z bezpečnostních důvodů trasa vedla ze senegalského Dakaru přes Mali, Burkinu Faso, Niger, Libyi a Egypt, kde závod v Káhiře skončil. V kategorii automobilů se vítězství podařilo obhájit Schlesserovi, za kterým skončil na druhém místě jeho krajan Peterhansel. Kategorii kamionů ovládl tým Kamaz, jenž si zásluhou Vladimira Čagina a Firdause Kabirova připsal první a třetí příčku v cíli. Nejlepším z českých zástupců byl opět Karel Loprais, který skončil na druhém místě. Ve výsledkové listině motorkářů patřila první příčka opět Saintovi. Na

²⁶⁵ VRÁTIL, Josef a DVOŘÁKOVÁ, Radka. *Čtvrté vítězství*, s. 85-86. Brno: CermActivity, 1998. ISBN 80-238-2219-5.

²⁶⁶ JINDRA, Josef a ŘÍHA, Jan. *30 let Rallye Dakar*, s. 179. Praha: Deus, 2008. ISBN 978-80-8708-728-2.

²⁶⁷ Tamtéž, s. 181-182.

svůj první primát v tehdy ještě neoficiální klasifikaci čtyřkolek dosáhl Josef Macháček, jenž se svojí čtyřkolkou skončil 62. ve smíšeném pořadí s motocykly.²⁶⁸

Před triadvacátým pokračováním Rallye Dakar v roce 2001 se organizátoři rallye rozhodli pro návrat k původní trase, takže slavnostní start proběhl v Paříži a cílovou destinací byl opět Dakar. Po dvou vítězstvích Schlessera s jeho soukromým týmem se do popředí vrátil tým Mitsubishi, jenž obsadil v kategorii automobilů první dvě příčky. Na prvenství dosáhla německá závodnice Kleinschmidtová, jež se stala vůbec první jezdkyňou, která dokázala zvítězit v Rallye Dakar. K vítězství jí přitom pomohla i hodinová penalizace Schlessera za blokování Hirošiho Masuoky, týmového kolegy Kleinschmidtové. V kamionech přemožitele nenašel Karel Loprais a to přesto, že jej v předposlední etapě postihly závažné potíže s řízením. Bezproblémový průběh neměla ani soutěž motocyklů, kde o vítězi rozhodla týmová režie týmu KTM. Rakouský tým, jenž obsadil v klasifikaci motocyklů prvních pět příček, v závěru závodu upřednostnil Fabrizia Meoniho tým, že nařídil Jordimu Arcaronsovi držet se zpátky, čímž umožnil prvně jmenovanému získat první dakarské vítězství.²⁶⁹

Také v roce 2002 se v mezi automobily dařilo nejvíce tovární stáji Mitsubishi, která obsadila první tři pozice. Vítězství získal japonský pilot Masuoka, za nímž skončila na druhém místě obhájkyně prvenství Kleinschmidtová. Triumf z roku 2001 neobhájil v kategorii kamionů Karel Loprais, jenž nestačil na Rusa Čagina z týmu Kamaz. V klasifikaci motocyklů stejně jako v předchozím roce dominovaly motocykly KTM a i tentokrát si pro prvenství dojel Meoni.²⁷⁰

Pro pětadvacátý ročník Rallye Dakar v roce 2003 byla opět výrazně změněna trasa závodu, když se po startu v Evropě pokračovalo v Tunisu a následně rallye vedla přes Libyi do Egypta, kde v Sharm el Sheikhu závod skončil. *„Při přejezdu hranic Libye a Egypta karavana vozů a motocyklů projížděla minovým polem, které bylo přesně vyznačené v itineráři. Přesto jedna z min explodovala pod kamionem MAN, naštěstí bez vážnějších následků.“*²⁷¹ Pro druhé prvenství v řadě si v kategorii automobilů dojel Masuoka, jehož na medailových pozicích doplnili jeho týmový

²⁶⁸ JINDRA, Josef a ŘÍHA, Jan. *30 let Rallye Dakar*, s. 184-186. Praha: Deus, 2008. ISBN 978-80-8708-728-2.

²⁶⁹ VRÁTIL, Josef. *Dakar tajemství zbavený*, s. 32-33. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-950-X.

²⁷⁰ Tamtéž, s. 34-35.

²⁷¹ JINDRA, Josef a ŘÍHA, Jan. *30 let Rallye Dakar*, s. 190. Praha: Deus, 2008. ISBN 978-80-8708-728-2.

kolegové z Mitsubishi. Jméno vítěze se neměnilo ani v případě klasifikace kamionů, ve které zvítězil Čagin. Z českých zástupců v kategorii kamionů byl nejlepším jezdcem debutant Martin Macík, jenž dojel do cíle na dvanáctém místě.²⁷² „Kategorie motocyklů byla plně v režii značky KTM. Tovární jezdci hned několika týmů mezi sebe nikoho na jiném motocyklu nepustili. Francouz Richard Saint si připsal třetí dakarské vítězství.“²⁷³ V neoficiální kategorii čtyřkolek již potřetí zvítězil Čech Macháček.

V roce 2004 byla trasa závodu vrácena do originální podoby, takže závod vedl podél západního pobřeží Afriky a skončil v Dakaru. Mezi automobily se prvního primátu dočkal šestinásobný vítěz klasifikace motocyklů Peterhansel, jenž startoval s vozem Mitsubishi.²⁷⁴ Konkurence byla v ročníku 2004 oproti předcházejícím ročníkům o něco větší, když tovární tým Volkswagenu poprvé nasadil svůj prototyp Race Touareg.²⁷⁵ Mezi tři nejlepší se však žádný vůz německé automobilky nedostal. V kamionech opět uspěli nejlépe reprezentanti Ruska poté, co Čagin zajistil týmu Kamaz obhajobu vítězství, zatímco Španěl Marc Coma poprvé zvítězil v klasifikaci motocyklů.

V ročníku 2005 se start Rallye Dakar po šesti letech vrátil do Španělska, kde proběhl na pláži v Barceloně krátký prolog. V silné konkurenci automobilů uspěl opět nejlépe tým Mitsubishi, který si díky Peterhanselovi připsal další triumf. Úspěch japonské značky navíc vylepšil druhým místem bývalý sjezdový lyžař Luc Alphand. Závodu se zúčastnil i exmistr světa v rallye Colin McRae, ale po těžké nehodě do cíle nedojel. V pořadí kamionů se dalšího primátu dočkal tým Kamaz, pro který prvenství tentokrát získal Kabirov.

Vůbec se naopak nedařilo českým zástupcům, když se žádnému z nich nepodařilo dojet do cíle. Závod motocyklů, který ovládl Cyril Despres, byl ovlivněn

²⁷² JINDRA, Josef a ŘÍHA, Jan. *30 let Rallye Dakar*, s. 191. Praha: Deus, 2008. ISBN 978-80-8708-728-2.

²⁷³ VRÁTIL, Josef. *Dakar tajemství zbavený*, s. 36. Brno: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-950-X.

²⁷⁴ JINDRA, Josef a ŘÍHA, Jan. *30 let Rallye Dakar*, s. 194-195. Praha: Deus, 2008. ISBN 978-80-8708-728-2.

²⁷⁵ VINTR, Jiří. *Za Volkswagen jedou na Dakaru 2004 Jutta Kleinschmidt a Bruno Saby*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.rally-dakar.cz/dakar/dakar-2004/851-za-volkswagen-jedou-na-dakaru-2004-jutta-kleinschmidt-a-bruno-saby.html>

dvěma smrtelnými nehodami, které nepřežili José Manuel Pérez a bývalý dvojnásobný vítěz Meoni.²⁷⁶

Start Rallye Dakar 2006 hostil portugalský Lisabon, jenž se stal v pořadí devátým městem, ve kterém byla tato dálková rallye odstartována. V klasifikaci automobilů na svůj premiérovou výhru dosáhl Alphand, jenž se na rozdíl od svých konkurentů, jimiž byli především jeho týmový kolega Peterhansel a Carlos Sainz z Volkswagenu, vyvaroval vážnějších problémů. Potíže nepostihly ani hlavního favorita kategorie kamionu Rusa Čagina, jenž se po neúspěchu v roce 2005 opět vrátil na první pozici. Z českých kamionů dojel do cíle pouze liaz Martina Macíka, který závod dokončil na jedenáctém místě. Mezi motocyklisty si pro druhé prvenství v kariéře dojel Španěl Coma s KTM, přičemž nejlepším z Čechů byl na 30. místě klasifikovaný Ivo Kaštan.²⁷⁷

V Portugalsku byl odstartován i následující ročník v roce 2007. Mezi automobily se v souboji o prvenství opět utkaly především značky Mitsubishi a Volkswagen. Výsledek jejich soupeření byl však podobný předcházejícím ročníkům. Japonská značka využila technických problémů pilotů Volkswagenu a zásluhou Peterhansela a Alphanda získala první dvě pozice. V konkurenci 69 kamionů si nejlépe počínal Nizozemec Hans Stacey s vozem značky MAN. Z Čechů v závodě nejvýrazněji uspěl Aleš Loprais, synovec šestinásobného vítěze Rallye Dakar Karla Lopraise, který s kamionem Tatra obsadil bronzovou příčku. Mezi 132 motorkáři, kteří rallye dokončili, bylo i pět Čechů. Nejlepším z nich byl Martin Macek s yamahou na 15. místě. Na nejvyšším stupínku mezi motocyklisty Comu po jednorroční odmlce opět vystřídal Francouz Despres.²⁷⁸

Rovněž jubilejní 30. ročník Rallye Dakar v roce 2008 měl být odstartován v Portugalsku, ale nakonec k tomu nedošlo. Závod byl totiž kvůli podezření z plánovaných teroristických útoků v Africe na poslední chvíli zrušen.²⁷⁹ Vůbec poprvé od vzniku Rallye Dakar v roce 1979 tak byl jeden z ročníků zrušen.

²⁷⁶ ŘÍHA, Jan. *Dakar 2005: Smutek za dva kamarády*. [online]. © 14. 11. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-2005-smutek-za-dva-kamarady--399906

²⁷⁷ JINDRA, Josef a ŘÍHA, Jan. *30 let Rallye Dakar*, s. 198-1995. Praha: Deus, 2008. ISBN 978-80-8708-728-2.

²⁷⁸ ŘÍHA, Jan. *Taková byla rallye Dakar 2007*. [online]. © 22. 1. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/takova-byla-rallye-dakar-2007--403604

²⁷⁹ F1 TECHNICAL. *Official statement organisers Dakar*. [online]. © 4. 1. 2008 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.f1technical.net/news/7883>

3.4 Rallye Dakar po přesunutí do Jižní Ameriky v letech 2009-2015

Po problémech v roce 2008 se organizátoři Rallye Dakar rozhodli o přemístění závodu do Jižní Ameriky, přičemž název podniku zůstal nezměněn. Výběr této lokace byl dán především tím, že v Jižní Americe panují v lednu podobné povětrnostní podmínky jako v Africe. Totéž se týká i náročnosti terénů, když například poušť Atacama je v tomto ohledu srovnatelná se Saharou. V prvním jihoamerickém ročníku v roce 2009 se startovalo a končilo v argentinském Buenos Aires. Kromě Argentiny trasa vedla rovněž přes Chile, kde končily čtyři z celkových 13 etap.²⁸⁰

V kategorii automobilů se historicky prvním dakarským vítězem na jihoamerickém území stal Giniel de Villiers, jenž pro Volkswagen získal první výhru na Rallye Dakar. O vítězství bojoval také jeho týmový kolega Carlos Sainz, jenž vedl až do desáté etapy. V jedenácté etapě však kvůli navigátorské chybě se svým vozem vjel do rokle a závod nedokončil.²⁸¹ Rychlý byl rovněž Katařan Násir al-Attíja, jehož předcházející sportovní kariéra zahrnovala jak starty v mistrovství světa v rallye, tak účast na olympijských hrách v disciplíně sportovní střelba. Al-Attíja byl však nakonec kvůli minutí několika kontrolních bodů ze závodu vyloučen.²⁸² Na historicky nejlepší český výsledek v samostatné klasifikaci automobilů dosáhl Miroslav Zapletal, který se svým navigátorem Tomášem Ouředníčkem skončil na sedmém místě. V kategorii kamionů zvítězil Rus Kabirov před svým týmovým kolegou z Kamazu Čaginem. Mezi motocykly se po třech letech dalšího vítězství dočkal Coma. Vůbec poprvé byla oficiálně vyhlášována kategorie čtyřkolek, ve které si první příčku zajistil Macháček, pro kterého to bylo celkově již páté prvenství v této kategorii.²⁸³

Trasa ročníku 2010 byla velmi podobná té předchozí, když se opět startovalo a končilo v hlavním městě Argentiny. V klasifikaci automobilů se nejvíce dařilo týmu Volkswagen, jenž těžil i z neúčasti továrního týmu Mitsubishi. Jezdci německé

²⁸⁰ DAKAR. *The route*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

http://www.dakar.com/2009/DAK/presentation/us/r3_5-le-parcours.html

²⁸¹ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

²⁸² IDNES. *Z Dakaru byl vyloučen katarský lídr soutěže automobilů Attíja*. [online]. © 9. 1. 2009 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/z-dakaru-by-l-vyloucen-katarsky-lidr-souteze-automobilu-attija-p76-/motorsport.aspx?c=A090109_082753_motorsport_rou

²⁸³ IDNES. *Macháček popáté ovládl dakarskou rallye mezi čtyřkolkami*. [online]. © 17. 1. 2009 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/machacek-popate-ovladl-dakarskou-rallye-mez-i-ctyrykolkami-pmz-/motorsport.aspx?c=A090117_145042_motorsport_rou

automobilky nakonec obsadili první tři pozice. Exmistr světa v rallye Carlos Sainz získal své první dakarské prvenství poté, co v konečném hodnocení těsným rozdílem porazil svého nového týmového kolegu Al-Attíju o 2 minuty a 12 sekund. Poslední medailovou pozici obsadil Američan Mark Miller. Ani v kamionech nedošlo k překvapení, když první dvě příčky patřily jezdcům Kamazu. Dalšího triumfu dosáhl Čagin, za kterým skončil jeho krajan Kabirov. Nejlepšího výsledku v kariéře docílil Čech Martin Macík, jenž byl mezi kamiony klasifikován na čtvrtém místě. Mezi motorkáři potřetí triumfoval Despres, kterému pomohla penalizace jeho největšího konkurenta Comy. Historicky druhým vítězem kategorie čtyřkolek se stal Argentinec Marcos Patronelli.²⁸⁴

Ani v roce 2011 nenašel v kategorii automobilů tým Volkswagen rovnocenného konkurenta a opět získal všechna tři medailová umístění. Vítězem Rallye Dakar se stal poprvé Al-Attíja, za kterým skončili dva předchozí vítězi – de Villiers a Sainz. Také v kategorii kamionů obsadili čelní pozice zástupci jednoho týmu. Jezdci Kamazu skončili na prvním až čtvrtém místě, když Čagin získal rekordní sedmou výhru a Kabirov dojel opět na druhém místě. V motocyklech opět svedli velký souboj Coma a Despres. I tentokrát do jejich soupeření zasáhla penalizace, která však tentokrát přibrzdila Desprese, takže si výhru připsal Coma, jenž svého konkurenta porazil o 15 minut. Mezi jezdci čtyřkolek nejlépe uspěl bratr předchozího vítěze Alejandro Patronelli.²⁸⁵

V ročníku 2012 účastníci Rallye Dakar poprvé zamířili do Peru, kde proběhly poslední etapy soutěže. Kategorie automobilů se musela po dlouhé době obejít bez přítomnosti továrního týmu poté, co Volkswagen oznámil odchod z Rallye Dakar. Do popředí se tak dostal privátní německý tým X-Raid, jenž soutěžil s vozy Mini. V jeho jezdecké sestavě nechyběl ani několikanásobný vítěz Peterhansel, který byl před závodem považován za favorita. Zkušený Francouz tuto roli následně splnil, takže si na své konto připsal jubilejní desáté dakarské vítězství a v pořadí čtvrtý triumf v kategorii automobilů. V kategorii kamionů přerušilo vítěznou sérii Kamazu Iveco, které zásluhou nizozemských pilotů Gerarda de Rooye a Hanse Staceyho obsadilo první dvě pozice.

²⁸⁴ ŘÍHA, Jan. *Dakar 2010 – prokletí Čechů a divácká smrt na úvod*. [online]. © 20. 12. 2010 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-2010-prokleti-cechu-a-divacka-smrt-na-uvod--827235

²⁸⁵ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

Z českých pilotů se do elitní desítky dostal pouze Martin Kolomý s tatrou, jenž závod dokončil na sedmé příčce. V pořadí motorkářů si oproti předcházejícímu ročníku pozice opět prohodili Despres a Coma, když Francouz porazil Španěla o 53 minut. Zásadní překvapení nepřinesly ani výsledky kategorie čtyřkolek, ve které první místo znovu obsadil Alejandro Patronelli.²⁸⁶

V roce 2013 začala Rallye Dakar v peruánské Limě. Ani tentokrát do bojů v kategorii automobilů nezasáhl žádný tovární tým, takže se souboj o vítězství zúžil na soukromé týmy X-Raid s vozy Mini a Qatar Red Bull se speciály značky Demon Jefferies Buggy. O vítězi nakonec rozhodla devátá etapa, ve které postihly technické problémy Al-Attíju z týmu Qatar Red Bull, jenž byl do té doby jediným rovnocenným soupeřem Peterhansela. Po výpadku katarského pilota Peterhansel navýšil svůj náskok v čele a ten následně udržel až do cíle.²⁸⁷ Za Peterhanselem skončil na druhém de Villiers s toyotou týmu Imperial Toyota. V hodnocení kamionů se do popředí opět prosadil tým Kamaz, který zaznamenal úspěch v podobě prvních tří míst v cíli. Pro první primát v kariéře si dojel Eduard Nikolajev, za kterým se na druhém místě umístil Ajrat Mardějev. Z českých závodníků nejlepší výsledek opět zaznamenal Martin Kolomý. Kategorie motocyklů byla pro ročník 2013 ochuzena o souboj Desprese a Comy. Španěl Coma se totiž závodu kvůli zranění neúčastnil, takže Despres dosáhl na páté vítězství, aniž by musel soupeřit se svým hlavním rivalem. V pořadí čtyřkolek na první místo po třech letech dosáhl Marcos Patronelli poté, co se jeho bratr a obhájce prvenství závodu již neúčastnil.²⁸⁸

Start Rallye Dakar 2014 proběhl 5. ledna v argentinském Rosariu. V kategorii automobilů přesvědčivě dominoval tým X-Raid, jehož sedm jezdců se dostalo do první desítky konečného hodnocení.²⁸⁹ Premiérového triumfu v hodnocení automobilů dosáhl španělský pilot Nani Roma, jenž zvítězil přesně deset let poté, co Rallye Dakar vyhrál v kategorii motocyklů. Španělovi v závěru výrazně napomohla týmová režie, v rámci které bylo průběžně vedoucímu Peterhanselovi týmem X-Raid nařízeno, aby v poslední

²⁸⁶ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

²⁸⁷ AUTOMOBLOG. *Perilous 2013 Dakar Rally Treads to Conclusion*. [online]. © 18. 1. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.automoblog.net/2013/01/18/perilous-2013-dakar-rally-treads-to-conclusion/>

²⁸⁸ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

²⁸⁹ Tamtéž.

etapě zpomalil a nechal vyhrát Romu. Oba piloty nakonec v konečném zúčtování dělilo 5 minut a 38 sekund. Vyrovnaný souboj o vítězství proběhl i v kategorii kamionů, ve které byli nejrychlejšími jezdci Andrej Karginov z Ruska a Gerard de Rooy z Nizozemska. Výhru nakonec získal ruský pilot, když druhého de Rooye pokořil o 3 minuty a 11 sekund. V motocyklech se vítězný návrat po roční pauze způsobené zraněním podařil Comovi, za kterým skončil na druhém místě Jordi Viladoms. Svého nejlepšího výsledku docílil český motorkář David Pabiška, jenž soutěž dokončil na 18. pozici. Díky svému prvenství v klasifikaci čtyřkolek se Ignacio Casale stal prvním chilským závodníkem, kterému se podařilo získat dakarské vítězství.²⁹⁰

Obrázek 3: Španěl Carlos Sainz při zdolávání brodu během Rallye Dakar 2014



Zdroj: archiv autora

V pořadí 36. ročník Rallye Dakar odstartoval 4. ledna 2015 v argentinském Buenos Aires a v tomto městě také dva týdny poté skončil. Trasa závodu vedla po startu v hlavním městě Argentiny do Chile a Bolívie a odtud se závodníci přes Chile opět

²⁹⁰ IDNES. *Loprais uzavřel Dakar vítězstvím v poslední etapě, celkově je šestý.* [online]. © 18. 1. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/rallye-dakar-13-etapa-04t-/motorsport.aspx?c=A140118_184229_motorsport_ald

vrátili do Buenos Aires.²⁹¹ V kategorii automobilů se po více než 20 letech znovu představil tovární tým Peugeot, jenž do závodu nasadil tři vozy pilotované třemi bývalými vítězi Rallye Dakar. Žádný z pilotů francouzského týmu však do boje o celkové prvenství nezasáhl, když nejlepší z nich Peterhansel skončil jedenáctý.²⁹² Tempo tedy opět udával především tým X-Raid v čele s bývalým vítězem Al-Attijou. Katařan se dostal do čela po druhé etapě a první místo udržel před druhým de Villiersem až do konce závodu. Mezi kamiony dominoval tým Kamaz, jenž obsadil první tři místa. Vítězem se stal poprvé Rus Mardějev, za kterým dojeli jeho týmoví kolegové Nikolajev a Karginov. Z českých závodníků skončil nejlépe Aleš Loprais, jenž se umístil jako čtvrtý. Mezi motorkáři byl opět nejúspěšnější Coma, který Rallye Dakar vyhrál již popáté. Největším soupeřem mu byl po odchodu Desprese do kategorie automobilů Portugalec Paulo Goncalves. Ve čtyřkolkách na první triumf při své šesté účasti dosáhl Polák Sonik.²⁹³

3.5 Jezdecké osobnosti Rallye Dakar: Stéphane Peterhansel

Jedenáctinásobný vítěz Rallye Dakar Stéphane Peterhansel se narodil 6. srpna 1965 ve francouzském městě Échenoz-la-Méline. Se sportem začal již jako velmi mladý a nejprve se věnoval skateboardingu. Později se začal věnovat závodům motocyklů a v roce 1988 si v této kategorii odbyl svůj dakarský debut. Při své premiéře skončil na osmnáctém místě, ale na své první vítězství nečekal příliš dlouho, protože se mu podařilo poprvé triumfovat již o tři roky později. Triumfem v roce 1991 započal Peterhansel sérii šesti výher během osmi ročníků. Po zisku šestého vítězství v roce 1998 se Francouz rozhodl změnit disciplínu a přestoupil do kategorie automobilů.

Do této kategorie na Rallye Dakar vstoupil Peterhansel nejen jako šestinásobný dakarský vítěz, ale rovněž jako mistr světa v motocyklovém enduru. Rallye Dakar v klasifikaci automobilů absolvoval poprvé úspěšně v roce 1999 a již rok poté se

²⁹¹ DAKAR. *The route*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/route.html>

²⁹² ESTRADA, Chris. *Lessons learned for Peugeot after tough return to Dakar*. [online]. © 18. 1. 2015 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://motorsportstalk.nbcsports.com/2015/01/18/lessons-learned-for-peugeot-after-tough-return-to-dakar/>

²⁹³ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

dokázal dostat mezi elitu. „V soukromě vyrobeném prototypu porazil tovární týmy a obsadil druhé místo za Jeanem-Louisem Schlesserem. V roce 2002 přestoupil k Mitsubishi, kde se jako testovací jezdec podílel na vývoji vítězného vozu Pajero Evolution.“²⁹⁴

S japonským týmem se následně v letech 2003 až 2009 zúčastnil celkem šesti ročníků Rallye Dakar. V roce 2004 se dočkal svého prvního triumfu v klasifikaci automobilů a stal se druhým dakarským závodníkem, který dokázal vyhrát ve dvou různých disciplínách. S Mitsubishi si Peterhansel následně na své konto připsal ještě další dva primáty (v letech 2005 a 2007) a po ukončení aktivit této značky v Rallye Dakar se Francouz přesunul k německému privátnímu týmu X-Raid.

Ani po této změně však Peterhansel nepřišel o možnost bojovat o příčky nejvyšší. S týmem X-Raid francouzský závodník absolvoval Rallye Dakar celkem pětkrát, přičemž v letech 2012 a 2013 se opět vrátil na první příčku absolutního hodnocení v rámci kategorie automobilů. Blízko triumfu byl navíc i v roce 2014, ale tehdy jej o výhru připravila týmová režie, která mu přikázala nechat vyhrát jeho týmového kolegu. Tím jeho účinkování v týmu X-Raid skončilo a následujícího ročníku Rallye Dakar se Peterhansel zúčastnil coby člen tovární stáje Peugeot, se kterou při obnoveném debutu této značky na slavné rallye obsadil v ročníku 2015 jedenáctou pozici.

3.6 Jezdecké osobnosti Rallye Dakar: Vladimír Čagin

Sedminásobný vítěz kategorie kamionů na Rallye Dakar Rus Vladimír Čagin se narodil 5. ledna 1970 v ruském Permu. V osmnácti letech začal pracovat jako mechanik dakarského týmu Kamaz. Neuplynuly ani dva roky a Čagin se stal poprvé členem posádky závodního kamionu Kamaz na Rallye Dakar, když v roce 1990 usedl na sedačku spolujezdce. V polovině devadesátých let se přesunul do role závodního jezdce a svůj debut za volantem vozu Kamaz si odbyl na Rallye Dakar v roce 1996. Kromě

²⁹⁴ JINDRA, Josef a ŘÍHA, Jan. *30 let Rallye Dakar*, s. 200. Praha: Deus, 2008. ISBN 978-80-8708-728-2.

toho se v témže roce dočkal svého premiérového triumfu v domácím dálkovém závodě Master rallye.²⁹⁵

„V roce 1997 Kamaz na Dakaru nestartoval, ale na domácí Master rallye už vládl neomezeně. Dakar 1998 znamenal pro Čagina zklamání, experiment s 22litrovým motorem JAMZ V12 se nepodařil. Čagin byl ze hry rychle venku stejně jako ostatní stroje s alternativními jednotkami. V roce 1999 se Čagin ocitnul znovu jen na sedačce spolujezdce.“²⁹⁶ Na návrat za volant však nečekal dlouho a v roce 2000 vybojoval své první dakarské prvenství, když zvítězil ve čtyřech etapách a pokořil obhájce titulu Karla Lopraise.²⁹⁷

Kromě Rallye Dakar Čagin sbíral úspěchy i na dalších závodech. Několikrát vyhrál například prestižní soutěž Desert Challenge. Další primát na Rallye Dakar si ruský pilot připsal v roce 2002, kdy započal sérii tří vítězství v řadě. Velmi rychlý byl Čagin i v ročníku 2005, ale nakonec ani řada vyhraných etap mu nepomohla k lepšímu než konečnému osmnáctému místu. V roce 2006 pak Rus naposledy dokázal vyhrát Rallye Dakar na africkém území.

Rallye Dakar 2007 skončila pro Čagina velmi špatně poté, co v rychlosti přesahující 100 km/h naboural do kamenné překážky. Posádka s velkým štěstím vyvázla bez vážnějších zranění, nicméně kamion byl zcela zdemolován a Čaginův spolujezdec Jakubov, jenž působil i v roli šéfa týmu Kamaz, po této zkušenosti ukončil kariéru navigátora. V roce 2008 se Rallye Dakar neuskutečnila, takže se Kamaz ve větší míře věnoval i ostatním závodům. Jeden z nich byl však poznamenán tragédií, když se Čaginův vůz při Rallye Transorientale srazil s francouzským motocyklistou, který svým zraněním podlehl.²⁹⁸

Po přesunutí Rallye Dakar do Ameriky v roce 2009 se začalo Čaginovi opět dařit. V ročníku 2009 dojel druhý za týmovým kolegou Kabirovem a o rok později se již vrátil na první pozici. Během ročníku 2010 navíc dosáhl několika historických

²⁹⁵ KAMAZ. *Vladimír Gannadevich Chagin*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.kamazmaster.ru/team/bio/chagin-vladimir-gennadevich>

²⁹⁶ VINTR, Jiří. *Dakar: Vladimír Čagin byl s elitním ruským týmem přes dvacet let*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.e-auto.cz/dakar/dakar-vladimir-cagin-byl-s-elitnim-ruskym-tymem-pres-dvacet-let.htm>

²⁹⁷ JINDRA, Josef a ŘÍHA, Jan. *30 let Rallye Dakar*, s. 186. Praha: Deus, 2008. ISBN 978-80-8708-728-2.

²⁹⁸ VINTR, Jiří. *Dakar: Vladimír Čagin byl s elitním ruským týmem přes dvacet let*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.e-auto.cz/dakar/dakar-vladimir-cagin-byl-s-elitnim-ruskym-tymem-pres-dvacet-let.htm>

milníků, když vyhrál rekordních devět etap v rámci jednoho ročníku a ziskem 55. etapové výhry překonal absolutní rekord Peterhansela napříč všemi kategoriemi. S účinkováním v závodech se Čagin rozloučil v roce 2011 po zisku sedmého primátu na Rallye Dakar v kategorii kamionů, čímž překonal rekord Karla Loprais.²⁹⁹

3.7 Jezdecké osobnosti Rallye Dakar: Karel Loprais

Nejúspěšnější Čech v historii závodu Rallye Dakar Karel Loprais se narodil 4. března 1949 v Ostravě. Po dovršení plnoletosti se stal zaměstnancem kopřivnické automobilky Tatra a po krátkém čase se stal zkušebním řidičem vývojového oddělení. Náplní testovacího řidiče přitom bylo zkoušení kamionů Tatra jak na území Československa, tak v zahraničí.³⁰⁰

V polovině osmdesátých let se automobilka Tatra rozhodla, že se zúčastní se svými kamiony dálkové soutěže Rallye Dakar. „*Před ročníkem 1986 vyhlásila Tatra konkurz na dvě soutěžní posádky. Loprais se pochopitelně přihlásil a měl dobrou šanci na úspěch. Ve fabrice už pracoval léta, jejím výrobkům rozuměl a uměl s nimi náramně jezdit.*“³⁰¹

Loprais měl navíc zkušenosti i s ježděním v Africe, takže nakonec nebylo překvapením, že si jej Tatra vybrala jako jednoho ze dvou pilotů pro Rallye Dakar. Při premiéře se sice nepodařilo splnit základní cíl, kterým bylo soutěž dokončit, ale výsledky z dílčích etap byly hodnoceny pozitivně. V následujícím ročníku již Loprais využil zkušeností, které nabral při svém debutu o rok dříve, a v hodnocení kamionů dojel na výborné druhé příčce.³⁰²

Ještě lépe se mu dařilo v roce 1988, kdy se za volantem Tatra T 815 4x4 stal jako první český jezdec vítězem Rallye Dakar. Loprais, jenž stejně jako všichni ostatní českoslovenští závodníci startoval pod hlavičkou týmu PZO Motokov, tehdy vydělal i na výpadku Jana De Rooye. Nizozemec odstoupil z průběžného prvního místa poté, co

²⁹⁹ DAKAR. *Vladimir Chagin*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2011/us/rider/500.html>

³⁰⁰ LOPRAIS. *Karel Loprais*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.loprais.cz/dakar/cz/tym/karel-loprais>

³⁰¹ JANEK, Dalibor. *Mistři volantu*, s. 116. Praha: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-737-X.

³⁰² Tamtéž.

měli jeho týmoví kolegové ze stáje DAF tragickou nehodu.³⁰³ Tento nešťastný incident měl přitom dohru i o rok později, kdy nebyla z bezpečnostních důvodů kategorie kamionů vypsána, takže se Loprais přímé obhajoby svého triumfu nedočkal.³⁰⁴

V roce 1990 vozy Tatra nestačily v maximálních rychlostech na italské kamiony Perlini, jejichž výkony vzbuzovaly po změně technických pravidel pochybnosti. Na to doplatil i Loprais, jenž obsadil čtvrté místo, když jej kromě dvou posádek týmu Perlini porazil i týmový kolega Zdeněk Kahánek.³⁰⁵

V ročníku 1991 se Loprais opět přiblížil prvenství, které mu však nakonec kvůli problémům v poslední etapě závodu uniklo. Oprava motoru jen několik desítek kilometrů před cílem ostravskému rodákovi zabrala více než čtyři hodiny, kvůli kterým se posádka vozu Tatra propadla z první pozice na konečnou čtvrtou příčku.³⁰⁶

Poté, co v roce 1992 skončil třetí a o rok později se kvůli rozhodnutí Tatry závodu Rallye Dakar nezúčastnil,³⁰⁷ si Loprais na další triumf musel počkat až do roku 1994. „*Kopřivnická Tatra se v tomto roce postavila na start se dvěma vozy TATRA 815 v provedení 4x4. První automobil byl postaven na základě auta rychlé hasičské pomoci a jela s ním posádka Loprais, Stachura a Ing. Kalina.*“³⁰⁸

S novým vozem si Loprais velmi rychle porozuměl a přes drobné navigační problémy v první polovině soutěže si česká posádka dojela pro první místo.³⁰⁹ Stejného úspěchu dosáhl Loprais i v roce 1995 a to přesto, že navigátora Josefa Kalinu pro tento ročník vystřídal Tomáš Tomeček. Na vítězný hat-trick, tedy na tři za sebou jdoucí prvenství, však český pilot nedosáhl, když v ročníku 1996 skončil podruhé v kariéře na druhé příčce. Ročník 1997 sice Lopraisovi nevyšel, ale počínaje rokem 1998 začala

³⁰³ ŘÍHA, Jan. *Dakar 1988: Paris - Alger – Dakar*. [online]. © 14. 11. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-1988-paris-alger-dakar--399878

³⁰⁴ ŘÍHA, Jan. *Dakar 1989: Paris - Tripoli - Dakar*. [online]. © 14. 11. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-1989-paris-tripoli-dakar--399880

³⁰⁵ ŘÍHA, Jan. *Dakar 1990: Paris - Tripoli - Dakar*. [online]. © 14. 11. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-1990-paris-tripoli-dakar--399884

³⁰⁶ JANEK, Dalibor. *Mistři volantu*, s. 118. Praha: Computer Press, 2003. ISBN 80-7226-737-X.

³⁰⁷ ŘÍHA, Jan. *Dakar 1993: Paris - Tripoli - Dakar*. [online]. © 14. 11. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-1993-paris-tripoli-dakar--399889

³⁰⁸ ŘÍHA, Jan. *Dakar 1994: Paris - Tripoli - Paris*. [online]. © 14. 11. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-1994-paris-dakar-paris--399890

³⁰⁹ ŘÍHA, Jan. *Dakar 1994: Paris - Tripoli - Paris*. [online]. © 14. 11. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-1994-paris-dakar-paris--399890

nejúspěšnější část jeho kariéry, když během let 1998-2002 neskončil nikdy hůře než na druhém místě.³¹⁰

Na přelomu tisíciletí Loprais vybojoval celkem tři vítězství – v letech 1998, 1999 a 2001. Triumf v roce 2001 byl přitom jeho již šestým v pořadí a tento rekord v počtu vítězství v kategorii kamionů překonal až v roce 2011 svým sedmým primátem Rus Vladimír Čagin. Aktivní závodní činnosti Karel Loprais zanechal po roce 2006, kdy se začal věnovat podpoře kariéry svého synovce Aleše.³¹¹

³¹⁰ LOPRAIS. *Karel Loprais*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.loprais.cz/dakar/cz/tym/karel-loprais>

³¹¹ KUCHYŇOVÁ, Zdeňka. *Šestinásobného vítěze Lopraise střídá na Dakaru synovec Aleš*. [online]. © 4. 1. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné <http://radio.cz/cz/rubrika/zpravy/sestinasobneho-viteze-lopraise-strida-na-dakaru-synovec-ales>

4 MEDIÁLNÍ POKRYTÍ FORMULE 1

Mistrovství svět vozů F1 se napříč všemi disciplínami motorsportu těší velkému mediálnímu ohlasu. V porovnání s ostatními disciplínami automobilového sportu navštěvuje závody největší počet novinářů a fotografů (v průměru se jich na každou velkou cenu akredituje více než 400),³¹² mediální společnosti jsou navíc ochotné investovat do zprostředkovávání tohoto sportu velký objem financí. U některých společností roční rozpočet na mediální pokrytí F1 přesahuje částku jedné miliardy korun.³¹³

Z hlediska médií jsou pro F1 nejdůležitější televizní přenosy. Historie filmových záběrů závodů automobilů sahá až na začátek 20. století, kdy s rozvojem kinematografie vznikaly i klipy s tematikou motorsportu. V televizním vysílání se však motoristický sport poprvé v živém přenosu představil až v roce 1937 na britské stanici BBC. Ta tehdy v přímém přenosu divákům přinesla mezinárodní závod automobilů, jenž nesl název Imperial Trophy Race a který se uskutečnil 9. října na britském okruhu ve městě Crystal Palace. Vítězem závodu se tehdy stal Birabongse Bhanudej, který byl jakožto člen thajské královské rodiny znám též jako Princ Bira. Komentář závodu pro BBC poskytl anglický motoristický novinář F. J. Findon. Televize BBC ovšem neodvysílala závod celý, když jej divákům představila prostřednictvím několika vstupů.³¹⁴

Formule 1 se v televizi premiérově vysílala již v roce 1950, kdy světový šampionát F1 vznikl. Vůbec první přímý přenos z velké ceny pak uskutečnila BBC v roce 1953. Pravidelné vysílání závodů F1 však bylo zahájeno až o řadu let později (např. ve Velké Británii tomu tak bylo až v sedmdesátých letech). Dlouhou dobu přitom nákup vysílacích práv nepředstavoval pro televizní společnosti velké finanční zatížení. Vše se začalo měnit až na přelomu sedmdesátých a osmdesátých let, kdy se z F1 stal definitivně globálně respektovaný sport.

Na území dnešní České republiky byla F1 poprvé vysílána v roce 1973 Československou televizí (ČST), konkrétně se jednalo o VC Monaka. ČST posléze

³¹² HAY-NICHOLLS, Adam. *Formula 1 Úplný obrazový průvodce*, 20 s. Praha: Mladá fronta, 2010. ISBN 978-80-204-2237-8.

³¹³ DASHPER, Katherine, FLETCHER, Thomas a MCCULLOUGH, Nicola. *Sports Events, Society and Culture*, s. 73. New York: Routledge, 2014. ISBN 978-0-415-82675-4.

³¹⁴ 8W. *The Crystal Palace as a motor racing venue*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: 8w.forix.com/crystal.html

velké ceny F1 přenášela nepravidelně až do roku 1994 a její vysílání bylo spojeno především se sportovním novinářem Lubošem Pecháčkem, jenž závody komentoval. Pecháček zprvu komentoval všechny přenosy z pražského studia ČST, ale na konci osmdesátých let několikrát společně se svým kolegou Pavolem Rybou komentoval přímo z dějiště velkých cen. V roce 1998 práva na vysílání F1 pro Českou republiku zakoupila TV Prima.³¹⁵ Tu posléze v roce 2006 vystřídala TV Nova, která velké ceny pravidelně vysílala až do konce sezony 2014. TV Nova stejně jako TV Prima vysílala všechny závody na neplaceném kanálu živě. Změna v tomto ohledu nastane počínaje prvním závodem F1 v sezoně 2015, kdy se přenosy přesunou na placené televizní kanály Sport 1 a Sport 2.³¹⁶

Velký podíl na zvýšení příjmu z televizních práv pro F1 jako celek měl britský podnikatel Bernie Ecclestone. Ten si z pozice výkonného ředitele Asociace týmů F1 (FOCA) vyjednal v roce 1978 s Mezinárodní automobilovou federací FIA, že se stane správcem komerčních práv pro závody F1, které následně rozdělával mezi týmy, FIA a jím založenou promotérskou společnost. Ecclestone kvůli obchodování s televizními právy založil několik společností, které později několikrát prodal a následně opět získal. V současnosti televizní práva a s nimi související mediální aktivity spravuje holdingová skupina Formula One Group (více viz kapitola 5.2.2).

4.1 F1 a televize: sledovanost v jednotlivých regionech

Dnes je živé televizní vysílání pro šampionát F1 naprosto nezbytným prostředkem jak k získávání diváků po celém světě, tak pro financování celé F1. Souhrnná částka, která se za prodej televizních práv ročně vybere, přesahuje částku 500 milionů USD (více než 1 bilion CZK).³¹⁷ Formulí 1 sledují stamiliony diváků v takřka 190 zemích světa.³¹⁸

³¹⁵ CHVÁLA, Marek. Rychlá obrazovka. *FORMULE*. 2003, roč. 1, č. 6, s. 56. ISSN 1214-1933.

³¹⁶ IDNES. *Nova už nebude vysílat formulí 1, šampionát se stěhuje na Sport 1 a 2*. [online]. © 29. 9. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/nova-uz-nebude-vysilat-formuli-1-dn9-/motorsport.aspx?c=A140929_132205_motorsport_par

³¹⁷ KNIGHT, Matthew a TORRE, Inez. *F1 perfects formula for financial success*. [online]. © 31. 7. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://edition.cnn.com/2013/07/30/sport/motorsport/f1-money-billion-dollar-business/>

³¹⁸ FORMULA ONE. *Thrilling 2010 season boosts Formula One TV audiences*. [online]. © 21. 1. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/headlines/2011/1/11660.html>

V přehledech o sledovanosti se obecně vyskytují tři základní termíny – rating (sledovanost), share (podíl na trhu) a reach (divácký zásah). „*Rating vyjadřuje, kolik procent lidí z cílové skupiny se v průměru na vysílání dívalo. Určuje počet lidí sledujících určitou stanicí. Vztahuje se obvykle k pořadu nebo k časovému úseku. Existuje ještě pojem rating v tisících, který symbolizuje průměrný počet osob z cílové skupiny v populaci, které živě sledovaly průměrnou sekundu daného časového úseku televizního vysílání na daném kanálu.*“³¹⁹ Share označuje podíl na televizní sledovanosti. „*Vztahuje se k určité době a k určité cílové skupině. Jedná se o podíl TV kanálu nebo TV pořadu na celkovém odsledovaném čase v procentech – součet tedy dává 100 %. Počítá se jen z diváků, kteří televizi v té době sledovali.*“³²⁰

Reach je v mnohém podobný ratingu, ale hlavní rozdíl je v tom, že na rozdíl od něj nevychází z průměrné sledovanosti na sekundu. Zahrnuje totiž celkový počet diváků, kteří se na daný pořad dívali alespoň po dobu minimálního časového úseku. V České republice, kde sledovanost monitoruje agentura MEDIARESEARCH, má tento úsek hodnotu tří minut.³²¹ Formula One Management ve svých ročních přehledech rovněž uvádí pojem „unikátní divák“. Tím je myšlen divák, který ve sledovaném období (v tomto případě v sezoně F1) v televizi sledoval alespoň jeden závod, přičemž se započítává jen jednou nezávisle na počtu reálně sledovaných závodů.

Vrcholu sledovanosti dosáhly velké ceny F1 v sezoně 2009, kdy závody sledovalo přibližně 600 milionů „unikátních“ diváků.³²² V následujících letech však sledovanost klesala. V roce 2010 podle dat FOG sledovalo závody F1 527 milionů „unikátních“ diváků a o tři roky později přišel další pokles na 450 milionů diváků.^{323 324} Pro holding Formula One Group je monitorování sledovanosti závodů velmi důležité, jelikož si v souvislosti s těmito čísly může nárokovat vysoké částky za prodej mediálního produktu F1 (výroba přenosů + TV práva), který následně přebírají stanice

³¹⁹ KÁLAL, Jan. *Jak se z diváka dělá koláč?* [online]. © 24. 11. 2006 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.digizone.cz/clanky/jak-se-z-divaka-dela-kolac/>

³²⁰ MEDIAGURU. *TV share.* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.mediaguru.cz/medialni-slovník/tv-share/>

³²¹ ATO. Terminologie. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.ato.cz/tv-vyzkum/pem-iv/terminologie>

³²² SYLT, Christian. *Formula One TV viewing hits the skids.* [online]. © 15. 2. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.theguardian.com/media/2013/feb/15/formula-one-tv>

³²³ FORMULA 1. *Thrilling 2010 season boosts Formula One TV audiences* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z www.formula1.com/news/headlines/2011/1/11660.html

³²⁴ NOBLE, Jonatan. *F1 audience drop in 2013 blamed on Vettel's domination.* [online]. © 3. 2. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autosport.com/news/report.php/id/112399>

z celého světa. Největší zájem o sledování závodů mají televizní diváci v Evropě, o čemž svědčí i zdejší míra sledovanosti. V Evropě mezi tradiční formulové destinace můžeme řadit Itálii, Velkou Británii, Německo a Španělsko.

- **Itálie:** V Itálii má Formula One Group smlouvu se dvěma televizními stanicemi, kterým zprostředkovává přenosy z velkých cen. Konkrétně se jedná o veřejnoprávní TV Rai a soukromou televizi Sky, kterou vlastní mediální podnikatel Rupert Murdoch.³²⁵ V roce 2013 v Itálii závody F1 sledovalo celkem 35,8 miliónu „unikátních“ diváků při průměrném podílu na trhu 62 %.³²⁶
- **Německo:** Vysokých čísel dosahuje sledovanost závodů F1 i v Německu, kde velké ceny zprostředkovávají televizní stanice RTL a Sky Germany. V roce 2013 byla celková sledovanost 31 milionů „unikátních“ diváků při podílu 42 %. V porovnání s rokem 2012 však tato čísla byla nižší o deset procent.³²⁷
- **Španělsko:** Formule 1 si velkou popularitu drží i ve Španělsku, kde rozvoj zájmu o tento sport nastal počínaje rokem 2005. Stejně jako například v Itálii i zde mají závody F1 podíl na sledovanosti více než 50 %. Příkladem může být finální závod roku 2010, který sledovalo více než devět milionů španělských diváků, přičemž největší zásluhu na tom měla televizní stanice La Sexta se 7,5 milionu.³²⁸ Od roku 2013 závody F1 ve Španělsku vysílají dvě televizní společnosti – Antena 3 a regionální TV TV3. V sezoně 2013 zde závody F1 sledovalo 30,2 milionu „unikátních“ diváků při průměrném podílu více než 70 %.^{329 330}

³²⁵ Motorsport-Total. *Sky sichert sich exklusive Übertragungsrechte in Italien*. [online]. [cit. 2013-12-26]. Dostupné http://www.motorsport-total.com/f1/splitter/2012/06/Sky_sichert_sich_Uebertragungsrechte_in_Italien_12060703.html

³²⁶ NOBLE, Jonatan. *F1 audience drop in 2013 blamed on Vettel's domination*. [online]. © 3. 2. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autosport.com/news/report.php/id/112399>

³²⁷ Tamtéž.

³²⁸ FORMULA 1. *Record TV audiences for season finale*. [online]. [cit. 2013-11-11]. Dostupné <http://www.formula1.com/news/headlines/2010/11/11548.html>

³²⁹ F1BROADCASTING. *Antena 3 and TV3 extend F1 rights*. [online]. © 22. 1. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://f1broadcasting.wordpress.com/2014/01/22/spanish-free-to-air-f1-rights-fees-drop-by-30-percent/>

- **Velká Británie:** V současné době F1 ve Velké Británii vysílají dvě televizní společnosti – veřejnoprávní BBC, která vysílá polovinu závodů v sezoně, a privátní kanál Sky, jenž vysílá všechny velké ceny.³³¹ V roce 2013 F1 ve Velké Británii sledovalo 29 milionů „unikátních“ diváků při podílu 48%.³³² V průběhu sezony 2014 se průměrná sledovanost závodů F1 na území Velké Británie pohybovala kolem 4 milionů, což je srovnatelné s předchozími pěti lety, kdy se sledovanost držela v rozmezí 3,8 až 4,5 milionu diváků.³³³
- **Česká republika:** V době, kdy byly závody F1 vysílány na TV Nova, měly přenosy v České republice poměrně velkou sledovanost a to i ve srovnání s tradičními sporty. Například v roce 2007 sledovalo závody F1 v České republice v průměru 854 000 diváků,³³⁴ což se rovná zájmu o zápasy národního týmu při mistrovstvích světa v ledním hokeji.³³⁵ Největší pozornosti se těšila Velká cena Brazílie 2008, která dosáhla diváckého zásahu takřka dvou milionů diváků. Vysoké sledovanosti tehdy pomohly dvě skutečnosti. Zaprvé se jednalo o poslední podnik sezony, kdy se bojovalo o titul mistra světa, a zadruhé byl závod vzhledem k časovému posunu odstartován až v podvečer, v tzv. primetimu – pro televize nejatraktivnějším čase.³³⁶ V posledních letech sice sledovanost závodů F1 v České republice klesala (v roce 2014 se pohybovala v průměru mezi 600-800 tisíci diváků),

³³⁰ NOBLE, Jonatan. *F1 audience drop in 2013 blamed on Vettel's domination*. [online]. © 3. 2. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autosport.com/news/report.php/id/112399>

³³¹ CASS, Simon. *BBC sacrifice F1 to Sky in bid to save coverage of Wimbledon and The Open*. [online]. © 29. 7. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dailymail.co.uk/sport/formulaone/article-2020421/BBC-sacrifice-F1-Sky-bid-save-Wimbledon.html>

³³² NOBLE, Jonatan. *F1 audience drop in 2013 blamed on Vettel's domination*. [online]. © 3. 2. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autosport.com/news/report.php/id/112399>

³³³ F1 BROADCASTING. *UK F1 TV ratings paint mixed picture at halfway stage*. [online]. © 23. 7. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://f1broadcasting.wordpress.com/2014/07/23/uk-f1-tv-ratings-paint-mixed-picture-at-halfway-stage/>

³³⁴ TV NOVA. *Formule 1 slaví na TV NOVA samé úspěchy*. [online]. © 15. 3. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://tn.nova.cz/sport/motorsport/formule-1/formule-1-slavi-na-tv-nova-same-uspechy.html>

³³⁵ LIDOVE NOVINY. *Průměrná sledovanost zápasů českého týmu ve skupině byla 861 000*. [online]. © 13. 5. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.lidovky.cz/prumerna-sledovanost-zapasu-ceskeho-tymu-ve-skupine-byla-861-000-p6a-/ms-hokej-2013.aspx?c=A130515_104646_In-sport-mshokej2013_vrb

³³⁶ RICHTER, Tomáš. *Analýza: Kanada pomohla FANDOVI, ublížila F1*. [online]. © 15. 6. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://f1sport.autorevue.cz/clanek/analiza-kanada-pomohla-fandovi-ublizila-f1>

ale tento trend se potvrzoval i celosvětově.³³⁷ Vliv na pokles měla i skutečnost, že se vedení TV Nova v rámci podpory svého sesterského kanálu Fanda rozhodlo přesunout některé závody na tuto stanici, na níž však sledovanost závodů nedosáhla úrovně TV Nova.³³⁸ Trend nižší sledovanosti F1 na českém území lze předpokládat i do budoucna, protože přesun na placený kanál řadu diváků od sledování tohoto sportu pravděpodobně odradí. Precedentem v tomto případě může být situace ve Francii, kde přechod F1 z volně dostupného programu na placený v roce 2013 přinesl více než šedesátiprocentní propad.³³⁹

- **Brazílie:** Vzhledem k velikosti jednotlivých zemí má F1 potenciál dosahovat nejvyšších sledovaností, co se počtu „unikátních“ diváků týká, v mimoevropských regionech. To se však dlouhodobě potvrzuje pouze v Brazílii, kde F1 dosahuje nejvyšší sledovanosti v rámci jedné země. Podobně jako v Evropě, i zde sledovanost závodů F1 v posledních letech klesala. Zatímco v roce 2007 v Brazílii závody F1 sledovalo 119 milionů „unikátních“ diváků,³⁴⁰ v roce 2013 to bylo již jen 77 milionů.³⁴¹
- **Čína:** V Číně sledovanost závodů F1 v posledních letech dramaticky klesá. Zatímco ještě v roce 2011 závody F1 sledovalo 74,5 milionu „unikátních“ diváků,³⁴² v roce 2013 jich bylo o více než 55 milionů méně. Čína se tak z pozice druhého největšího trhu F1, co se sledovanosti týká, propadla na

³³⁷ SÁRA, Robert. *Komentátor Richtr: Češi berou jako urážku na cti, aby platili za F1*. [online]. © 30. 9. 2015 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/komentator-richtr-nazor-formule-1-placena-televize-f8a-/motorsport.aspx?c=A140930_125146_motorsport_rs2

³³⁸ RICHTR, Tomáš. *Analýza: Televizní budoucnost F1 v Česku*. [online]. © 5. 4. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://f1sport.autorevue.cz/clanek/analyza-televizni-budoucnost-f1-v-cesku>

³³⁹ NOBLE, Jonatan. *F1 audience drop in 2013 blamed on Vettel's domination*. [online]. © 3. 2. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autosport.com/news/report.php/id/112399>

³⁴⁰ ŠNÝDR, Radim. *Marketing v závodech F1*. [online]. 2009 [cit. 2014-12-04]. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Fakulta sportovních studií. Vedoucí práce Oldřich Racek. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/213679/fsps_b/.

³⁴¹ NOBLE, Jonatan. *F1 audience drop in 2013 blamed on Vettel's domination*. [online]. © 3. 2. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autosport.com/news/report.php/id/112399>

³⁴² SYLT, Christian. *Formula One TV viewing hits the skids*. [online]. © 15. 2. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.theguardian.com/media/2013/feb/15/formula-one-tv>

šesté místo. Příčinou tohoto poklesu byl mimo jiné i přesun televizních přenosů ze závodů F1 ze státní televize CCTV na regionální televizi.³⁴³

- **USA:** Specifická situace je ve Spojených státech, kde závodům F1 konkuruje domácí šampionát cestovních vozů NASCAR, takže v USA sledovanost F1 nedosahuje tak vysokých čísel jako v Evropě nebo Brazílii. Přesto i zde velké ceny sleduje každoročně přes 10 milionů „unikátních“ diváků a jejich počet v posledních letech, na rozdíl od jiných regionů, příliš neklesá. Zatímco v roce 2006 závody F1 v USA sledovalo 12 milionů „unikátních“ diváků,³⁴⁴ v roce 2013 to bylo i po přesunu ze stanice Speed TV na NBC stále více než 11 milionů.³⁴⁵

4.2 F1 a další média: tisk a internet

Celosvětově se na mediálním trhu vyskytuje jen několik titulů, které se specializují na formuli 1. Z globálního hlediska je nejvýznamnějším titulem měsíčník F1 Racing, jenž byl založen v roce 1996. Časopis F1 Racing sice pochází z Velké Británie, kde v současné době dosahuje nákladu přibližně 47 tisíc výtisků,³⁴⁶ ale na základě licence je vydáván i v 18 různých jazykových mutacích v dalších 25 zemích světa (v letech 2000-2010 existovala i česká verze).³⁴⁷ ³⁴⁸ V České republice v současné době existuje jediný tištěný magazín, který se věnuje primárně dění ve F1. Jedná se o občasník Formule, jenž vychází od roku 2003 a který založil motoristický novinář Petr Dufek. V minulosti vycházel magazín FORMULE v nákladu převyšujícím hodnotu

³⁴³ NOBLE, Jonatan. *F1 audience drop in 2013 blamed on Vettel's domination*. [online]. © 3. 2. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autosport.com/news/report.php/id/112399>

³⁴⁴ ŠNÝDR, Radim. *Marketing v závodech F1*. [online]. ©2009 [cit. 2014-12-04]. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Fakulta sportovních studií. Vedoucí práce Oldřich Racek. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/213679/fsps_b/

³⁴⁵ NOBLE, Jonatan. *F1 audience drop in 2013 blamed on Vettel's domination*. [online]. © 3. 2. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autosport.com/news/report.php/id/112399>

³⁴⁶ <http://www.abc.org.uk/Products-Services/Product-Page/?tid=9171>

³⁴⁷ F1 RACING. *About F1 Racing Magazine*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.f1racing-magazine.co.uk/about-f1racing-magazine/>

³⁴⁸ MZK. *F1 Racing: nejprodávanější magazín o formuli 1 na světě*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://vufind.mzk.cz/Record/MZK01-000535691>

deset tisíc výtisků měsíčně, s nárůstem vlivu internetových médií však náklad tohoto titulu postupně klesal a v posledních letech vychází FORMULE nepravidelně.³⁴⁹

Zatímco v oblasti tištěných médií nalezneme jen minimum na F1 specializovaných publikací, ve virtuálním online prostoru je situace rozdílná. Podle dat společnosti Alexa.com, která sestavuje žebříček celosvětově nejvíce navštěvovaných webových stránek, je nejnavštěvovanější webovou stránkou se zaměřením na F1 web Formula1.com.³⁵⁰ Tento web, který byl založen v roce 1996 společností Formula One Group s cílem přinášet informace z prostředí F1, je zároveň oficiální internetovou prezentací světového šampionátu F1. Nejedná se tak o tradiční zpravodajský server a to i přesto, že kromě informací ohledně závodů, vstupenek a dalších zpráv přináší i články a rozhovory.

Druhou celosvětově nejnavštěvovanější webovou stránkou, jejíž hlavním předmětem je přinášení informací ohledně F1, je britský server Autosport.com, jenž působí jako online verze stejnojmenného magazínu. Na rozdíl od Formula1.com je Autosport částečně zpoplatněn, když je zdarma pouze část obsahu a to navíc v omezeném množství 30 článků za měsíc. Autosport, oproti většině ostatních webů tohoto druhu, na každý závod F1 vysílá své redaktory, díky čemuž svým čtenářům může poskytovat řadu exkluzivních informací. Kromě F1 se Autosport.com soustřeďuje i na další automobilové a motocyklové sportovní disciplíny.^{351 352}

V České republice je nejnavštěvovanějším zpravodajským webem se zaměřením na F1 webová stránka F1sport.cz, která byla založena skupinou sportovních novinářů v roce 2007.³⁵³ Web F1sport.cz se orientuje pouze na F1, svým čtenářům přináší dennodenní zprávy z prostředí F1, včetně online reportáží, rozhovorů či technických rozborů. V současnosti tento web patří do mediální skupiny Mladá fronta. Počet návštěvníků F1sport.cz se podle dat výzkumného projektu NetMonitor mezi říjnem

³⁴⁹ FORMULE. *Starší čísla*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formule.cz/formule/index.php?obsah=starsicisla>

³⁵⁰ ALEXA. *Top Sites in: All Categories - Sports - Motorsports - Auto Racing - Formula One*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

http://www.alex.com/topsites/category/Top/Sports/Motorsports/Auto_Racing/Formula_One

³⁵¹ ALEXA. *Top Sites in: All Categories - Sports - Motorsports - Auto Racing*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.alex.com/topsites/category/Top/Sports/Motorsports/Auto_Racing

³⁵² HAYMARKET. *Autosport is the UK's best-selling weekly motorsport magazine*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.haymarket.com/autosport/autosport_magazine/default.aspx

³⁵³ GPF1. *Redakce*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://gpfl.cz/redakce/>

2013 až říjnem 2014 pohyboval v rozmezí 34-55 tisíc reálných uživatelů měsíčně.³⁵⁴ Reálným uživatelem se v tomto smyslu rozumí „počet uživatelů internetu v příslušné cílové skupině, kteří vygenerovali alespoň jedno zobrazení na vybraném webovém serveru během daného měsíce (týdne, dne). Tento ukazatel odpovídá skutečnému počtu lidí (ne počítačů, cookies nebo IP adres), kteří navštívili webový server v daném měsíci (týdnu, dnu).“³⁵⁵ Podle dat společnosti Alexa.com byl web F1sport.cz v únoru 2014 celkově 41823. nejnavštěvovanější internetovou stránkou světa a 236. v rámci České republiky.³⁵⁶

V posledních letech se v souvislosti s prezentací F1 v online prostoru stále více prosazují tzv. internetové sociální sítě. „Sociální sítě jsou definovány jako webová služba, umožňující uživatelům vytvořit si veřejný nebo částečně veřejný profil, vytvořit seznam lidí, se kterými jsou spojeni a zobrazovat vazby mezi nimi.“³⁵⁷ Celosvětově nejrozšířenější sociální sítí je Facebook s více než miliardou aktivních uživatelů. Na druhém místě se nachází sociální síť Twitter. A právě tyto dvě webové služby jsou nejvíce využívány komunitou F1, do které patří jak týmy, tak jezdci, ale například i novináři, k online interakci se svými fanoušky.

Na základě vývoje a trendů na internetových sociálních sítích lze vypořádat i popularitu jednotlivých týmů F1. V případě Facebooku je například možné porovnat počty uživatelů na základě facebookových profilů, které mají označené tlačítkem „To se mi líbí.“ V tomto ohledu je na Facebooku nejúspěšnější tým Mercedes, jehož oficiální facebookový profil mělo na konci ledna 2015 označeno jako oblíbený více než 9,1 milionu uživatelů.³⁵⁸ Na druhém místě byl tým Red Bull s více než čtyřmi miliony fanoušků³⁵⁹ před třetím Ferrari s 3,2 miliony uživatelů.³⁶⁰

³⁵⁴ NETMONITOR. *Veřejné výstupy*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.netmonitor.cz/verejne-vystupy>

³⁵⁵ NETMONITOR. *Základní metodika*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.netmonitor.cz/sites/default/files/6_2014_metodikametm.pdf

³⁵⁶ ALEXA. *F1sport.autorevue.cz*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.alexa.com/siteinfo/http%3A%2F%2Ff1sport.autorevue.cz>

³⁵⁷ PUCHNAR, Jan. *Využití sociálních sítí v marketingu podniku*. [online]. 2012 [cit. 2015-01-14]. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta. Vedoucí práce Michal Kozub. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/251408/esf_m/.

³⁵⁸ FACEBOOK. *Mercedes AMG Petronas*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://www.facebook.com/MercedesAMGF1>

³⁵⁹ FACEBOOK. *Red Bull Racing*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://www.facebook.com/redbullracing>

³⁶⁰ FACEBOOK. *Scuderia Ferrari*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://www.facebook.com/ScuderiaFerrari>

Mezi jezdci pak prvenství patřilo Lewisovi Hamiltonovi s více než třemi miliony fanoušků.³⁶¹ Podle společnosti Repucom, která se specializuje na marketingový výzkum v oblasti sportu, bylo v roce 2014 zveřejněno na sociálních sítích více než osm miliard příspěvků, které souvisely s F1. Na tomto čísle se z 84 % podíleli lidé mladší 35 let a dvě třetiny těchto příspěvků sdíleli muži.³⁶²

³⁶¹ FACEBOOK. *Lewis Hamilton*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://www.facebook.com/LewisHamilton>

³⁶² ALLEN, James. *Mercedes comes out on top in F1 social media survey of 2014 – value is clear*. [online]. © 5. 12. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.jamesallenonfl.com/2014/12/mercedes-comes-out-on-top-in-f1-social-media-survey-of-2014-value-is-clear/>

5 MEDIÁLNÍ POKRYTÍ RALLYE DAKAR

Mediální pokrytí Rallye Dakar má v porovnání se zájmem sdělovacích prostředků o F1 či jiný obdobný šampionát odlišný charakter. Hlavní rozdíl je v tom, že zatímco sezona F1 probíhá po většinu roku (závody F1 se konají od března do konce listopadu), Rallye Dakar trvá pouze dva týdny. Specifikem Rallye Dakar je rovněž to, že se jakožto dálkový závod nekoná na uzavřených místech, ale na otevřených prostranstvích o rozloze několik tisíc kilometrů čtverečních, takže není technicky ani časově možné přenášet celý závod živě v televizi. Přesto jsou televizní přenosy pro Rallye Dakar, stejně jako pro F1, nejdůležitějším nástrojem k oslovení diváků po celém světě. Kvůli tomu, že Rallye Dakar není celoroční záležitostí, nenachází se na trhu s tištěnými médii žádné periodikum, které by se primárně zaměřovalo na tento závod. Přesto se však v tištěných médiích informace, které se týkají Rallye Dakar, vyskytují pravidelně.

Podle dat organizátora Rallye Dakar, agentury Amaury Sport Organisation, vidělo televizní záběry z ročníku 2013 v televizi více než jedna miliarda lidí.³⁶³ To je například více než počet televizních diváků světového šampionátu v hokeji v roce 2013 nebo přibližně třikrát méně než divácký dosah fotbalového mistrovství světa v roce 2010.³⁶⁴

Většina televizních stanic, podobně jako je tomu v případě F1, záběry z Rallye Dakar nevytváří, ale kupuje je přímo od pořadatele. Vzhledem k podobě závodu televizní stanice nevysílají přímé přenosy z jednotlivých etap, ale denní třicetiminutové souhrny, které jim dodává pořadatel. Materiál pro tyto denní souhrny zabezpečují tři televizní helikoptéry, pět televizních štábů ve vozech a 13 statických kameramanů. Některé stanice, mezi kterými je například francouzská France Télévisions či latinskoamerická FOX Sports (přenáší z rallye až šest hodin přenosů denně), však

³⁶³ DAKAR. *Figures*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/figures.html>

³⁶⁴ FIFA. *Television audience report*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.fifa.com/mm/document/affederation/tv/01/47/32/73/2010fifaworldcupsouthafricatvaudiencereport.pdf>

během Rallye Dakar vytvářejí prostřednictvím svých televizních týmů vlastní materiál. Jedná se zejména o reportáže ze zázemí jednotlivých týmů či rozhovory s jezdci.³⁶⁵

V roce 2014 přenášelo záběry z Rallye Dakar celkem 70 televizních společností do 190 zemí světa. Odvysíláno přitom bylo celkem 1200 hodin živých záběrů, záznamů a reportáží.³⁶⁶ V České republice přináší pravidelné sestřihy z jednotlivých etap Česká televize, která navíc od roku 2012 během konání Rallye Dakar vysílá dvacetiminutový odpolední diskuzní pořad Dakarské ozvěny.³⁶⁷

5.1 Rallye Dakar a další média: internet a rádio

Celosvětově nejnavštěvovanějším webem, který je zaměřen výhradně na Rallye Dakar, je oficiální internetová stránka soutěže www.dakar.com. Tento web během průběhu rallye navštíví 7,2 milionu unikátních návštěvníků, kteří shlédnou více než 70 milionů stránek. Server [Dakar.com](http://www.dakar.com) slouží především fanouškům, kteří prostřednictvím tohoto webu mohou získat informace o závodnících, o právě aktuálním ročníku, ale i o historii.³⁶⁸

Také v České republice existuje několik specializovaných webů orientujících se na Rallye Dakar, nicméně žádný z nich nedosahuje takového čtenářského zásahu, který by jej zařadil mezi tisíc nejnavštěvovanějších českých internetových stránek. Nevýhodou na Rallye Dakar soustřeďujících se webů je především skutečnost, že se tento závod pořádá jen jednou ročně, takže mimo období, kdy se zmiňovaný motoristický podnik koná, zájem fanoušků upadá.

Organizátoři Rallye Dakar a rovněž i účastníci tohoto závodu ke své propagaci na internetu hojně využívají sociálních sítí. Na sociální síti Facebook má oficiální účet závodu více než jeden milion fanoušků a na konci ročníku 2015 jejich počet přesáhl číslo 1,2 milionu.³⁶⁹ Z účastníků Rallye Dakar má největší fanouškovskou základnu tým

³⁶⁵ DAKAR. *Media area*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/media-area.html>

³⁶⁶ DAKAR. *Figures*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/figures.html>

³⁶⁷ ČESKÁ TELEVIZE. *Dakar 2015*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.ceskatelevize.cz/porady/11032361134-rallye-dakar-2015/video/>

³⁶⁸ DAKAR. *Figures*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/figures.html>

³⁶⁹ FACEBOOK. *Dakar Rally*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://www.facebook.com/dakar>

Peugeot, jenž měl na Facebooku na konci ledna 2015 přes 666 tisíc odběratelů.³⁷⁰ Z českých týmů si v tomto ohledu ve stejném období vedl nejlépe tým KM Racing, jenž měl na svém oficiálním facebookovém profilu přes 17 tisíc fanoušků.³⁷¹

Nezanedbatelný podíl na mediálním pokrytí Rallye Dakar má také rozhlas. O tom svědčí i skutečnost, že hned čtyři rozhlasové stanice jsou oficiálními mediálními partnery rallye. Konkrétně se jedná o chilská rádia ADN a Futuro, argentinskou stanici Cadena 3 a francouzský zpravodajský kanál France Info.³⁷² Informace z Rallye Dakar také pravidelně poskytuje Český rozhlas, který již od devadesátých let vysílá na tento závod svého reportéra, jenž na místě konání zpracovává materiál pro dvouminutový pořad Dakarský deník.³⁷³

³⁷⁰ FACEBOOK. *Peugeot Sport*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://www.facebook.com/peugeot.sport>

³⁷¹ FACEBOOK. *KM Racing*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://www.facebook.com/kmracingteam>

³⁷² DAKAR. *Sponsors*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/sponsors.html>

³⁷³ ŘÍHA, Jan. *Dakarský deník 1 - „Koloauto“ aneb co ví o Rallye Dakar taxikář*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/denik/_zprava/dakarsky-denik-1-koloauto-aneb-co-vi-o-rallye-dakar-taxikar--1439308

6 MARKETING VYBRANÝCH MOTORISTICKÝCH DISCIPLÍN

Definice marketingu existuje celá řada. Philip Kotler jej definuje takto: „*Marketing je společenský a řídicí proces, kterým jednotlivci a skupiny získávají to, co potřebují a požadují, prostřednictvím tvorby, nabídky a směny hodnotných výrobků s ostatními.*“³⁷⁴ Většina lidí si zaslechnutí slova marketing představí reklamu či prodej, což je sice správně, ale tyto dvě složky jsou jen částí komplexního marketingu. „*Dnešní marketing je třeba chápat nikoli ve starém významu jako schopnost prodat - „přesvědčit a prodat“- ale v novém významu uspokojování potřeb zákazníka. K prodeji dochází až poté, co je produkt vyroben. Naopak marketing začíná dávno před tím, než má společnost produkt k prodeji.*“³⁷⁵

Teoretici dělí jednotlivé marketingové aktivity do čtyř složek, ze kterých se skládá tzv. marketingový mix 4P. Ten tvoří čtyři složky – product (zboží), price (cena), place (distribuce) a promotion (propagace).³⁷⁶ Marketingový mix lze aplikovat na různá odvětví, včetně užití v prostředí profesionálního sportu (viz příklady v přehledu marketingového mixu).

- **Product:** Produktem je myšleno to, co může být na trhu předmětem k uspokojení potřeb. Produkt přitom může být nejen nějaká konkrétní věc (jakýkoliv hmotný výrobek, například automobil), ale také jakákoliv služba. V případě profesionálního sportu se za produkt považuje např. sportovní výkon či zážitek spojený se sledováním sportovní události. Vzhledem k tomu, že se většinou jedná o nehmotný druh zboží (výjimkou může být např. prodej suvenýrů), je tento produkt velmi nepředvídatelný se složitou mírou kontrolovatelnosti.
- **Price:** Cena je jediný prvek z marketingového mixu, který výrobci zboží či služby generuje příjem (ostatní prvky přinášejí firmě jen náklady). V prostředí profesionálního sportu do ceny patří zejména příjmy z tzv. ticketingu (prodeje vstupenek), prodeje televizních práv či komerčních práv.

³⁷⁴ KOTLER, Philip. *Marketing management - analýza, plánování, realizace a kontrola*, s. 4. Praha: Grada Publishing, 1997. ISBN 80-85605-08-2.

³⁷⁵ KOTLER, Philip. *Moderní marketing*, s. 38. Praha: Grada Publishing, 2007. ISBN 978-80-247-1545-2.

³⁷⁶ Tamtéž, s. 70.

- **Place:** Místem je označováno místo, ale i způsob prodeje. Stejně tak sem patří i cesta výrobku z výroby až po distribuci. V souvislosti se sportem se místo distribuce dělí na dva druhy. Prvním z nich je přímá účast na sportovním podniku (např. divák na stadionu), zatímco druhou možností je sledování sportovní akce prostřednictvím médií (např. televize či rozhlasu).
- **Promotion:** Za propagaci se považuje veškerá komunikace firmy směrem ke spotřebiteli. Do propagace patří např. reklama, sponzoring či public relations. Také složka propagace je ve sféře profesionálního sportu velmi důležitá. Sportovci a sportovní týmy přitom s propagací pracují ve dvou směrech. Zaprvé za cílem získání finančních prostředků propagují své sponzory (např. poskytnutím reklamních prostor na jejich výstroji). Zadruhé se pak sportovci snaží propagovat sami sebe (např. poskytováním rozhovorů, vydáváním tiskových práv).

S marketingovým mixem úzce souvisí také tzv. komunikační mix, který je v rámci marketingového mixu 4P součástí propagační složky. Mezi tradiční složky komunikačního mixu se řadí:

- **Reklama:** „*Jakákoli placená forma neosobní prezentace a komunikace myšlenek, zboží nebo služeb identifikovaného sponzora.*“³⁷⁷ Reklama má blízko ke sponzoringu, na rozdíl od něj však přímo vyzývá k nákupu daného produktu či služby.
- **Public relations (PR):** Cílem PR je budování dobrých vztahů s cílovými skupinami prostřednictvím pozitivní image firmy. PR k tomu využívá několik nástrojů (např. vydávání tiskových zpráv, bulletinů či pořádání tiskových konferencí). Obecně se PR dělí do dvou kategorií – na vnější (směrem k zákazníkovi a veřejnosti) a vnitřní (směrem k pracovníkům firmy). Do PR patří mj. také sponzoring. Podle Kotleta lze sponzoring charakterizovat jako finanční či jinou formu podpory, jež je poskytována kulturní nebo sportovní aktivitě firmou, která chce být s danou činností

³⁷⁷ KOTLER, Philip. *Moderní marketing*, s. 809. Praha: Grada Publishing, 2007. ISBN 978-80-247-1545-2

spojována.³⁷⁸ Přitom se však jedná, na rozdíl od mecenášství, o obchodní vztah, kdy příjemce finančních prostředků pomáhá naplňovat marketingové cíle poskytovatele finančních prostředků (tj. sponzora).³⁷⁹

- **Podpora prodeje:** Posláním tohoto nástroje je stimulace prodeje. Využívá se především u rychloobrátkového zboží. Příkladem může být ochutnávka jídla v supermarketech.
- **Přímý marketing:** Snahou přímého marketingu je přesné zasažení cílového zákazníka (například poštou či emailem).

6.1 Sportovní marketing

V souvislosti s rozvojem profesionálního sportu se význam marketingu v tomto odvětví čím dál tím víc prohlubuje. Bez marketingu by profesionální sport nemohl existovat a to z toho důvodu, že do něj neměly jak plynout potřebné finance. Právě ty totiž činí hlavní rozdíl mezi amatérským a profesionálním sportem. „*Samotný obchod se sportem je relativně mladý a tak doposud nejsou ještě některé pojmy zcela objasněny a ohraničeny. Neustále se objevují nové formy a konec těchto trendů je prozatím v nedohlednu. Tradiční pojmy jako sponzoring, merchandising a licence se musí s novými zisku schopnými zdroji příjmů, jako jsou televizní práva, internet, ale i chod burzy, udržet a stejně tak se i nadále rozvíjet.*“³⁸⁰

Nejběžnějším nástrojem marketingu ve sportu je sponzoring. Sponzoring ve sportu se dělí na čtyři různé stupně. Ty se rozlišují podle toho, jaký je vztah firmy ke konkrétnímu sportu: 1. výrobci sportovního vybavení (např. v případě motoristického sportu nejčastěji dodavatelé technologií), 2. firmy s produkty, které souvisejí se sportem

³⁷⁸ KOTLER, Philip a ARMSTRONG, Gary. *Marketing*, s. 259. Praha: Grada, 2003. ISBN 978-80-247-0513-2.

³⁷⁹ PŘÍKRYLOVÁ, Jana a JAHODOVÁ, Hana. *Moderní marketingová komunikace*, s. 128. Praha: Grada, 2010. ISBN 978-80-247-3622-8.

³⁸⁰ BEDŘICH, Ladislav a BEDŘICH, Petr. *Marketing ve sportu* [online]. Brno: Masarykova univerzita, 2007 [cit. 2014-10-23]. Elportál. Dostupné z: <http://is.muni.cz/elportal/?id=724668>

(např. sázkové kanceláře), 3. nepřímý vztah ke sportu (např. prémiová značka a golf), 4. žádný vztah (např. fastfood řetězec a sportovní podnik).³⁸¹

V souvislosti s financováním a propagací profesionálního sportu hrají důležitou roli také merchandising a licence. *„Merchandising tvoří celek všech prodejně aktivních opatření, které provádí výrobce při obchodování. Nejrůznější definice, srovnávající merchandising s marketingem, popisují merchandising jako podporu prodeje. Podpora odbytu zahrnuje reklamní a upomínkové předměty (kuličková pera, zapalovače, kalendáře, zboží pro fanoušky atd.), které nesou obchodní značku hlavního produktu a které jsou bez nároku na zisk darovány, popř. za výrobní cenu dány do oběhu, s cílem propagace a zviditelnění obchodní značky.“*³⁸²

S merchandisingem úzce souvisí i pojem licence, kdy subjekt (v případě sportu např. úspěšný olympionik) poskytne za úplatu či jinou protihodnotu svá práva (většinou se jedná o kombinaci obchodních, autorských a soutěžních práv) za účelem posílení obchodní značky a zvýšení odbytu. Zatímco u tradičního merchandisingu je cílem podpora značky a propagace, u licencí je cílem využití popularity plynoucí z licence za účelem zisku. Příkladem může být spolupráce známých sportovních týmů s oděvními firmami – boty značky Puma s logem týmu F1 Ferrari mají na trhu vyšší hodnotu než identický produkt od stejného výrobce bez loga populárního týmu. Z podobné obchodní spolupráce následně těží oba subjekty, když výrobce obuvi dosáhne vyšších tržeb a poskytovatel práv, v tomto případě tým F1, obdrží podíl z tržeb na základě licenční smlouvy.³⁸³

Součástí dnešního profesionálního sportu je i obchodování s televizními právy. Televize je pro vrcholový sport naprosto klíčovým médiem, protože díky televizi je sport propagován a v návaznosti s tím je i atraktivní pro sponzory. Ze sportu však těží i samotné televizní společnosti, protože sportovní přenosy často patří mezi nejsledovanější televizní programy vůbec.³⁸⁴ Důkazem toho může být skutečnost, že pravidelně nejvíce sledovaným pořadem v USA je finále ligy amerického fotbalu NFL. Vysoká sledovanost, ze které posléze plynou zisky z reklamy, je také důvod toho, proč

³⁸¹ BEDŘICH, Ladislav a BEDŘICH, Petr. *Marketing ve sportu* [online]. Brno: Masarykova univerzita, 2007 [cit. 2014-10-23]. Elportál. Dostupné z: <http://is.muni.cz/elportal/?id=724668>

³⁸¹ Tamtéž.

³⁸² Tamtéž.

³⁸³ PUMA. *History*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://about.puma.com/en/this-is-puma/history>

³⁸⁴ BEDŘICH, Ladislav a BEDŘICH, Petr. *Marketing ve sportu* [online]. Brno: Masarykova univerzita, 2007 [cit. 2014-10-23]. Elportál. Dostupné z: <http://is.muni.cz/elportal/?id=724668>

jsou televizní stanice ochotné za vysílací práva platit vysoké částky, které se v některých případech pohybují i v řádech miliard korun.³⁸⁵

6.2 Marketing a F1

Ve světě sportu nalezneme jen málo odvětví, kde by marketing fungoval tak efektivně, jako tomu je ve formuli 1. Na marketing F1 je třeba nahlížet ze tří rovin. Zaprvé sem patří marketingové aktivity spojené s promotérskou společností Formula One Group, dále činnosti jednotlivých účastníků mistrovství, mezi které patří týmy a závodní jezdci, a v neposlední řadě působení organizátorů jednotlivých velkých cen.

Z pohledu marketingových aktivit ve F1 má nejdůležitější postavení promotérská společnost Formula One Group, ve které drží od roku 2006 prostřednictvím holdingu Delta Topco majoritu britská investiční společnost CVC Capital Partners. Firma Formula One Group, kterou z pozice prezidenta a výkonného ředitele řídí britský obchodník Bernie Ecclestone, kontroluje veškerá komerční práva spojená se značkou Formula One.³⁸⁶ Na základě dohody s Mezinárodní automobilovou federací FIA má Formula One Group komerční práva pronajatá až do roku 2111. Příjmy společnosti FOG plynou především z těchto čtyř aktivit: z prodeje televizních práv, z poplatků za pořádání závodů Grand Prix, ze sponzoringu a z prodeje tzv. exkluzivních vstupenek na závody F1.³⁸⁷

Společně s poplatky za pořádání velkých cen Formula One Group generuje největší příjmy z prodeje televizních práv. V roce 2013 přesáhla hodnota televizních práv v celkovém souhrnu částku 500 milionů USD, přičemž jsou v ní započítány i poplatky za výrobu TV přenosů ze závodů, které FOG rovněž zabezpečuje.³⁸⁸ Cena, kterou televizní společnosti FOG platí, ale není jednotná, nýbrž se určuje v závislosti na

³⁸⁵ SYLT, Christian. *Formula One suffers global drop in TV figures*. [online]. © 1. 2. 2015 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dailymail.co.uk/sport/formulaone/article-2934850/Formula-One-suffers-global-drop-TV-figures-five-cent-fans-turn-Britain-despite-Lewis-Hamilton-s-title-win.html>

³⁸⁶ CVC. *Formula One*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.cvc.com/our-portfolio.htm?itemid=1431003124601>

³⁸⁷ BENSON, Andrew. *Breakaway threat quelled*. [online]. © 26. 5. 2001 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://news.bbc.co.uk/sport2/hi/motorsport/formula_one/1353156.stm

³⁸⁸ KNIGHT, Matthew a TORRE, Inez. *F1 perfects formula for financial success*. [online]. © 31. 7. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://edition.cnn.com/2013/07/30/sport/motorsport/f1-money-billion-dollar-business/>

charakteristice daného trhu. To může v důsledku znamenat, že britské TV platí nepoměrně více než je tomu v případě televizních stanic z USA, kde je sledovanost F1 výrazně nižší. Nejvíce za televizní práva platí televizní společnosti z Evropy. Příkladem toho může být situace ve Velké Británii, kde BBC a Sky, na základě společné dohody z roku 2011, dohromady za celý televizní produkt F1 společnosti Formula One Group platí 65 milionů liber (GBR) ročně.³⁸⁹

Srovnatelné příjmy, pohybující se kolem půl miliardy USD, Formula One Group získává i z poplatků, které platí za zařazení do kalendáře F1 pořadatelé velkých cen. Tento poplatek platí organizátoři všech závodů F1 vyjma Velké ceny Monaka, jež je považována za nejprestižnější závod roku a kterou pořádá Monacký automobilový klub. Podobně jako v případě plateb za televizní práva, i v případě těchto poplatků nejsou ceny jednotné. Podle dat z roku 2013 se poplatky, při nezapočítávání závodu v Monte Carlu, pohybují od sedmi milionů USD (VC Itálie v Monze) až do 67 milionů USD (VC Malajsie v Kuala Lumpur).³⁹⁰ Pořadatelé tyto výdaje financují především z prodeje vstupenek a často také ze státních dotací. Obdobný systém funguje například i v mistrovství světa silničních motocyklů.

Nezanedbatelné příjmy Formula One Group inkasuje rovněž ze sponzoringu, ze kterého v posledních sezonách získává více než 250 milionů USD ročně. Sponzoring závodů F1 spočívá především v možnosti společností pojmenovat závod podle jejich značky (např. Shell Velká cena Belgie 2014), nebo lze firmy propagovat prostřednictvím klasických reklamních ploch na závodních tratích. Nad rámec sponzorských aktivit souvisejících s konkrétními závody uzavírá Formula One Group také dlouhodobější sponzorské kontrakty na bázi sponzoringu celého mistrovství světa (např. firma Rolex vystupuje jako oficiální časoměřič F1).³⁹¹

Čtvrtým významným zdrojem financí, ze kterého Formula One Group získává příjmy v hodnotě pohybující se kolem 250 milionů USD ročně, je prodej tzv. exkluzivních vstupenek na závody F1. Vstupenky na podniky F1 se rozdělují do dvou základních kategorií – na běžné vstupenky, které opravňují fanoušky sledovat dění na

³⁸⁹ SYLT, Christian. *Formula One suffers global drop in TV figures*. [online]. © 1. 2. 2015 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dailymail.co.uk/sport/formulaone/article-2934850/Formula-One-suffers-global-drop-TV-figures-five-cent-fans-turn-Britain-despite-Lewis-Hamilton-s-title-win.html>

³⁹⁰ KNIGHT, Matthew a TORRE, Inez. *F1 perfects formula for financial success*. [online]. © 31. 7. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://edition.cnn.com/2013/07/30/sport/motorsport/f1-money-billion-dollar-business/>

³⁹¹ Tamtéž.

dráze z tribun, případně z travnatých ploch kolem tratě, a na vstupenky, se kterými mají jejich držitelé povolen vstup i do tzv. padoku F1. Padokem F1 se rozumí prostor uvnitř okruhu, ve kterém během závodních víkendů sídlí závodní týmy s jejich kompletním zázemím. Diváci s těmito exkluzivními vstupenkami navíc mají přístup do tzv. Formula One Paddock Clubu, což je označení pro VIP zónu uvnitř padoku, ve které mají návštěvníci s těmito vstupenkami k dispozici občerstvení a další doprovodný program. Z obchodního hlediska je u těchto exkluzivních vstupenek důležité, že tržby z jejich prodeje náleží společnosti FOG, zatímco u běžných vstupenek organizátorovi velké ceny.³⁹²

6.2.1 Concordská dohoda

Concordská dohoda je dokument, který upravuje vazby mezi Mezinárodní automobilovou federací FIA, provozovatelem komerčních práv (Formula One Group) a týmy F1. Jedná se o zásadní dokument, který přesně definuje roli každé z těchto tří stran ve fungování Mistrovství světa F1. Na základě Concordské dohody je FIA určena role jediného řídicího orgánu F1 a skupina Formula One Group je správcem komerčních práv. Concordská dohoda je zásadní také pro týmy, jelikož přesně definuje například formát závodů, ale především to, jakým způsobem jsou přerozdělovány zisky Formula One Group.³⁹³

První Concordská dohoda vznikla v roce 1981 a od té doby vešlo v platnost celkem šest dalších stejnojmenných dohod, které postupně upravovaly především proces přerozdělování finančních prostředků. V původní Concordské dohodě z roku 1981 figurovaly pouze dvě strany – Mezinárodní automobilová federace a dnes již neexistující asociace zastupující týmy FOCA (Formula One Constructors Association).

³⁹² KNIGHT, Matthew a TORRE, Inez. *F1 perfects formula for financial success*. [online]. © 31. 7. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://edition.cnn.com/2013/07/30/sport/motorsport/f1-money-billion-dollar-business/>

³⁹³ FIA. *Concorde Agreement*. [online]. © 27. 9. 2013 [cit. 2015-02-08]. Dostupné z <http://www.fia.com/news/concorde-agreement>

Nakládání s komerčními právy F1 přitom bylo podle této dohody přisouzeno sdružení FOCA, v jehož čele stál Bernie Ecclestone.³⁹⁴

Zásadní změna proběhla v polovině devadesátých let, kdy FOCA přenechala správu komerčních práv nově vzniklé společnosti Formula One Administration (dnes součástí holdingu FOG), čímž se snížil vliv týmů na obchodování s komerčními právy. Zatím poslední Concordská dohoda byla podepsána v roce 2013 a její platnost skončí v roce 2020. Podle jejího znění celkem 37,7 % zisku Formula One Group získává její vlastník (Delta Topco) a zbylých 62,3 % je určeno týmům F1.³⁹⁵

Rozdělení financí mezi týmy se děje na základě přesně určeného klíče, přičemž 47,5 % z celkových zisků FOG je distribuováno na základě výsledků (největší finanční obnos získává vítěz Poháru konstruktérů) a zbylých takřka 15 % připadá na bonusy historicky nejvýznamnějším týmům (na základě výsledků i délky působení ve F1). Speciální pozici má v porovnání s ostatními týmy Ferrari, které každoročně automaticky inkasuje 5 % ze zisku FOG bez ohledu na výsledky. Tento bonus pro italský tým je odůvodňován tím, že se jedná o benefit za nepřetržité působení této stáje od vzniku F1 v roce 1950 až do současnosti.³⁹⁶

Podle odhadů CNN vygenerovala v roce 2013 Formula One Group zisk v hodnotě 1,8 miliardy USD, díky čemuž mohlo být mezi týmy rozděleno více než 1,1 miliardy USD.³⁹⁷

6.2.2 Marketing týmů F1: Představení a vývoj marketingu ve F1

Motorsport je obecně považován za jeden z nejnákladnějších sportů vůbec a tato skutečnost se potvrzuje i ve F1, v níž rozpočty jednotlivých týmů v průměru přesahují částku sta milionů USD na jednu sezonu. To potvrzují i údaje ze závěrečné finanční

³⁹⁴ BOBKOVÁ, Zuzana. *Management a marketing formule 1*. [online]. © 2013 [cit. 2015-02-08]. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Fakulta sportovních studií. Vedoucí práce Oldřich Racek. Dostupné z: <http://is.muni.cz/th/380797>

³⁹⁵ AUTOWEEK. *F1 boss Ecclestone says series prepared to add two or three races, increase revenue to teams*. [online]. © 28. 5. 2012 [cit. 2015-02-08]. Dostupné z <http://autoweek.com/article/formula-one/f1-boss-ecclestone-says-series-prepared-add-two-or-three-races-increase-revenue>

³⁹⁶ BENSON, Andrew. *Formula 1: Where does all the money go?* [online]. © 5. 11. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.bbc.com/sport/0/formula1/29905081>

³⁹⁷ KNIGHT, Matthew a TORRE, Inez. *F1 perfects formula for financial success*. [online]. © 31. 7. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://edition.cnn.com/2013/07/30/sport/motorsport/f1-money-billion-dollar-business/>

zprávy britského Williamsu, který je považován za středně velký tým a jenž v roce 2013 hospodařil s rozpočtem v hodnotě 105 milionů GBP. Nejvyššími rozpočty disponují zejména tovární týmy, kterými jsou například Ferrari či Mercedes, jejichž roční rozpočty se podle odhadů pohybují v rozmezí 300 až 400 milionů USD.³⁹⁸

Příjmy týmů F1 plynou zejména ze sponzoringu, v rámci kterého svým partnerům stále nabízejí především pronájem reklamních ploch na svých vozech, a z podílu ze zisku Formula One Group, jehož výše se odvíjí podle umístění v Poháru konstruktérů. Velké stáje rovněž těží z prodeje suvenýrů a merchandisingu s licenci, zatímco menší týmy vyžadují finanční participaci ze strany svých závodních jezdců.

Výše sponzoringu se odvíjí od řady faktorů. Těmi nejzásadnějšími jsou pověst týmu a velikost reklamních ploch. Zatímco u úspěšného týmu může mít logo na monopostu na nejvíce viditelném místě hodnotu 25 milionů USD, u menšího to může být několikrát méně a to například i proto, že menší týmy nejsou obvykle během TV přenosů tolik vidět. Za nejdražší sponzorská místa na vozech F1 jsou považovány zadní křídlo, bočnice a kryt motoru.³⁹⁹

6.2.3 Marketing týmů F1: vývoj sponzoringu ve F1 od počátku až do současnosti

Ještě na začátku druhé poloviny šedesátých let se týmy musely obejít bez možnosti nabízet reklamní plochy na svých monopostech zájemcům o sponzoring. To mělo i vliv na vzhled monopostů, jež v té době byly zbarvené většinou podle národních barev států, ze kterých týmy pocházely. První změna v tomto ohledu nastala po roce 1965, kdy týmy Lotus a Honda začaly na svých vozech prezentovat jméno své značky. O klasický sponzoring se však nejednalo, protože šlo jen o logo značky, která daný monopost vyrobila.⁴⁰⁰

Velký zlom, co se sponzoringu ve F1 týká, přinesl až rok 1968, kdy Mezinárodní automobilová federace poprvé povolila týmům využívat sponzoringu bez omezení. FIA

³⁹⁸ WILLIAMS F1. *Financial statement year ending 31 December 2013*. [online]. © 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.williamsf1.com/Documents/Investors/WGPH%20YE%202013.pdf>

³⁹⁹ KNIGHT, Matthew a TORRE, Inez. *F1 perfects formula for financial success*. [online]. © 31. 7. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://edition.cnn.com/2013/07/30/sport/motorsport/f1-money-billion-dollar-business/>

⁴⁰⁰ CNN. *Branded, 40 years of F1 sponsorship*. [online]. © 5. 6. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://edition.cnn.com/2007/SPORT/06/01/sponsors.united/>

se pro zrušení zákazu zobrazování sponzorských log na vozech F1 rozhodla z toho důvodu, že náklady na provoz týmů začaly být příliš vysoké a sponzoring byl novou šancí pro týmy, jak zvýšit svoje příjmy. Předpokládalo se, že zájem budou mít především firmy z automobilového průmyslu. To se však zcela nepotvrdilo, když tým Lotus přijel k třetímu závodu sezony 1968 s monopostem, jenž byl zbarven v designu tabákové společnosti Gold Leaf, a brzy se k němu přidaly i další stáje, které měly podporu firem z tabákového průmyslu.⁴⁰¹

Tabákové firmy se brzy pro týmy F1 staly z pohledu sponzoringu jedním z nejdůležitějších odvětví. Ačkoliv se s přibývajícím roky regulace sponzoringu tabákových koncernů kontinuálně zpříšňovala (například Německo zakázalo tabákovou reklamu již v sedmdesátých letech), ještě na počátku 21. století podporovaly tabákové firmy většinu týmů a to včetně těch nejúspěšnějších. Za historicky nejvýznamnějšího sponzora ve F1 z řad tabákových společností je považována firma Philip Morris, která prostřednictvím značky Marlboro od sedmdesátých až do poloviny devadesátých let dvacátého století podporovala britský tým McLaren, který počínaje sezonou 1996 vystřídala italská stáj Ferrari.⁴⁰² Philip Morris podporuje Ferrari i dnes a to přesto, že je tabáková reklama v Evropě od roku 2005 plošně zakázána.⁴⁰³

Před úplným zákazem tabákové reklamy v Evropě se týmy F1 snažily hledat různé způsoby, jak si udržet sponzory z tohoto odvětví i přes zákaz propagace tabáku. Ferrari proto například závodilo s vozy, které nesly upravená loga Marlboro bez nápisu Marlboro. Podobně se snažil zákaz obejít tým McLaren, jenž propagoval značku cigaret West tak, že v logu nahrazoval název West křestními jmény svých závodníků, která byla vyobrazena tak, aby evokovala design značky West.⁴⁰⁴

V dnešní době F1 nejvíce sponzorují firmy z odvětví telekomunikací, automobilového průmyslu, módy a financí. Tabákové firmy jsou zastoupeny už jen společnostmi Philip Morris, která Ferrari přispívá částkou sto milionů USD, což z ní činí jednoho z největších sponzorů ve F1. Mezi další velké sponzory patří banka Santander, která sponzoruje nejen tým Ferrari, ale i vybrané velké ceny, či petrolejářská společnost

⁴⁰¹ RYBECKÝ, Vladimír. *Nástup Fordu. FORMULE*. 2004, roč. 2, č. 21, s. 60. ISSN 1214-1933.

⁴⁰² TREMAYNE, David. *White and Red - All Over*. [online]. © 21. 2. 2001 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.grandprix.com/ft/ftdt022.html>

⁴⁰³ EUACTIV. *Od neděle platí v EU zákaz tabákové reklamy*. [online]. © 28. 7. 2005 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.euractiv.cz/evropa-dnes0/clanek/od-nedle-plat-v-eu-zkaz-tabkov-reklamy>

⁴⁰⁴ SPEED HUNTERS. *McLaren Champions Pt.ii*. [online]. © 25. 1. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.speedhunters.com/2011/01/gallery_gt_gt_mclaren_f1_champions_pt_ii/

Petronas, jež podporuje německý tým Mercedes více než 50 milionů USD ročně. Velké množství finančních prostředků do F1 investuje také výrobce nápojů Red Bull, jenž vlastní dva týmy a jejich provoz z velké části dotuje právě prostřednictvím sponzoringu.⁴⁰⁵

Za účelem propagace svých partnerů se týmy F1 pravidelně účastní tzv. roadshow akcí, které v marketingové teorii spadají do složky PR. „*Roadshow je organizovaná propagační akce, která funguje na principu cestování do předem zvolených míst nebo lokalit za účelem propagace produktu, služby, resp. značky. Při roadshow jde o navázání přímého kontaktu se spotřebiteli a emocionálního působení na spotřebitele pomocí vytvoření neobyčejného zážitku.*“⁴⁰⁶ Cílem akcí typu roadshow týmů F1 je především zaujmout širokou veřejnost tím, že je fanouškům zblízka představena technika vozů F1 a jezdecké umění závodníků. Tyto události se většinou konají v centrech velkých metropolí a jejich hlavní náplní jsou exhibiční jízdy vozů F1. Vzhledem k tomu, že některým roadshow přihlíží i více než půl milionu diváků, jedná se o velmi efektivní způsob propagace týmů a jejich sponzorů.⁴⁰⁷ Z týmů F1 je v tomto ohledu aktivní především tým Red Bull Racing, jenž pro své roadshow často vyhledává atraktivní lokace (např. jízda s vozem F1 na sněhu či na pláži v Dominikánské republice).⁴⁰⁸

S neustále rostoucími náklady na provoz jsou menší týmy, které nejsou podporovány žádnou automobilkou, nuceny často vybírat jezdce, jež jsou schopni kromě svých jezdeckých kvalit podpořit tým i penězi od sponzorů. Řada subjektů tak sponzoruje primárně jezdce, kteří následně tuto finanční podporu přenechávají týmům. Příkladem toho může být venezuelská státní společnost PDVSA, která dlouhodobě podporuje Pastora Maldonada a v roce 2014 přispěla jeho týmu Lotus částkou

⁴⁰⁵ KNIGHT, Matthew a TORRE, Inez. *F1 perfects formula for financial success*. [online]. © 31. 7. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://edition.cnn.com/2013/07/30/sport/motorsport/f1-money-billion-dollar-business/>

⁴⁰⁶ JURÁŠKOVÁ, Olga a HORŇÁK, Pavel a kol. *Velký slovník marketingových komunikací*, s. 202. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4354-7.

⁴⁰⁷ HLAWICZKA, Petr. *Räikkönen s Ferrari F60 v akci v Rotterdamu před půl milionem fanoušků*. [online]. © 4. 9. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://f1news.autoroad.cz/novinky/48631-foto-raikkonen-s-ferrari-f60-v-akci-v-rotterdamu-pred-pul-milionem-fanousku/>

⁴⁰⁸ RED BULL. *Show run and events*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z [https://www.redbullcontentpool.com/content/infinityredbullracing/search?s=show+run&submit=true&ffs\[facet_string_mediaType\]=Compilation&ffs\[facet_string_mediaType\]=Story](https://www.redbullcontentpool.com/content/infinityredbullracing/search?s=show+run&submit=true&ffs[facet_string_mediaType]=Compilation&ffs[facet_string_mediaType]=Story)

přesahující 40 milionů USD, což byla takřka polovina rozpočtu této stáje na sezonu 2014.⁴⁰⁹

V sezoně 2014 se ve F1 vyskytl první případ tzv. crowdfundingu (financování davem). „*Jde o sponzorství, kdy každý, kdo potřebuje sehnat peníze na svůj projekt, osloví třeba pomocí specializovaného webu širokou veřejnost. Za odměnu může nabízet drobnou protislužbu.*“⁴¹⁰ Tohoto způsobu financování využil na konci ročníku 2014 tým Caterham, jenž měl velké finanční problémy, kvůli kterým byl nucen vynechat několik závodů sezony. Před posledním závodem v Abú Zabí Caterham spustil na specializovaném serveru Crowdcube.com sbírku, jejíž cílem bylo získat 2,35 milionu GBP na účast v posledním závodě sezony. Stáj F1 jako protislužbu svým přispěvovatelům nabízela např. díly monopostů či použité kombinézy závodníků.⁴¹¹

Caterhamu se nakonec v původní týdenní lhůtě (v termínu od 14. 11. 2014 do 21. 11. 2014), pro kterou byl crowdfundingový projekt vypsán, podařilo vybrat 80% z plánované částky, což nakonec týmu stačilo na to, aby se posledního závodu zúčastnil.⁴¹²

6.2.4 Marketing závodů F1

Závodní víkendy F1 jsou považovány za jedny z největších pravidelně pořádaných sportovních akcí vůbec. Každý závodní víkend, který se skládá ze tří dnů od pátku do neděle, navštíví v průměru více než sto tisíc diváků (při součtu návštěvnosti za všechny tři dny). V posledních deseti letech se každoročně koná v průměru 19 velkých cen, přičemž většina závodů je organizována na specializovaných autodromech. Autodromem se rozumí speciální uzavřená dráha s asfaltovým povrchem

⁴⁰⁹ RYBECKÝ, Vladimír. Lotus. *FORMULE*. 2014, roč. 11, č. 98, s. 27. ISSN 1214-1933.

⁴¹⁰ KEMÉNYOVÁ, Zuzana. *Peníze na projekt zaplatí veřejnost. V Česku se rozjíždí crowdfunding*. [online]. © 15. 4. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://archiv.ihned.cz/c1-59690910-penize-na-projekt-zaplata-verejnost-v-cesku-se-rozjizdi-crowdfunding>

⁴¹¹ GITTINGS, Paul. *Can 'fan power' save cash-strapped F1 team?* [online]. © 14. 11. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z:

⁴¹² BBC. *Caterham to race in Abu Dhabi finale after fundraising success*. [online]. © 11. 11. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.bbc.com/sport/0/formula1/30055510>

a bezpečnostními prvky kolem tratě (únikové zóny, svodidla, bezpečnostní bariéry), jejíž délka se v případě závodů F1 pohybuje od čtyř do sedmi kilometrů.⁴¹³

Okruhy pro závody F1 jsou neustále modernizovány, zejména s ohledem na bezpečnost. Zatímco ještě v sedmdesátých letech bylo možné závodit na trati, kterou místo svodidel lemovaly stromy, dnes jsou nároky neporovnatelně vyšší. Okruhy navíc v pravidelných intervalech procházejí inspekcemi ze strany FIA, což ovšem neplatí pouze pro tratě F1, ale pro všechny autodromy, na kterých se konají závody pod patronací FIA. Náklady na výstavbu nového okruhu pro účely F1 se pohybují v rozmezí mezi 200-300 milionů USD. V roce 2014, ve kterém se program sezony skládal z celkem 19 závodů, se jen dvě velké ceny uskutečnily mimo permanentní závodní okruhy. Konkrétně se jednalo o závody konané v Monaku a Singapuru, jež byly uspořádány na městských okruzích, které mimo závodní víkendy F1 slouží k běžnému provozu.⁴¹⁴ Pořadatelé závodů Grand Prix F1 jsou obvykle soukromé společnosti a nikoliv státy. Většina závodů F1 je však i přesto podporována státy, ve kterých se konají. Největší položku v rozpočtu pro pořadatele závodu F1 obecně představuje tzv. zalistovací poplatek, který se v průměru pohybuje kolem 30 milionů USD a je hrazen společností Formula One Group.

V případě závodu na permanentním závodním okruhu se náklady na uspořádání závodu pohybují kolem 18 milionů USD – v této částce jsou zahrnuty jak výdaje za zaměstnance a propagaci, tak ostatní náklady. Pokud se závod koná na dočasném městském okruhu, mohou být náklady na technické zabezpečení závodu i více než třikrát vyšší.⁴¹⁵ Nepočítaje finanční příspěvky ze strany státu, nejvyšší příjmy pořadatelům závodů F1 plynou z prodeje vstupenek. Nejvyšší návštěvnosti pravidelně dosahuje Velká cena Velké Británie, kterou například v roce 2014 navštívilo více než 300 tisíc lidí v souhrnu za tři víkendové dny, s vrcholem v neděli, kdy přišlo více než 122 tisíc diváků.⁴¹⁶

⁴¹³ DUFEK, Petr, NOVOTNÝ, Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*, s. 11. Praha: Sport-Press, 2003. ISBN 80-903227-1-9.

⁴¹⁴ ESPN. *Circuits*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://en.espnf1.com/f1/motorsport/circuit/index.html?season=2012>

⁴¹⁵ BOBKOVÁ, Zuzana. *Management a marketing formule 1*. [online]. © 2013 [cit. 2015-02-08]. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Fakulta sportovních studií. Vedoucí práce Oldřich Racek. Dostupné z: <http://is.muni.cz/th/380797>

⁴¹⁶ JOHNSON, Daniel. *German Grand Prix 2014*. [online]. © 21. 7. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.telegraph.co.uk/sport/motorsport/formulaone/10979893/German-Grand-Prix-2014-Five-things-we-learned-at-Hockenheim.html>

V sezoně 2014 přes sto tisíc návštěvníků během závodního dne zaznamenaly také Velké ceny USA (108 tisíc diváků)⁴¹⁷ a Austrálie (100 tisíc diváků).⁴¹⁸

Tabulka 1: Porovnání cen vstupenek na závody F1 v roce 2014

Velká cena	Nejlevnější na stání	Nejlevnější na tribunu
VC Austrálie	133 USD	286 USD
VC Malajsie	24 USD	85 USD
VC Bahrajnu	pouze lístky na tribunu	133 USD
VC Číny	65 USD	133 USD
VC Španělska	159 USD	244 USD
VC Monaka	205 USD	584 USD
VC Kanady	118 USD	247 USD
VC Rakouska	129 USD	265 USD
VC Velké Británie	279 USD	370 USD
VC Německa	pouze lístky na tribunu	156 USD
VC Maďarska	117 USD	134 USD
VC Belgie	156 USD	428 USD
VC Itálie	122 USD	204 USD
VC Singapuru	181 USD	213 USD
VC Japonska	pouze lístky na tribunu	122 USD
VC Ruska	147 USD	324 USD
VC USA	169 USD	299 USD
VC Brazílie	pouze lístky na tribunu	231 USD
VC Abú Zabí	271 USD	397 USD

Zdroj⁴¹⁹

Překvapivě nízký zájem v roce 2014 vyvolala VC Německa v Hockenheimu, kterou v neděli navštívilo 52 tisíc diváků, a to i přesto, že se německým jezdčům a především týmu Mercedes v sezoně 2014 dařilo. Ještě v roce 2000 přitom v Hockenheimu nedělnímu závodu F1 přihlíželo více než 100 tisíc diváků.⁴²⁰ Důvodem

⁴¹⁷ COTA. *Circuit of The Americas welcomed a three-day crowd of 237,406.* [online]. © 2. 11. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z circuitoftheamericas.com/blog/2014/11/2/circuit-of-the-americas-welcomes-237-406-for-the-2014-formula-one-u-s-grand-prix

⁴¹⁸ AUSTADIUMS. *Melbourne Grand Prix Circuit Crowds.* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.austadiums.com/stadiums/stadiums_crowds.php?id=176

⁴¹⁹ F1 DESTINATIONS. *2014 Tickets analysis.* [online]. © 9. 7. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://f1destinations.com/2014-f1-tickets-analysis/>

⁴²⁰ WHEELS 24. *F1: Where did all the German fans go?* [online]. © 21. 7. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.wheels24.co.za/News/F1-Where-did-all-the-German-fans-go-20140721-2>

nezájmu bylo podle týmů F1 příliš drahé vstupné, které na nejlevnější místa činilo 130 euro.⁴²¹ Ještě výrazněji nižších návštěvností dosahují závody v Asii, kde se F1 netěší takovému diváckému zájmu jako v Evropě. Dlouhodobě se nedaří například Bahrajnu, kde v roce 2014 závod sledovalo 31 tisíc diváků.⁴²² Pozitivní výjimku, co se návštěvnosti závodů F1 na území Asie týká, představuje Velká cena Singapuru, kde se na nedělní závod pravidelně prodá více než 80 tisíc vstupenek.⁴²³

Příjmy organizátorů ze vstupenek se obvykle pohybují mezi 22 až 30 miliony USD. Další nižší jednotky milionů USD pořadatelé inkasují z prodeje občerstvení, prodeje propagačních předmětů či plateb za parkování.⁴²⁴ Jelikož však tyto prostředky ve většině případů nestačí na pokrytí nákladů, jsou organizátoři závodů F1 finančně podporováni ze strany států, protože pořádání velkých cen je pro pořadatelské země výhodné. Stát, ve kterém se koná akce takového významu, jakou je závod F1, totiž získává nejen celosvětovou propagaci, ale rovněž jej během závodního víkendu navštíví desetitisíce zahraničních diváků. Například podle analýzy pořadatele Velké ceny USA v Austinu, zveřejněné v roce 2014, přinese tamější závod místní ekonomice více než 550 milionů USD, které návštěvníci, z 80 % cizinci či obyvatelé jiných států USA, během závodního víkendu utratí.⁴²⁵

6.3 Marketing a Rallye Dakar

Obchodní model Rallye Dakar je ve srovnání s F1 v mnoha ohledech rozdílný. To je dáno především charakterem závodu, když F1 se skládá z několika podniků a Rallye Dakar je jednorázový závod, který se koná vždy jen jednou v roce. Specifikem

⁴²¹ NOBLE, Jonatan. *Formula 1 teams question high ticket price*. [online]. © 15. 9. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autosport.com/news/report.php/id/115879>

⁴²² GULF DAILY. *31,000 F1 fans set record*. [online]. © 8. 4. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://www.gulf-daily-news.com/NewsDetails.aspx?storyid=374493>

⁴²³ SINGAPORE GP. *Strong ticket sales tradition continues for the 2014 Formula 1 Singapore Airlines Singapore Grand Prix*. [online]. © 21. 9. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://www.singaporegp.sg/media/press-release/158#2014>

⁴²⁴ BOBKOVÁ, Zuzana. *Management a marketing formule 1*. [online]. © 2013 [cit. 2015-02-08]. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Fakulta sportovních studií. Vedoucí práce Oldřich Racek. Dostupné z: <http://is.muni.cz/th/380797>

⁴²⁵ ELLIOT, Hannah. *Formula 1 Austin Preview: Thrills, Parties, and a \$550 Million Boon*. [online]. © 29. 10. 2014 [cit. 2015-02-08]. Dostupné z: <http://www.bloomberg.com/news/2014-10-29/formula-1-austin-preview-thrills-parties-and-a-550-million-boon.html>

Rallye Dakar, oproti většině významných automobilových soutěží, je rovněž skutečnost, že tento závod není pod patronací Mezinárodní automobilové federace. Vrcholným orgánem Rallye Dakar, jak z hlediska organizace, tak z pohledu tvorby pravidel, je společnost Amaury Sport Organisation (ASO), která rovněž vlastní veškerá marketingová práva na užívání značky Rallye Dakar. Pro existenci závodu Rallye Dakar je nutná také spolupráce s hostitelskými zeměmi.

Amaury Sport Organisation je francouzská společnost, která byla v roce 1992 založena jakožto dceřiná firma skupiny Amaury a jež se zabývá organizováním velkých sportovních podniků. Rallye Dakar je po cyklistickém závodě Tour de France z pohledu diváckého zájmu druhou největší sportovní událostí, kterou ASO pořádá.⁴²⁶

Z komerčního hlediska je role ASO velmi podobná té, kterou má v případě formule 1 společnost Formula One Group – spravuje televizní práva, určuje, ve kterých zemích se závod uskuteční, a v neposlední řadě získává finance od sponzorů závodu. Na rozdíl od FOG však Amaury Sport Organisation své příjmy s nikým nesdílí – ani s účastníky rallye (vyjma odměn v řádech tisíců euro pro nejúspěšnější závodníky), kteří naopak ASO platí startovné a další poplatky. Oproti Formula One Group má totiž Amaury Sport Organisation vyšší výdaje na organizaci závodu, které v dostatečné míře nepokryjí ani finance od sponzorů a příjmy z prodeje televizních práv. Rozpočet na uspořádání jednoho ročníku Rallye Dakar se pohybuje v řádech desítek milionů euro.⁴²⁷

Hlavními sponzory Rallye Dakar jsou především pořadatelské státy, které například v roce 2012 organizátorům přispěly částkou 14 milionů USD.⁴²⁸ Zájem o sponzoring mají rovněž společnosti, které se profilují v automobilovém průmyslu. Přesné údaje o částkách, které ASO získává z prodeje televizních práv, nejsou veřejně dostupné, nicméně lze předpokládat, že nedosahují takových hodnot, jako je tomu v případě F1. Nejvýznamnějším zdrojem financí jsou tak pro ASO samotní účastníci závodu, když za start v závodě musejí týmy zaplatit sérii poplatků.

Nejvyšší startovné, které zahrnuje pojištění, transport techniky z Evropy do Jižní Ameriky a zpět, catering, zdravotnické zabezpečení a služby spojené se závodem, platí

⁴²⁶ AMAURY. *Amaury Sport Organisation*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.amaury.com/aso.shtml>

⁴²⁷ ŠTĚPANOVSKEÝ, Michal. *Velký byznys. Svět motorů*. 2014, roč. 68, č. 6, s. 48-49. ISSN 0039-7016.

⁴²⁸ LAGOUTTE, Christine. *Dakar 2012 : les participants seront plus nombreux*. [online]. © 9. 11. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.lefigaro.fr/sport-business/2011/11/08/04014-20111108ARTFIG00716-dakar-2012-les-participants-seront-plus-nombreux.php>

účastníci v kategorii kamionů. V ročníku 2015 startovné za tříčlennou posádku kamionu dosáhlo výše 38,4 tisíce euro (11 tisíc euro za člena posádky a 5,4 tisíce euro za závodní vůz), zatímco u dvoučlenné posádky v kategorii automobilů tento poplatek činil 25 tisíc euro (startovné za člena posádky bylo stejné jako v kategorii kamionů). Poplatek za motorkáře a jeho motocykl dosáhl částky 14,8 tisíce euro.⁴²⁹

Většina týmů na závod rovněž vysílá asistenční vozy s mechaniky a dalším doprovodem, přičemž poplatek za každého nezávodního člena týmu pro ročník 2015 představoval částku od devíti tisíc euro v závislosti na době podání přihlášky.⁴³⁰ V roce 2015 se závodů, napříč všemi kategoriemi včetně motocyklů a čtyřkolek, zúčastnilo celkem 665 členů závodních posádek a více než tisíc členů doprovodu. V součtu tak na poplatcích za členy všech týmů, bez poplatků za závodní a asistenční techniku, inkasovala ASO částku přesahující 16 milionů euro.⁴³¹

6.3.1 Marketing účastníků Rallye Dakar

Stejně jako u většiny motoristických odvětví, i v případě Rallye Dakar hlavní část příjmů k naplnění rozpočtu na účast závodníků plyne z příspěvků sponzorů. Vzhledem k tomu, že je většina jezdeckého pole Rallye Dakar tvořena amatérskými závodníky, je řada z nich nucena financovat si svojí účast na rallye i z vlastních zdrojů. Nejvyšších rozpočtů na Rallye Dakar přirozeně dosahují tzv. tovární týmy, jež jsou podporovány automobilovou společností, pod kterou závodí. Rozpočty těchto týmů, mezi které se v posledních letech řadí stáje jako Kamaz či Peugeot, se pohybují v řádech desítek milionů euro za jeden ročník. U privátních týmů se tyto částky pohybují v řádech sta tisíc až jednotek milionů euro na provoz jednoho vozu v kategorii automobilů či kamionů.⁴³²

Také Rallye Dakar se nevyhnula, podobně jako tomu bylo ve F1, éra sponzoringu tabákových společností. V polovině osmdesátých let podporoval tovární

⁴²⁹ DAKAR. *Register*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/register.html>

⁴³⁰ Tamtéž.

⁴³¹ DAKAR. *Figures*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/figures.html>

⁴³² GIBIŠ, Vojtěch. *Bohatý Kamaz ovládl Dakar. Většina týmů ale přála nám, tvrdí Loprais*. [online]. © 18. 1. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.lidovky.cz/bohaty-kamaz-ovladl-dakar-vetsina-tymu-ale-prala-nam-tvrdi-loprais-101-/ostatni-sporty.aspx?c=A110117_223152_In-sport-ostatni_vlh

tým Porsche výrobce cigaret Rothmans, v devadesátých letech a na začátku 21. století se pak na Rallye Dakar prostřednictvím řady týmů prezentovala další tabáková značka Gauloises.⁴³³ Dnes Rallye Dakar pro své propagační aktivity využívají zejména společnosti vyrábějící energetické nápoje. Pro výrobce těchto nápojů je navíc spojení s tímto typem motorsportu logické. Rallye Dakar je totiž fyzicky velmi náročný vytrvalostní závod, který je považován za vůbec nejnáročnější motoristický závod světa, což přesně zapadá do marketingové komunikace firem vyrábějících energetické nápoje.

Celosvětově největší producent těchto nápojů Red Bull například sponzoruje ruský tým v kategorii kamionů Kamaz či tovární tým Peugeot.⁴³⁴ Na Rallye Dakar se však prezentují rovněž čeští výrobci energetických nápojů, když český tým KM Racing sponzoruje firma Big Shock a jezdce kategorie kamionů Aleše Lopraise značka Energy drink 69.^{435 436}

Týmy Rallye Dakar mají například oproti stájím F1 nevýhodu v tom, že jsou ve středu zájmu médií pouze během konání závodu, což je v porovnání se sezonou F1 podstatně kratší úsek. I z toho důvodu se snaží účastníci Rallye Dakar vytvářet různé události, díky kterým se dostanou do povědomí svých fanoušků, sponzorů či médií. Příkladem může být český tým KM Racing, jenž během roku podniká řadu propagačních aktivit, které mohou stáji přinést nové sponzory či mediální pozornost. Tou nejvýznamnější z nich je pořádání testování týmu v africkém Tunisku, které je přístupné veřejnosti, sponzorům i zástupcům médií. KM Racing obvykle absolvuje za jeden rok jedno až dvě tyto testovací sekce, které většinou trvají tři týdny. Účastníci z řad veřejnosti za úhradu získají týdenní pobyt, během kterého se seznámí s celým týmem KM Racing, vyzkoušejí si závodní techniku a poznají tak zákulisí Rallye Dakar. KM Racing díky této aktivitě opatřuje nejen finanční prostředky na absolvování testování, ale pozváním zástupců médií získává i mediální pozornost.⁴³⁷

⁴³³ BÉGUINOT, Emmanuelle a kol. *Tobacco advertising through French TV in 2005: frequent illicit broadcasting; its impact on teenagers and young adults*. [online]. © 2009 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://jpubhealth.oxfordjournals.org/content/32/2/184.full>

⁴³⁴ RED BULL. *Rally Raid*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.redbull.com/en/motorsports/offroad/rally-raid>

⁴³⁵ KM RACING. *Partneři*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.kmracing.cz/?page_id=7011

⁴³⁶ LOPRAIS. *Drink 69*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.loprais.cz/drink69/cz/>

⁴³⁷ UNITREAVEL. *Testování závodní techniky s KM Racing týmem*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.unitravelgroup.cz/incentiva/dakar-s-km-racing-tymem>

PRAKTICKÁ ČÁST

7 ROZHOVORY S JEZDCI F1 A RALLYE DAKAR

Praktická část této diplomové práce je založena na hloubkových rozhovorech s respondenty z řad automobilových závodníků a závodnic. Zprv se jedná o sportovce, kteří v letech 2012 až 2014 působili ve světovém šampionátu F1 v roli závodních jezdců či oficiálních testovacích jezdců, přičemž závěr praktické části se týká účastníků závodu Rallye Dakar 2014. Rozhovory s oslovenými respondenty se uskutečnily během víkendů velkých cen F1 či Rallye Dakar a primárně byly vypracovány pro účely publikování v deníku Sport a na webu iSport.cz. Pro účely výzkumu byli respondenti rozřazeni do tří skupin: Ženy aspirující na účast v závodě F1, nováčky ve F1 a jezdce Rallye Dakar.

7.1 Rozhovory s ženami aspirujícími na účast v závodě F1

Do této části byly zařazeny rozhovory s jedinými dvěma závodnicemi, které v letech 2012 až 2014 zastávaly post testovacích pilotek týmů F1. Cílem v této části bylo zjistit, jak těžké je pro ženy prosadit se v prostředí vrcholného motorsportu a jak je pro ženu náročné řídit vůz kategorie F1.

Hypotéza č. 1: Pro ženu je dosažení úspěchu ve F1 náročným úkolem.

Hypotéza č. 2: Pro ženu je řízení vozu F1 fyzicky velice náročné.

Rozhovor s Marií de Villotaovou:

María de Villotaová se narodila 13. ledna 1980 v Madridu. Její otec Emilio se na přelomu 70. a 80. let zúčastnil 15 velkých cen, ve kterých však pouze dvakrát prošel úspěšně kvalifikací. Po kariéře na motokárách se ve věku 21 let přesunula do závodů monopostů. Posléze vystřídala řadu závodních sérií, mezi kterými byl například i světový šampionát cestovních vozů. V roce 2011 absolvovala první zkušební test ve

voze F1 s týmem Lotus GP. Před sezonou 2012 se stala oficiální testovací jezdčinkou týmu Marussia.⁴³⁸ Její kariéra skončila po těžké nehodě v testu na letišti v létě 2012, při které si vážně poranila hlavu a přišla o oko. Ačkoliv se ze zranění postupně zotavovala, dne 11. října 2013 následkům úrazu podlehl.⁴³⁹

Rozhovor s Marií de Villotaovou se uskutečnil při VC Španělska 2012, krátce před jejím incidentem.

Myslíte si, že je pro vás jako pro ženu ve F1 těžší uspět?

„Myslím, že je to hodně na hraně, jelikož jedna a tatáž věc může být zároveň pozitivem i negativem. Když je člověk odlišný, tak pokaždé vzbuzuje určitou pozornost. Důležité je vzít si ze všech těchto faktorů jen to nejlepší a snažit se toho využít. To platí například při získávání sponzorů. Každopádně však musíte velmi tvrdě pracovat a jít si za svým cílem.“

Loni jste v rámci privátního testu týmu Lotus Renault poprvé okusila jízdu ve F1. Jaké to bylo a co pro vás představovalo největší výzvu?

„Byl to opravdu ohromný zážitek. Splnění velkého snu. Ten den jsem najela s vozem Renault R29 z roku 2009 přes 300 kilometrů, takže to nebyla žádná krátká projížďka, nýbrž ostrý test. Myslím, že jsem podala velmi dobrý výkon a také tým byl s mojí jízdou spokojen. Tím nejtěžším na tomto testu však nebyla paradoxně samotná jízda s vozem F1, ale věci, které se odehrávaly kolem, protože to byla poměrně sledovaná akce. Před jízdou jsem se trochu obávala, jak to zvládnu, ale nakonec vše proběhlo bez problémů. Stačila mi dvě kola a již jsem se v monopostu cítila jako doma.“

Jak je pro vás jako pro ženu z fyzického hlediska těžké řídit vůz F1? Musíte trénovat více než ostatní závodníci?

„Rozhodně to pro nás ženy není jednoduché, jelikož nejsme tolik silné a vytrvalé. Musím si proto svoji práci zjednodušit různými triky. Určitým problémem také je, že vozy F1 nejsou vyráběné na míru ženského těla. Tím mám na mysli například velikost

⁴³⁸ BENAMMAR, Emily. *Maria De Villota: profile*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.telegraph.co.uk/sport/motorsport/formulaone/9372425/Maria-De-Villota-profile.html>

⁴³⁹ ESPN. *Maria de Villota*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://en.espnf1.com/williams/motorsport/driver/75305.html#profile>

pedálů, volantu, ale také uzpůsobení bezpečnostních pásů. Ukrotit vůz F1 však lze a věřím tomu, že ženy mohou být i na této úrovni úspěšné.“

Rozhovor se Susie Wolffovou:

Závodní pilotka Susie Wolffová se narodila 6. prosince 1982 ve Skotsku. Po kariéře v motokárách se od roku 2002 až 2004 věnovala závodům Formule Renault 2,0 a posléze se přemístila do F3. V letech 2006 až 2011 závodila v prestižním seriálu cestovních vozů DTM, kde jejím největším úspěchem byly dvě sedmé příčky. Od sezony 2013 pak zastává roli testovací jezdkyne stáje Williams F1.⁴⁴⁰

Rozhovor se Susie Wolffovou proběhl v červnu 2013 během víkendu Velké ceny Kanady v Montrealu krátce poté, co skotská závodnice absolvovala své první jízdy ve voze F1.

Myslíte si, že je pro vás jako pro ženu ve F1 těžší uspět?

„Myslím, že ne. Řekla bych, že jsem svoji výkonnost ukázala v DTM. Jezdila jsem tam celkem sedm let a nabrala spoustu zkušeností. Někteří sice tvrdí, že mé výsledky nebyly dost dobré, ale je nutné být objektivní. Například jsem nikdy nebyla součástí továrního týmu, takže jsem neměla k dispozici tu nejlepší techniku a to je v nabitě konkurenci DTM hodně znát. Závodění v tomto seriálu jsem si ale hodně užívala, bylo skvělé závodit proti takovým osobám, jako je David Coulthard či Ralf Schumacher.“

Formule 1 již desítky let čeká na ženu, která by se zúčastnila velké ceny. Nyní se zdá, že je to poměrně blízko a vy jste hlavní kandidátka. Co na to říkáte?

„Jsem pochopitelně velmi ráda, že mám možnost být součástí týmu Williams a že mi dávají příležitost ukázat, že na to skutečně mám. V roce 2012 jsem v Silverstone absolvovala první test, který proběhl s vozem starší specifikace. Počasí mi sice příliš nepřálo, ale myslím, že jsem obstála. Důkazem toho je i fakt, že jsem stále ve Williamsu.“

⁴⁴⁰ ESPN. *Susie Wolff*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://en.espnf1.com/williams/motorsport/driver/75305.html#profile>

Zmínila jste váš premiérový test v kariéře, během kterého jste nakroužila 50 km. Neměla jste před ním trochu strach poté, co se vaší kolegyni Marii de Villotaové přihodila vážná nehoda, po které přišla o oko?

„Určitý respekt tam byl, to přiznávám. To, co se loni v létě Marii přihodilo, bylo opravdu hrozné a velmi mě to zasáhlo. Byl to hodně nešťastný incident, který byl přitom zbytečný. Byla jsem proto moc ráda, že jsem později mohla dokázat, že skutečnost, že tímto způsobem bourala právě žena, neměl na celou situaci žádný vliv.“

Jak je pro vás jako pro ženu z fyzického hlediska těžké řídit vůz F1? Musíte trénovat více než ostatní závodníci?

„Na tuto otázku se mě novináři ptají docela často, ale musím říct, že v tomto směru problém nevidím. Jelikož závodím již od osmi, tak jsou moje svaly trénované. Je sice jasné, že celý závod by byl asi náročnější, ale myslím, že bych to zvládla. Bolesti krčních svalů bych se ale asi jen těžko vyhnula.“

7.2 Rozhovory s nováčky F1

Pro tuto část byly pořízeny rozhovory s jezdci, kteří v době jeho vypracovávání působili ve F1 prvním rokem. V letech 2013 až 2014 do F1 zasáhlo celkem deset nových pilotů, přičemž dva z nich se zúčastnili jen jednoho závodu poté, co plnili roli náhradníků za standardní jezdce. Pro účely výzkumu byla vybrána celkem čtveřice nováčků ze zmíněného období. Cílem výzkumu bylo zjistit, zda se závodníkům v jejich první sezoně daří plnit jejich osobní ambice a jaké jsou jejich cíle pro příští sezony.

Hypotéza č. 3: Výkony nováčků odpovídají jejich předsezonním ambicím.

Hypotéza č. 4: Ambicí nováčků je pravidelné sbírání bodů.

Rozhovor s Julesem Bianchim:

Francouz Jules Bianchi se narodil 3. března 1989 v Nice. Do F1 se dostal poté, co absolvoval úspěšnou juniorskou kariéru v nižších formulových seriálech. Podařilo se

mu zvítězit v evropské F3, v letech 2010 a 2011 obsadil dvakrát za sebou třetí pozici v seriálu GP2 a v roce 2012 se stal vicemistrem šampionátu Formule Renault 3,5. V sezoně 2013 si odbyl premiéru ve F1 v barvách týmu Marussia a s tímto týmem závodil i v následném ročníku, kdy v Monte Carlu pro tuto stáj vybojoval vůbec první body. Ve Velké ceně Japonska téhož roku však velmi tvrdě havaroval a utrpěl vážný zranění hlavy, po kterém se doposud nevrátil do normálního života.⁴⁴¹

Interview s tímto jezdce se uskutečnilo v červnu 2013 čtyři dny před začátkem Velké ceny Kanady na okruhu v Montrealu.

Letošní sezona 2013 je vaší premiérovou. Zatím za sebou máte její třetinu. Jste s vašimi výkony spokojen?

„Osobně své dosavadní výkony považuji za docela dobré. Každopádně je ale stále co zlepšovat, takže nadále musím pokračovat v tvrdé práci.“

Pocházíte z rodiny, která má dlouholetou závodní tradici. Zatímco váš praotec Mauro zářil v šampionátech vozů GT, váš prastrýc Lucien vyhrál v roce 1968 závod 24 hodin Le Mans a zúčastnil se i několika závodů F1, kde zaznamenal i jedno podium. Bylo tedy rovnou předurčeno, že i vy se jednou stanete závodníkem?

„Asi ano, protože jsem se již od svých pěti let proháněl v motokáře a trávil v ní nekonečně mnoho času. Automobilové závody byly a stále jsou v naší rodině častým tématem. Mnoho poznatků jsem pochopitelně získal i od svého dědy, který toho v kariéře zažil opravdu mnoho.“

Měl jste jako dítě nějaké vzory? A pokud ano, obdivoval jste hlavně někoho z vaší rodiny, nebo jste vzhlížel k aktivním jezdceům?

„Jelikož jsem kariéry mého dědy a prastrýce nezažil, obdivoval jsem hlavně jezdce, které jsem mohl sledovat v televizi. Mým hlavním hrdinou pak vždy byl především Michael Schumacher. Udivoval mě především tím, jak neustále vyhrával. Byl jsem jeho velkým fanouškem.“

⁴⁴¹ ESPN. *Jules Bianchi*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://en.espnf1.com/artgrandprix/motorsport/driver/19733.html#profile>

Vaším manažerem je Nicolas Todt, který je synem prezidenta Mezinárodní automobilové federace a bývalého šéfa Ferrari Jeana Todta. Jak moc velký význam pro vaši kariéru má?

„S Nicolasem spolupracuji již od roku 2007, kdy jsem přestoupil z motokár do monopostů. Naší spolupráci si mohu jen pochvalovat. Jediné, co nám příliš nevyšlo, bylo mé působení v seriálu GP2, kde se mi nepodařilo získat titul. Postupně mi však pomáhá dělat kroky vpřed v mojí kariéře a kromě Ferrari vděčím především jemu za to, že nyní mohu závodit pro Marussii v F1.“

Jaké jsou vaše ambice pro vaši nejbližší budoucnost ve F1?

„Závodit pro Ferrari je snem snad každého závodníka a já v tomto směru rozhodně nejsem výjimkou. Myslím si ale, že je zatím předčasné se tím příliš zabývat. Momentálně jsem jezdec Marussie, ve které chci postupně sbírat zkušenosti a zároveň podávat co nejlepší výkony.“

Rozhovor s Giedem van der Gardem:

Nizozemský jezdec Giedo van der Garde se narodil 25. dubna 1985 v Rhenenu. Po úspěšné kariéře v závodech motokár, ve kterých se stal v roce 2002 mistrem světa, se van der Garde v roce 2003 přesunul do závodů monopostů. Posléze vystřídal několik dalších formulových šampionátů, včetně seriálu Formule Renault 3,5, který v roce 2008 vyhrál, a pro sezonu 2013 podepsal smlouvu s týmem F1 Caterham.⁴⁴²

Interview s tímto nizozemským závodníkem se uskutečnilo před VC USA v texaském Austinu v roce 2013.

Sezona 2013 se chýlí ke svému závěru, když zbývá odjet už jen dvě velké ceny. Jak svojí první sezonu ve F1 hodnotíte?

„Myslím, že to není špatné. Na začátku jsem se sice trochu trápil, protože přestup z GP2 do F1 pro mě nebyl jednoduchý, ale po letní přestávce přišel zlom a nyní už jsem se svojí rychlostí spokojen a doufám, že to bude stále jen lepší.“

⁴⁴² ESPN. *Giedo van der Garde*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://en.espnf1.com/f1/motorsport/driver/19736.html>

Překvapilo vás ve F1 něco?

"Neřekl bych, že by mě něco vyloženě překvapilo a to jak v negativním, tak pozitivním smyslu. Změny jsem ale pocítil - opravdu hodně cestování, mnoho času se také stráví v továrně. Novinkou pro mě byl také zvýšený zájem médií. Ale nestěžuji si, je to něco, o co jsem usiloval a snil už od dob, co jsem jako malý chlapec závodil na motokárách."

Do F1 jste vstoupil na dnešní poměry relativně pozdě - až v 27 letech. Myslíte si, že to pro vás mohla být na začátku vaší kariéry v F1 výhoda?

"Možná, že trochu ano. Přece jenom je člověk ve 27 o něco vyspělejší, lépe se vyrovnává s tlakem a tak podobně. Faktem ovšem je, že dnes je trend trochu jiný, což dokazují i potvrzení nováčci pro příští sezonu Kvyat a Magnussen, kteří jsou opravdu velmi mladí. Na druhou stranu ale mají podporu velkých týmů Red Bullu a McLarenu a ty moc dobře vědí, jak s mladými jezdci pracovat a jak je připravit."

Jaké jsou vaše ambice pro vaši nejbližší budoucnost ve F1?

„Vzhledem k tomu, že závodím pro malý tým, musím být skromný. Mým hlavním cílem je, abych se dokázal vyrovnat mému týmovému kolegovi, který je o něco zkušenější, protože je ve F1 o rok déle. Co se další budoucnosti týká, rád bych podával takové výkony, abych si zasloužil místo ve F1 i v roce 2014.“

Rozhovor s Daniilem Kvjatem:

Historicky nejmladší jezdec, který kdy dokázal bodovat v závodě F1, Rus Daniil Kvyat se narodil 26. dubna 1994 v Ufě. V závodech monopostů se tento jezdec, jenž podstatou část dětství strávil v Itálii, objevil poprvé v roce 2010 a po úspěších ve Formuli Renault 2,0 a zisku titulu v šampionátu GP3 v sezoně 2013 debutoval v roce 2014 ve F1. Po jedné sezoně s týmem Toro Rosso, ve které obsadil 15. příčku v mistrovství světa, se stal pro rok 2015 nástupcem Sebastiana Vettela ve stáji Red Bull Racing.⁴⁴³

Interview s Daniilem Kvjatem bylo provedeno v květnu 2014 krátce před Velkou cenou Španělska na okruhu Catalunya.

⁴⁴³ ESPN. *Daniil Kvyat*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://en.espnf1.com/f1/motorsport/driver/130975.html>

Jak jste spokojen s průběhem vaší první sezony ve F1?

„Po nepřilíh povených předsezónních testech jsme neměli moc velké ambice, takže nás tyto výsledky příjemně překvapily. Jako jezdec se však nemůžete spokojit s desátými místy, chcete zkrátka víc.“

Jaké jsou vaše ambice pro vaší nejbližší budoucnost ve F1?

„Nerad si dávám nějaké přehnaně velké cíle. Raději se soustředím na jednotlivé závody a žádné konkrétní ambice nemám. Zkrátka chci pokaždé zajet pokud možno co nejlépe.“

V Austrálii jste se stal vůbec nejmladším jezdcem historie F1, který kdy dokázal bodovat. Co pro vás znamenalo získat tento rekord?

„Nemyslím si, že by tento zápis byl něčím, po čem bych vysloveně toužil. V F1 jsou přece jen lákavější rekordy, které se dají získat. Nicméně je to příjemné a získání bodů pro mě znamenal další krůček výš v mojí kariéře.“

Objevily se i hlasy, že jste na F1 příliš mladý. Věřil jste od začátku, že to zvládnete, nebo jste měl pochybnosti?

„Ačkoliv jsem si věřil, že bych to mohl zvládnout, tak jsem určité pochybnosti měl. Žádné větší problémy jsem však nakonec neměl, takže to dopadlo dobře. S přibývajícímí závody navíc získávám stále větší jistotu. Je pravda, že před sezonou mě moc lidí neznalo, ale myslím, že se to již nyní změnilo.“

Jste teprve druhým Rusem, který se dostal do F1. Jak vnímáte podporu ve vaší domovině?

„Rusové sledují motorsport docela pozorně, takže podporu cítím a je skvělé, že se letos F1 podívá i do Soči. Co se mojí popularity v Rusku týká, tak to nedokážu příliš posoudit, Rusové přece jenom uznávají především vítěze. Po mém vítězství v GP3 a přestupu do F1 zájem o mě určitě vzrostl, ale zatím to jde postupně. Další kroky mě v tomto ohledu ještě čekají.“

Jak moc se těšíte na vaši domácí velkou cenu, jež se pojede v Soči? Objevily se i zprávy, že by mohla být kvůli současným politickým problémům Ruska zrušena, nemáte z toho obavy?

„Zatím nad tím příliš moc nepřemýšlím. Přece jen je tento závod na programu až v říjnu ke konci sezony, takže se upínám spíše k nadcházejícím podnikům. Každopádně se ale do Ruska těším a jsem zvědav, jak náročný pro mě tento závodní víkend bude. Strach z toho, že by se v Soči nakonec nemělo jet, však nemám.“

Již řadu let žijete v Itálii. Co bylo hlavním důvodem vašeho přesunu z Ruska na jih Evropy, bylo to kvůli vaší závodní kariéře?

„Ano, přesně tak. Itálie je Mečkou kartingu, takže jsme si vybrali právě tuto zemi, aby se moje kariéra mohla co nejlépe vyvíjet. Myslím, že to bylo velmi důležité rozhodnutí a řekl bych, že se vyplatilo. Bylo mi jen deset let, když jsme se tam s rodinou přestěhovali. Začátky sice nebyly snadné, ale netrvalo dlouho a cítil jsem se v Itálii jako doma.“

Rozhovor s Marcusem Ericssonem:

Švédský pilot F1 Marcus Ericsson se narodil 2. září 1990 v Kumle. Podobně jako většina jeho soupeřů z F1, také Ericsson započal svojí kariéru v závodech motokár. V šestnácti letech se přesunul do formule BMW, kde strávil jednu sezonu. Následně absolvoval dva roky ve F3, kde se v roce 2009 stal mistrem Japonska. V letech 2010-2013 posléze závodil v seriálu GP2, ve kterém skončil nejlépe v roce 2013, kdy obsadil šesté místo. V roce 2014 si odbyl debut ve F1 s týmem Caterham.⁴⁴⁴

Níže uvedený rozhovor Marcus Ericsson poskytl během VC Německa 2014.

Máte za sebou prvních devět startů v F1. Jak v polovině vaší premiérové sezony hodnotíte své dosavadní působení?

"Především jsem rád, že se mi splnil sen a že jsem ve formuli 1. S první polovinou sezony jsem docela spokojen a to navzdory tomu, že náš vůz není tak konkurenceschopný, jak jsme si před začátkem letošního ročníku mysleli. Chtěli jsme se

⁴⁴⁴ ESPN. *Marcus Ericsson*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://en.espnf1.com/f1/motorsport/driver/19741.html>

pohybovat blíže středu startovního pole, což se bohužel neděje. Z celkového pohledu to ale vidím pozitivně."

V Monte Carlu jste dojel jedenáctý, takže vám nechybělo mnoho, abyste vybojoval historicky první body jak pro vás, tak i pro tým Caterham. Jak na tento závod s odstupem necelých dvou měsíců vzpomínáte?

"Tento závod pro mě je zatím rozhodně nejsvětlejším momentem mé dosavadní kariéry v F1. Přestože jsem startoval z boxů, takřka vše vyšlo na jedničku. Měl jsem dobré tempo a dokázal jsem využít všech příležitostí. Po dojezdu jsem měl sice trochu smíšené pocity, protože tým Marussia, který je naším hlavním konkurentem, v Monaku oslavil první body, ale pár hodin poté už jsem na tom jedenáctém místě hledal jen pozitiva."

V monackém knížectví jste navíc vzdal hold kariéře tragicky zesnulého vicemistra světa Ronniho Petersona, když jste startoval v helmě, která měla stejné zbarvení jako ta, v níž závodil on. Máte rád historii F1?

"Ano, historie F1 mě zajímá a dívám se do ní docela často. Ronnie Peterson je navíc dodnes ve Švédsku legendou a mým velkým vzorem."

Jaké jsou vaše ambice pro vaši nejbližší budoucnost ve F1?

"V tuto chvíli je to pro nás hodně obtížné, protože náš vůz nyní zaostává. Nicméně po letní přestávce plánujeme nasadit nějaké novinky, od kterých si hodně slibujeme. Pro mě osobně je důležité, abych se i ve druhé polovině sezony postupně zlepšoval a představoval větší hrozbu jak pro mého týmového kolegu, tak pro oba jezdce Marussie."

7.3 Rozhovory s jezdci Rallye Dakar

Pro třetí oddíl praktické části byly vybrány rozhovory s jezdci, kteří se pravidelně zúčastňují Rallye Dakar. Níže prezentovaná interview byla provedena v lednu roku 2014. Cílem rozhovorů bylo zjistit, jak závodníci vnímají vývoj Rallye Dakar, co se náročnosti závodů týká, a co se jim na tomto závodě zamlouvá nejvíce.

Hypotéza č. 5: Ročník Rallye Dakar v roce 2014 patřil k nejtěžším v historii.

Hypotéza č. 6: Závodníkům se na Rallye Dakar nejvíce líbí rozmanitost soutěže.

Rozhovor s Stéphanem Peterhanslem:

Kariéře jedenáctinásobného vítěze Rallye Dakar Peterhansela je věnována kapitola 3.6.

Rozhovor s tímto závodníkem proběhl během volného dne při Rallye Dakar 2014 v argentinském městě Salta.

Dakaru se věnujete více než čtvrtstoletí, když jste v tomto závodě poprvé startoval již v roce 1988. Můžete porovnat náročnost letošního Dakaru s těmi africkými?

„Přestože je letošní Dakar těžší, než ty předešlé, tak složitý jako ty africké není. V Africe totiž byly náročnější terény, zatímco tady nás trápí velká horka. Tak vysoké teploty v Africe nebyly. Nicméně jsem rád, že pořadatelé rozhodli o prodloužení etap, protože náročnost k Dakaru prostě patří.“

Dakar jste dokázal ovládnout celkem jedenáctkrát. Jaké je vaše tajemství úspěchu?

„K úspěchu na Dakaru předně potřebujete dobrou techniku a tým. Nezáleží přitom, zda jedete na motorce nebo v autě. Jinak bych řekl, že klíčem k úspěchu na Dakaru není jedna věc, ale spíš kombinace několika důležitých schopností najednou. Jezdec musí být rychlý, ale zároveň i vytrvalý a mít dobrého navigátora. Neméně důležitá je rovněž psychika. Musíte být silná osobnost, pokud chcete uspět v tomto závodě.“

Při letošní Rallye Dakar 2014 máte v týmu X-Raid spoustu silných týmových kolegů, jako jsou například Nani Roma či Naser Al Attija. Jak funguje spolupráce mezi vámi? Je cítit velká rivalita?

„V týmu to funguje perfektně. I když jedeme každý sám za sebe, navzájem si pomáháme, pokud je to možné. Pokud je například nějaká nástraha na trati, dáme si o tom vědět. Co se rivality týká, tak ani v tom není problém. Dakar není F1, kde všichni bojují přímo proti sobě. My bojujeme hlavně proti času. Například s Nani Romou, se kterým se peru o vítězství, jsme dobří přátelé. Svědčí o tom i to, že spolu sdílíme jeden karavan. Postele od sebe máme jen pár desítek centimetrů.“

Vyhrál jste Dakar na motorce i v autě. Neláká vás zkusit si i kamión?

„Trochu jsem o tom uvažoval, dokonce jsem si v roce 2013 vyzkoušel i kamion od De Roye. Jízda v kamiónu mě ovšem příliš nenadchla.auta jsou přeci jen více agilní, jezdí se také hodně smykem a to se mi na nich líbí. Přestup do jiné kategorie tedy neplánuji.“

Je pro vás snadné neustále hledat motivaci a po jedenácti triumfech se vydávat do dalších nebezpečných dobrodružství?

„S motivací problém rozhodně nemám. Chci jezdit Dakar tak dlouho, jak jen to půjde. Tento závod mám moc rád a neumím si představit, že bych dělal něco jiného. Beru ho spíš jako nějakou hru, než práci. Na Dakaru mám rád i to, jak moc je rozmanitý. Každá etapa je jiná, líbí se mi ale jak duny, tak rychlé pisty, které připomínají tratě z mistrovství světa v rallye.“

Dakar se za poslední roky hodně změnil, dá se říct, že je to více o show a komerci na úkor dobrodružství. Líbí se vám směr, kterým se tento závod vydal?

„Je skutečně pravda, že dříve v Africe to bylo dost jiné. Když jsem začínal, tak to bylo zajímavé například i v tom, že jsme neměli k dispozici žádné elektronické pomocníky k navigaci. To činilo závod z hlediska orientace mnohem náročnější. Ale i závod v Americe mám rád, protože si zde užíváme skvělé divácké podpory. Lidé v Africe mají totiž úplně jiné starosti, než sledovat závod.“

Rozhovor s Násirem Al Attíjou:

Katařan Násir Al Attíja se narodil 21. prosince 1970 a kromě závodů automobilů se úspěšně věnuje i sportovní střelbě, ve které získal na Olympijských hrách v Londýně v roce 2012 bronzovou medaili.⁴⁴⁵ Jezdec se zkušenosti z mistrovství světa v rallye se Rallye Dakar poprvé zúčastnil v roce 2007 a od té doby si v tomto závodě připsal dvě prvenství v kategorii automobilů. Toho prvního z nich dosáhl v ročníku 2011 a podruhé nenašel přemohitele v roce 2015.⁴⁴⁶

Níže uvedené interview Al Attíja poskytl během Rallye Dakar v roce 2014.

Rallye Dakar 2014 je náročná jak ve své délce, tak i ve vysokých teplotách. Vyhovuje vám takový charakter závodu?

„Je pravda, že letošní závod je skutečně těžký a dost tvrdý. Za sebe jsem určitě rád, že tomu tak je, protože si myslím, že je to tak správné. Rallye Dakar už jen ze své podstaty nesmí být lehkým závodem, takže jsem prodloužení etap uvítal.“

Po několikaletém působení v jiných týmech jste se vrátil do německého X-Raidu, který závodí s vozy Mini. Jak vás tým přijal zpět?

„Jsem skutečně moc rád, že jsem zpátky. S týmem X-Raid jsem měl velmi dobrý vztah i poté, co jsem jej v roce 2009 opustil, takže návrat byl bezproblémový.“

Co máte na Dakaru nejraději? Máte spoustu zkušeností z mistrovství světa v rallye, vyhovují vám tedy zejména rychlé úseky, podobné těm, co se jezdí ve WRC, nebo preferujete písečné duny?

„Mám rád obojí, takže nedokážu říct, co mám raději. Rallyové úseky mám naježděné z mistrovství světa a v dunách často trénuji doma v Kataru. V tom mám oproti mým soupeřům určitě výhodu.“

⁴⁴⁵ X-RAID. *Nasser Al-Attayah*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.x-raid.de/en/nasser_al_attiyah.html

⁴⁴⁶ SÁRA, Robert. *Zas vyhrát Dakar a mít olympijský bronz? Pro všeměla z Kataru hračka*. [online]. © 19. 1. 2015 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/nasir-al-attija-dakar-profil-dlf-/motorsport.aspx?c=A150118_213750_motorsport_ten

Letošní Dakar si vyžádal život jednoho z motorkářů. Je pro vás těžké po takových zprávách znovu usednout do vozu a jet naplno?

„Pokud se stane taková událost, tak je nám to pochopitelně velmi líto. Také se nám ale vůbec nelíbí, že se tělo závodníka našlo až druhého dne ráno. To je něco, co se zkrátka nesmí stávat. Do závodu jde každý z nás s tím, že se může stát nehoda a uvědomujeme si míru rizika. Záchrané složky však musí neustále fungovat na 100 procent a ani o procento míň.“

Kromě automobilových závodů se na špičkové úrovni věnujete i sportovní střelbě. Na poslední olympiádě v Londýně jste ve skeetu vybojoval bronz. Co pro vás znamená více – vítězství z Dakaru v roce 2011, nebo olympijská medaile?

„Olympiáda je zkrátka olympiáda, byl jsem na ní celkem pětkrát, takže vím, jak těžké je tam uspět. O medaili jsem se snažil strašně moc let, ale není to vůbec lehké. Ve střelbě stačí jedna chyba a poté musíte čekat další čtyři roky. U Dakaru je to přeci jen trochu jiné, ten se jezdí každý rok. Nicméně Dakar miluji a vždy, když se sem vrátím, cítím velkou touhu zvítězit.“

Rozhovor s Adamem Malyszem:

Bývalý profesionální skokan na lyžích Polák Adam Malysz, jenž se narodil v roce 1977 ve Visle, se závodu Rallye Dakar věnuje od roku 2012. Nejlepší výsledek na Rallye Dakar zaznamenal v roce 2014, kdy tento bývalý světový šampion a čtyřnásobný mistr světa ve skocích na lyžích obsadil třináctou pozici v kategorii automobilů.⁴⁴⁷

Rozhovor s Adamem Malyszem se uskutečnil po deváté etapě Rallye Dakar 2014 v chilském městě Iquique.

Jedete v pořadí již váš třetí Dakar. V roce 2013 jste skončil na 15. místě, jaké jsou vaše ambice pro aktuální ročník 2014? Umístění v elitní desítce?

„Naším primárním cílem bylo, abychom letos skončili lépe než v roce 2013. Nyní se navzdory problémům držíme v první desítce a s takovým výsledkem bychom byli určitě

⁴⁴⁷ MALYSZ. *O mnie*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.malysz.pl/o-mnie/>

maximálně spokojeni. Do cíle však ještě zbývá spousta kilometrů, takže se může ještě cokoliv přihodit.“

Býval jste veleúspěšným skokanem na lyžích. Vyhrával jste Světové poháry, vozil medaile z olympijských her. Berete Rallye Dakar spíše jako zábavu, nebo závodění v autech berete vážně jako lyžování?

„Když je někdo po celý svůj život profesionálním sportovcem, snaží se jakýkoliv sport brát naplno. To je i můj případ, takže dálkové rallye беру naprosto vážně a zodpovědně se na ně připravuji. Je to tedy stejné, jako když jsem skákal.“

Nejste prvním skokanem na lyžích, který si po své kariéře vyzkoušel automobilové závody. Jako příklad lze uvést Svena Hannawalda, který závodil v německém šampionátu vozů GT či Jakuba Jandu, jenž působil v českém formulovém šampionátu. Co podle vás skokany na závodech aut láká?

„Motoristický sport obecně je ve světě skoků velmi populární. Mnoho skokanů závody sleduje a někteří z nich si závody rádi vyzkouší i na vlastní kůži. Skokani totiž mají v oblibě adrenalin a toho si jak ve skocích, tak v autech užijete do sytosti. To je podle mě to hlavní lákadlo.“

Letošní Dakar je oproti těm předchozím o něco náročnější. Zejména kvůli tomu, že byla prodloužena průměrná délka etap. Co tomu říkáte, vyhovuje vám to?

„Z mého pohledu udělali organizátoři dobře. Je sice pravda, že některé etapy jsou opravdu hodně dlouhé, ale mě to tak vyhovuje. I náročnost je vyšší a to přesto, že se letos jezdí méně v dunách. Jakožto závodníci si ale nemůžeme vybírat, musíme mít závod rádi ať už je jakýkoliv.“

Co máte na Dakaru nejraději? Jsou to duny, nebo například rychlé úseky, kde se jezdí podobně jako v mistrovství světa v rallye?

„Příliš to neřeším, mám totiž rád jak duny, tak i jiné úseky. Myslím si, že je to tak dobře, protože kdybych byl specialista na jeden typ tratě, ztrácel bych zase někde jinde. Na Dakaru je třeba být komplexní, jinak není žádná šance na úspěch.“

7.4 Vyhodnocení výzkumu a diskuze výsledků

Tabulka 2: Výsledky výzkumu – 1. skupina respondentů

Hypotéza	Jméno respondenta	
	Maria de Villotaová	Susie Wolffová
hypotéza č. 1	nejednoznačné	nepotvrzena
hypotéza č. 2	potvrzena	nepotvrzena

Zdroj: autor práce, 2012-2013 (vlastní šetření)

Tabulka 3: Výsledky výzkumu – 2. skupina respondentů

Hypotéza	Jméno respondenta			
	Jules Bianchi	Giedo van der Garde	Daniil Kvjat	Marcus Ericsson
hypotéza č. 3	potvrzena	potvrzena	potvrzena	potvrzena
hypotéza č. 4	nepotvrzena	nepotvrzena	nepotvrzena	nepotvrzena

Zdroj: autor práce, 2013-2014 (vlastní šetření)

Tabulka 4: Výsledky výzkumu – 3. skupina respondentů

Hypotéza	Jméno respondenta		
	Stéphane Peterhansel	Násir Al Attíja	Adam Malysz
hypotéza č. 5	nejednoznačné	potvrzena	potvrzena
hypotéza č. 6	potvrzena	potvrzena	potvrzena

Zdroj: autor práce, 2014 (vlastní šetření)

Jelikož byl výzkum rozdělen do tří částí, budou tímto způsobem analyzovány i výsledky jednotlivých šetření. První část výzkumu se týkala automobilových závodnic, které se v době zpracování rozhovorů ucházely o účast v závodě F1. V této části byly stanoveny dvě hypotézy:

Hypotéza č. 1: Pro ženu je docílení úspěchu ve F1 náročným úkolem.

Hypotéza č. 2: Pro ženu je řízení vozu F1 fyzicky velice náročné.

První hypotéza se nepotvrdila. Zatímco první respondentka odpověděla nejednoznačně – podle ní ženy v motorsportu vzbuzují větší ohlas, který může být pozitivní i negativní, druhá pilotka prohlásila, že v tomto problému nevidí a že má srovnatelné možnosti jako muži a záleží především na výsledcích. Také druhá výzkumná otázka přinesla u obou závodnic rozdílné odpovědi, takže se hypotéza číslo 2 naplnila jen u první z nich. De Villotaová podle svých zkušeností soudila, že řízení vozu F1 je pro ženu více náročné i proto, že jsou závodní speciály konstruovány primárně pro muže. Wolffová však uvedla, že v této oblasti problém necítí.

Druhá část výzkumu se zaměřovala na nováčky ve F1. Také v tomto úseku byly stanoveny dvě hypotézy:

Hypotéza č. 3: Výkony nováčků odpovídají jejich předsezonním ambicím.

Hypotéza č. 4: Ambicí nováčků je pravidelné sbírání bodů.

Hypotéza číslo 3 se potvrdila ve všech případech. Všichni jezdci byli se svými výkony v průběhu jejich první sezony spokojeni. Každý z nich sice dosahoval jiných výsledků, nicméně většina z nich své výsledky hodnotila v kontextu konkurenceschopnosti jejich vozů. Tento fakt ovlivnil i skutečnost, že se ani v jednom případě nepotvrdila hypotéza číslo 4. Každý jezdec uvedl jiné ambice – např. být úspěšný ve srovnání se svým týmovým kolegou, který má k dispozici stejně kvalitní monopost, či se objevila odpověď, z níž vyplynulo, že si daný pilot nedává žádné konkrétní cíle.

Poslední segment výzkumu se orientoval na závodníky Rallye Dakar. Stejně jako v předchozích skupinách respondentů, i v tomto případě byly stanoveny dvě hypotézy:

Hypotéza č. 5: Ročník Rallye Dakar v roce 2014 patřil k nejtěžším v historii.

Hypotéza č. 6: Závodníkům se na Rallye Dakar nejvíce líbí rozmanitost soutěže.

Hypotéza číslo 5 byla potvrzena ve třech ze čtyř případů. Většina závodníků měla na základě svých zkušeností dojem, že Rallye Dakar v roce 2014 byla náročnější, než předešlé ročníky. Nejednoznačně odpověděl nejzkušenější závodník z vybraných respondentů, jedenáctinásobný vítěz Rallye Dakar, Stéphane Peterhansel. Ten se sice ztotožnil s tím, že ročník v roce 2014 byl náročnější, než předchozí ročníky dakarské rallye na území Jižní Ameriky, ale v porovnání s podniky, které se konaly ještě v Africe, kde se závodilo až do roku 2007, závod Rallye Dakar v roce 2014 tak náročný

nebyl. Naopak odpovědi všech respondentů korespondovaly s hypotézou číslo 6, když všichni shodně uvedli, že jim na Rallye Dakar vyhovuje především rozmanitost terénů. Žádný respondent přitom neuvedl žádnou preferovanou část závodu.

Po vyhodnocení celého výzkumu lze uvést, že odpovědi vybraných respondentů závisely především na tom, v jaké fázi kariéry se jednotliví závodníci a závodnice nacházeli. Zřejmý byl rovněž rozdíl v sebevědomí jednotlivých jezdců a jezdkyň – příkladem mohou být rozdílné odpovědi obou respondentek z první skupiny rozhovorů, kdy první z nich přistupovala k závodění a problémům s tím spojených s větší dávkou umírněnosti. Z rozhovorů s jezdci F1 jasně vyplynulo, že si možnosti závodit ve F1 velmi váží a své ambice a hodnocení výsledků vždy dávali do kontextu s potenciálem týmu, pro který závodili. Na druhou stranu nikdo z nich svůj tým nekritizoval. Zatímco jezdci Rallye Dakar potvrdili, že dakarská rallye v roce 2014 byla velmi náročnou soutěží, ale že to je právě to, co jim na tomto závodě vedle jeho rozmanitosti vyhovuje.

ZÁVĚR

V úvodu této diplomové práce bylo stanoveno několik cílů, přičemž tím primárním bylo shrnout historii dvou významných motoristických podniků – závodů F1 a Rallye Dakar. Vzhledem k tomu, že světový šampionát F1 existuje takřka o 30 let déle, bylo problematice dějin F1 v porovnání s historií Rallye Dakar věnováno více prostoru. Záměrem bylo popsat průběh všech dosavadních ročníků obou sportovních podniků, představit nejvýznamnější jezdecké osobnosti a přiblížit nejzásadnější události, které se za dobu existence F1 a Rallye Dakar staly.

V další části práce se autor věnoval mediálnímu pokrytí zmíněných soutěží. Ukázalo se, že F1 i Rallye Dakar patří ke globálně sledovaným sportům, které každoročně sledují stamiliony diváků z celého světa. Z pohledu médií F1 těží především z toho, že závody probíhají od března do listopadu, takže zájem o tuto disciplínu je konstantní po celý rok. Zatímco u jednorázové akce, jako je Rallye Dakar, je zájem veřejnosti koncentrován do krátkého dvoutýdenního období. Organizátoři Rallye Dakar bohužel nezveřejňují detailní přehledy o sledovanosti závodu, takže tyto informace nemohly být porovnány s údaji o sledovanosti F1.

Třetí část diplomové práce se zabývala vybranými disciplínami z pohledu marketingu. Porovnány byly oba obchodní modely, na základě kterých jsou obě soutěže financovány a způsob, jakým získávají prostředky na start v těchto závodech samotní účastníci. Zmapován byl rovněž vývoj sponzoringu od počátku těchto disciplín až do současnosti.

Při hledání relevantních informací bylo čerpáno z více než šedesáti tištěných publikací z řad specializovaných knih a odborných časopisů. Několik citovaných zdrojů pocházelo přímo z publikační činnosti autora této diplomové práce. V případě nutnosti čerpat z internetových zdrojů byl vždy brán ohled na důvěryhodnost daného serveru.

Pro praktickou část byl zpracován kvalitativní výzkum, který se skládal z celkem devíti rozhovorů s jezdci F1 a Rallye Dakar. Rozhovory byly následně rozděleny do tří částí – na rozhovory se závodnicemi aspirujícími na účast v závodě F1, na závodníky, kteří působili ve F1 prvním rokem a na jezdce, jež pravidelně působí v závodě Rallye Dakar. Cílem bylo ověření šesti hypotéz, ze kterých se potvrdily celkem tři.

Konkrétně se na základě výzkumu potvrdilo, že výkony nováčků F1 z posledních sezon odpovídaly jejich předsezonním ambicím. Dále se podařilo prokázat, že jezdci Rallye Dakar mají dakarskou soutěž v oblibě především pro její rozmanitost a že náročnost Rallye Dakar v roce 2014 byla vyšší, než v předchozích ročnících. Jelikož byly rozhovory původně určeny pro využití v médiích, konkrétně v deníku Sport, nebylo možné, aby byly zcela standardizovány. Rozhovory se navíc uskutečnily v rozmezí několika let. Na druhou stranu však díky tomu rozhovory přinesly mnoho zajímavých informací z kariér jednotlivých respondentů, které je nyní možné hodnotit s dostatečným časovým odstupem.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Seznam použitých českých zdrojů – knihy

DUFEK, Petr, NOVOTNÝ Pavel a RYBECKÝ, Vladimír. *Století rychlosti*. Praha: Sport-Press, 2003. 336 s. ISBN 80-903227-1-9.

DUFEK, Petr, RYBECKÝ, Vladimír a MINAŘÍK, Petr. *Michael Schumacher – Vládce rychlosti*. Praha: Sport-Press, 2012. 224 s. ISBN 978-80-903227-8-3.

DUFEK, Petr. *FORMULE 2004/05*. Praha: Sport-Press, 2004. 280 s. ISBN 80-903227-5-1

DUFEK, Petr. *FORMULE 2006/07*. Praha: Sport-Press, 2006. 280 s. ISBN 80-87050-01-0.

DUFEK, Petr. *FORMULE 2007/08*. Praha: Sport-Press, 2007. 272 s. ISBN 978-80-87050-04-0.

DUFEK, Petr. *FORMULE 2010/11*. Praha: Sport-Press, 2010. 304 s. ISBN 978-903227-5-2.

DUFEK, Petr. *FORMULE 2011/12*. Praha: Sport-Press, 2011. 304 s. ISBN 978-80-903227-6-9.

FOLLEY, Malcolm. *Senna versus Prost*. Praha: Nakladatelství XYZ, 2011. 432 s. ISBN 978-80-7388-578-6.

GUZZARDI, Giuseppe a RIZZO, Enzo. *Automobilový sport*. Praha: Rebo, 1999. 299 s. ISBN 80-7234-073-5.

HAY-NICHOLLS, Adam. *Formula 1 Úplný obrazový průvodce*. Praha: Mladá fronta, 2010. 192 s. ISBN 978-80-204-2237-8.

HENRY, Alan. *Ayrton Senna*. Praha: Fortuna Print, 1994. 96 s. ISBN 80-85873-15-X.

HILL, Tim. *Formule 1: Úplná historie*. Praha: Naše vojsko, 2012. 336 s. ISBN 978-80-206-1321-9.

HUDOK, Jan, HUDOK, Robert a DUHANOVÁ, Zdena. *FORMULE 1 v roce 2001*. Bratislava: Motýl, 2001. 128 s. ISBN 80-88978-62-9.

JANEK, Dalibor. *Mistři volantu*. Praha: Computer Press, 2003. 128 s. ISBN 80-7226-737-X.

JINDRA, Josef a ŘÍHA, Jan. *30 let Rallye Dakar*. Praha: Deus, 2008. 224 s. ISBN 978-80-8708-728-2.

JURÁŠKOVÁ, Olga a HORŇÁK, Pavel a kol. *Velký slovník marketingových komunikací*, s. 202. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4354-7.

KOTLER, Philip a ARMSTRONG, Gary. *Marketing*. Praha: Grada, 2003. 864 s. ISBN 978-80-247-0513-2.

KOTLER, Philip. *Marketing management - analýza, plánování, realizace a kontrola*. Praha: Grada Publishing, 1997. 789 s. ISBN 80-85605-08-2.

KOTLER, Philip. *Moderní marketing*. Praha: Grada Publishing, 2007. 1041 s. ISBN 978-80-247-1545-2.

KOVAŘÍK, Miloš. *Nejrychlejší rakve světa*. Praha: Magnet-Press, 1993. 142 s. ISBN 80-85434-81-4.

PAVELKA, Robert. *Formule 1 od startu k cíli*. Praha: Nakladatelství XYZ, 2011. 240 s. ISBN 978-80-7388-475-8.

PLOS, Richard a PAVELKA, Robert. *Hvězdy formule 1 2002*. Praha: EGMONT, 2002. 104 s. 80-7186-694-6.

PŘIKRYLOVÁ, Jana a JAHODOVÁ, Hana. *Moderní marketingová komunikace*. Praha: Grada, 2010. 320 s. ISBN 978-80-247-3622-8.

SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*. Praha: Computer Press, 2011. 152 s.
ISBN 978-802-5130-384.

VRÁTIL, Josef. *Dakar tajemství zbavený*. Brno: Computer Press, 2003. 116 s.
ISBN 80-7226-950-X.

Seznam použitých českých zdrojů – periodika

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2003, roč. 1, č. 6. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2004, roč. 2, č. 15. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2004, roč. 2, č. 20. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2004, roč. 2, č. 21. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2005, roč. 3, č. 29. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2006, roč. 4, č. 40. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2006, roč. 4, č. 44. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2007, roč. 5, č. 45. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2007, roč. 5, č. 49. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2007, roč. 5, č. 50. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2007, roč. 5, č. 51. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2007, roč. 5, č. 52. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2007, roč. 5, č. 54. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2008, roč. 6, č. 56. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2008, roč. 6, č. 60. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2008, roč. 6, č. 61. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2008, roč. 6, č. 62. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2008, roč. 6, č. 63. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2009, roč. 7, č. 67. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2009, roč. 7, č. 69. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2009, roč. 7, č. 70. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2009, roč. 7, č. 71. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2009, roč. 7, č. 72. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2009, roč. 7, č. 75. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2010, roč. 8, č. 77. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2010, roč. 8, č. 84. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2011, roč. 9, č. 88. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2011, roč. 9, č. 89. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2014, roč. 11, č. 97. ISSN 1214-1933.

FORMULE. Praha: Sport-Press, 2014, roč. 11, č. 98. ISSN 1214-1933.

F1 Racing. Praha: Stratosféra, 2007, roč. 8, č. 1. ISSN 1213-0443.

F1 Racing. Praha: Stratosféra, 2010, roč. 11, č. 5. ISSN 1213-0443.

F1 Racing. Praha: Stratosféra, 2010, roč. 11, č. 7. ISSN 1213-0443.

F1 Racing. Praha: Stratosféra, 2010, roč. 11, č. 10. ISSN 1213-0443.

Sport Magazín. Praha: Ringier Axel Springer, 2012, roč. 16, č. 11. ISSN 1214-3677.

Svět motorů. Praha: Ringier Axel Springer, 2014, roč. 68, č. 6. ISSN 0039-7016.

Seznam použitých českých zdrojů – klasifikační práce

KNOLL, Jakub. *Dějiny mistrovství světa vozů F1*. Praha, 2013. Bakalářská práce. Univerzita Jana Amose Komenského Praha. Vedoucí práce: Anna Huliciusová.

Seznam použitých zahraničních zdrojů – knihy

CREMONESI, Andrea a DEGL'INNOCENTI, Marco. *Meet Sebastian Vettel: The Story of Formula One's Youngest Champion*. London: Souvenir Press Ltd, 2012. 144 s. ISBN 9780285640856.

DASHPER, Katherine, FLETCHER, Thomas a MCCULLOUGH, Nicola. *Sports Events, Society and Culture*. New York: Routledge, 2014. 246 s. ISBN 978-0-415-82675-4.

Seznam použitých internetových zdrojů

24H LE MANS. *24 Hours of Le Mans: Victory and participation statistics*. [online]. © 22. 5. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.24h-lemans.com/en/news/2014-24-hours-of-le-mans-victory-and-participation-statistics_2_2_1746_15336.html

8W. *The Crystal Palace as a motor racing venue*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: 8w.forix.com/crystal.html

ABC. *F1 Racing (UK Edition)*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.abc.org.uk/Products-Services/Product-Page/?tid=9171>

ALEXA. *F1sport.autorevue.cz*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.alexa.com/siteinfo/http%3A%2F%2Ff1sport.autorevue.cz>

ALEXA. *Top Sites in: All Categories - Sports - Motorsports - Auto Racing - Formula One*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.alexa.com/topsites/category/Top/Sports/Motorsports/Auto_Racing/Formula_One

ALEXA. *Top Sites in: All Categories - Sports - Motorsports - Auto Racing*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

http://www.alexa.com/topsites/category/Top/Sports/Motorsports/Auto_Racing

ALLEN. James. *Mercedes comes out on top in F1 social media survey of 2014 – value is clear*. [online]. © 5. 12. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www.jamesallenonf1.com/2014/12/mercedes-comes-out-on-top-in-f1-social-media-survey-of-2014-value-is-clear/>

AMAURY. *Amaury Sport Organisation*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www.amaury.com/aso.shtml>

ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

ATO. *Terminologie*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.ato.cz/tv-vyzkum/pem-iv/terminologie>

AUTOKLUB. *Historie*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www.autoklub.cz/text/18-historie.html>

AUTOKLUB. *Motorsport*. [online]. [cit. 2015-01-20]. Dostupné z

<http://autoklub.cz/text/103-motorsport.html>

AUTOKLUB. *O Autoklubu*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://autoklub.cz/text/17-o-autoklubu-cr.html>

AUTOKLUB. *Přehled disciplín - automobily*. [online]. [cit. 2015-01-20]. Dostupné z

<http://autoklub.cz/discipliny/1-automobily.html>

AUTOKLUB. *Přehled disciplín - motocykly*. [online]. [cit. 2015-01-20]. Dostupné z

<http://autoklub.cz/discipliny/2-motocykly.html>

AUTOKLUB. *Standardní propozice automobilovém slalomu*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://autoklub.cz/dokument/4467-standardni-propozice-slalom.html>

AUTOKLUB. *Standardní propozice závodů v driftování*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autoklub.cz/dokument/567-drifting-standardni-propozice.html>

AUTOKLUB. *Standardní propozice FAS AČR pro automobilové závody do vrchu 2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autoklub.cz/dokument/4487-standardni-propozice-vrchy.html>

AUTOKLUB. *Stanovy Autoklubu České republiky*. [online]. © 15. 11. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autoklub.cz/dokument/7052-stanovy-schvalene-viii-vyrocní-konferenci-acr-dne-15-11-2014.html>

AUTOMOBLOG. *Perilous 2013 Dakar Rally Treads to Conclusion*. [online]. © 18. 1. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.automoblog.net/2013/01/18/perilous-2013-dakar-rally-treads-to-conclusion/>

AUTOSLALOM. *Co je to Automobilový slalom?* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autoslalom.cz/>

AUTOWEEK. *F1 boss Ecclestone says series prepared to add two or three races, increase revenue to teams*. [online]. © 28. 5. 2012 [cit. 2015-02-08]. Dostupné z <http://autoweek.com/article/formula-one/f1-boss-ecclestone-says-series-prepared-add-two-or-three-races-increase-revenue>

BBC. *Caterham to race in Abu Dhabi finale after fundraising success*. [online]. © 11. 11. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.bbc.com/sport/0/formula1/30055510>

BBC. *Formula 1's greatest drivers. Number 5: Alain Prost*. [online]. © 9. 10. 2012 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.bbc.com/sport/0/formula1/19874880>

BBC. *Michael Schumacher signs up for F1 return with Mercedes*. [online]. © 23. 12. 2009 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://news.bbc.co.uk/sport2/hi/motorsport/formula_one/8427552.stm

BEDŘICH, Ladislav a BEDŘICH, Petr. *Marketing ve sportu* [online]. Brno: Masarykova univerzita, 2007 [cit. 2014-10-23]. Elportál. Dostupné z: <http://is.muni.cz/elportal/?id=724668>

BÉGUINOT, Emmanuelle a kol. *Tobacco advertising through French TV in 2005: frequent illicit broadcasting; its impact on teenagers and young adults*. [online]. © 2009 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://jpubhealth.oxfordjournals.org/content/32/2/184.full>

BENAMMAR, Emily. *Maria De Villota: profile*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.telegraph.co.uk/sport/motorsport/formulaone/9372425/Maria-De-Villota-profile.html>

BENSON, Andrew. *Breakaway threat quelled*. [online]. © 26. 5. 2001 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://news.bbc.co.uk/sport2/hi/motorsport/formula_one/1353156.stm

BENSON, Andrew. *Formula 1: Where does all the money go?* [online]. © 5. 11. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.bbc.com/sport/0/formula1/29905081>

BOBKOVÁ, Zuzana. *Management a marketing formule 1*. [online]. © 2013 [cit. 2015-02-08]. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Fakulta sportovních studií. Vedoucí práce Oldřich Racek. Dostupné z: <http://is.muni.cz/th/380797>

CASS, Simon. *BBC sacrifice F1 to Sky in bid to save coverage of Wimbledon and The Open*. [online]. © 29. 7. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dailymail.co.uk/sport/formulaone/article-2020421/BBC-sacrifice-F1-Sky-bid-save-Wimbledon.html>

CIK FIA. *Superfast Superkarts*. [online]. [cit. 2015-02-01]. Dostupné z <http://www.cikfia.com/discover/practical-guide/view/article/superfast-superkarts.html>

CIK FIA. *The CIK-FIA Categories*. [online]. [cit. 2015-01-20]. Dostupné z <http://www.cikfia.com/discover/practical-guide/view/article/the-cik-fia-categories.html>

CNN. *Branded, 40 years of F1 sponsorship*. [online]. © 5. 6. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://edition.cnn.com/2007/SPORT/06/01/sponsors.united/>

COLLANTINE, Keith. *Today in 1993: Senna's last great race at Donington*. [online]. © 11. 4. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.f1fanatic.co.uk/2013/04/11/1993-european-grand-prix-donington-park-sennas-great-race/>

COTA. Circuit of The Americas welcomed a three-day crowd of 237,406. [online]. © 2. 11. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://circuitoftheamericas.com/blog/2014/11/2/circuit-of-the-americas-welcomes-237-406-for-the-2014-formula-one-u-s-grand-prix>

CVC. *Formula One*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.cvc.com/our-portfolio.htm?itemid=1431003124601>

CZYŽ, Petr. *Isle of Man Tourist Trophy 2014*. [online]. © 24. 5. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.motokari.cz/motosport/silnicni/nw-200-tourist-trophy/isle-of-man-tourist-trophy-2014-28397.html>

ČAMS. *Národní sportovní řády divize přírodních okruhů 2014*. [online]. © 13. 3. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

http://www.motocams.cz/ckfinder/userfiles/files/PO_15_NSR_13_03_2014.pdf

ČAMS. *Národní technické předpisy divize silničních závodů*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www.motocams.cz/ckfinder/userfiles/files/Narodni%20technicke%20rady%20-%20Dragstery.pdf>

ČESKÁ TELEVIZE. *Dakar 2015*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www.ceskatelevize.cz/porady/11032361134-rallye-dakar-2015/video/>

ČESKÁ TELEVIZE. *Fenomenální Loeb je podeváté mistrem světa v rallye*. [online]. © 7. 10. 2012 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www.ceskatelevize.cz/sport/moto/rallye/198714-fenomenalni-loeb-je-podevate-mistrem-sveta-v-rallye/>

ČESKÝ TRIAL. *Co je trial?* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www.ceskytrial.cz/content/informace-trial>

DAKAR. *Figures*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www.dakar.com/dakar/2015/us/figures.html>

DAKAR. *Media area*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/media-area.html>

DAKAR. *Register*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/register.html>

DAKAR. *Sponsors*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/sponsors.html>

DAKAR. *Stéphane Peterhansel*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/fr/pilote/302.html>

DAKAR. *The route*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/route.html>

DAKAR. *The route*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.dakar.com/2009/DAK/presentation/us/r3_5-le-parcours.htm

DAKAR. *The values of the Dakar*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2015/us/values.html>

DAKAR. *Vladimir Chagin*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakar.com/dakar/2011/us/rider/500.html>

DAKARDANTAN. *Alain Genestier*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dakardantan.com/paris-dakar-1979/genestier-terbiaut-lemordant,range+rover+v8,162.html>

ELLIOT, Hannah. *Formula 1 Austin Preview: Thrills, Parties, and a \$550 Million Boon*. [online]. © 29. 10. 2014 [cit. 2015-02-08]. Dostupné z: <http://www.bloomberg.com/news/2014-10-29/formula-1-austin-preview-thrills-parties-and-a-550-million-boon.html>

ESLER, William. *Michael Schumacher to becomes brand ambassador at Mercedes-Benz*. [online]. © 11. 4. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www1.skysports.com/f1/news/12472/8631152/michael-schumacher-to-become-brand-ambassador-at-mercedes-benz>

ESPN. *Circuits*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z:
<http://en.espnf1.com/f1/motorsport/circuit/index.html?season=2012>

ESPN. *Daniil Kvyat*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z
<http://en.espnf1.com/f1/motorsport/driver/130975.html>

ESPN. *Giedo van der Garde*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z
<http://en.espnf1.com/f1/motorsport/driver/19736.html>

ESPN. *Jules Bianchi*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z
<http://en.espnf1.com/artgrandprix/motorsport/driver/19733.html#profile>

ESPN. *Marcus Ericsson*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z
<http://en.espnf1.com/f1/motorsport/driver/19741.html>

ESPN. *Maria de Villota*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z
<http://en.espnf1.com/williams/motorsport/driver/75305.html#profile>

ESPN. *Sebastian Vettel*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z
<http://en.espnf1.com/f1/motorsport/driver/1247.html#profile>

ESPN. *Stewart takes championship lead in Spain*. [online]. [cit. 2015-01-20]. Dostupné z
<http://en.espnf1.com/f1/motorsport/story/35556.html>

ESPN. *Susie Wolff*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z
<http://en.espnf1.com/williams/motorsport/driver/75305.html#profile>

ESTRADA, Chris. *Lessons learned for Peugeot after tough return to Dakar*. [online]. ©
18. 1. 2015 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z
<http://motorsportstalk.nbcsports.com/2015/01/18/lessons-learned-for-peugeot-after-tough-return-to-dakar/>

EUACTIV. *Od neděle platí v EU zákaz tabákové reklamy*. [online]. © 28. 7. 2005 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.euractiv.cz/evropa-dnes0/clanek/od-nedle-plat-v-eu-zkaz-tabkov-reklamy>

EUROSPORT. *Bolivia to become 28th country to host Dakar Rally*. [online]. © 29. 4. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.eurosport.com/rally-raid/bolivia-to-become-28th-country-to-host-dakar-rally_sto3676196/story.shtml

F1 BROADCASTING. *Antena 3 and TV3 extend F1 rights*. [online]. © 22. 1. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://f1broadcasting.wordpress.com/2014/01/22/spanish-free-to-air-f1-rights-fees-drop-by-30-percent/>

F1 BROADCASTING. *UK F1 TV ratings paint mixed picture at halfway stage*. [online]. © 23. 7. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://f1broadcasting.wordpress.com/2014/07/23/uk-f1-tv-ratings-paint-mixed-picture-at-halfway-stage/>

F1 DESTINATIONS. *2014 Tickets analysis*. [online]. © 9. 7. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://f1destinations.com/2014-f1-tickets-analysis/>

F1 RACING. *About F1 Racing Magazine*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.f1racing-magazine.co.uk/about-f1racing-magazine/>

F1 TECHNICAL. *Official statement organisers Dakar*. [online]. © 4. 1. 2008 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.f1technical.net/news/7883>

FACEBOOK. *Dakar Rally*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://www.facebook.com/dakar>

FACEBOOK. *KM Racing*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://www.facebook.com/kmracingteam>

FACEBOOK. *Lewis Hamilton*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://www.facebook.com/LewisHamilton>

FACEBOOK. *Mercedes AMG Petronas*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://www.facebook.com/MercedesAMGF1>

FACEBOOK. *Peugeot Sport*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://www.facebook.com/peugeot.sport>

FACEBOOK. *Red Bull Racing*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://www.facebook.com/redbullracing>

FACEBOOK. *Scuderia Ferrari*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://www.facebook.com/ScuderiaFerrari>

FEIGL, František. *Velké postavy Velké ceny 4 – Giacomo Agostini*. [online]. © 3. 1. 2015 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.motorkari.cz/motosport/silnicni/legendy/velke-postavy-velke-ceny-4-giacomo-agostini-30339.html>

FIA WEC. *Classes*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.fiawec.com/presentation/classes.html>

FIA WEC. *Championship*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.fiawec.com/championship.html>

FIA. *About FIA*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.fia.com/about-fia>

FIA. *Concorde Agreement*. [online]. © 27. 9. 2013 [cit. 2015-02-08]. Dostupné z <http://www.fia.com/news/concorde-agreement>

FIA. *FIA statutes*. [online]. © 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z [http://www.fia.com/sites/default/files/basicpage/file/20141219/2014-12-15-Statuts%20FIA%20FR%20\(FR-EN\).pdf](http://www.fia.com/sites/default/files/basicpage/file/20141219/2014-12-15-Statuts%20FIA%20FR%20(FR-EN).pdf)

FIA. *World Motorsport Council*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.fia.com/sites/default/files/basicpage/file/2014%20WMSC%20Composition.pdf>

FIFA. *Television audience report*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.fifa.com/mm/document/affederation/tv/01/47/32/73/2010fifaworldcupsouthafricatvaudiencereport.pdf>

FIM. *About the FIM*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.fim-live.com/en/fim/the-federation/about-the-fim/>

FORMULA ONE. 2014 FIA Formula One World Championship. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://www.formula1.com/results/season/2014/>

FORMULA ONE. *2014 FIA Formula One World Championship*. [online]. [cit. 2015-02-02].

FORMULA ONE. *2014 Italian Grand Prix preview*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://www.flfanatic.co.uk/2014/09/07/2014-italian-grand-prix-review/>

FORMULA ONE. *Alain Prost*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.formula1.com/teams_and_drivers/hall_of_fame/36/

FORMULA ONE. *Away from the groove - Bridgestone on the return of slicks*. [online]. © 5. 5. 2008 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2008/5/7724.html>

FORMULA ONE. *Juan Manuel Fangio*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.formula1.com/teams_and_drivers/hall_of_fame/268/

FORMULA ONE. *Magic numbers - a statistical look at the 2013 season*. [online]. © 29. 12. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2013/12/15356.html>

FORMULA ONE. *Race distance*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: http://www.formula1.com/inside_f1/rules_and_regulations/sporting_regulations/14159/fia.html

FORMULA ONE. *Record TV audiences for season finale*. [online]. [cit. 2013-11-11]. Dostupné <http://www.formula1.com/news/headlines/2010/11/11548.html>

FORMULA ONE. *Sebastian Vettel*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.formula1.com/teams_and_drivers/drivers/822/default.html

FORMULA ONE. *Short cut to victory - the other four 'half point' Grands Prix*. [online]. © 7. 4. 2009 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2009/4/9156.html>

FORMULA ONE. *The 2011 Season Review - Vettel finds another gear*. [online]. © 5. 12. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2011/12/12871.html>

FORMULA ONE. *The 2014 season review: Hamilton's title - but only just!* [online]. © 28. 11. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2014/11/16704.html>

FORMULA ONE. *Thrilling 2010 season boosts Formula One TV audiences* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z www.formula1.com/news/headlines/2011/1/11660.html

FORMULA ONE. *To the point - a brief history of F1 scoring system*. [online]. © 12. 12. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2013/12/15343.html>

FORMULA ONE. *USA 1964 - Surtees' second proves vital*. [online]. [cit. 2012-11-27]. Dostupné z: <http://www.formula1.com/news/features/2003/9/860.html>

FORMULA ONE. *Vital Statistics: The 2014 season in numbers*. [online]. © 22. 12. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formula1.com/news/features/2014/12/16738.html>

FORMULE. *Starší čísla*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.formule.cz/formule/index.php?obsah=starsicisla>

FRANCE 24. *Vettel becomes youngest Formula One world champion*. [online]. © 14. 10. 2010 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.france24.com/en/20101114-sebastian-vettel-formula-one-world-champion-abu-dhabi/>

- GIBIŠ, Vojtěch. *Bohatý Kamaz ovládl Dakar. Většina týmů ale přála nám, tvrdí Loprais*. [online]. © 18. 1. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.lidovsky.cz/bohaty-kamaz-ovladl-dakar-vetsina-tymu-ale-prala-nam-tvrdi-loprais-101-/ostatni-sporty.aspx?c=A110117_223152_ln-sport-ostatni_vlh
- GITTINGS, Paul. *Can 'fan power' save cash-strapped F1 team?* [online]. © 14. 11. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z:
- GPF1. *Redakce*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://gpf1.cz/redakce/>
- GULF DAILY. *31,000 F1 fans set record*. [online]. © 8. 4. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://www.gulf-daily-news.com/NewsDetails.aspx?storyid=374493>
- HAYMARKET. *Autosport is the UK's best-selling weekly motorsport magazine*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.haymarket.com/autosport/autosport_magazine/default.aspx
- HLAWICZKA, Petr. *Räikkönen s Ferrari F60 v akci v Rotterdamu před půl milionem fanoušků*. [online]. © 4. 9. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://f1news.autoroad.cz/novinky/48631-foto-raikkonen-s-ferrari-f60-v-akci-v-rotterdamu-pred-pul-milionem-fanousku/>
- IDNES. *Loprais uzavřel Dakar vítězstvím v poslední etapě, celkově je šestý*. [online]. © 18. 1. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/rallye-dakar-13-etapa-04t-/motorsport.aspx?c=A140118_184229_motorsport_ald
- IDNES. *Macháček popáté ovládl dakarskou rallye mezi čtyřkolkami*. [online]. © 17. 1. 2009 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/machacek-popate-ovladl-dakarskou-rallye-mezi-ctyrkolkami-pmz-/motorsport.aspx?c=A090117_145042_motorsport_rou
- IDNES. *Na Rallye Dakar zahynul polský motocyklový jezdec Hernik*. [online]. © 6. 1. 2015 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/michal-hernik-umrti-na-rallye-dakar-du2-/motorsport.aspx?c=A150106_232824_motorsport_ald

IDNES. *Nova už nebude vysílat formuli 1, šampionát se stěhuje na Sport 1 a 2.* [online]. © 29. 9. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/nova-uz-nebude-vysilat-formuli-1-dn9-/motorsport.aspx?c=A140929_132205_motorsport_par

IDNES. *Z Dakaru byl vyloučen katarský lídr soutěže automobilů Attija.* [online]. © 9. 1. 2009 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/z-dakaru-by-l-vyloucen-katarsky-lidr-souteze-automobilu-attija-p76-/motorsport.aspx?c=A090109_082753_motorsport_rou

INDYCAR. *What is Indycar.* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.indycar.com/Fan-Info/INDYCAR-101/What-Is-INDYCAR>

JOHNSON, Daniel. *German Grand Prix 2014.* [online]. © 21. 7. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.telegraph.co.uk/sport/motorsport/formulaone/10979893/German-Grand-Prix-2014-Five-things-we-learned-at-Hockenheim.html>

KÁLAL, Jan. *Jak se z diváka dělá koláč?* [online]. © 24. 11. 2006 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.digizone.cz/clanky/jak-se-z-divaka-dela-kolac>

KAMAZ. *Vladimir Gannadevich Chagin.* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.kamazmaster.ru/team/bio/chagin-vladimir-gennadevich>

KEMÉNYOVÁ, Zuzana. *Peníze na projekt zaplatí veřejnost. V Česku se rozjíždí crowdfunding.* [online]. © 15. 4. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://archiv.ihned.cz/c1-59690910-penize-na-projekt-zaplati-verejnost-v-cesku-se-rozjizdi-crowdfunding>

KM RACING. *Partneři.* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.kmracing.cz/?page_id=7011

KNIGHT, Matthew a TORRE, Inez. *F1 perfects formula for financial success.* [online]. © 31. 7. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://edition.cnn.com/2013/07/30/sport/motorsport/f1-money-billion-dollar-business/>

KNOLL, Jakub. *ANALÝZA: Žádná nuda! Vettel se stal legendou v remízovém dramatu.* [online]. © 27. 11. 2012 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://isport.blesk.cz/clanek/ostatni-motorismus-formule-1/133823/analyza-zadna-nuda-vettel-se-stal-legendou-v-remizovem-dramatu.html>

KOLMAN, Stanislav. *Příběh, který otřásl Formulí 1.* [online]. © 11. 5. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.svetformule.cz/clanek/801-Pribeh-ktery-otrasl-Formuli-1>

KUCHYŇOVÁ, Zdeňka. *Šestinásobného vítěze Lopraise střídá na Dakaru synovec Aleš.* [online]. © 4. 1. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné

<http://radio.cz/cz/rubrika/zpravy/sestinasobneho-viteze-lopraise-strida-na-dakaru-synovec-ales>

LAGOUTTE, Christine. *Dakar 2012 : les participants seront plus nombreux.* [online].

© 9. 11. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.lefigaro.fr/sport-business/2011/11/08/04014-20111108ARTFIG00716-dakar-2012-les-participants-seront-plus-nombreux.php>

LAUŠMAN, Ondřej. *FIA WTCC: Nová sezona, nové vozy, nová pravidla.* [online]. © 7.

4. 2014 [cit. 2015-02-01]. Dostupné z <http://www.ceskeokruhy.cz/fia-wtcc-nova-sezona-nove-vozy-nova-pravidla/>

LIAZ. *Rally Dakar.* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

http://www.liaz.cz/rallye_dakar.php

LIDOVE NOVINY. *Průměrná sledovanost zápasů českého týmu ve skupině byla 861 000.* [online]. © 13. 5. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

http://sport.lidovky.cz/prumerna-sledovanost-zapasu-ceskeho-tymu-ve-skupine-byla-861-000-p6a-/ms-hokej-2013.aspx?c=A130515_104646_ln-sport-mshokej2013_vrb

LOPRAIS. *Drink 69.* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www.loprais.cz/drink69/cz/>

LOPRAIS. *Karel Loprais.* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www.loprais.cz/dakar/cz/tym/karel-loprais>

MALYSZ. *O mnie*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.malysz.pl/o-mnie/>

MEDIAGURU. *TV share*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.mediaguru.cz/medialni-slovník/tv-share/>

MEDLAND, Chris. *South African Strike*. [online]. © 9. 4. 2012 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://en.espnf1.com/f1/motorsport/story/75141.html>

MIKOLÁŠ, Michal. *Ženy v motoristickém sportu – dekorace? Konkurence?* [online]. 2014 [cit. 2015-01-14]. a Diplomová práce. Univerzita Karlova, Fakulta sociálních věd. Vedoucí práce Milan Tuček. Dostupné z: <https://is.cuni.cz/webapps/zzp/detail/137789>

MINIGP. *O závodech*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.minigp.cz/zavody-minigp/o-zavodech/>

MOTOGP. *Vito Ippolito wins a third term as FIM President*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.motogp.com/en/news/2014/Vito+Ippolito+wins+a+third+term+as+FIM+President>

MOTORSPORT TOTAL. *Sky sichert sich exklusive Übertragungsrechte in Italien*. [online]. [cit. 2013-12-26]. Dostupné http://www.motorsport-total.com/f1/splitter/2012/06/Sky_sichert_sich_Uebertragungsrechte_in_Italien_12060703.html

MZK. *F1 Racing: nejprodávanejší magazín o formuli 1 na světě*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <https://vufind.mzk.cz/Record/MZK01-000535691>

NETMONITOR. *Veřejné vystupy*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.netmonitor.cz/verejne-vystupy>

NETMONITOR. *Základní metodika*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.netmonitor.cz/sites/default/files/6_2014_metodikanetm.pdf

NOBLE, Jonatan. *F1 audience drop in 2013 blamed on Vettel's domination*. [online]. © 3. 2. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www.autosport.com/news/report.php/id/112399>

NOBLE, Jonatan. *Formula 1 teams question high ticket price*. [online]. © 15. 9. 2014

[cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.autosport.com/news/report.php/id/115879>

PASTOREK, Jan. *Massa: Podvod Renaultu mě připravil o titul*. [online]. © 2. 10. 2009

[cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://f1sport.autorevue.cz/clanek/massa-podvod-renaultu-me-pripravil-o-titul>

PASTOREK, Jan. *Todt byl znovu zvolen prezidentem FIA*. [online]. © 6. 12. 2013 [cit.

2015-02-02]. Dostupné z <http://f1sport.autorevue.cz/todt-by-l-znovu-zvolen-prezidentem-fia-38295>

PUCHNAR, Jan. *Využití sociálních sítí v marketingu podniku*. [online]. 2012 [cit. 2015-

01-14]. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta.

Vedoucí práce Michal Kozub. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/251408/esf_m/.

PUMA. *History*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://about.puma.com/en/this-is-puma/history>

RALLY-DAKAR. *Rallye Paris-Sirte- Cap 1992*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné

z <http://www.rally-dakar.cz/dakar/dakar-2000-1979/201-1992-rallye-paris-sirte-cap.html>

RALLY-DAKAR. *Rallye Paris-Tripoli-Dakar 1991*. [online]. [cit. 2015-02-02].

Dostupné z <http://www.rally-dakar.cz/dakar/dakar-2000-1979/200-1991-rallye-paris-tripoli-dakar.html>

RED BULL. *Rally Raid*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www.redbull.com/en/motorsports/offroad/rally-raid>

RED BULL. *Show run and events*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z [https://www.redbullcontentpool.com/content/infinitebullracing/search?s=show+run&submit=true&ffs\[facet_string_mediaType\]=Compilation&ffs\[facet_string_mediaType\]=Story](https://www.redbullcontentpool.com/content/infinitebullracing/search?s=show+run&submit=true&ffs[facet_string_mediaType]=Compilation&ffs[facet_string_mediaType]=Story)

RICHTER, Tomáš. *Analýza: Kanada pomohla FANDOVI, ublížila F1*. [online]. © 15. 6. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://f1sport.autorevue.cz/clanek/analyza-kanada-pomohla-fandovi-ublizila-f1>

RICHTER, Tomáš. *Analýza: Televizní budoucnost F1 v Česku*. [online]. © 5. 4. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://f1sport.autorevue.cz/clanek/analyza-televizni-budoucnost-f1-v-cesku>

ROUČKOVÁ, Ollie. *Předběžný kalendář MMČR Slide a Quad 2015*. [online]. © 8. 12. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.quadmania.cz/index.php?page=detail-clanku-zavody&cid=14681>

ŘÍHA, Jan. *Dakar 1988: Paris - Alger – Dakar*. [online]. © 14. 11. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-1988-paris-alger-dakar--399878

ŘÍHA, Jan. *Dakar 1989: Paris - Tripoli - Dakar*. [online]. © 14. 11. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-1989-paris-tripoli-dakar--399880

ŘÍHA, Jan. *Dakar 1990: Paris - Tripoli - Dakar*. [online]. © 14. 11. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-1990-paris-tripoli-dakar--399884

ŘÍHA, Jan. *Dakar 1993: Paris - Tripoli - Dakar*. [online]. © 14. 11. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-1993-paris-tripoli-dakar--399889

ŘÍHA, Jan. *Dakar 1994: Paris - Tripoli - Paris*. [online]. © 14. 11. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-1994-paris-dakar-paris--399890

ŘÍHA, Jan. *Dakar 1994: Paris - Tripoli - Paris*. [online]. © 14. 11. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-1994-paris-dakar-paris--399890

ŘÍHA, Jan. *Dakar 2005: Smutek za dva kamarády*. [online]. © 14. 11. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/dakar-2005-smutek-za-dva-

ŘÍHA, Jan. *Dakarský deník 1 - „Koloauto“ aneb co ví o Rallye Dakar taxikář*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/denik/_zprava/dakarsky-denik-1-koloauto-aneb-co-vi-o-rallye-dakar-taxikar--1439308

ŘÍHA, Jan. *Taková byla rallye Dakar 2007*. [online]. © 22. 1. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.rozhlas.cz/dakar/historie/_zprava/takova-byla-rallye-dakar-2007--403604

SÁRA, Robert. *Komentátor Richtr: Češi berou jako urážku na cti, aby platili za F1*. [online]. © 30. 9. 2015 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/komentator-richtr-nazor-formule-1-placena-televize-f8a-/motorsport.aspx?c=A140930_125146_motorsport_rs2

SÁRA, Robert. *Přední neurolog o Schumacherovi: Ukazuje se, že to dopadne špatně*. [online]. © 29. 12. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/lekar-o-zdravotnim-stavu-michaela-schumachera-f4m-/motorsport.aspx?c=A141228_191953_motorsport_ot

SÁRA, Robert. *Zas vyhrát Dakar a mít olympijský bronz? Pro všeuměla z Kataru hračka*. [online]. © 19. 1. 2015 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/nasiral-attija-dakar-profil-d1f-/motorsport.aspx?c=A150118_213750_motorsport_ten

SINGAPORE GP. *Strong ticket sales tradition continues for the 2014 Formula 1 Singapore Airlines Singapore Grand Prix*. [online]. © 21. 9. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://www.singaporegp.sg/media/press-release/158#2014>

SPEED HUNTERS. *McLaren Champions Pt.ii*. [online]. © 25. 1. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

http://www.speedhunters.com/2011/01/gallery_gt_gt_mclaren_f1_champions_pt_ii/

SPURGEON, Brad. *The Strange Saga of Formula 1 Qualifying*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://formula1.about.com/od/formula1101/a/qualifyin.htm>

STATS F1. *1957*. [online]. [cit. 2014-02-11]. Dostupné z:

<http://statsf1.com/en/1957.aspx>

STATS F1. *1958*. [online]. [cit. 2014-02-11]. Dostupné z:

<http://statsf1.com/en/1958.aspx>

STATS F1. *1979*. [online]. [cit. 2013-02-11]. Dostupné z:

<http://statsf1.com/en/1979.aspx>

STATS F1. *2011*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z:

<http://statsf1.com/en/2011.aspx>

STATS F1. *2012*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z:

<http://statsf1.com/en/2012.aspx>

STATS F1. *2013*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z:

<http://statsf1.com/en/2013.aspx>

STATS F1. *2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z:

<http://statsf1.com/en/2014.aspx>

STATS F1. *World Champion titles Chronology*. [online]. [cit. 2015-02-01]. Dostupné z:

<http://statsf1.com/en/statistiques/constructeur/champion/chronologie.aspx>

SUPERMOTO. *O supermotu*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z

<http://www.supermotocz.cz/cs/19-co-je-supermoto/5-o-supermotu.html#web>

SYLT, Christian. *Formula One suffers global drop in TV figures*. [online]. © 1. 2. 2015 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.dailymail.co.uk/sport/formulaone/article-2934850/Formula-One-suffers-global-drop-TV-figures-five-cent-fans-turn-Britain-despite-Lewis-Hamilton-s-title-win.html>

SYLT, Christian. *Formula One TV viewing hits the skids*. [online]. © 15. 2. 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.theguardian.com/media/2013/feb/15/formula-one-tv>

ŠAŠEK, Pavel. *Návrat přísavného efektu bude nejspíš zrušen*. [online]. © 13. 5. 2011 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://f1news.autoroad.cz/novinky/37754-navrat-prisavneho-efektu-bude-nejspis-zrusen>

ŠNÝDR, Radim. *Marketing v závodech F1*. [online]. © 2009 [cit. 2014-12-04]. Bakalářská práce. Masarykova univerzita, Fakulta sportovních studií. Vedoucí práce Oldřich Racek. Dostupné z: http://is.muni.cz/th/213679/fsps_b

TREMAYNE, David. *White and Red - All Over*. [online]. © 21. 2. 2001 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.grandprix.com/ft/ftdt022.html>

TRUCK RACE. *Racing Trucks Technical Regulations*. [online]. © 4. 12. 2014 [cit. 2015-02-02]. <http://www.truckrace.org/images/stories/PDF-2015/fia-2015-truckracing-technical-regulations.pdf>

TV NOVA. *Formule 1 slaví na TV NOVA samé úspěchy*. [online]. © 15. 3. 2007 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://tn.nova.cz/sport/motorsport/formule-1/formule-1-slavi-na-tv-nova-same-uspechy.html>

UNITREAVEL. *Testování závodní techniky s KM Racing týmem*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.unitravelgroup.cz/incentiva/dakar-s-km-racing-tymem>

VINTR, Jiří. *1986: Sabine se zabil ve vrtulníku*. [online]. © 3. 1. 2002 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://sport.idnes.cz/1986-sabine-se-zabil-ve-vrtulniku-dms-/motorsport.aspx?c=A020103_023443_dakar_hist_bym

VINTR, Jiří. *Dakar: Vladimír Čagin byl s elitním ruským týmem přes dvacet let.* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.e-auto.cz/dakar/dakar-vladimir-cagin-byl-s-elitnim-ruskym-tymem-pres-dvacet-let.htm>

VINTR, Jiří. *Za Volkswagen jedou na Dakaru 2004 Jutta Kleinschmidt a Bruno Saby.* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.rally-dakar.cz/dakar/dakar-2004/851-za-volkswagen-jedou-na-dakaru-2004-jutta-kleinschmidt-a-bruno-saby.html>

WHEELS 24. *F1: Where did all the German fans go?* [online]. © 21. 7. 2014 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.wheels24.co.za/News/F1-Where-did-all-the-German-fans-go-20140721-2>

WILLIAMS F1. *Financial statement year ending 31 December 2013.* [online]. © 2013 [cit. 2015-02-02]. Dostupné z <http://www.williamsf1.com/Documents/Investors/WGPH%20YE%202013.pdf>

WILLIAMSON, Martin. *Deaths in Formula One.* [online]. [cit. 2013-02-01]. Dostupné z <http://en.espnf1.com/f1/motorsport/story/3838.html>

X-RAID. *Nasser Al-Attiyah.* [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://www.x-raid.de/en/nasser_al_attiyah.html

SEZNAM ZKRATEK

AČR – Autoklub České republiky
ASO – Amaury Sport Organisation
BBC – British Broadcasting Corporation
CCTV – China Central Television
CNN – Cable News Network
CZK – Koruna česká
ČCA – Český klub automobilistů
ČST – Československa televize
ČT – Česká televize
DTM – Deutsche Tourenwagen Masters
F1 – Formule 1
F3 – Formule 3
FIA - Federation Internationale de l'Automobile
FIA WEC – FIA World Endurance Championship
FIA WTCC – FIA World Touring Car Championship
FIM – Fédération Internationale de Motocyclisme
FOCA – Formula One Constructors Association
FOG – Formula One Group
GBR – Britská libra
GP – Grand Prix
LMGTE – Le Mans Grand Touring Endurance
NASCAR – National Association for Stock Car Auto Racing
NBC – National Broadcasting Company
PDVSA - Petróleos de Venezuela
USD – Americký dolar
VC – Velká cena
WMSC – World Motor Sport Council
WRC – World Rally Championship

SEZNAM OBRÁZKŮ A TABULEK

Seznam obrázků

Obrázek 1: Sebastian Vettel při tréninku na Velkou cenu Itálie 2010 v Monze	51
Obrázek 2: Jedenáctinásobný vítěz Rallye Dakar Peterhansel na trati v roce 2014	64
Obrázek 3: Španěl Carlos Sainz při zdolávání brodu během Rallye Dakar 2014	80

Seznam tabulek

Tabulka 1: Porovnání cen vstupenek na závody F1 v roce 2014	113
Tabulka 2: Výsledky výzkumu – 1. skupina respondentů	133
Tabulka 3: Výsledky výzkumu – 2. skupina respondentů	133
Tabulka 4: Výsledky výzkumu – 3. skupina respondentů	133

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A – Výsledky Mistrovství světa jezdců F1 v letech 1950-2014 I

Příloha B – Výsledky Poháru konstruktérů F1 v letech 1958-2014XXIII

Příloha C – Výsledky Rallye Dakar v letech 1979-2015 XXV

PŘÍLOHY

Příloha A – Výsledky mistrovství světa F1 v letech 1950-2014

Mistrovství světa jezdců F1 v roce Sezona 1950

Poř.	Jezdec	GB	MC	500	CH	B	F	I	Body
1.	Nino Farina	9	-		9	4	-	8	30
2.	Juan Manuel Fangio	-	9		-	8	9	1	27
3.	Luigi Fagioli	6	-		6	6	6	4	24
4.	Louis Rosier	2	-		4	4	-	3	13
5.	Alberto Ascari		6		-	2		3	11
6.	Johnnie Parsons			9					9
7.	Bill Holland			6					6
8.	Prince Bira	-	2		3			-	5
9.	Reg Parnell	4					-		4
10.	Louis Chiron	-	4		-		-	-	4

(leg.: 1.=8; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 1 bod za nej. kolo; započítávají 4 nejlepší výsledky)

Zdroj⁴⁴⁸

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1951

Poř.	Jezdec	CH	500	BE	FR	GB	DE	IT	ES	Body
1.	Juan Manuel Fangio	9		1	4	6	7	-	9	31
2.	Alberto Ascari	-		6	3	-	8	8	3	25
3.	José Froilán González	-			3	8	4	6	6	24
4.	Nino Farina	4		8	2	1	-	3	4	19
5.	Luigi Villorosi	-		4	4	4	3	3	-	15
6.	Piero Taruffi	6		-			2	2	-	10
7.	Lee Wallard		9							9
8.	Felice Bonetto					3	-	2	2	7
9.	Mike Nazaruk		6							6
10.	Reg Parnell				3	2		-		5

(leg.: 1.=8; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 1 bod za nej. kolo; započítávají 4 nejlepší výsledky)

Zdroj⁴⁴⁹

⁴⁴⁸ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 30. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁴⁹ Tamtéž, s.32.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1952

Poř.	Jezdec	CH	500	BE	FR	GB	DE	NL	IT	Body
1.	Alberto Ascari		-	9	9	9	9	9	9	36
2.	Nino Farina	-		6	6	-	6	6	3	24
3.	Piero Taruffi	9		-	4	6	3		-	22
4.	Rudi Fischer	6			-	-	4		-	10
5.	Mike Hawthorn			3	-	4		3	-	10
6.	Robert Manzon	-		4	3	-	-	2	-	9
7.	Troy Ruttman		8							8
8.	Luigi Villorosi							4	4	8
9.	José Froilán González								6,5	6,5
10.	Jim Rathmann		6							6

(leg.: 1.=8; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 1 bod za nej. kolo; započítávány 4 nejlepší výsledky)

Zdroj⁴⁵⁰

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1953

Poř.	Jezdec	AR	500	NL	BE	FR	GB	DE	CH	IT	Body
1.	Alberto Ascari	9		8	8	3	8,5	1	9	-	34,5
2.	Juan Manuel Fangio	-		-	-	7	6	6	1,5	9	28
3.	Nino Farina	-		6	-	2	4	8	6	6	26
4.	Mike Hawthorn	3		3	-	8	2	4	4	3	19
5.	Luigi Villorosi	6		1	6	-	-	-	-	4	17
6.	José Froilán González	4		2	1	4	3,5	-			13,5
7.	Bill Vukovich		9								9
8.	Toulo de Graffenried			2	3	-	-	2	-	-	7
9.	Felice Bonetto	-		2		-	-	3	1,5	-	6,5
10.	Art Cross		6								6

(leg.: 1.=8; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 1 bod za nej. kolo; započítávány 4 nejlepší výsledky)

Zdroj⁴⁵¹

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1954

Poř.	Jezdec	AR	500	BE	FR	GB	DE	CH	IT	ES	Body
1.	Juan Manuel Fangio	8		9	8	3,14	8	9	8	4	42
2.	José Froilán González	5		1,5	-	8,14	3	6	3		25,14
3.	Mike Hawthorn	-		1,5	-	6,14	3	-	6	8	24,64
4.	Maurice Trintignant	3		6	-	2	4	-	2	-	17
5.	Karl Kling				6	-	4	-	-	2	12
6.	Bill Vukovich		8								8
7.	Hans Herrmann				1		-	4	3	-	8
8.	Luigi Musso	-							-	6	6
9.	Nino Farina	6		-							6
10.	Jimmy Bryan		6								6

(leg.: 1.=8; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 1 bod za nej. kolo; započítáváno 5 nejlepších výsledků)

Zdroj⁴⁵²

⁴⁵⁰ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 34. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁵¹ Tamtéž, s. 35.

⁴⁵² Tamtéž, s. 37.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1955

Poř.	Jezdec	AR	MC	500	BE	NL	GB	IT	Body
1.	Juan Manuel Fangio	9	1		9	8	6	8	40
2.	Stirling Moss	1	-		6	6	9	1	23
3.	Eugenio Castellotti	-	6		-	2	-	4	12
4.	Maurice Trintignant	3,33	8		-	-	-	-	11,33
5.	Nino Farina	3,33	3		4			-	10,33
6.	Piero Taruffi		-		-		3	6	9
7.	Bob Sweikert			8					8
8.	Roberto Mieres	2	-		1	4	-	-	7
9.	Luigi Musso		-	-	4	2			6
10.	Jean Behra	-	2		1	-	-	3	6

(leg.: 1.=8; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 1 bod za nej. kolo; započítáváno 5 nejlepších výsledků)

Zdroj⁴⁵³

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1956

Poř.	Jezdec	AR	MC	500	BE	FR	GB	DE	IT	Body
1.	Juan Manuel Fangio	5	4		-	4	8	9	3	30
2.	Stirling Moss	-	8		3	1	1	6	9	27
3.	Peter Collins	-	3		8	8	3	-	3	25
4.	Jean Behra	6	4		-	4	4	4	-	22
5.	Pat Flaherty			8						8
6.	Eugenio Castellotti	-	1,5		-	6	-	-	-	7,5
7.	Sam Hanks			6						6
7.	Paul Frère				6					6
9.	Paco Godia				-	-	-	3	3	6
10.	Jack Fairman						3		2	5

(leg.: 1.=8; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 1 bod za nej. kolo; započítáváno 5 nejlepších výsledků)

Zdroj⁴⁵⁴

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1957

Poř.	Jezdec	AR	MC	500	FR	GB	DE	PES	IT	Body
1.	Juan Manuel Fangio	8	9		8	-	9	6	6	40
2.	Stirling Moss	1	-			5	2	9	8	25
3.	Luigi Musso	-			7	6	3	-	-	16
4.	Mike Hawthorn	-	-		3	4	6		-	13
5.	Tony Brooks		6			4	-	-	1	11
6.	Masten Gregory		4				-	3	3	10
7.	Harry Schell	3	-		2	-	-	4	1	10
8.	Sam Hanks			8						8
9.	Peter Collins	-	-		4	-	4		-	8
10.	Jim Rathmann			7						7

(leg.: 1.=8; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 1 bod za nej. kolo; započítáváno 5 nejlepších výsledků)

Zdroj⁴⁵⁵

⁴⁵³ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 39. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁵⁴ Tamtéž, s. 40.

⁴⁵⁵ STATS F1. 1957. [online]. [cit. 2014-02-11]. Dostupné z: <http://statsf1.com/en/1957.aspx>

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1958

Poř.	Jezdec	AR	MC	NL	500	BE	FR	GB	DE	PT	IT	MA	Body
1.	Mike Hawthorn	4	1	2		7	9	7	-	7	6	6	42
2.	Stirling Moss	8	-	9		-	6	-	1	8	-	9	41
3.	Tony Brooks		-	-		8	-	-	8	-	8	-	24
4.	Roy Salvadori		-	3		-	-	4	6	-	2	-	15
5.	Peter Collins	-	4	-		-	2	8	-				14
6.	Harry Schell	-	2	6		2	-	2	-	-	-	2	14
7.	Maurice Trintignant		8	-		-	-	-	4	-	-	-	12
8.	Luigi Musso	6	6	-		-	-						12
9.	Stuart Lewis-Evans		-	-		4	-	3		4	-	-	11
10.	Phil Hill						-		-		5	4	9

(leg.: 1.=8; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 1 bod za nej. kolo; započítáváno 6 nejlepších výsledků)

Zdroj⁴⁵⁶

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1959

Poř.	Jezdec	MC	500	NL	FR	GB	DE	PT	IT	US	Body
1.	Jack Brabham	9		6	4	8	-	-	4	3	31
2.	Tony Brooks	6		-	8	-	9	-	-	4	27
3.	Stirling Moss	-		1	1	6,5	-	9	8	-	25,5
4.	Phil Hill	3		-	6		4	-	7	-	20
5.	Maurice Trintignant	4		-	-	2	3	3	-	7	19
6.	Bruce McLaren	2			2	4,5	-	-	-	8	16,5
7.	Dan Gurney				-		6	4	3		13
8.	Jo Bonnier	-		8	-	-	2	-	-		10
9.	Masten Gregory	-		4	-	-	-	6			10
10.	Rodger Ward			8						-	8

(leg.: 1.=8; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 1 bod za nej. kolo; započítáváno 5 nejlepších výsledků)

Zdroj⁴⁵⁷

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1960

Poř.	Jezdec	AR	MC	500	NL	BE	FR	GB	PT	IT	US	Body
1.	Jack Brabham	-	-		8	8	8	8	8		3	43
2.	Bruce McLaren	8	6		-	6	4	3	6		4	34
3.	Stirling Moss	-	8		3	-			-		8	19
4.	Innes Ireland	1	-		6	-	-	4	1		6	18
5.	Phil Hill	-	4		-	3	-	-	-	8	1	16
6.	Olivier Gendebien					4	6	-	-		-	10
7.	Wolfgang von Trips	2	-		2	-	-	1	3	2	-	10
8.	Jim Rathmann			8								8
9.	Richie Ginther		1		1		-			6		8
10.	Jim Clark				-	2	2	-	4		-	8

(leg.: 1.=8; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 6 nejlepších výsledků)

Zdroj⁴⁵⁸

⁴⁵⁶ STATS F1. 1958. [online]. [cit. 2014-02-11]. Dostupné z: <http://statsf1.com/en/1958.aspx>

⁴⁵⁷ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 46. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁵⁸ Tamtéž, s. 47.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1961

Poř.	Jezdec	MC	NL	BE	FR	GB	DE	IT	US	Body
1.	Phil Hill	4	6	9	-	6	4	9		34
2.	Wolfgang von Trips	3	9	6	-	9	6	-		33
3.	Stirling Moss	9	3	-	-	-	9	-	-	21
4.	Dan Gurney	2	-	1	6	-	-	6	6	21
5.	Richie Ginther	6	2	4	-	4	-	-		16
6.	Innes Ireland	-		-	3	-	-	-	9	12
7.	Jim Clark	-	4	-	4	-	3	-	-	11
8.	Bruce McLaren	1	-	-	2	-	1	4	3	11
9.	Giancarlo Baghetti				9	-		-		9
10.	Tony Brooks	-	-	-	-	-	-	2	4	6

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 5 nejlepších výsledků)

Zdroj⁴⁵⁹

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1962

Poř.	Jezdec	NL	MC	BE	FR	GB	DE	IT	US	ZA	Body
1.	Graham Hill	9	1	6	-	3	9	9	6	9	42
2.	Jim Clark	-	-	9	-	9	3	-	9	-	30
3.	Bruce McLaren	-	9	-	3	4	2	4	4	6	27
4.	John Surtees	-	3	2	2	6	6	-	-	-	19
5.	Dan Gurney	-	-	-	9	-	4	-	2		15
6.	Phil Hill	4	6	4		-	-	-	-		14
7.	Tony Maggs	2	-	-	6	1	-	-	-	4	13
8.	Richie Ginther	-	-	-	4	-	-	6	-	-	10
9.	Jack Brabham	-	-	1	-	2	-		3	3	9
10.	Trevor Taylor	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 5 nejlepších výsledků)

Zdroj⁴⁶⁰

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1963

Poř.	Jezdec	MC	BE	NL	FR	GB	DE	IT	US	MX	ZA	Body
1.	Jim Clark	-	9	9	9	9	6	9	4	9	9	54
2.	Graham Hill	9	-	-	-	4	-	-	9	3	4	29
3.	Richie Ginther	6	3	2	-	3	4	6	6	4	-	29
4.	John Surtees	3	-	4	-	6	9	-	-	-	-	22
5.	Dan Gurney	-	4	6	2	-	-	-	-	1	6	19
6.	Bruce McLaren	4	6	-	-	-	-	4	-	-	3	17
7.	Jack Brabham	-	-	-	3	-	-	2	3	6	-	14
8.	Tony Maggs	2	-	-	6	-	-	1	-	-	-	9
9.	Innes Ireland	-	-	3	-	-	-	3				6
10.	Lorenzo Bandini				-	2	-	-	2	-	2	6

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 6 nejlepších výsledků)

Zdroj⁴⁶¹

⁴⁵⁹ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 49. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁶⁰ Tamtéž, s. 51.

⁴⁶¹ Tamtéž, s. 54.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1964

Poř.	Jezdec	MC	NL	BE	FR	GB	DE	AT	IT	US	MX	Body
1.	John Surtees	-	6	-	-	4	9	-	9	6	6	40
2.	Graham Hill	9	3	2	6	6	6	-	-	9	-	39
3.	Jim Clark	3	9	9	-	9	-	-	-	-	2	32
4.	Lorenzo Bandini	-	-	-	-	2	4	9	4	-	4	23
5.	Richie Ginther	6	-	3	2	-	-	6	3	3	-	23
6.	Dan Gurney	-	-	1	9	-	-	-	-	-	9	19
7.	Bruce McLaren	-	-	6	1	-	-	-	6	-	-	13
8.	Jack Brabham	-	-	4	4	3	-	-	-	-	-	11
9.	Peter Arundell	4	4	-	3							11
10.	Jo Siffert	-	-	-	-	-	3	-	-	4	-	7

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 6 nejlepších výsledků)

Zdroj⁴⁶²

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1965

Poř.	Jezdec	ZA	MC	BE	FR	GB	NL	DE	IT	US	MX	Body
1.	Jim Clark	9		9	9	9	9	9	-	-	-	54
2.	Graham Hill	4	9	2	2	6	3	6	6	9	-	40
3.	Jackie Stewart	1	4	6	6	2	6	-	9	-	-	33
4.	Dan Gurney	-		-	-	1	4	4	4	6	6	25
5.	John Surtees	6	3	-	4	4	-	-	-			17
6.	Lorenzo Bandini	-	6	-	-	-	-	1	3	3	-	13
7.	Richie Ginther		-	1	-	-	1		-	-	9	11
8.	Mike Spence	3		-	-	3	-	-	-	-	4	10
9.	Bruce McLaren	2	2	4	-	-	-	-	2	-	-	10
10.	Jack Brabham	-	-	3		-		2		4	-	9

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 6 nejlepších výsledků)

Zdroj⁴⁶³

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1966

Poř.	Jezdec	MC	BE	FR	GB	NL	DE	IT	US	MX	Body
1.	Jack Brabham	-	3	9	9	9	9	-	-	6	42
2.	John Surtees	-	9	-	-	-	6	-	4	9	28
3.	Jochen Rindt	-	6	3	2	-	4	3	6	-	22
4.	Denny Hulme	-	-	4	6	-	-	4	-	4	18
5.	Graham Hill	4	-	-	4	6	3	-	-	-	17
6.	Jim Clark	-	-	-	3	4	-	-	9	-	16
7.	Jackie Stewart	9	-		-	3	2	-	-	-	14
8.	Mike Parkes			6		-	-	6			12
9.	Lorenzo Bandini	6	4	-		1	1	-	-		12
10.	Ludovico Scarfiotti						-	9			9

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 5 nejlepších výsledků)

Zdroj⁴⁶⁴

⁴⁶² SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 57. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁶³ Tamtéž, s. 58.

⁴⁶⁴ Tamtéž, s. 60.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1967

Poř.	Jezdec	ZA	MC	NL	BE	FR	GB	DE	CA	IT	US	MX	Body
1.	Denny Hulme	3	9	4	-	6	6	9	6	-	4	4	51
2.	Jack Brabham	1	-	6	-	9	3	6	9	6	2	6	46
3.	Jim Clark	-	-	9	1	-	9	-	-	4	9	9	41
4.	John Surtees	4	-	-	-	-	1	3	-	9	-	3	20
5.	Chris Amon	-	4	3	4	-	4	4	1	-	-	-	20
6.	Pedro Rodriguez	9	2	-	-	1	2	-	-	-	-	1	15
7.	Graham Hill	-	6	-	-	-	-	-	3	-	6	-	15
8.	Dan Gurney	-	-	-	9	-	-	-	4	-	-	-	13
9.	Jackie Stewart	-	-	-	6	4	-	-	-	-	-	-	10
10.	Mike Spence	-	1	-	2	-	-	-	2	2	-	2	9

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 9 nejlepších výsledků - 5 z prvních 6 a 4 z posledních 5)

Zdroj⁴⁶⁵

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1968

Poř.	Jezdec	ZA	ES	MC	BE	NL	FR	GB	DE	IT	CA	US	MX	Body
1.	Graham Hill	6	9	9	-	-	-	-	6	-	3	6	9	48
2.	Jackie Stewart	-	-	-	3	9	4	1	9	-	1	9	-	36
3.	Denny Hulme	2	6	2	-	-	2	3	-	9	9	-	-	33
4.	Jacky Ickx	-	-	-	4	3	9	4	3	4	-	-	-	27
5.	Bruce McLaren	-	-	-	9	-	-	-	-	-	6	1	6	22
6.	Pedro Rodriguez	-	-	-	6	4	-	-	1	-	4	-	3	18
7.	Jo Siffert	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	2	1	12
8.	John Surtees	-	-	-	-	-	6	2	-	-	-	4	-	12
9.	Jean-Pierre Beltoise	1	2	-	-	6	-	-	-	2	-	-	-	11
10.	Chris Amon	3	-	-	-	1	-	6	-	-	-	-	-	10

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 10 nejlepších výsledků - 5 z prvních 6 a 5 z posledních 6)

Zdroj⁴⁶⁶

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1969

Poř.	Jezdec	ZA	ES	MC	NL	FR	GB	DE	IT	CA	US	MX	Body
1.	Jackie Stewart	9	9	-	9	9	9	6	9	-	-	3	63
2.	Jacky Ickx	-	1	-	2	4	6	9	-	9	-	6	37
3.	Bruce McLaren	2	6	2	-	3	4	4	3	2	-	-	26
4.	Jochen Rindt	-	-	-	-	-	3	-	6	4	9	-	22
5.	Jean-Pierre Beltoise	1	4	-	-	6	-	1	4	3	-	2	21
6.	Denny Hulme	4	3	1	3	-	-	-	-	-	-	9	20
7.	Graham Hill	6	-	9	-	1	-	3	-	-	-	-	19
8.	Piers Courage	-	-	6	-	-	2	-	2	-	6	-	16
9.	Jo Siffert	3	-	4	6	-	-	2	-	-	-	-	15
10.	Jack Brabham	-	-	-	1	-	-	-	-	6	3	4	14

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 9 nejlepších výsledků - 5 z prvních 6 a 4 z posledních 5)

Zdroj⁴⁶⁷

⁴⁶⁵ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 62. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁶⁶ Tamtéž, s. 64.

⁴⁶⁷ Tamtéž, s. 65.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1970

Poř.	Jezdec	ZA	ES	MC	BE	NL	FR	GB	DE	AT	IT	CA	US	MX	Body
1.	Jochen Rindt	-	-	9	-	9	9	9	9	-	-	-	-	-	45
2.	Jacky Ickx	-	-	-	-	4	-	-	6	9	-	9	3	9	40
3.	Clay Regazzoni	-	-	-	-	3	-	3	-	6	9	6	-	6	33
4.	Denny Hulme	6	-	3	-	-	3	4	4	-	3	-	-	4	27
5.	Jack Brabham	9	-	6	-	-	4	6	-	-	-	-	-	-	25
5.	Jackie Stewart	4	9	-	-	6	-	-	-	-	6	-	-	-	25
7.	Pedro Rodriguez	-	-	1	9	-	-	-	-	3	-	3	6	1	23
8.	Chris Amon	-	-	-	6	-	6	2	-	-	-	4	2	3	23
9.	Jean-Pierre Beltoise	3	-	-	4	2	-	-	-	1	4	-	-	2	16
10.	Emerson Fittipaldi	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	9	-	12

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 11 nejlepších výsledků - 6 z prvních 7 a 5 z posledních 6)

Zdroj⁴⁶⁸

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1971

Poř.	Jezdec	ZA	ES	MC	NL	FR	GB	DE	AT	IT	CA	US	Body
1.	Jackie Stewart	6	9	9	-	9	9	9	-	-	9	2	62
2.	Ronnie Peterson	-	-	6	3	-	6	2	-	6	6	4	33
3.	François Cevert	-	-	-	-	6	-	6	-	4	1	9	26
4.	Jacky Ickx	-	6	4	9	-	-	-	-	-	-	-	19
5.	Jo Siffert	-	-	-	1	3	-	-	9	-	-	6	19
6.	Emerson Fittipaldi	-	-	2	-	4	4	-	6	-	-	-	16
7.	Clay Regazzoni	4	-	-	4	-	-	4	-	-	-	1	13
8.	Mario Andretti	9	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	12
9.	Peter Gethin	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	9
10.	Pedro Rodriguez	-	3	-	6	-	-	-	-	-	-	-	9

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 9 nejlepších výsledků - 5 z prvních 6 a 4 z posledních 5)

Zdroj⁴⁶⁹

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1972

Poř.	Jezdec	AR	ZA	ES	MC	BE	FR	GB	DE	AT	IT	CA	US	Body
1.	Emerson Fittipaldi	-	6	9	4	9	6	9	-	9	9	-	-	61
2.	Jackie Stewart	9	-	-	3	-	9	6	-	-	-	9	9	45
3.	Denny Hulme	6	9	-	-	4	-	2	-	6	4	4	4	39
4.	Jacky Ickx	4	-	6	6	-	-	-	9	-	-	-	2	27
5.	Peter Revson	-	4	2	-	-	-	4	-	4	3	6	-	23
6.	François Cevert	-	-	-	-	6	3	-	-	-	-	-	6	15
7.	Clay Regazzoni	3	-	4	-	-	-	-	6	-	-	2	-	15
8.	Mike Hailwood	-	-	-	-	3	1	-	-	3	6	-	-	13
9.	Ronnie Peterson	1	2	-	-	-	2	-	4	-	-	-	3	12
10.	Chris Amon	-	-	-	1	1	4	3	-	2	-	1	-	12

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 10 nejlepších výsledků - 5 z prvních 6 a 5 z posledních 6)

Zdroj⁴⁷⁰

⁴⁶⁸ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 67. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁶⁹ Tamtéž, s. 69.

⁴⁷⁰ Tamtéž, s. 71.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1973

Poř.	Jezdec	AR	BR	ZA	ES	BE	MC	SE	FR	GB	NL	DE	AT	IT	CA	US	Body
1.	Jackie Stewart	4	6	9	-	9	9	2	3	-	9	9	6	3	2	-	71
2.	Emerson Fittipaldi	9	9	4	9	4	6	-	-	-	-	1	-	6	6	1	55
3.	Ronnie Peterson	-	-	-	-	-	4	6	9	6	-	-	9	9	-	9	52
4.	Francois Cevert	6	-	-	6	6	3	4	6	2	6	6	-	2	-	-	47
5.	Peter Revson	-	-	6	3	-	2	-	-	9	3	-	-	4	9	2	38
6.	Denny Hulme	2	4	2	1	-	1	9	-	4	-	-	-	-	-	3	26
7.	Carlos Reutemann	-	-	-	-	-	-	3	4	1	-	-	3	1	-	4	16
8.	James Hunt	-	-	-	-	-	-	-	1	3	4	-	-	-	-	6	14
9.	Jacky Ickx	3	2	-	-	-	-	1	2	-	-	4	-	-	-	-	12
10.	Jean-Pierre Beltoise	-	-	-	2	-	-	-	-	-	2	-	2	-	3	-	9

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 13 nejlepších výsledků - 7 z prvních 8 a 6 z posledních 7)

Zdroj⁴⁷¹

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1974

Poř.	Jezdec	AR	BR	ZA	ES	BE	MC	SE	NL	FR	GB	DE	AT	IT	CA	US	Body
1.	Emerson Fittipaldi	-	9	-	4	9	2	3	4	-	6	-	-	6	9	3	55
2.	Clay Regazzoni	4	6	-	6	3	3	-	6	4	3	9	2	-	6	-	52
3.	Jody Scheckter	-	-	-	2	4	6	9	2	3	9	6	-	4	-	-	45
4.	Niki Lauda	6	-	-	9	6	-	-	9	6	2	-	-	-	-	-	38
5.	Ronnie Peterson	-	1	-	-	-	9	-	-	9	-	3	-	9	4	-	35
6.	Carlos Reutemann	-	-	9	-	-	-	-	-	-	1	4	9	-	-	9	32
7.	Denny Hulme	9	-	-	1	1	-	-	-	1	-	-	6	1	1	-	20
8.	James Hunt	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	4	-	3	4	15
9.	Patrick Depailler	1	-	3	-	-	-	6	1	-	-	-	-	-	2	1	14
10.	Jacky Ickx	-	4	-	-	-	-	-	-	2	4	2	-	-	-	-	12

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 13 nejlepších výsledků - 7 z prvních 8 a 6 z posledních 7)

Zdroj⁴⁷²

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1975

Poř.	Jezdec	AR	BR	ZA	ES	MC	BE	SE	NL	FR	GB	DE	AT	IT	US	Body
1.	Niki Lauda	1	2	2	-	9	9	9	6	9	-	4	0,5	4	9	64,5
2.	Emerson Fittipaldi	9	6	-	-	6	-	-	-	3	9	-	-	6	6	45
3.	Carlos Reutemann	4	-	6	2	-	4	6	3	-	-	9	-	3	-	37
4.	James Hunt	6	1	-	-	-	-	-	9	6	3	-	3	2	3	33
5.	Clay Regazzoni	3	3	-	-	-	2	4	4	-	-	-	-	9	-	25
6.	Carlos Pace	-	9	3	-	4	-	-	2	-	6	-	-	-	-	24
7.	Jody Scheckter	-	-	9	-	-	6	-	-	-	4	-	-	-	1	20
8.	Jochen Mass	-	4	1	4,5	1	-	-	-	4	-	-	1,5	-	4	20
9.	Patrick Depailler	2	-	4	-	2	3	-	-	1	-	-	-	-	-	12
10.	Tom Pryce	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	3	2	1	-	8

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 12 nejlepších výsledků - 6 z prvních 7 a 6 z posledních 7)

Zdroj⁴⁷³

⁴⁷¹ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 73. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁷² Tamtéž, s. 75.

⁴⁷³ Tamtéž, s. 77.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1976

Poř.	Jezdec	BR	ZA	US	ES	BE	MC	SE	FR	GB	DE	AT	NL	IT	CA	US	JP	Body
1.	James Hunt	-	6	-	9	-	-	2	9	-	9	3	9	-	9	9	4	69
2.	Niki Lauda	9	9	6	6	9	9	4	-	9	-	-	-	3	-	4	-	68
3.	Jody Scheckter	2	3	-	-	3	6	9	1	6	6	-	2	2	3	6	-	49
4.	Patrick Depailler	6	-	4	-	-	4	6	6	-	-	-	-	1	6	-	6	39
5.	Clay Regazzoni	-	-	9	-	6	-	1	-	-	-	-	6	6	1	-	2	31
6.	Mario Andretti	-	1	-	-	-	-	-	2	-	-	2	4	-	4	-	9	22
7.	John Watson	-	2	-	-	-	-	-	4	4	-	9	-	-	-	1	-	20
8.	Jacques Laffite	-	-	3	-	4	-	3	-	-	-	6	-	4	-	-	-	20
9.	Jochen Mass	1	4	2	-	1	2	-	-	-	4	-	-	-	2	3	-	19
10.	Gunnar Nilsson	-	-	-	4	-	-	-	-	-	2	4	-	-	-	-	1	11

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 14 nejlepších výsledků - 7 z prvních 8 a 7 z posledních 8)

Zdroj:⁴⁷⁴

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1977

Poř.	Jezdec	AR	BR	ZA	US	ES	MC	BE	SE	FR	GB	DE	AT	NL	IT	US	CA	JP	Body
1.	Niki Lauda	-	4	9	6	-	6	6	-	2	6	9	6	9	6	3	-	-	72
2.	Jody Scheckter	9	-	6	4	4	9	-	-	-	-	6	-	4	-	4	9	-	55
3.	Mario Andretti	2	-	-	9	9	2	-	1	9	-	-	-	-	9	6	-	-	47
4.	Carlos Reutemann	4	9	-	-	6	4	-	4	1	-	3	3	1	-	1	-	6	42
5.	James Hunt	-	6	3	-	-	-	-	-	4	9	-	-	-	-	9	-	9	40
6.	Jochen Mass	-	-	2	-	3	3	-	6	-	3	-	1	-	3	-	4	-	25
7.	Alan Jones	-	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	9	-	4	-	3	3	22
8.	Gunnar Nilsson	-	2	-	-	2	-	9	-	3	4	-	-	-	-	-	-	-	20
9.	Patrick Depailler	-	-	4	3	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	6	4	20
10.	Jacques Laffite	-	-	-	-	-	-	-	9	-	1	-	-	6	-	-	-	2	18

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 15 nejlepších výsledků - 8 z prvních 9 a 7 z posledních 8)

Zdroj:⁴⁷⁵

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1978

Poř.	Jezdec	AR	BR	ZA	US	MC	BE	ES	SE	FR	GB	DE	AT	NL	IT	US	CA	Body
1.	Mario Andretti	9	3	-	6	-	9	9	-	9	-	9	-	9	1	-	-	64
2.	Ronnie Peterson	2	-	9	3	-	6	6	4	6	-	-	9	6	-	-	-	51
3.	Carlos Reutemann	-	9	-	9	-	4	-	-	-	9	-	-	-	4	9	4	48
4.	Niki Lauda	6	4	-	-	6	-	-	9	-	6	-	-	4	9	-	-	44
5.	Patrick Depailler	4	-	6	4	9	-	-	-	-	3	-	6	-	-	-	2	34
6.	John Watson	-	-	4	-	3	-	2	-	3	4	-	-	3	6	-	-	25
7.	Jody Scheckter	-	-	-	-	4	-	3	-	1	-	6	-	-	-	4	6	24
8.	Jacques Laffite	-	-	2	2	-	2	4	-	-	-	4	2	-	3	-	-	19
9.	Gilles Villeneuve	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	4	1	-	-	9	17
10.	Emerson Fittipaldi	-	6	-	-	-	-	-	1	-	-	3	3	2	-	2	-	17

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 14 nejlepších výsledků - 7 z prvních 8 a 7 z posledních 8)

Zdroj:⁴⁷⁶

⁴⁷⁴ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 79. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁷⁵ Tamtéž, s. 81.

⁴⁷⁶ Tamtéž, s. 82.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1979

Poř.	Jezdec	AR	BR	ZA	USW	ES	BE	MC	FR	SE	DE	AT	NL	IT	CA	US	Body
1.	Jody Scheckter	-	1	6	6	3	9	9	-	2	3	3	6	9	3	-	51
2.	Gilles Villeneuve	-	2	9	9	-	-	-	6	-	-	6	-	6	6	9	47
3.	Alan Jones	-	-	-	4	-	-	-	3	-	9	9	9	-	9	-	40
4.	Jacques Laffite	9	9	-	-	-	6	-	-	-	4	4	4	-	-	-	36
5.	Clay Regazzoni	-	-	-	-	-	-	6	1	9	6	-2	-	4	4	-	29
6.	Patrick Depailler	3	6	-	2	9	-	2									20
7.	Carlos Reutemann	6	4	2	-	6	3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	20
8.	René Arnoux	-	-	-	-	-	-	-	4	6	-	1	-	-	-	6	17
9.	John Watson	4	-	-	-	-	1	3	-	3	2	-	-	-	1	1	15
10.	Didier Pironi	-	3	-	-	1	4	-	-	-	-	-	-	-	2	4	14

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 8 nejlepších výsledků - 4 z prvních 7 a 4 z posledních 8)

Zdroj:⁴⁷⁷

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1980

Poř.	Jezdec	AR	BR	ZA	USW	BE	MC	FR	GB	DE	AT	NL	IT	CA	US	Body
1.	Alan Jones	9	4	-	-	6	-	9	9	4	6	-	6	9	9	67
2.	Nelson Piquet	6	-	3	9	-	4	3	6	3	2	9	9	-	-	54
3.	Carlos Reutemann	-	-	2	-	4	9	1	4	6	4	3	4	6	6	42
4.	Jacques Laffite	-	-	6	-	-	6	4	-	9	3	4	-	-	2	34
5.	Didier Pironi	-	3	4	1	9	-	6	-	-	-	-	1	4	4	32
6.	René Arnoux	-	9	9	-	3	-	2	-	-	-	6	-	-	-	29
7.	Elio de Angelis	-	6	-	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	3	13
8.	Jean-Pierre Jabouille	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	-	-	-	-	9
9.	Riccardo Patrese	-	1	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
10.	Keke Rosberg	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-	6

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; započítáváno 10 nejlepších výsledků - 5 z prvních 7 a 5 z posledních 7)

Zdroj:⁴⁷⁸

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1981

Poř.	Jezdec	USW	BR	AR	SM	BE	MC	ES	FR	GB	DE	AT	NL	IT	CA	CAE	Body
1.	Nelson Piquet	4	-	9	9	-	-	-	4		9	4	6	1	2	2	50
2.	Carlos Reutemann	6	9	6	4	9	-	3	-	6	-	2	-	4	-	-	49
3.	Alan Jones	9	6	3	-	-	6	-	-	-	-	3	4	6	-	9	46
4.	Jacques Laffite	-	1	-	-	6	4	6	-	4	4	9	-	-	9	1	44
5.	Alain Prost	-	-	4	-	-	-	-	9	-	6	-	9	9	-	6	43
6.	John Watson	-	-	-	-	-	-	4	6	9	1	1	-	-	6	-	27
7.	Gilles Villeneuve	-	-	-	-	3	9	9	-	-	-	-	-	-	4	-	25
8.	Elio de Angelis	-	2	1		2	-	2	1	-	-	-	2	3	1	-	14
9.	René Arnoux	-	-	2	-	-	-	-	3	-	-	6	-	-	-	-	11
10.	Hector Rebaque	-	-	-	3	-	-	-	-	2	3	-	3	-	-	-	11

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtání)

Zdroj:⁴⁷⁹

⁴⁷⁷ STATS F1. 1979. [online]. [cit. 2013-02-11]. Dostupné z: <http://statsf1.com/en/1979.aspx>

⁴⁷⁸ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 85. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁷⁹ Tamtéž, s. 87.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1982

Poř.	Jezdec	ZA	BR	USW	SM	BE	MC	DET	CA	NL	GB	FR	DE	AT	CH	IT	CAE	Body
1.	Keke Rosberg	2	-	6		6	-	3	-	4	-	2	4	6	9	-	2	44
2.	Didier Pironi	-	1	-	9	-	6	4	-	9	6	4	-					39
3.	John Watson	1	6	1		9	-	9	4	-	-	-	-	-	-	3	6	39
4.	Alain Prost	9	9	-	-	-	-	-	-	-	1	6	-	-	6	-	3	34
5.	Niki Lauda	3	-	9		-	-	-	-	3	9	-	-	2	4	-	-	30
6.	René Arnoux	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	9	6	-	-	9	-	28
7.	Patrick Tambay									-	4	3	9	3	-	6	-	25
8.	Michele Alboreto	-	3	3	4	-	-	-	-	-	-	1	3	-	-	2	9	25
9.	Elio de Angelis	-	-	2		3	2	-	3	-	3	-	-	9	1	-	-	23
10.	Riccardo Patrese	-	-	4		-	9	-	6	-	-	-	-	-	2	-	-	21

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj⁴⁸⁰

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1983

Poř.	Jezdec	BR	USW	FR	SM	MC	BE	DET	CA	GB	DE	AT	NL	IT	EU	ZA	Body
1.	Nelson Piquet	9	-	6	-	6	3	3	-	6	-	4	-	9	9	4	59
2.	Alain Prost	-	-	9	6	4	9	-	2	9	3	9	-	-	6	-	57
3.	René Arnoux	-	4	-	4	-	-	-	9	2	9	6	9	6	-	-	49
4.	Patrick Tambay	2	-	3	9	3	6	-	4	4	-	-	6	3	-	-	40
5.	Keke Rosberg	-	-	2	3	9	2	6	3	-	-	-	-	-	-	2	27
6.	John Watson	-	9	-	2	-	-	4	1	-	2	-	4	-	-	-	22
7.	Eddie Cheever	-	-	4	-	-	4	-	6	-	-	3	-	4	-	1	22
8.	Andrea de Cesaris	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	3	6	15
9.	Riccardo Patrese	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	9	13
10.	Niki Lauda	4	6	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	12

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj⁴⁸¹

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1984

Poř.	Jezdec	BR	JP	BE	SM	FR	MC	CA	DET	DAL	GB	DE	AT	NL	IT	EU	PT	Body
1.	Niki Lauda	-	9	-	-	9	-	6	-	-	9	6	9	6	9	3	6	72
2.	Alain Prost	9	6	-	9	-	4,5	4	3	-	-	9	-	9	-	9	9	71,5
3.	Elio de Angelis	4	-	2	4	2	1	3	6	4	3	-	-	3	-	-	2	34
4.	Michele Alboreto	-	-	9	-	-	0,5	-	-	-	2	-	4	-	6	6	3	30,5
5.	Nelson Piquet	-	-	-	-	-	-	9	9	-	-	-	6	-	-	4	1	29
6.	René Arnoux	-	-	4	6	3	2	2	-	6	1	1	-	-	-	2	-	27
7.	Derek Warwick	-	4	6	3	-	-	-	-	-	6	4	-	-	-	-	-	23
8.	Keke Rosberg	6	-	3	-	1	1,5	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	20,5
9.	Ayrton Senna	-	1	1	-	-	3	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4	13
10.	Nigel Mansell	-	-	-	-	4	-	1	-	1	-	3	-	4	-	-	-	13

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj⁴⁸²

⁴⁸⁰ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 88. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁸¹ Tamtéž, s. 91.

⁴⁸² Tamtéž, s. 93.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1985

Poř.	Jezdec	BR	PT	SM	MC	CA	DET	FR	GB	DE	AT	NL	IT	BE	EU	ZA	AU	Body
1.	Alain Prost	9	-	-	9	4	-	4	9	6	9	6	9	4	3	4	-	73
2.	Michele Alboreto	6	6	-	6	9	4	-	6	9	4	3	-	-	-	-	-	53
3.	Keke Rosberg	-	-	-	-	3	9	6	-	-	-	-	-	3	4	6	9	40
4.	Ayrton Senna	-	9	-	-	-	-	-	-	-	6	4	4	9	6	-	-	38
5.	Elio de Angelis	4	3	9	4	2	2	2	-	-	2	2	1	-	2	-	-	33
6.	Nigel Mansell	-	2	2	-	1	-	-	-	1	-	1	-	6	9	9	-	31
7.	Stefan Johansson	-	-	1	-	6	6	3	-	-	3	-	2	-	-	3	2	26
8.	Nelson Piquet	-	-	-	-	-	1	9	3	-	-	-	6	2	-	-	-	21
9.	Jacques Laffite	1	-	-	1	-	-	-	4	4	-	-	-	-	-	-	6	16
10.	Niki Lauda	-	-	3	-	-	-	-	-	2	-	9	-	-	-	-	-	14

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtání)

Zdroj⁴⁸³

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1986

Poř.	Jezdec	BR	ES	SM	MC	BE	CA	DET	FR	GB	DE	HU	AT	IT	PT	MX	AU	Body
1.	Alain Prost	-	4	9	9	1	6	4	6	4	1	-	9	-	6	6	9	72
2.	Nigel Mansell	-	6	-	3	9	9	2	9	9	4	4	-	6	9	2	-	70
3.	Nelson Piquet	9	-	6	-	-	4	-	4	6	9	9	-	9	4	3	6	69
4.	Ayrton Senna	6	9	-	4	6	2	9	-	-	6	6	-	-	3	4	-	55
5.	Stefan Johansson	-	-	3	-	4	-	-	-	-	-	3	4	4	1	-	4	23
6.	Keke Rosberg	-	3	2	6	-	3	-	3	-	2	-	-	3	-	-	-	22
7.	Gerhard Berger	1	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	9	-	17
8.	Jacques Laffite	4	-	-	1	2	-	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	14
9.	Michele Alboreto	-	-	-	-	3	-	3	-	-	-	-	6	-	2	-	-	14
10.	René Arnoux	3	-	-	2	-	1	-	2	3	3	-	-	-	-	-	-	14

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtání)

Zdroj⁴⁸⁴

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1987

Poř.	Jezdec	BR	SM	BE	MC	DET	FR	GB	DE	HU	AT	IT	PT	ES	MX	JP	AU	Body
1.	Nelson Piquet	6	-	-	6	6	6	9	9	6	9	4	-3	6	-	-	-	73
2.	Nigel Mansell	1	9	-	-	2	9	9	-	-	9	4	-	9	9	-	-	61
3.	Ayrton Senna	-	6	-	9	9	3	4	4	6	2	6	-	2	-	6	-	57
4.	Alain Prost	9	-	9	-	4	4	-	-	4	1	-	9	6	-	-	-	46
5.	Gerhard Berger	3	-	-	3	3	-	-	-	-	-	3	6	-	-	9	9	36
6.	Stefan Johansson	4	3	6	-	-	-	-	6	-	-	1	2	4	-	4	-	30
7.	Michele Alboreto	-	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	6	17
8.	Thierry Boutsen	2	-	-	-	-	-	-	-	3	3	2	-	-	-	2	4	16
9.	Teo Fabi	-	-	-	-	-	2	1	-	-	4	-	3	-	2	-	-	12
10.	Eddie Cheever	-	-	3	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	3	-	-	8

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtání)

Zdroj⁴⁸⁵

⁴⁸³ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 95. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁸⁴ Tamtéž, s. 96.

⁴⁸⁵ Tamtéž, s. 98.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1988

Poř.	Jezdec	BR	SM	MC	MX	CA	DET	FR	GB	DE	HU	BE	IT	PT	ES	JP	AU	Body
1.	Ayrton Senna	-	9	-	6	9	9	6	9	9	9	9	-	1	3	9	6	90
2.	Alain Prost	9	6	9	9	6	6	9	-	6	6	6	-	9	9	6	9	87
3.	Gerhard Berger	6	2	6	4	-	-	3	-	4	3	-	9	-	1	3	-	41
4.	Thierry Boutsen	-	3	-	-	4	4	-	-	1	4	-	1	4	-	4	2	27
5.	Michele Alboreto	2	-	4	3	-	-	4	-	3	-	-	6	2	-	-	-	24
6.	Nelson Piquet	4	4	-	-	3	-	2	2	-	-	3	-	-	-	-	4	22
7.	Ivan Capelli	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-	4	2	6	-	-	1	17
8.	Derek Warwick	3	-	3	2	-	-	-	1	-	-	2	3	3	-	-	-	17
9.	Nigel Mansell	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	6	-	-	12
10.	Alessandro Nannini	-	1	-	-	-	-	1	4	-	-	-	-	-	4	2	-	12

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtání)

Zdroj:⁴⁸⁶

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1989

Poř.	Jezdec	BR	SM	MC	MX	US	CA	FR	GB	DE	HU	BE	IT	PT	ES	JP	AU	Body
1.	Alain Prost	6	6	6	2	9	-	9	9	6	3	6	9	6	4	-	-	76
2.	Ayrton Senna	-	9	9	9	-	-	-	-	9	6	9	-	-	9	-	-	60
3.	Riccardo Patrese	-	-	-	6	6	6	4	-	3	-	-	3	-	2	6	4	40
4.	Nigel Mansell	9	-	-	-	-	-	6	6	4	9	4	-	-	-	-	-	38
5.	Thierry Boutsen	-	3	-	-	1	9	-	-	-	4	3	4	-	-	4	9	37
6.	Alessandro Nannini	1	4	-	3	-	-	-	4	-	-	2	-	3	-	9	6	32
7.	Gerhard Berger	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	9	6	-	-	21
8.	Nelson Piquet	-	-	-	-	-	3	-	3	2	1	-	-	-	-	3	-	12
9.	Jean Alesi	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	2	-	3	-	-	8
10.	Derek Warwick	2	2	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	1	-	7

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtání)

Zdroj:⁴⁸⁷

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1990

Poř.	Jezdec	US	BR	SM	MC	CA	MX	FR	GB	DE	HU	BE	IT	PT	ES	JP	AU	Body
1.	Ayrton Senna	-	9	-	6	9	9	6	9	9	9	9	-	1	3	9	6	90
2.	Alain Prost	9	6	9	9	6	6	9	-	6	6	6	-	9	9	6	9	87
3.	Gerhard Berger	6	2	6	4	-	-	3	-	4	3	-	9	-	1	3	-	41
4.	Thierry Boutsen	-	3	-	-	4	4	-	-	1	4	-	1	4	-	4	2	27
5.	Michele Alboreto	2	-	4	3	-	-	4	-	3	-	-	6	2	-	-	-	24
6.	Nelson Piquet	4	4	-	-	3	-	2	2	-	-	3	-	-	-	-	4	22
7.	Ivan Capelli	-	-	-	-	2	-	-	-	2	-	4	2	6	-	-	1	17
8.	Derek Warwick	3	-	3	2	-	-	-	1	-	-	2	3	3	-	-	-	17
9.	Nigel Mansell	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	6	-	-	12
10.	Alessandro Nannini	-	1	-	-	-	-	1	4	-	-	-	-	-	4	2	-	12

(leg.: 1.=9; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtání)

Zdroj:⁴⁸⁸

⁴⁸⁶ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 99. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁸⁷ Tamtéž, s. 101.

⁴⁸⁸ Tamtéž, s. 103.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1991

Poř.	Jezdec	US	BR	SM	MC	CA	MX	FR	GB	DE	HU	BE	IT	PT	ES	JP	AU	Body
1.	Ayrton Senna	10	10	10	10	-	4	4	3	-	10	10	6	6	2	6	5	96
2.	Nigel Mansell	-	-	-	6	1	6	10	10	10	6	-	10	-	10	-	3	72
3.	Riccardo Patrese	-	6	-	-	4	10	2	-	6	4	2	-	10	4	4	1	53
4.	Gerhard Berger	-	4	6	-	-	-	-	6	3	3	6	3	-	-	10	2	43
5.	Alain Prost	6	3	-	2	-	-	6	4	-	-	-	4	-	6	3		34
6.	Nelson Piquet	4	2	-	-	10	-	-	2	-	-	4	1	2	-	-	1,5	26,5
7.	Jean Alesi	-	1	-	4	-	-	3	-	4	2	-	-	4	3	-	-	21
8.	Stefano Modena	3	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	10
9.	Andrea de Cesaris	-	-	-	-	3	3	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	9
10.	Roberto Moreno	-	-	-	3	-	2	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	8

(leg.: 1.=10; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj⁴⁸⁹

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1992

Poř.	Jezdec	ZA	MX	BR	ES	SM	MC	CA	FR	GB	DE	HU	BE	IT	PT	JP	AU	Body
1.	Nigel Mansell	10	10	10	10	10	6	-	10	10	10	6	6	-	10	-	-	108
2.	Riccardo Patrese	6	6	6	-	6	4	-	6	6	-	-	4	2	-	10	-	56
3.	Michael Schumacher	3	4	4	6	-	3	6	-	3	4	-	10	4	-	-	6	53
4.	Ayrton Senna	4	-	-	-	4	10	-	-	-	6	10	2	10	4	-	-	50
5.	Gerhard Berger	2	3	-	3	-	-	10	-	2	-	4	-	3	6	6	10	49
6.	Martin Brundle	-	-	-	-	3	2	-	4	4	3	2	3	6	3	4	4	38
7.	Jean Alesi	-	-	3	4	-	-	4	-	-	2	-	-	-	-	2	3	18
8.	Mika Häkkinen	-	1	-	-	-	-	-	3	1	-	3	1	-	2	-	-	11
9.	Andrea de Cesaris	-	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	1	-	3	-	8
10.	Michele Alboreto	-	-	1	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	6

(leg.: 1.=10; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj⁴⁹⁰

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1993

Poř.	Jezdec	ZA	BR	GB	SM	ES	MC	CA	FR	GB	DE	HU	BE	IT	PT	JP	AU	Body
1.	Alain Prost	10	-	4	10	10	3	10	10	10	10	-	4	-	6	6	6	99
2.	Ayrton Senna	6	10	10	-	6	10	-	3	2	3	-	3	-	-	10	10	73
3.	Damon Hill	-	6	6	-	-	6	4	6	-	-	10	10	10	4	3	4	69
4.	Michael Schumacher	-	4	-	6	4	-	6	4	6	6	-	6	-	10	-	-	52
5.	Riccardo Patrese	-	-	2	-	3	-	-	-	4	2	6	1	2	-	-	-	20
6.	Jean Alesi	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	6	3	-	3	16
7.	Martin Brundle	-	-	-	4	-	1	2	2	-	-	2	-	-	1	-	1	13
8.	Gerhard Berger	1	-	-	-	1	-	3	-	-	1	4	-	-	-	-	2	12
9.	Johnny Herbert	-	3	3	-	-	-	-	-	3	-	-	2	-	-	-	-	11
10.	Mark Blundell	4	2	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	10

(leg.: 1.=10; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj⁴⁹¹

⁴⁸⁹ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 104. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁹⁰ Tamtéž, s. 106.

⁴⁹¹ Tamtéž, s. 108.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1994

Poř.	Jezdec	BR	PAC	SM	MC	ES	CA	FR	GB	DE	HU	BE	IT	PT	ES	JP	AU	Body
1.	Michael Schumacher	10	10	10	10	6	10	10	-	-	10	-	-	-	10	6	-	92
2.	Damon Hill	6	-	1	-	10	6	6	10	-	6	10	10	10	6	10	-	91
3.	Gerhard Berger	-	6	-	4	-	3	4	-	10	-	-	6	-	2	-	6	41
4.	Mika Häkkinen	-	-	4	-	-	-	-	4	-	-	6	4	4	4	-	-	26
5.	Jean Alesi	4	-	-	2	3	4	-	6	-	-	-	-	-	-	4	1	24
6.	Rubens Barrichello	3	4	-	-	-	-	-	3	-	-	-	3	3	-	-	3	19
7.	Martin Brundle	-	-	-	6	-	-	-	-	-	3	-	2	1	-	-	4	16
8.	David Coulthard	-	-	-	-	-	2	-	2	-	-	3	1	6	-	-	-	14
9.	Nigel Mansell	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	10	13
10.	Jos Verstappen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	-	2	-	-	-	10

(leg.: 1.=10; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj:⁴⁹²

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1995

Poř.	Jezdec	BR	AR	SM	ES	MC	CA	FR	GB	DE	HU	BE	IT	PT	EU	PAC	JP	AU	Body
1.	Michael Schumacher	10	4	-	10	10	2	10	-	10	-	10	-	6	10	10	10	-	102
2.	Damon Hill	-	10	10	3	6	-	6	-	-	10	6	-	4	-	4	-	10	69
3.	David Coulthard	6	-	3	-	-	-	4	4	6	6	-	-	10	4	6	-	-	49
4.	Johnny Herbert	-	3	-	6	3	-	-	10	3	3	-	10	-	2	1	4	-	45
5.	Jean Alesi	2	6	6	-	-	10	2	6	-	-	-	-	2	6	2	-	-	42
6.	Gerhard Berger	4	1	4	4	4	-	-	-	4	4	-	-	3	-	3	-	-	31
7.	Mika Häkkinen	3	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	6	-	17
8.	Olivier Panis	-	-	-	1	-	3	-	3	-	1	-	-	-	-	-	2	6	16
9.	Heinz-Harald Frentzen	-	2	1	-	1	-	-	1	-	2	3	4	1	-	-	-	-	15
10.	Mark Blundell	1	-	-	-	2	-	-	2	-	-	2	3	-	-	-	-	3	13

(leg.: 1.=10; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj:⁴⁹³

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1996

Poř.	Jezdec	AU	BR	AR	EU	SM	MC	ES	CA	FR	GB	DE	HU	BE	IT	PT	JP	Body
1.	Damon Hill	10	10	10	3	10	-	-	10	10	-	10	6	2	-	6	10	97
2.	Jacques Villeneuve	6	-	6	10	-	-	4	6	6	10	4	10	6	-	10	-	78
3.	Michael Schumacher	-	4	-	6	6	-	10	-	-	-	3	-	10	10	4	6	59
4.	Jean Alesi	-	6	4	-	1	-	6	4	4	-	6	4	3	6	3	-	47
5.	Mika Häkkinen	2	3	-	-	-	1	2	2	2	4	-	3	4	4	-	4	31
6.	Gerhard Berger	3	-	-	-	4	-	-	-	3	6	-	-	1	-	1	3	21
7.	David Coulthard	-	-	-	4	-	6	-	3	1	2	2	-	-	-	-	-	18
8.	Rubens Barrichello	-	-	3	2	2	-	-	-	-	3	1	1	-	2	-	-	14
9.	Olivier Panis	-	1	-	-	-	10	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	13
10.	Eddie Irvine	4	-	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	11

(leg.: 1.=10; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj:⁴⁹⁴

⁴⁹² SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 111. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁹³ Tamtéž, s. 113.

⁴⁹⁴ Tamtéž, s. 115.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1997

Poř.	Jezdec	AU	BR	AR	SM	MC	ES	CA	FR	GB	DE	HU	BE	IT	AU	LU	JP	EU	Body
1.	Jacques Villeneuve	-	10	10	-	-	10	-	3	10	-	10	2	2	10	10	-	4	81
2.	Heinz-Harald Frentzen	-	-	-	10	-	-	3	6	-	-	-	4	4	4	4	6	1	42
3.	David Coulthard	10	-	-	-	-	1	-	-	3	-	-	-	10	6	-	-	6	36
4.	Jean Alesi	-	1	-	2	-	4	6	2	6	1	-	-	6	-	6	2	-	36
5.	Gerhard Berger	3	6	1	-	-	-	-	-	-	10	-	1	-	-	3	-	3	27
6.	Mika Häkkinen	4	3	2	1	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	3	10	27
7.	Eddie Irvine	-	-	6	4	4	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	4	2	24
8.	Giancarlo Fisichella	-	-	-	3	1	-	4	-	-	-	-	6	3	3	-	-	-	20
9.	Olivier Panis	2	4	-	-	3	6	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	16
10.	Johnny Herbert	-	-	3	-	-	2	2	-	-	-	4	3	-	-	-	1	-	15

(leg.: 1.=10; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj:⁴⁹⁵

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1998

Poř.	Jezdec	AU	BR	AR	SM	ES	MC	CA	FR	GB	AT	DE	HU	BE	IT	LU	JP	Body
1.	Mika Häkkinen	10	10	6	-	10	10	-	4	6	10	10	1	-	3	10	10	100
2.	Michael Schumacher	-	4	10	6	4	-	10	10	10	4	2	10	-	10	6	-	86
3.	David Coulthard	6	6	1	10	6	-	-	1	-	6	6	6	-	-	4	4	56
4.	Eddie Irvine	3	-	4	4	-	4	4	6	4	3	-	-	-	6	3	6	47
5.	Jacques Villeneuve	2	-	-	3	1	2	-	3	-	1	4	4	-	-	-	1	21
6.	Damon Hill	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	10	1	-	3	20
7.	Heinz-Harald Frentzen	4	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	2	3	-	2	2	17
8.	Alexander Wurz	-	3	3	-	3	-	3	2	3	-	-	-	-	-	-	-	17
9.	Giancarlo Fisichella	-	1	-	-	-	6	6	-	2	-	-	-	-	-	1	-	16
10.	Ralf Schumacher	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	1	-	6	4	-	-	14

(leg.: 1.=10; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj:⁴⁹⁶

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 1999

Poř.	Jezdec	AU	BR	SM	MC	ES	CA	FR	GB	AU	DE	HU	BE	IT	EU	MY	JP	Body
1.	Mika Häkkinen	-	10	-	4	10	10	6	-	4	-	10	6	-	2	4	10	76
2.	Eddie Irvine	10	2	-	6	3	4	1	6	10	10	4	3	1	-	10	4	74
3.	Heinz-Harald Frentzen	6	4	-	3	-	-	10	3	3	4	3	4	10	-	1	3	54
4.	David Coulthard	-	-	6	-	6	-	-	10	6	2	6	10	2	-	-	-	48
5.	Michael Schumacher	-	6	10	10	4	-	2	-	-	-	-	-	-	6	6	44	
6.	Ralf Schumacher	4	3	-	-	2	3	3	4	-	3	-	2	6	3	-	2	35
7.	Rubens Barrichello	2	-	4	-	-	-	4	-	-	-	2	-	3	4	2	-	21
8.	Johnny Herbert	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	10	3	-	15
9.	Giancarlo Fisichella	3	-	2	2	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
10.	Mika Salo	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	4	-	-	-	10

(leg.: 1.=10; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj:⁴⁹⁷

⁴⁹⁵ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 116. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁹⁶ Tamtéž, s. 118.

⁴⁹⁷ Tamtéž, s. 120.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2000

Poř.	Jezdec	AU	BR	SM	GB	ES	EU	MC	CA	FR	AT	DE	HU	BE	IT	US	JP	MY	Body
1.	Michael Schumacher	10	10	10	4	2	10	-	10	-	-	-	6	6	10	10	10	10	108
2.	Mika Häkkinen	-	-	6	6	10	6	1	3	6	10	6	10	10	6	-	6	3	89
3.	David Coulthard	-	-	4	10	6	4	10	-	10	6	4	4	3	-	2	4	6	73
4.	Rubens Barrichello	6	-	3	-	4	3	6	6	4	4	10	3	-	-	6	3	4	62
5.	Ralf Schumacher	4	2	-	3	3	-	-	-	2	-	-	2	4	4	-	-	-	24
6.	Giancarlo Fisichella	2	6	-	-	-	2	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
7.	Jacques Villeneuve	3	-	2	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	-	3	1	2	17
8.	Jenson Button	-	1	-	2	-	-	-	-	-	2	3	-	2	-	-	2	-	12
9.	Heinz-Harald Frentzen	-	4	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1	1	-	4	-	-	11
10.	Jarno Trulli	-	3	-	1	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	6

(leg.: 1.=10; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj:⁴⁹⁸

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2001

Poř.	Jezdec	AU	MY	BR	SM	ES	AU	MC	CA	EU	FR	GB	DE	HU	BE	IT	US	JP	Body
1.	Michael Schumacher	10	10	6	-	10	6	10	6	10	10	6	-	10	10	3	6	10	123
2.	David Coulthard	6	4	10	6	2	10	2	-	4	3	-	-	4	6	-	4	4	65
3.	Rubens Barrichello	4	6	-	4	-	4	6	-	2	4	4	6	6	2	6	-	2	56
4.	Ralf Schumacher	-	2	-	10	-	-	-	10	3	6	-	10	3	-	4	-	1	49
5.	Mika Häkkinen	-	1	-	3	-	-	-	4	1	-	10	-	2	3	-	10	3	37
6.	Juan Pablo Montoya	-	-	-	-	6	-	-	-	6	-	3	-	-	-	10	-	6	31
7.	Jacques Villeneuve	-	-	-	-	4	-	3	-	-	-	-	4	-	-	1	-	-	12
8.	Nick Heidfeld	3	-	4	-	1	-	-	-	-	1	1	-	1	-	-	1	-	12
9.	Jarno Trulli	-	-	2	2	3	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	3	-	12
10.	Kimi Räikkönen	1	-	-	-	-	3	-	3	-	-	2	-	-	-	-	-	-	9

(leg.: 1.=10; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj:⁴⁹⁹

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2002

Poř.	Jezdec	AU	MY	BR	SM	ES	AU	MC	CA	EU	GB	FR	DE	HU	BE	IT	US	JP	Body
1.	Michael Schumacher	10	4	10	10	10	10	6	10	6	10	10	10	6	10	6	6	10	144
2.	Rubens Barrichello	-	-	-	6	-	6	-	4	10	6	-	3	10	6	10	10	6	77
3.	Juan Pablo Montoya	6	6	2	3	6	4	-	-	-	4	3	6	-	4	-	3	3	50
4.	Ralf Schumacher	-	10	6	4	-	3	4	-	3	-	2	4	4	2	-	-	-	42
5.	David Coulthard	-	-	4	1	4	1	10	6	-	-	4	2	2	3	-	4	-	41
6.	Kimi Räikkönen	4	-	-	-	-	-	-	3	4	-	6	-	3	-	-	-	4	24
7.	Jenson Button	-	3	3	2	-	-	-	-	2	-	1	-	-	-	2	-	1	14
8.	Jarno Trulli	-	-	-	-	-	-	3	1	-	-	-	-	-	-	3	2	-	9
9.	Eddie Irvine	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4	-	-	8
10.	Nick Heidfeld	-	2	-	-	3	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	7

(leg.: 1.=10; 2.=6; 3.=4; 4.=3; 5.=2; 6.=1; bez škrtní)

Zdroj:⁵⁰⁰

⁴⁹⁸ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 122. Praha: Computer Press, 2011.

⁴⁹⁹ Tamtéž, s. 124.

⁵⁰⁰ Tamtéž, s. 136.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2003

Poř.	Jezdec	AU	MY	BR	SM	ES	AT	MC	CA	EU	FR	GB	DE	HU	IT	US	JP	Body
1.	Michael Schumacher	5	3	-	10	10	10	6	10	4	6	5	2	1	10	10	1	93
2.	Kimi Räikkönen	6	10	8	8	-	8	8	3	-	5	6	-	8	5	8	8	91
3.	Juan Pablo Montoya	8	-	-	2	5	-	10	6	8	8	8	10	6	8	3	-	82
4.	Rubens Barrichello		8	-	6	6	6	1	4	6	2	10	-	-	6	-	10	65
5.	Ralf Schumacher	1	5	2	5	4	3	5	8	10	10	-	-	5	-	-	-	58
6.	Fernando Alonso	2	6	6	3	8	-	4	5	5	-	-	5	10	1	-	-	55
7.	David Coulthard	10	-	5	4	-	4	2	-	-	4	4	8	4	-	-	6	51
8.	Jarno Trulli	4	4	1	-	-	1	3	-	-	-	3	6	2	-	5	4	33
9.	Jenson Button	-	2	-	1	-	5	-	-	2	-	1	1	-	-	-	5	17
10.	Mark Webber			-	-	2	2	-	2	3	3	-	-	3	2	-	-	17

(leg.: 1.=10; 2.=8; 3.=6; 4.=5; 5.=4; 6.=3; 7.=2; 8.=1; bez škrtní)

Zdroj⁵⁰¹

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2004

Poř.	Jezdec	AU	MY	BH	SM	ES	MC	EU	CA	US	FR	GB	DE	HU	BE	IT	CN	JP	BR	Body
1.	Michael Schumacher	10	10	10	10	10	-	10	10	10	10	10	10	10	8	8	-	10	2	148
2.	Rubens Barrichello	8	5	8	3	8	6	8	8	8	6	6	-	8	6	10	10	-	6	114
3.	Jenson Button	3	6	6	8	1	8	6	6	-	4	5	8	4	-	6	8	6	-	85
4.	Fernando Alonso	6	2	3	5	5	-	4	-	-	8	-	6	6	-	-	5	4	5	59
5.	Juan Pablo Montoya	4	8	-	6	-	5	1	-	-	1	4	4	5	-	4	4	2	10	58
6.	Jarno Trulli	2	4	5	4	6	10	5	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	46
7.	Kimi Räikkönen	-	-	-	1	-	-	-	4	3	2	8	-	-	10	-	6	3	8	45
8.	Takuma Sato	-	-	4	-	4	-	-	-	6	-	-	1	3	-	5	3	5	3	34
9.	Ralf Schumacher	5	-	2	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	4	24
10.	David Coulthard	1	3	-	-	-	-	-	3	2	3	2	5	-	2	3	-	-	-	24

(leg.: 1.=10; 2.=8; 3.=6; 4.=5; 5.=4; 6.=3; 7.=2; 8.=1; bez škrtní)

Zdroj⁵⁰²

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2005

Poř.	Jezdec	AU	MY	BH	SM	ES	MC	EU	CA	US	FR	GB	DE	HU	TR	IT	BE	BR	JP	CN	Body
1.	Fernando Alonso	6	10	10	10	8	5	10	-	-	10	8	10	-	8	8	8	6	6	10	133
2.	Kimi Räikkönen	1	-	6	-	10	10	-	10	-	8	6	-	10	10	5	10	8	10	8	112
3.	Michael Schumacher	-	2	-	8	-	2	4	8	10	6	3	4	8	-	-	-	5	2	-	62
4.	Juan Pablo Montoya	3	5			2	4	2	-	-	-	10	8	-	6	10	-	10	-	-	60
5.	Giancarlo Fisichella	10	-	-	-	4	-	3	-	-	3	5	5	-	5	6	-	4	8	5	58
6.	Ralf Schumacher	-	4	5	-	5	3	-	3		2	1	3	6	-	3	2	1	1	6	45
7.	Jarno Trulli	-	8	8	4	6	-	1	-	-	4	-	-	5	3	4	-	-	-	-	43
8.	Rubens Barrichello	8	-	-	-	-	1	6	6	8	-	2	-	-	-	-	4	3	-	-	38
9.	Jenson Button	-	-	-	-			-	-	-	5	4	6	4	4	1	6	2	4	1	37
10.	Mark Webber	4	-	3	2	3	6	-	4	-	-	-	-	2	-	-	5	-	5	2	36

(leg.: 1.=10; 2.=8; 3.=6; 4.=5; 5.=4; 6.=3; 7.=2; 8.=1; bez škrtní)

Zdroj⁵⁰³

⁵⁰¹ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 127. Praha: Computer Press, 2011.

⁵⁰² Tamtéž, s. 128.

⁵⁰³ Tamtéž, s. 131.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2006

Poř.	Jezdec	BH	MY	AU	SM	EU	ES	MC	GB	CA	US	FR	DE	HU	TR	IT	CN	JP	BR	Body
1.	Fernando Alonso	10	8	10	8	8	10	10	10	10	4	8	4	-	8	-	8	10	8	134
2.	Michael Schumacher	8	3	-	10	10	8	4	8	8	10	10	10	1	6	10	10	-	5	121
3.	Felipe Massa	-	4	-	5	6	5	-	4	4	8	6	8	2	10	-	-	8	10	80
4.	Giancarlo Fisichella	-	10	4	1	3	6	3	5	5	6	3	3	-	3	5	6	6	3	72
5.	Kimi Räikkönen	6	-	8	4	5	4	-	6	6	-	4	6	-	-	8	-	4	4	65
6.	Jenson Button	5	6	-	2	-	3	-	-	-	-	-	5	10	5	4	5	5	6	56
7.	Rubens Barrichello	-	-	2	-	4	2	5	-	-	3	-	-	5	1	3	3	-	2	30
8.	Juan Pablo Montoya	4	5	-	6	-	-	8	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26
9.	Nick Heidfeld	-	-	5	-	-	1	2	2	2	-	1	-	6	-	1	2	1	-	23
10.	Ralf Schumacher	-	1	6	-	-	-	1	-	-	-	5	-	3	2	-	-	2	-	20

(leg.: 1.=10; 2.=8; 3.=6; 4.=5; 5.=4; 6.=3; 7.=2; 8.=1; bez škrtní)

Zdroj⁵⁰⁴

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2007

Poř.	Jezdec	AU	MY	BH	ES	MC	CA	US	FR	GB	EU	HU	TR	IT	BE	JP	CN	BR	Body
1.	Kimi Räikkönen	10	6	6	-	1	4	5	10	10	-	8	8	6	10	6	10	10	110
2.	Lewis Hamilton	6	8	8	8	8	10	10	6	6	-	10	4	8	5	10	-	2	109
3.	Fernando Alonso	8	10	4	6	10	2	8	2	8	10	5	6	10	6	-	8	6	109
4.	Felipe Massa	3	4	10	10	6	-	6	8	4	8	-	10	-	8	3	6	8	94
5.	Nick Heidfeld	5	5	5	-	3	8	-	4	3	3	6	5	5	4	-	2	3	61
6.	Robert Kubica	-	-	3	5	4	-	-	5	5	2	4	1	4	-	2	-	4	39
7.	Heikki Kovalainen	-	1	-	2	-	5	4	-	2	1	1	3	2	1	8	-	-	30
8.	Giancarlo Fisichella	4	3	1	-	5	-	-	3	1	-	-	-	-	-	4	-	-	21
9.	Nico Rosberg	2	-	-	3	-	-	-	-	-	-	2	2	3	3	-	-	5	20
10.	David Coulthard	-	-	-	4	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	5	1	-	14

(leg.: 1.=10; 2.=8; 3.=6; 4.=5; 5.=4; 6.=3; 7.=2; 8.=1; bez škrtní)

Zdroj⁵⁰⁵

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2008

Poř.	Jezdec	AU	MY	BH	ES	TR	MC	CA	FR	GB	DE	HU	EU	BE	IT	SG	JP	CN	BR	Body
1.	Lewis Hamilton	10	4	-	6	8	10	-	-	10	10	4	8	6	2	6	-	10	4	98
2.	Felipe Massa	-	-	10	8	10	6	4	10	-	6	-	10	10	3	-	2	8	10	97
3.	Kimi Räikkönen	1	10	8	10	6	-	-	8	5	3	6	-	-	-	-	6	6	6	75
4.	Robert Kubica	-	8	6	5	5	8	10	4	-	2	1	6	3	6	-	8	3	-	75
5.	Fernando Alonso	5	1	-	-	3	-	-	1	3	-	5	-	5	5	10	10	5	8	61
6.	Nick Heidfeld	8	3	5	-	4	-	8	-	8	5	-	-	8	4	3	-	4	-	60
7.	Heikki Kovalainen	4	6	4	-	-	1	-	5	4	4	10	5	-	8	-	-	-	2	53
8.	Sebastian Vettel	-	-	-	-	-	4	1	-	-	1	-	3	4	10	4	3	-	5	35
9.	Jarno Trulli	-	5	3	1	-	-	3	6	2	-	2	4	-	-	-	4	-	1	31
10.	Timo Glock	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	8	2	-	-	5	-	2	3	25

(leg.: 1.=10; 2.=8; 3.=6; 4.=5; 5.=4; 6.=3; 7.=2; 8.=1; bez škrtní)

Zdroj⁵⁰⁶

⁵⁰⁴ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 133. Praha: Computer Press, 2011.

⁵⁰⁵ Tamtéž, s. 135.

⁵⁰⁶ Tamtéž, s. 138.

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2009

Poř.	Jezdec	AU	MY	CN	BH	ES	MC	TR	GB	DE	HU	EU	BE	IT	SG	JP	BR	AB	Body
1.	Jenson Button	10	5	6	10	10	10	10	3	4	2	2	-	8	4	1	4	6	95
2.	Sebastian Vettel	-	-	10	8	5	-	6	10	8	-	-	6	1	5	10	5	10	84
3.	Rubens Barrichello	8	2	5	4	8	8	-	6	3	-	10	2	10	3	2	1	5	77
4.	Mark Webber	-	1,5	8	-	6	4	8	8	10	6	-	-	-	-	-	10	8	69,5
5.	Lewis Hamilton	-	1	3	5	-	-	-	-	-	10	8	-	-	10	6	6	-	49
6.	Kimi Räikkönen	-	-	-	3	-	6	-	1	-	8	6	10	6	-	5	3	-	48
7.	Nico Rosberg	3	0,5	-	-	1	3	4	4	5	5	4	1	-	-	4	-	-	34,5
8.	Jarno Trulli	6	2,V	-	6	-	-	5	2	-	1	-	-	-	-	8	-	2	32,5
9.	Fernando Alonso	4	-	-	1	4	2	-	-	2	-	3	-	4	6	-	-	-	26
10.	Timo Glock	5	3	2	2	-	-	1	-	-	3	-	-	-	8	-	-	-	24

(leg.: 1.=10; 2.=8; 3.=6; 4.=5; 5.=4; 6.=3; 7.=2; 8.=1; bez škrtní)

Zdroj⁵⁰⁷

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2010

Poř.	Jezdec	BH	AU	MY	CN	ES	MC	TR	CN	EU	GB	DE	HU	BE	IT	SG	JP	KR	BR	AB	Body
1.	Sebastian Vettel	12	-	25	8	15	18	-	12	25	6	15	15	-	12	18	25	-	25	25	256
2.	Fernando Alonso	25	12	-	12	18	8	4	15	4	-	25	18	-	25	25	15	25	15	6	252
3.	Mark Webber	4	2	18	4	25	25	15	10	-	25	8	25	18	8	15	18	-	18	4	242
4.	Lewis Hamilton	15	8	8	18	-	10	25	25	18	18	12	-	25	-	-	10	18	12	18	240
5.	Jenson Button	6	25	4	25	10	-	18	18	15	12	10	4	-	18	12	12	-	10	15	214
6.	Felipe Massa	18	15	6	2	8	12	6	-	-	-	18	12	12	15	4	-	15	-	1	144
7.	Nico Rosberg	10	10	15	15	-	6	10	8	1	15	4	-	8	10	10	-	-	8	12	142
8.	Robert Kubica	-	18	12	10	4	15	8	6	10	-	6	-	15	4	6	-	10	2	10	136
9.	Michael Schumacher	8	1	-	1	12	-	12	-	-	2	2	-	6	2	-	8	12	6	-	72
10.	Rubens Barrichello	1	4	-	-	2	-	-	-	12	10	-	1	-	1	8	2	6	-	-	47

(leg.: 1.=25; 2.=18; 3.=15; 4.=12; 5.=10; 6.=8; 7.=6; 8.=4; 9=2; 10=1; bez škrtní)

Zdroj⁵⁰⁸

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2011

Poř.	Jezdec	AU	MY	CN	TR	ES	MC	CA	EU	GB	DE	HU	BE	IT	SG	JP	KR	IN	AB	BR	Body
1.	Sebastian Vettel	25	25	18	25	25	25	18	25	18	12	18	25	25	25	15	25	25	-	18	392
2.	Jenson Button	8	18	12	8	15	15	25	8	-	-	25	15	18	18	25	12	18	15	15	270
3.	Mark Webber	10	12	15	18	12	12	15	15	15	15	10	18	-	15	12	15	12	12	25	258
4.	Fernando Alonso	12	8	6	15	10	18	-	18	25	18	15	12	15	12	18	10	15	18	12	257
5.	Lewis Hamilton	18	4	25	12	18	8	-	12	12	25	12	-	12	10	10	18	6	25	-	227
6.	Felipe Massa	6	10	8	-	-	-	8	10	10	10	8	4	8	2	6	8	-	10	10	118
7.	Nico Rosberg	-	-	10	10	6	-	-	6	8	6	2	8	-	6	1	4	8	8	6	89
8.	Michael Schumacher	-	2	4	-	8	-	12	-	2	4	-	10	10	-	8	-	10	6	-	76
9.	Adrian Sutil	2	-	-	-	-	6	-	2	-	8	-	6	-	4	-	-	2	4	8	42
10.	Vitalij Petrov	15	-	2	4	-	-	10	-	-	1	-	2	-	-	2	-	-	-	1	37

(leg.: 1.=25; 2.=18; 3.=15; 4.=12; 5.=10; 6.=8; 7.=6; 8.=4; 9=2; 10=1; bez škrtní)

Zdroj⁵⁰⁹

⁵⁰⁷ SEKUCKÝ, David. *Grand Prix a Formule 1*, s. 141. Praha: Computer Press, 2011.

⁵⁰⁸ Tamtéž, s. 144.

⁵⁰⁹ STATS F1. 2011. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://statsf1.com/en/2011.aspx>

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2012

Poř.	Jezdec	AU	MY	CN	BH	ES	MC	CA	EU	GB	DE	HU	BE	IT	SG	JP	KR	IN	AB	US	BR	Body
1.	Sebastian Vettel	18	-	10	25	8	12	12	-	15	10	12	18	-	25	25	25	25	15	18	8	281
2.	Fernando Alonso	10	25	2	6	18	15	10	25	18	25	10	-	15	15	-	15	18	18	15	18	278
3.	Kimi Räikkönen	6	10	-	18	15	2	4	18	10	15	18	15	10	8	8	10	6	25	8	1	207
4.	Lewis Hamilton	15	15	15	4	4	10	25	-	4	-	25	-	25	-	10	1	12	-	25	-	190
5.	Jenson Button	25	-	18	-	2	-	-	4	1	18	8	25	-	18	12	-	10	12	10	25	188
6.	Mark Webber	12	12	12	12	-	25	6	12	25	4	4	8	-	-	2	18	15	-	-	12	179
7.	Felipe Massa	-	-	-	2	-	8	1	-	12	-	2	10	12	4	18	12	8	6	12	15	122
8.	Romain Grosjean	-	-	8	15	12	-	18	-	8	-	15	-	-	6	-	6	2	-	6	-	96
9.	Nico Rosberg	-	-	25	10	6	18	8	8	-	1	1	-	6	10	-	-	-	-	-	-	93
10.	Sergio Pérez	4	18	-	-	-	-	15	2	-	8	-	-	18	1	-	-	-	-	-	-	66

(leg.: 1.=25; 2.=18; 3.=15; 4.=12; 5.=10; 6.=8; 7.=6; 8.=4; 9=2; 10=1; bez škrtní)

Zdroj⁵¹⁰

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2013

Poř.	Jezdec	AU	MY	CN	BH	ES	MC	CA	GB	DE	HU	BE	IT	SG	KR	JP	IN	AB	US	BR	Body
1.	Sebastian Vettel	15	25	12	25	12	18	25	-	25	15	25	25	25	25	25	25	25	25	25	397
2.	Fernando Alonso	18	-	25	4	25	6	18	15	12	10	18	18	18	8	12	-	10	10	15	242
3.	Mark Webber	8	18	-	6	10	15	12	18	6	12	10	15	-	-	18	-	18	15	18	199
4.	Lewis Hamilton	10	15	15	10	-	12	15	12	10	25	15	2	10	10	-	8	6	12	2	189
5.	Kimi Räikkönen	25	6	18	18	18	1	2	10	18	18	-	-	15	18	10	6	-	-	-	183
6.	Nico Rosberg	-	12	-	2	8	25	10	25	2	-	12	8	12	6	4	18	15	2	10	171
7.	Romain Grosjean	1	8	2	15	-	-	-	-	15	8	4	4	-	15	15	15	12	18	-	132
8.	Felipe Massa	12	10	8	-	15	-	4	8	-	4	6	12	8	2	1	12	4	-	6	112
9.	Jenson Button	2	-	10	1	4	8	-	-	8	6	8	1	6	4	2	-	-	1	12	73
10.	Nico Hülkenberg	-	4	1	-	-	-	-	1	1	-	-	10	2	12	8	-	-	8	4	51

(leg.: 1.=25; 2.=18; 3.=15; 4.=12; 5.=10; 6.=8; 7.=6; 8.=4; 9=2; 10=1; bez škrtní)

Zdroj⁵¹¹

Mistrovství světa jezdců F1 v roce 2014

Poř.	Jezdec	AU	MY	BH	CN	ES	MC	CA	AT	GB	DE	HU	BE	IT	SG	JP	RU	US	BR	AB	Body
1.	Lewis Hamilton	-	25	25	25	25	18	-	18	25	15	15	-	25	25	25	25	18	50	384	
2.	Nico Rosberg	25	18	18	18	18	25	18	25	-	25	12	18	18	-	18	18	18	25	-	317
3.	Daniel Ricciardo	-	-	12	12	15	15	25	4	15	8	25	25	10	15	12	6	15	-	24	238
4.	Valtteri Bottas	10	4	4	6	10	-	6	15	18	18	4	15	12	-	8	15	10	1	30	186
5.	Sebastian Vettel	-	15	8	10	12	-	15	-	10	12	6	10	8	18	15	4	6	10	8	167
6.	Fernando Alonso	12	12	2	15	8	12	8	10	8	10	18	6	-	12	-	8	8	8	4	161
7.	Felipe Massa	-	6	6	-	-	6	-	12	-	-	10	-	15	10	6	-	12	15	36	134
8.	Jenson Button	15	8	-	-	-	8	12	-	12	4	1	8	4	-	10	12	-	12	20	126
9.	Nico Hülkenberg	8	10	10	8	1	10	10	2	4	6	-	1	-	2	4	-	-	4	16	96
10.	Sergio Pérez	1	-	15	2	2	-	-	8	-	1	-	4	6	6	1	1	-	-	12	59

(leg.: 1.=25; 2.=18; 3.=15; 4.=12; 5.=10; 6.=8; 7.=6; 8.=4; 9=2; 10=1; bez škrtní; poslední závod – dvojité body)

Zdroj⁵¹²

⁵¹⁰ STATS F1. 2012. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://statsf1.com/en/2012.aspx>

⁵¹¹ STATS F1. 2013. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://statsf1.com/en/2013.aspx>

⁵¹² STATS F1. 2014. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z: <http://statsf1.com/en/2014.aspx>

Příloha B – Výsledky Poháru konstruktérů F1 v letech 1958-2014

ročník	vítězný tým
1958	Vanwall
1959	Cooper
1960	Cooper
1961	Ferrari
1962	BRM
1963	Lotus
1964	Ferrari
1965	Lotus
1966	Brabham
1967	Brabham
1968	Lotus
1969	Matra
1970	Lotus
1971	Tyrrell
1972	Lotus
1973	Lotus
1974	McLaren
1975	Ferrari
1976	Ferrari
1977	Ferrari
1978	Lotus
1979	Ferrari
1980	Williams
1981	Williams
1982	Ferrari
1983	Ferrari
1984	McLaren
1985	McLaren
1986	Williams
1987	Williams
1988	McLaren
1989	McLaren
1990	McLaren
1991	McLaren
1992	Williams
1993	Williams
1994	Williams
1995	Benetton
1996	Williams
1997	Williams
1998	McLaren
1999	Ferrari
2000	Ferrari
2001	Ferrari
2002	Ferrari
2003	Ferrari
2004	Ferrari
2005	Renault

ročník	vítězný tým
2006	Renault
2007	Ferrari
2008	Ferrari
2009	Brawn GP
2010	Red Bull
2011	Red Bull
2012	Red Bull
2013	Red Bull
2014	Mercedes

Zdroj⁵¹³

⁵¹³ STATS F1. *World Champion titles Chronology*. [online]. [cit. 2015-02-01]. Dostupné z: <http://statsf1.com/en/statistiques/constructeur/champion/chronologie.aspx>

Příloha C – Výsledky Rallye Dakar v letech 1979-2015

Přehled vítězů kategorie čtyřkolek

Rok	Jezdec	Čtyřkolka
2009	Macháček	Yamaha
2010	M. Patronelli	Yamaha
2011	A. Patronelli	Yamaha
2012	A. Patronelli	Yamaha
2013	M. Patronelli	Yamaha
2014	Casale	Yamaha
2015	Sonik	Yamaha

Zdroj⁵¹⁴

Přehled vítězů kategorie automobilů

Rok	Řidič	Vůz
1979	Genestier	Land Rover
1980	Kottulinsky	Volkswagen
1981	Metge	Land Rover
1982	Marreau	Renault
1983	Ickx	Mercedes-Benz
1984	Metge	Porsche
1985	Zaniroli	Mitsubishi
1986	Metge	Porsche
1987	Vatanen	Peugeot
1988	Kankkunen	Peugeot
1989	Vatanen	Peugeot
1990	Vatanen	Peugeot
1991	Vatanen	Citroën
1992	Auriol	Mitsubishi
1993	Saby	Mitsubishi
1994	Lartigue	Citroën
1995	Lartigue	Citroën
1996	Lartigue	Citroën
1997	Šinozuka	Mitsubishi
1998	Fontenay	Mitsubishi
1999	Schlesser	Schlesser-Renault
2000	Schlesser	Schlesser-Renault
2001	Kleinschmidtová	Mitsubishi

⁵¹⁴ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

Rok	Řidič	Vůz
2002	Masuoka	Mitsubishi
2003	Masuoka	Mitsubishi
2004	Peterhansel	Mitsubishi
2005	Peterhansel	Mitsubishi
2006	Alphand	Mitsubishi
2007	Peterhansel	Mitsubishi
2009	de Villiers	Volkswagen
2010	Sainz	Volkswagen
2011	Al Attíja	Volkswagen
2012	Peterhansel	Mini
2013	Peterhansel	Mini
2014	Roma	Mini
2015	Al Attíja	Mini

Zdroj⁵¹⁵

Přehled vítězů kategorie motocyklů

Rok	Jezdec	Motocykl
1979	Neveu	Yamaha
1980	Neveu	Yamaha
1981	Auriol	BMW
1982	Neveu	Honda
1983	Auriol	BMW
1984	Rahier	BMW
1985	Rahier	BMW
1986	Neveu	Honda
1987	Neveu	Honda
1988	Orioli	Honda
1989	Lalay	Honda
1990	Orioli	Cagiva
1991	Peterhansel	Yamaha
1992	Peterhansel	Yamaha
1993	Peterhansel	Yamaha
1994	Orioli	Cagiva
1995	Peterhansel	Yamaha
1996	Orioli	Yamaha
1997	Peterhansel	Yamaha
1998	Peterhansel	Yamaha
1999	Sainct	BMW

⁵¹⁵ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

Rok	Jezdec	Motocykl
2000	Sainct	BMW
2001	Meoni	KTM
2002	Meoni	KTM
2003	Sainct	KTM
2004	Roma	KTM
2005	Despres	KTM
2006	Coma	KTM
2007	Despres	KTM
2009	Coma	KTM
2010	Despres	KTM
2011	Coma	KTM
2012	Despres	KTM
2013	Despres	KTM
2014	Coma	KTM
2015	Coma	KTM

Zdroj⁵¹⁶

Přehled vítězů kategorie kamionů

Rok	Jezdec	Kamion
1980	Ataouat	Sonacom
1981	Villette	ALM/ACMAT
1982	Groine	Mercedes-Benz
1983	Groine	Mercedes-Benz
1984	Lalleu	Mercedes-Benz
1985	Capito	Mercedes-Benz
1986	Vismara	Mercedes-Benz
1987	J. De Rooy	DAF
1988	Loprais	Tatra
1990	Villa	Perlini
1991	Houssat	Perlini
1992	Perlini	Perlini
1993	Perlini	Perlini
1994	Loprais	Tatra
1995	Loprais	Tatra
1996	Moskovskich	Kamaz
1997	Peter Reif	Hino
1998	Loprais	Tatra

⁵¹⁶ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

Rok	Řidič	Vůz
1999	Loprais	Tatra
2000	Čagin	Kamaz
2001	Loprais	Tatra
2002	Čagin	Kamaz
2003	Čagin	Kamaz
2004	Čagin	Kamaz
2005	Kabirov	Kamaz
2006	Čagin	Kamaz
2007	Stacey	MAN
2009	Kabirov	Kamaz
2010	Čagin	Kamaz
2011	Čagin	Kamaz
2012	G. De Rooy	Iveco
2013	Nikolajev	Kamaz
2014	Karginov	Kamaz
2015	Mardějev	Kamaz

Zdroj⁵¹⁷

⁵¹⁷ ASO. *Retrospective 1979-2014*. [online]. [cit. 2015-02-02]. Dostupné z http://netstorage.lequipe.fr/ASO/dakar/2015/historique/historique-dakar-1979-2014_us.pdf

BIBLIOGRAFICKÉ ÚDAJE

Jméno autora: Jakub Knoll

Obor: Sociální a mediální komunikace

Forma studia: prezenční

Název práce: Dějiny, marketing a mediální pokrytí vybraných disciplín motorsportu

Rok: 2015

Počet stran textu bez příloh: 129

Celkový počet stran příloh: 28

Počet titulů české literatury a pramenů: 62

Počet titulů zahraniční literatury a pramenů: 2

Počet internetových zdrojů: 197

Vedoucí práce: Mgr. Anna Huliciusová