



Pedagogická  
fakulta  
Faculty  
of Education

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích  
Pedagogická fakulta  
Katedra anglistiky

Bakalářská práce

Team Lotus

Vypracoval: Tomáš Čapek  
Vedoucí práce: Mgr. Lenka Hessová

České Budějovice 2018

JIHOČESKÁ UNIVERZITA V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Fakulta pedagogická

Akademický rok: 2016/2017

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Tomáš ČAPEK**

Osobní číslo: **P15558**

Studijní program: **B7507 Specializace v pedagogice**

Studijní obory: **Český jazyk a literatura se zaměřením na vzdělávání**  
**Anglický jazyk se zaměřením na vzdělávání**

Název tématu: **Team Lotus**

Zadávací katedra: **Katedra anglického jazyka**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Cílem bakalářské práce je popsat populární britský tým Lotus s bohatou historií, který je nedílnou součástí prestižních závodů Formule 1, obrovského sportovního fenoménu. Práce se bude zabývat samotnými začátky týmu, jeho pokroky, největšími úspěchy, nejslavnějšími závodními jezdci, postupným úpadkem týmu a posléze jeho odchodem z královské série motorsportu. Rovněž popíše návrat Lotusu na startovní pole o mnoho let později.

V praktické části pak student představí přípravu na hodinu anglického jazyka v deváté třídě, kdy v rámci tématu SPORT přiblíží žákům britský tým Lotus a seznámí žáky se sportovní terminologií, používanou ve spojení se závody Formule 1.

Přípravu na hodinu student umístí na Metodický portál RVP.CZ jako praktickou ukázkou zapojení průřezového tématu Multikulturní výchova do anglického jazyka.

Rozsah grafických prací:

Rozsah pracovní zprávy: **30 - 50 stran**

Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

### Literatura a zdroje

- [1]Formula 1 [online]. Velká Británie, 2003 [cit. 2017-02-08]. Dostupné z: <https://www.formula1.com>
- [2]www.jpslotus.org [online]. 2000 [cit. 2017-02-08]. Dostupné z: <http://www.jpslotus.org/>
- [3]Clasic Team Lotus [online]. Norfolk, 2017 [cit. 2017-02-08]. Dostupné z: <http://www.classicteamlotus.co.uk/en/home/>
- [4]Lotus cars [online]. Velká Británie, 2016 [cit. 2017-02-08]. Dostupné z: <http://www.lotuscars.com/>
- [5]F1 fanatic [online]. Velká Británie, 2016 [cit. 2017-02-08]. Dostupné z: <http://www.f1fanatic.co.uk/>
- [6]HILL, Tim. Formule 1: úplná historie. Praha: Naše vojsko, 2012. ISBN 9788020613219.
- [7]HAY-NICHOLLS, Adam. F 1: Formula 1 : úplný obrazový průvodce. Praha: Mladá fronta, 2010. ISBN 978-80-204-2237-8.
- [8]RUBYTHON, Tom a photography: Keith Sutton. FOREWORD BY GERHARD BERGER. The life of Senna. London: BusinessF1, 2004. ISBN 09-546-8570-9.
- [9]WARR, Peter. Team lotus: my view from the pit wall. Velká Británie: Haynes Publishing, 2012. ISBN 978-085-7331-236.
- [10]Formule. Sport-Press. ISSN 1214-1933.

Vedoucí bakalářské práce:

**Mgr. Lenka Hessová**

Katedra anglického jazyka

Datum zadání bakalářské práce: **22. února 2017**

Termín odevzdání bakalářské práce: **30. dubna 2018**

Mgr. Michal Vančura, Ph.D.  
děkan



doc. PhDr. Lucie Betáková, M.A., Ph.D.  
vedoucí katedry

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že svoji bakalářskou práci jsem vypracoval/a samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.

Prohlašuji, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské práce, a to v nezkrácené podobě fakultou elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.

V Českých Budějovicích dne 30. června 2018

Tomáš Čapek

## **Anotace**

Cílem bakalářské práce je popsat populární anglický tým Lotus s bohatou historií, který je nedílnou součástí prestižních závodů Formule 1, obrovského sportovního fenoménu. Práce se zabývá samotnými začátky týmu, jeho pokroky, největšími úspěchy, nejslavnějšími závodními jezdci, postupným úpadkem týmu a posléze jeho odchodem z královské série motosportu. Rovněž popisuje návrat Lotusu na startovní pole o mnoho let později.

Praktická část představuje přípravu na hodinu anglického jazyka v deváté třídě, ve které je v rámci tématu *SPORT* přiblížen žákům britský tým Lotus a sportovní terminologie používaná ve spojení se závody Formule 1. Příprava byla umístěna na Metodický portál RVP.CZ jako praktická ukázka zapojení průřezového tématu Multikulturní výchova do hodin anglického jazyka.

## **Klíčová slova**

Team Lotus, Formule 1, Historie F1, Colin Chapman, Jim Clark, Graham Hill, Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi, Mario Andretti, Výuka AJ

## **Abstract**

The thesis focuses on the history of Team Lotus, an undisputable part of the history of prestigious motorsport phenomenon - Formula 1. The thesis contains information about the team's origin, its progress to its greatest achievements and its most notable drivers, just like the later decline in competitiveness and the eventual departure from the sport. Finally, it describes the more recent return of Lotus to F1.

The practical part of the thesis provides a preparation of a lesson of English language for the ninth grade of an elementary school. It introduces the Team Lotus and the F1 terminology to the children within the topic *SPORT*. The lesson was uploaded to the methodical website RVP.CZ, where it serves as an example how to involve multicultural education in the lessons of English.

## **Keywords**

Team Lotus, Formula 1, History of F1, Colin Chapman, Jim Clark, Graham Hill, Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi, Mario Andretti, Education of English

## **Poděkování**

Děkuji paní Mgr. Lence Hessové za veškerou pomoc při zpracování této bakalářské práce.

## Obsah

<b>1</b>	<b>Úvod</b> .....	<b>10</b>
<b>2</b>	<b>Formule 1</b> .....	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Původ Lotusu</b> .....	<b>12</b>
3.1	Colin Chapman.....	12
3.2	Logo .....	13
<b>4</b>	<b>Začátky Lotusu a vstup do F1</b> .....	<b>15</b>
4.1	Sezonní výsledky 1958-1959 .....	15
4.1.1	Sezona 1958.....	15
4.1.2	Sezona 1959.....	16
<b>5</b>	<b>60. léta</b> .....	<b>17</b>
5.1	Sezonní výsledky 1960-1965 .....	17
5.1.1	Sezona 1960.....	17
5.1.2	Sezona 1961 .....	18
5.1.3	Sezona 1962.....	18
5.1.4	Sezona 1963.....	19
5.1.5	Sezona 1964.....	19
5.1.6	Sezona 1965.....	20
5.2	Jim Clark .....	20
5.3	Lotus 25.....	22
5.4	Sezonní výsledky 1966-1969 .....	23
5.4.1	Sezona 1966.....	23
5.4.2	Sezona 1967 .....	23
5.4.3	Sezona 1968.....	23
5.4.4	Sezona 1969.....	24
5.5	Graham Hill.....	25
5.6	Lotus 49.....	26
<b>6</b>	<b>70. léta</b> .....	<b>28</b>
6.1	Jochen Rindt.....	28
6.2	Sezonní výsledky 1970-1975 .....	30
6.2.1	Sezona 1970.....	30
6.2.2	Sezona 1971.....	30
6.2.3	Sezona 1972.....	31
6.2.4	Sezona 1973.....	31
6.2.5	Sezona 1974.....	32
6.2.6	Sezona 1975.....	32
6.3	Emerson Fittipaldi .....	33
6.4	Lotus 72.....	35
6.5	Sezonní výsledky 1976-1979 .....	36
6.5.1	Sezona 1976.....	36
6.5.2	Sezona 1977.....	36
6.5.3	Sezona 1978.....	37
6.5.4	Sezona 1979.....	38



6.6	Mario Andretti.....	39
6.7	Lotus 78 a 79.....	40
<b>7</b>	<b>80. Léta .....</b>	<b>43</b>
7.1	Sezonní výsledky 1980-1989.....	44
7.1.1	Sezona 1980.....	44
7.1.2	Sezona 1981.....	44
7.1.3	Sezona 1982.....	45
7.1.4	Sezona 1983.....	46
7.1.5	Sezona 1984.....	46
7.1.6	Sezona 1985.....	47
7.1.7	Sezona 1986.....	48
7.1.8	Sezona 1987.....	49
7.1.9	Sezona 1988.....	49
7.1.10	Sezona 1989.....	50
7.2	Lotus 99.....	50
<b>8</b>	<b>90. Léta .....</b>	<b>52</b>
8.1	Sezonní výsledky 1990-1994.....	52
8.1.1	Sezona 1990.....	52
8.1.2	Sezona 1991.....	53
8.1.3	Sezona 1992.....	53
8.1.4	Sezona 1993.....	54
8.1.5	Sezona 1994.....	54
8.2	Shrnutí výsledků týmu.....	55
<b>9</b>	<b>Pokračování Lotusu.....</b>	<b>57</b>
9.1	Pacific Team Lotus.....	57
9.2	Group Lotus.....	57
9.3	Team Lotus a Lotus F1 Team.....	58
<b>10</b>	<b>Praktická část.....</b>	<b>60</b>
10.1	Metodický portál rvp.cz.....	60
10.2	Příprava na hodinu.....	61
10.2.1	Vlastní příprava.....	61
10.3	Cíle hodiny.....	65
10.4	Pomůcky na hodinu.....	66
10.4.1	Pracovní list.....	66
10.4.2	Prezentace.....	67
10.5	Praktická realizace hodiny.....	67
10.5.1	Vstupní reflexe.....	67
10.5.2	Vyučovací třída.....	68
10.5.3	Průběh hodiny.....	68
10.5.4	Výstupní reflexe.....	70
<b>11</b>	<b>Závěr.....</b>	<b>72</b>

## 1 Úvod

Team Lotus byl významným týmem F1 během svého působení mezi lety 1958 a 1994. Nejenže se svými výsledky nesmazatelně zapsal do historie nejvyšší disciplíny motorsportu, ale životní příběhy samotného zakladatele Lotusu či mnohých jezdců, kteří za tým závodili, jsou v mnoha ohledech inspirující. Také nelze zapomenout na fakt, že technické inovace vozů nasazovaných Lotusem opakovaně posouvaly hranice možností své doby a rozšiřovaly chápání v oblastech fyziky a techniky.

Teoretická část práce si klade za cíl popsat historii tohoto sportovního týmu, jeho cestu napříč časem od skrovných začátků přes největší úspěchy a k postupnému úpadku. Blíže se věnuje pilotům, kteří v týmu zvítězili v šampionátu jezdců, a monopostům, které stály za těmito úspěchy a v nichž se projevil technologický pokrok Lotusu oproti soupeřům z jiných týmů.

Informace uvedené v teoretické práci jsou parafrázemi tištěných a internetových zdrojů, které jsou uvedeny v části Literatura zdroje.

Praktická část využívá získaná fakta k vytvoření přípravy na hodinu anglického jazyka v deváté třídě s cílem seznámit žáky v rámci průřezového tématu Multikulturní výchova s tématem motorsportu, naučit je novým výrazům a zopakovat gramatická pravidla. Tato příprava je vložena na Metodickém portále RVP.CZ pro možnost dalšího využití vyučujícími v praxi a rovněž jako ukázka, jak lze kulturní témata zpracovat rámci hodin anglického jazyka.

## 2 Formule 1

Využití automobilů pro sportovní účely lze vysledovat už na konci 19. století. Můžeme tedy tvrdit, že motosport je s automobilovým průmyslem spjat už od samých začátků své existence. Tyto závody neměly obyčejně podobu šampionátu, ale spíše jednotlivých závodů často pořádaných novinami či autoklubem. Průměrná rychlost vítězů prvních závodů nedosahovala ani 20 km/h a do závodů se většinou nepřihlásilo více než pár závodníků, přesto se motosport relativně rychle rozvíjel. Na začátku 20. století se již pořádaly závody jakožto národní soutěže, v roce 1906 uspořádal francouzský automobilový klub (Automobile Club de France) první závod nesoucí název Velká cena (Grand Prix). Automobilové závody se pevně usadily mezi sportovními disciplínami, nové závody byly ohlašovány ve stále více evropských a amerických lokalitách a ruku v ruce s tím se objevovaly stále rychlejší a dokonalejší vozy, již vytvářené čistě pro sportovní účely [8, 9].

Psal se rok 1946, který datuje oficiální vznik Formule 1, jakožto soupisu pravidel závodní disciplíny pod dohledem Mezinárodní Automobilové Federace (FIA). V několika následujících letech se pravidla zdokonalovala, vznikl šampionát jezdců a továrních týmů a královská disciplína motosportu nabyla podoby srovnatelné s tou současnou [9].

Do dnešní doby se sportovní disciplína rozrostla do gigantických rozměrů. Závody vozů Formule 1 se pořádají po celém světě na starých tradičních okruzích, nově vybudovaných i tratích připravených v ulicích měst. Rozpočty týmů, které pomýšlejí na vítězství v šampionátu, dosahují stovek milionů dolarů. Monoposty jsou konstruovány těmi nejlepšími inženýry, kteří se za využití špičkových technologií snaží navýšit rychlost svých vozů o každou desetinu sekundy na kolo, která může rozhodnout o vítězi. Nejúspěšnější jezdci se dnes řadí mezi nejbohatší a nejslavnější sportovce světa. Historie sportu zná své vítěze i poražené a nadále píše příběhy dojemné, epické i tragické.

Team Lotus je jednou z legend, která psala tuto historii.

### 3 Původ Lotusu

Team Lotus byla společnost založená v roce 1954 Colinem Chapmanem. Jednalo se o sesterskou společnost o dva roky starší firmy Lotus Engineering Ltd., dodnes existující pod názvem Lotus Cars, jež produkuje sportovní vozy určené pro silniční provoz i závodní užití. Team Lotus se zabýval čistě konstruováním závodních vozů, se kterými se účastnil celé řady sportovních disciplín, od nižších formulových sérií, přes IndyCars až k samotné královské disciplíně motosportu F1 [14].

Team Lotus přinesl od samého začátku své existence inovativní pohled na problematiku ve výrobě závodních automobilů. Colin Chapman, který vedl vývoj vozů Lotus, se značně inspiroval svými zkušenostmi z leteckého inženýrství, kterých nabyl během působení u královského letectva, a kupříkladu se snažil pracovat s lehčími materiály než jeho konkurenti [14].

#### 3.1 Colin Chapman

Colin Chapman, celým jménem Anthony Colin Bruce Chapman, se narodil na jaře roku 1928. Vyrůstal v hotelu Railway, který provozoval jeho otec. Během studií se naučil létat, v roce 1948 vstoupil na krátkou dobu do služeb RAF, nicméně brzy se vrátil k civilnímu životu. Získal zaměstnání v British Aluminium Company, společnosti zpracovávající a dále prodávající skotský hliník. Prací v této společnosti financoval svou skutečnou vášň – motosport [9].

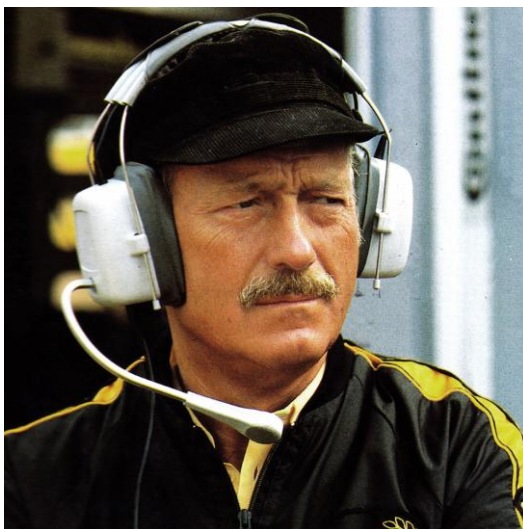
Colin Chapman se proslavil jako konstruktér závodních aut, ale zprvu toužil být společně s tím i závodníkem. Ve svém volném čase upravoval automobily. Takto vznikl Lotus 1, se kterým osobně závodil. Ve své původní vizi, kterou nakonec překonal, se chtěl úpravám a závodním přestavbám automobilů věnovat profesionálně, jednak s nimi závodit na okruzích, čímž prokázat jejich kvality, a jednak tyto vozy prodávat [9].

Svůj pracovní poměr v British Aluminium Company ukončil až v roce 1954, tedy v roce, kdy založil Team Lotus a Lotus Engineering fungovala již druhým rokem. Teprve tehdy byla jeho vlastní podnikatelská dráha natolik jistá, že si dovolil v práci skončit. Dvojice jeho podniků vzkvétala, Team Lotus vstoupil do Formule 2 a od roku 1958 účinkoval rovněž ve Formuli 1, kde se vozy značky vyvíjené pod jeho vedením během několika let prosadily i na nejvyšších příčkách. Vlastní profesionální kariéru závodního jezdce se tou dobou již vzdal a naplno se věnoval vývoji [9].

V roce 1954 se oženil se svou dlouholetou známostí Hazel Williams. Již před jejich svatbou byla velkou oporou v jeho snahách o samostatné podnikání a kupříkladu

mu přispěla peněžitou částkou na založení původní firmy Lotus Engineering Ltd, která se během několika let proměnila v podnik v milionových hodnotách. Měli spolu tři děti, dvě dcery a syna [9].

Clive Chapman, Colinův syn, je dnes vlastníkem společnosti Classic Team Lotus, která je pokračovatelem Teamu Lotus. Specializuje se na opravy, údržbu a případné renovace starých závodních aut otcovy společnosti a navíc se účastní historických závodů, čímž se zaslouhuje o svědomitou správu odkazu původního sportovního týmu [5, 9].



Obrázek 1: Colin Chapman<sup>1</sup>

Colin Chapman zemřel v 54 letech na infarkt 16. prosince roku 1982. V dnešní době je významným osobnostem motosportu udělována Cena Colina Chapmana, která se udílí těm, kteří během své kariéry projevili neobyčejného sportovního a týmového ducha. V minulosti jí byli oceněni například automobilový závodník Michael Jordan, šéfové týmů F1 Ron Dennis a Ross Brawn, sir Frank Williams, vlastník stejnojmenného týmu F1, či Alessandro Zanardi, závodník F1 a pozdější vítěz paralympijských her [5, 9].

### 3.2 Logo

Znak automobilky Lotus byl většinou totožný s tím, kterým se prezentoval i Team Lotus. Jedná se o zlatý kruh se zeleným znakem uvnitř, obsahujícím stříbrně vyobrazené iniciály jména zakladatele společnosti A. C. B. Chapmana. Automobily Lotus mají ve znaku vepsán název značky „Lotus“, zatímco závodní vozy působící na

---

<sup>1</sup> Převzato z: PB Communications. Dostupné z: [www.freelancewritingandpr.co.uk](http://www.freelancewritingandpr.co.uk)

traticích za sportovní stáj Team Lotus využívaly v některých případech znak doplněný o samotný výraz „Team“.



Obrázek 2: Znak automobilky Lotus<sup>2</sup>

Zelená barva, jež je užitá v symbolu, je tradiční barvou britského motosportu, užívaná již od národnostních závodů ze začátku dvacátého století, je rovněž typickým zbarvením pro vozy stáje Lotus, pokud nebylo ovlivněno externím sponzorem [1].

---

<sup>2</sup> Převezato z: Auto Evolution. Dostupné z: [www.autoevolution.com](http://www.autoevolution.com)

## 4 Začátky Lotusu a vstup do F1

Sportovní automobily značky Lotus rychle získaly popularitu i věhlas na závodistiších. Během několika krátkých let se Lotus stal skutečnou automobilkou produkující závodní, a od roku 1957 i silniční, automobily. Z prvních vozů, které pomohly Lotusu získat pevnou pozici mezi automobilkami, stojí za zmínku Lotus Mark VIII, dodnes futuristicky působící vůz, který se dokázal prosadit v četných závodech. Právě úspěch Lotusu Mark VIII a dalších vozů vyvíjených na jeho základu dovolil Chapmanovi opustit své původní zaměstnání. Aerodynamická karoserie na voze postaveném v souladu s výrobní filozofií Colina Chapmana s důrazem na nízkou hmotnost vytvořila úspěšné vozy, které ve své době překonávaly rychlostní rekordy. Byly poháněny především motory Coventry Climax – tato spolupráce byla úspěšná nejen na poli sportovních vozů, ale i později v šampionátech F1. Výroba Lotusu 8 dosahovala jednotek kusů, nicméně rychlý vývoj a postupné úspěchy zajistily, že produkce pozdějšího Lotusu 11, vyráběného od roku 1956, již překročila 250 vozidel [9, 17].



Obrázek 3: Lotus 11<sup>3</sup>

S Lotusem 9 se Colin Chapman osobně zúčastnil závodu 24 hodin v Le Mans. S Lotusem 11 se tým účastnil nižších závodních sérií a položil základy k brzkému vstupu do Formule 1, konajícimu se v roce 1958 [17].

### 4.1 Sezonní výsledky 1958-1959

#### 4.1.1 Sezona 1958

Lotus 12 byl první monopost, který Lotus sestavil a také první vůz, se kterým vstoupil do královské disciplíny motosportu. Velká cena Monaka poprvé přivítala Team Lotus

---

<sup>3</sup> Převzato z: Dave Adams: Automotive images. Dostupné z: [www.digitalslrphotos.co.uk](http://www.digitalslrphotos.co.uk)

ve startovním poli, na dráze jej reprezentovala jezdecká dvojice Graham Hill a Cliff Allison [15, 18].

Lotus 12 se účastnil závodů F1 i F2. Zatímco v nižší sérii dosahoval jistých úspěchů, ve vyšší sérii se neosvědčil. Graham Hill dokončil v první sezoně pouze dva závody a v ostatních sedmi nedojel do cíle, jeho úspěšnější týmový kolega Cliff Allison dosáhl na nejlepší výkon týmu v sezoně, tedy na čtvrté místo v konečném pořadí Velké ceny Belgie a tím pádem na jeden bodový zisk [15, 18].

#### **4.1.2 Sezona 1959**

Tým pro novou sezonu nasadil nový vůz, Lotus 16, ale okamžitý úspěch nepřinesl. Rok se nesl v podobném duchu jako ten předcházející. Graham Hill dokončil sezonu bez bodu, většinu závodů nedokončil. Frustrován Lotusem po sezoně přestoupil do BRM [15, 18].

Druhý jezdec byl úspěšnější. Innes Ireland, který si v budoucnu připsal do historie Lotusu jedno nesmazatelné prvenství, dokázal v závodech v Nizozemí a v USA dojet na bodovaných pozicích. V šampionátu konstruktérů díky jeho výkonům Lotus skončil na čtvrtém místě [15, 18].



## 5 60. léta

Ačkoliv Lotus uspěl jako automobilka i jako závodní tým v mnohých nižších sériích motosportu, vstup do Formule 1 nepřinesl příliš lichotivé výsledky. Ve svých dvou sezonách dokázal tým posbírat pouze jednotky bodů. Colin Chapman se ovšem svých cílů nevzdal a již v brzkých letech měl jeho konstruktérský um, talent jeho jezdců a úsilí celého týmu přivést Lotus na absolutní vrchol. Každý nový model Lotusu se zlepšoval a přibližoval tým k vítězství.

První sezony nového desetiletí se pro Lotus nesly ve znamení prudkého vzestupu. Rychlost, s jakou dokázala společnost produkovat nové vylepšené verze svých závodních monopostů, způsobila, že tým, který navzdory svým ambicím nedokázal získat více než pět bodů v roce 1959, sahal po celkovém vítězství v sezoně 1962 a konečně jej dosáhl o rok později. Lotus 18 ukořistil první vítězství ve Velké ceně, byť se nejednalo o vítězství vlastního Chapmanova týmu. Lotus 21 přivezl první vítězství i do domovské stáje zásluhou Innese Irelanda a pozdější Lotus 25 byl již vozem, se který tým zajistil vítězství v obou šampionátech.

Po většinu dekády vozy značky patřily k nejrychlejším na trati, jejichž největším nepřítelem byla vlastní nespolehlivost a poruchovost. Nebýt těchto problémů, výsledky týmu by patrně byly ještě působivější.

Úspěch značky byl naneštěstí vykoupen i tragédií s cenou lidského života. Bezpečnostní standardy byly v 60. letech daleko oproti těm dnešním, což ještě více platilo pro Lotus a Chapmanův konstruktérský minimalismus kladoucí důraz na nízkou hmotnost závodních vozů.

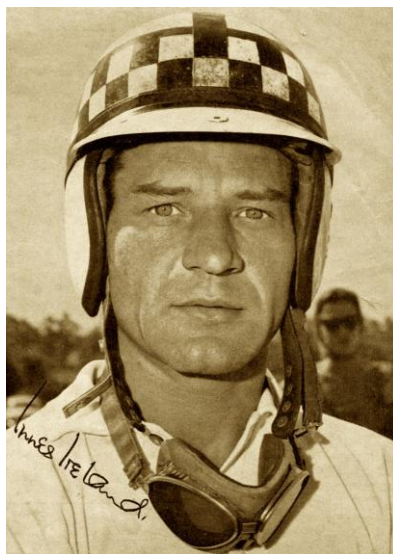
### 5.1 Sezonní výsledky 1960-1965

#### 5.1.1 Sezona 1960

Ačkoliv v roce 1960 dokázali jezdci Lotusu opakovaně bodovat a zajíždět stabilní, relativně dobré výsledky, nebyl to ani Jim Clark, který se teprve měl stát hvězdou, ani tehdy úspěšnější Innes Ireland, budoucí první vítěz za Team Lotus, ale Stirling Moss, kdo v Lotusu zazářil a ukázal světu plný rozsah možností aut stáje. Stirling Moss jezdil za soukromý Rob Walker Racing Team, který nestavil vlastní auta, ale závodil s vozy jiných značek, což pro tento rok byl Lotus 18. Britský závodník dokázal vyhrát ve dvou Velkých cenách, konkrétně v Monaku a v USA. Tyto výsledky znamenaly konečné druhé místo pro Lotus v soutěži konstruktérů za týmem Cooper [15, 18].

### 5.1.2 Sezona 1961

Roku 1961 se situace pro Lotus vyvíjela obdobně. Cooper, který dominoval v předchozím roce, byl na pozici nejsilnější stáje vystřídán Ferrari, jehož jezdci opanovali závodní dráhu ve většině závodů, a získalo svůj první z dlouhé řady konstruktérských titulů v F1. Byl to pouze Stirling Moss, který s nimi dokázal soupeřit a vyhrát v Monaku a v Německu. Jelikož opět závodil v Lotusu 18, jím získané body se udělovaly Lotusu v Poháru konstruktérů [7, 15, 18].



Obrázek 4: Innes Ireland<sup>4</sup>

Celkové vítězství Ferrari bylo naneštěstí poznamenáno tragickou smrtí německého pilota stáje Wolfganga von Tripse, který zahynul po kolizi s Jimem Clarkem na domácí Velké ceně Ferrari na okruhu v italské Monze. Ferrari se kvůli smrti von Tripse rozhodlo nezúčastnit závěrečného závodu v USA, což otevřelo příležitost pro Lotus. Stirling Moss závod vedl, nicméně po technické závadě jeho vozu se Innes Ireland dokázal chopit prvního místa a přetavit jej v první vítězství týmu ve Velké ceně. Pro závodníka to byl rovněž jeho jediný zisk prvního místa v závodě [7, 15, 18].

### 5.1.3 Sezona 1962

Sezona 1962, do které Lotus nastoupil s novým veleúspěšným Lotusem 25, konečně přiblížila výsledky, o kterých tým a jeho zakladatel snil už při vstupu do soutěže. Situace na trati se radikálně proměnila a nyní byli jezdci Lotusu schopni opětovně dojíždět na předních pozicích. Tým skončil na druhém místě s šestatřiceti body za tři

---

<sup>4</sup> Převzato z: Unique Car Parts Dostupné z: [www.uniquecarsandparts.com](http://www.uniquecarsandparts.com)

vítězství a jedno čtvrté místo Jima Clarka a jedno umístění na druhé pozici jeho týmového kolegy Trevora Taylora [15, 18].

Vzhledem k tomu, že Jim Clark z celkových devíti závodů třikrát zvítězil, ale čtyřikrát nedokončil a Taylor nedokončil závod dokonce pětkrát, lze právě nespolehlivosti vozu ve své první sezoně přičíst konečnou prohru ve prospěch Grahama Hilla a BRM [7, 15, 18].

#### **5.1.4 Sezona 1963**

Do další sezony dokázal tým zapracovat na celkové spolehlivosti vozu a toto zlepšení týmu přinesla tituly v obou šampionátech. Uplynulo pět let od vstupu do Formule 1, sedm let od založení Lotusu, a tým již oslavoval největší úspěch, jakého může automobilka a sportovní tým v oblasti motosportu dosáhnout [15, 18].

Lotus 25 byl i druhým rokem svého působení na trati nejrychlejším vozem a zásluhou jeho aktuální spolehlivosti, díky které se Jim Clark klasifikoval ve všech závodech sezony, se v rukách talentovaného jezdce proměnil v neporazitelného soupeře. Jim Clark dokázal během své vítězné sezony vyhrát v sedmi z celkových deseti závodů, což byl rekord, který byl zlomen až o pětadvacet let později, a to za podstatně vyššího celkového počtu závodů [15, 18].

#### **5.1.5 Sezona 1964**

Lotus se držel na nejvyšších příčkách i v následujícím roce a společně s Clarkem choval ambice obhájit tituly získané v roce předcházejícím. Lotus 25 byl stále více než konkurenceschopným vozem a Clark s ním dokázal během sezony třikrát zvítězit, nicméně soupeři týmu se rychlostně blížili. Sezona předvedla dramatický souboj tří vážných kandidátů na titul ve třech různých týmech, vedle Lotusu a Clarka to byl Graham Hill v BRM a John Surtees ve Ferrari, které se opět po slabším dvouletém období vrátilo na příčky nejvyšší [15, 18].

Lotus nahradil v druhé polovině sezony Lotus 25 novějším, nesoucím číslo 33, nicméně tento krok se z hlediska vývoje šampionátu neukázal jako správný. S novým vozem se opakovaly problémy se spolehlivostí a Clark byl donucen odstoupit ve třech po sobě jdoucích závodech. Naopak Ferrari se v druhé polovině sezony podařilo vzchopit a využít problémů svých soupeřů a dvakrát zvítězit. Surtees, který toho roku vždy, když dokončil závod, tak tomu bylo na stupních vítězů, se radoval z celkového titulu a porazil o jediný bod Grahama Hilla. Stojí za zmínku, že při absolutním součtu bodů měl Hill o bod více než Surtees, nicméně tehdejší bodování jezdců započítalo do

celkového hodnocení pouze jeho šest nejlepších umístění, a tedy se radoval jezdec Ferrari. Pro Lotus i pro Jima Clarka zůstalo v konečném hodnocení až třetí místo se značnou bodovou ztrátou, ačkoliv tři vítězství byly více, než kolik jich dokázali ukořistit jeho rivalové [15, 18].

### **5.1.6 Sezona 1965**

Rok 1965 byl pro Lotus naopak úspěšný a nesl se v duchu Clarkovy absolutní dominance na závodní dráze. V předcházející sezoně nebyl Lotus 33 připraven na úspěch v šampionátu, nicméně problémy, které byly během neúspěšných závodů odhaleny, byly do další sezony vyřešeny [15, 18].

Jim Clark zvítězil v šesti závodech z celkových deseti, což při tehdejší bodování znamenalo nejvyšší možný počet bodů ve finálním hodnocení, tedy oba tituly putovaly do garáže Lotusu. Až se značným odstupem skončil Graham Hill a BRM [15, 18].

Mimořádně úspěšný rok se promítl i v nižších sériích, Lotus zvítězil i ve Formuli 2 a Clark dosáhl na první místo prestižního závodu Indy 500 [15, 18].

## **5.2 Jim Clark**

James Clark, do historie zapsaný spíše jako Jim, se narodil 4. března 1936 do rodiny skotských farmářů. Žil v prostředí na hony vzdáleném profesionálnímu motorsportu, o kterém mohl dlouho nanejvýš číst v novinách. Jeho rodičům se ostatně ani nijak nelíbila představa automobilového závodění, přestože právě jejich syn v sobě ukrýval jeden z největších talentů tohoto sportovního odvětví [8].

Ve dvaceti letech se s vlastním osobním vozem začal účastnit závodů rallye v jeho domovském kraji. To, co začalo jako koníček a honba za dobrodružstvím, odkrylo Clarkův neobyčejný potenciál. Měl nadání, aby se účastnil závodů na mnohem vyšší úrovni, než byly lokální závody osobních vozů. Jeho přátelé ho přesvědčovali o jeho výjimečnosti a Jim Clark, byť ho tížilo, že tím jednal proti přání svých rodičů, uposlechl jejich doporučení a začal závodit profesionálně [8].

Brzy poté se setkal s Colinem Chapmanem. Rychlý závodník jej během závodu tak zaujal, že byl téměř okamžitě zverbován pro potřeby Lotusu. S výbornými výsledky závodil pro tým v nižší sérii Formule Junior a nedlouho poté byl vybrán, aby posílil tým ve Formuli 1 během sezony 1960 [8].

Tento tah se ukázal jako správný. Angažování jezdce, popisovaného jako tichého a nesmělého introverta s obrovským jezdeckým talentem, ale naproti tomu bez

hlubšího porozumění technické stránce vozu, nastartovalo úspěšnou éru Lotusu v královské disciplíně motorsportu, ztvrzenou zisky dvou jezdeckých titulů. Je jediným jezdcem Lotusu, který v týmu vyhrál titul opakovaně. S Colinem Chapmanem byli nejen skvěle fungující dvojicí konstruktér-závodník, ale i přáteli [8, 9].



Obrázek 5: Jim Clark<sup>5</sup>

Život Jima Clarka tragicky skončil během závodu Formule 2 na německém Hockenheimringu 7. dubna 1968. Clark ztratil kontrolu nad vozem, pravděpodobně z důvodu defektu pneumatiky, a havaroval. Utrpěl vážná poranění hlavy a zemřel ještě před příjezdem do nemocnice [8].

Tragická a šokující smrt mladého člověka byla zároveň smrtí skutečného velikána F1. V době své smrti byl nejúspěšnějším jezdcem tehdejší historie v počtu vítězství ve Velkých cenách. Zvítězil ve třetině závodů, do kterých nastoupil. Jeho bilance vyhraných kvalifikací je dokonce ještě vyšší a činí stěží uvěřitelných 45,2 % vítězství ze všech svých závodních víkendů. Úspěšnější byl v tomto ohledu pouze Juan Manuel Fangio. Díky těmto výjimečným výkonům je dodnes připomínán jako jeden z nejlepších jezdců, který kdy usedl do monopostu Formule 1 [2, 9].

---

<sup>5</sup> Převzato z: Influx. Dostupné z: [www.influx.co.uk](http://www.influx.co.uk)

### 5.3 Lotus 25

Rychlý a přelomový, takový byl Lotus 25. První mistrovský vůz z pera Colina Chapmana. Konstruktor se při jeho stavbě vrátil k inspiraci leteckým průmyslem, kde se tento způsob konstrukce využíval již dlouho, a Lotus 25 vybavil monokokovým pláštěm namísto do té doby používanou rámovou konstrukcí aut. Toto provedení autu zajistilo výhodu nižší hmotnosti, tedy vyšší rychlosti. Vůz je tak zcela zásadní z pohledu technického vývoje F1 [2].

Jelikož vůz v první sezoně trápily technické problémy, dokázal svůj potenciál plně využít až v roce 1963, prvním mistrovským roce Lotusu. Ačkoliv samotný Team Lotus nahradil vůz novější variantou poměrně brzy, zůstal Lotus 25 konkurenceschopný po několik sezon. Poslední vítězství vozu získal Jim Clark ve Velké ceně Francie roku 1965. Ačkoliv to byl rok, kdy běžně závodil s Lotusem 33, kvůli technickým problémům pro tento závod usedl do staršího vozu a stále měl dostatečnou rychlost, aby zvítězil [2].

Lotus 33, který tým nasadil v průběhu sezony 1963, z velké části vycházel ze staršího vozu, vzhledově se téměř nelišil, a lze jej považovat jen za modernizovanou verzi staršího monopostu. Vylepšení pomohly Lotusu k dominanci roku 1965, čemuž nicméně předcházela strastiplná předcházející sezona plná technických problémů. Svým způsobem tak Lotus 33 ve svém vývoji a úspěšnosti na dráze zopakoval historii staršího Lotusu 25 [2].



Obrázek 6: Lotus 25<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Převzato z: Pexels. Dostupné z: [www.pexels.com](http://www.pexels.com)

## **5.4 Sezonní výsledky 1966-1969**

### **5.4.1 Sezona 1966**

V roce 1966 se Lotus musel na nějakou dobu rozloučit s pozicí favorita. Ve Formuli 1 začala platit nová pravidla a sezona povolovala použít silnější motory, nicméně Coventry-Climax, výrobce motorů, jehož pohonné jednotky Lotus odebíral, se na konci předchozí sezony stáhl z nejvyšší disciplíny motosportu a Lotus pro sezonu nedokázal zajistit pro své vozy plnohodnotnou náhradu. Část sezony proto tým odjezdil poháněn starými motory z předcházejícího roku. Maximem této kombinace bylo třetí místo, které Clark vybojoval ve Velké ceně Nizozemí. Pro druhou část sezony osadil tým svůj Lotus 43 novým motorem vyrobeným BRM. Clark s novým motorem dokázal zvítězit v USA [15, 18].

Tyto výsledky pro Lotus i pro Clarka znamenaly zakončení sezony mimo trojici nejlepších. Z titulu se nakonec radoval Jack Brabham, jednalo se o jeho třetí jezdecký titul, nicméně tento z roku 1966 je oproti těm z let 1959 a 1960, které získal za tým Cooper, unikátní tým, že zvítězil ve voze vlastního týmu, nesoucí i jeho jméno Brabham, který založil v roce 1962 [15, 18].

### **5.4.2 Sezona 1967**

Pro sezonu roli 1967 byl Lotus lépe připraven. Nasadil nový vůz Lotus 49 vybavený plnohodnotným a velice úspěšným motorem Cosworth. Vedle toho se do týmu vrátil Graham Hill, tedy pro Lotus závodila neobyčejně silná jezdecká dvojice mistrů světa [4, 18]

Ačkoliv s Lotusem 49 dokázal Clark znovu vítězit, opět se opakoval již tradiční problém týmu s nespolehlivostí nového vozu, která mu zabránila, aby se rychlost proměnila i v celkové vítězství. Clark zvítězil čtyřikrát, vícekrát než jeho soupeři, ale v celkovém hodnocení skončil až třetí. Tím byl stále podstatně úspěšnější než Hill, který v sezoně dosáhl na dvě druhá místa, celkově pouze na sedmé místo v pořadí [15, 18].

Mistrovský titul opět putoval do stáje Brabham, jejíž jezdci dokázali podávat konzistentnější výkony. Majitel týmu se protentokrát musel spokojit s druhým místem, neboť byl poražen svým stájovým kolegou Dennym Hulmem, doposud jediným Novozélandčanem, který získal titul mistra světa F1 [15, 18].

### **5.4.3 Sezona 1968**

Do sezony Lotus nastoupil sebevědomě, opět s Lotusem 49. Na jedné straně měl tým čas svůj vůz vyladit a zajistit jeho větší spolehlivost, i když na druhé straně nyní

silný motor Cosworth v sezoně nasadila řada týmů. I díky tomu sezona spatřila sedm různých vítězů ze čtyř různých týmů při dvanácti závodech [15, 18].

Úvod sezony v Jihoafrické republice opanoval Jim Clark, což bylo jeho poslední vítězství před jeho tragickou smrtí při závodě F2 nedlouho poté. Ačkoliv to byla rána, která otrásla celým světem motosportu a Lotusem samozřejmě nejvíce, Graham Hill, který v úvodním závodě sezony z druhého místa slavil s Clarkem na podiu, dokázal převzít iniciativu a roli vůdčího jezdce týmu. Zvítězil v následujících dvou závodech, k čemuž přidal ještě jedno vítězství v závěru sezony a v dalších dvou závodech dokončil na druhé pozici. Tyto výsledky mu vynesly jeho druhý titul mistra světa. Konstruktérský titul taktéž putoval k Lotusu, k jeho zisku v této sezoně rovněž opět přispěl také tým Roba Walkera, závodící v sezoně rovněž s Lotusem 49, jehož jezdec Jacky Ickx zvítězil ve Velké ceně Francie [15, 18].

Ještě z jednoho hlediska byla sezona pro Lotus přelomová. Colin Chapman opět kromě svého technického nadání projevil i obchodního ducha. Nová pravidla dovozovala silnější sponzoring a Lotus byl prvním týmem, který těchto změn využil. Tým opustil své zelené zbarvení a místo toho jezdil v červeno-bílo-zlatých barvách svého nového titulárního sponzora z oblasti tabákového průmyslu Gold Leaf [15, 18].

#### **5.4.4 Sezona 1969**

Sezonu 1969 ovládl Jackie Stewart, který v tomto roce získal první ze svých třech titulů mistra světa. Dokázal zvítězit v šesti závodech, celkem nasbíral 63 bodů. Druhý Jacky Ickx za ním zaostal o celých 26 bodů. Stewart tím také zajistil titul týmu Matra, který do F1 vstoupil v předcházejícím roce [15].

Lotus, stále závodící s vozem 49, ztratil konkurenceschopnost na úrovni boje o šampionát, nicméně Graham Hill dokázal zvítězit v Monaku, což bylo jeho již páté vítězství na tomto okruhu, a jeho nový týmový kolega Jochen Rindt vybojoval své první vítězství v F1 během Velké ceny USA. Lotus skončil v šampionátu konstruktérů třetí, jen těsně za druhým Brabhamem, ale daleko za již zmíněným dominantním týmem Matra [15, 18].

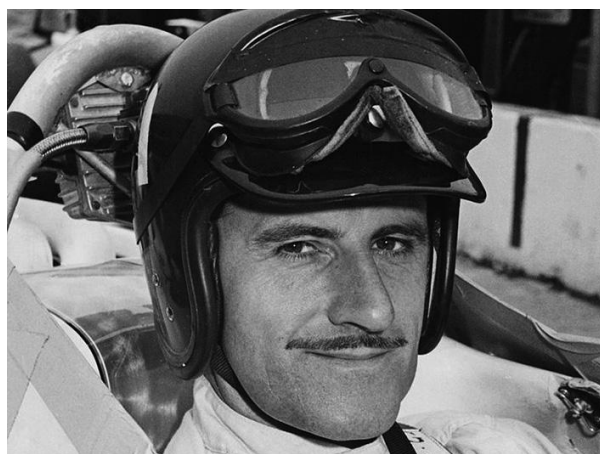
Lotus 49 měl být původně během sezony nahrazen novým, nesoucím označení 63, nicméně tento design byl neúspěchem. Měl přinést nový revoluční prvek – pohon všech čtyř kol, nicméně ten v F1 nikdy nezafungoval. V žádném závodě, ve kterém Lotus 63 startoval, nezískal jediný bod a nová plnohodnotná náhrada pro Lotus 49 přišla až následující rok v podobě Lotusu 72 [15, 18].



## 5.5 Graham Hill

Norman Graham Hill se narodil roku 1929 v rodině obchodníka s dobyt看em. Na rozdíl od současných jezdců, kteří jsou a musejí být k motosportu vedeni od útlého věku, aby jednou v budoucnu měli alespoň šanci vstoupit do světa královny motosportu, Graham Hill projevil svůj zájem v mnohem pozdějším věku. V roce 1953 mu bylo umožněno vyzkoušet na závodní trati vůz Formule 3 a potěšení z jízdy ho okamžitě uchvátilo, ačkoliv tehdy neměl žádné zkušenosti a jen nejisté ponětí o tom, jak takový vůz ovládat. Až po tomto zážitku si pořídil osobní vůz a získal oprávnění k jízdě. Aby se přiblížil automobilům, ukončil svůj dosavadní pracovní poměr a začal pracovat jako automechanik, vypracoval se ve své nové kariéře a dostal se i na závodní dráhu, kde se setkal s Colinem Chapmanem, který se brzy poté stal jeho zaměstnavatelem [8].

Hill spojil své síly s Lotusem v jeho samých začátcích. V roce 1958, kdy tým vstoupil do Formule 1, to byl právě on, kdo do monopostu usedl jako závodní jezdec. Nelichotivé výsledky raných aut, která neoslnila rychlostí a navíc trpěla technickými poruchami, nicméně ambiciózního závodníka přiměla k odchodu a přestupu k BRM [8].



Obrázek 7: Graham Hill<sup>7</sup>

British Racing Motors byl tým fungující již od roku 1945, ale právě po nasazení Hilla zažil své nejlepší období. Graham Hill se ukázal nejen jako výborný jezdec, ale byl i významnou oporou pro činnost a morálku týmu jako celku. V sezóně roku 1962 získal tým své historicky jediné vítězství v šampionátu týmů a v tomtéž roce rovněž zvítězil v šampionátu jezdců, neboť Graham Hill se poprvé ve své kariéře stal mistrem světa po zisku čtyř výher z celkového počtu devíti závodů. Byl to právě Lotus a tehdejší

---

<sup>7</sup> Převezato z: Grand Prix History. Dostupné z: [www.grandprixhistory.org](http://www.grandprixhistory.org)

hvězda týmu Jim Clark, kdo byl toho roku jeho největším soupeřem v boji o titul [8, 18].

Tento úspěch BRM již nedokázal zopakovat. Pro sezonu 1967 se Hill, nyní již slavný, uznávaný a zkušený jezdec, vrátil k týmu, kde začal. V následující sezoně získal po smrti Jima Clarka svůj druhý titul šampiona a Lotus získal rovněž Pohár konstruktérů [8].

Jednalo se o poslední Hillův titul mistra světa F1, nicméně výčet jeho úspěchů tím nekončí. Díky svým dalším aktivitám je doposud jediným držitelem takzvaného „Triple Crown“ motosportu. Až do dnešních dnů se jedná o jediného jezdce, který zvítězil ve Velké ceně Monaka Formule 1, závodu 500 mil v Indianopolis a zároveň vytrvalostního podniku 24 hodin v Le Mans [8].

V roce 1973 se pokusil o založení vlastní stáje, nicméně se jeho snahy setkaly s neúspěchem a ve vlastním autě již nedokázal udržet tempo s lepšími týmy. V roce 1975 se rozhodl pro ukončení své jezdecké kariéry. Nedlouho poté, 29. listopadu téhož roku, tragicky zahynul při letecké havárii svého soukromého letadla [8].

Že měl Graham Hill závodění skutečně v krvi, dokazuje fakt, že se jméno Hill nezapsalo do historie F1 pouze jeho osobou. Jeho syn Damon se rovněž stal aktivním závodníkem a dokonce mistrem světa sezony 1996 za tým Williams. Ačkoliv ve světě Formule 1 není samotné působení více rodinných příslušníků naprostou raritou, jejich dosáhnutí na nejvyšší příčky rozhodně ano. Za více než půlstoletí existence F1 se tento kousek povedl pouze dvakrát, kromě Grahama a Damona Hilla také Kekemu Rosbergovi a jeho synu Nicovi [8].

## 5.6 Lotus 49

Vůz byl další evolucí Lotusů 25 a 43, navázal na úspěšnost prvního z nich. Monokoková konstrukce mu zaručovala podobné vlastnosti i vzhled starších vozů, na rozdíl od nepříliš úspěšného Lotusu 43 byl ovšem poháněn novým výkonným motorem [9].

Cosworth, který obvykle upravoval motory pro vozy nižších formulových sérií, byl Colinem Chapmanem, hledajícím novou pohonnou jednotku po neúspěšné sezoně v roce 1966, dotázán, zda by nestrojil motor pro Lotus. S podporou a notnou peněžní dotací, kterou vyjednal u amerického Fordu, se to podařilo. Vstup Cosworthu do F1 v roce 1967 nastartoval z pohledu soutěže výrobců motorů novou éru a jeho motory časem odebírala velká část startovního pole. Z hlediska počtu výher vozy poháněných

jejich motory je Cosworth, který dnes již v F1 nepůsobí, na druhém místě za Ferrari [4, 9].



Obrázek 8: Lotus 49b<sup>8</sup>

Nasazení vozu v roce 1967 ukázalo jeho neobyčejný potenciál, nicméně dominantní rychlost, která se opakovaně projevovala v kvalifikacích i závodech, nepřinesla týmu titul kvůli různým technickým problémům. Práce na něm tudíž pokračovala. Do další sezony dokázal Lotus zaručit zejména jeho lepší spolehlivost, ale pokračovalo se i v dalších úpravách [9].

Verze Lotus 49b přinesla zajímavou novinku – přitlačná křídla. Colin Chapman značně experimentoval s tímto významným aerodynamickým prvkem a sezona roku 1968, ve které vůz týmu zajistil celkové vítězství, spatřila hned několik diametrálně odlišných variant monopostu. Lotus se ukázal i s variacemi spoilerů velmi radikálními, umístěnými vysoko nad šasi vozu, ke kterému byly namontované pomocí dlouhých vzpěr. Tento konkrétní způsob byl Colinem Chapmanem preferovaný, nicméně byl zakázán z obav o bezpečnost [9].

---

<sup>8</sup> Převzato z: Car magazine. Dostupné z: [www.carmagazine.co.uk](http://www.carmagazine.co.uk)

## 6 70. léta

Do nového desetiletí Lotus vstupoval z pevné pozice úspěšného týmu. Po minulých letech, kdy se Lotus díky zisku několika jezdeckých i konstruktérských titulů dostal na samý vrchol motosportu, byl přirozeně neochvějným favoritem na zisk dalších úspěchů, jedním z pilířů F1, jejích předních účastníků a tradičních aspirantů na celkové vítězství.

Díky neutuchajícímu technickému umu Colina Chapmana a jeho technických spolupracovníkům, kteří vytrvale posílali na startovní dráhu nové a stále rychlejší monoposty, a rovněž díky skvělým jezdcům, pro které angažmá v Lotusu znamenalo jeden z vrcholů kariéry, konečné výsledky v 70. letech dokonce předčí ty z desetiletí předcházejícího.

### 6.1 Jochen Rindt

Jezdec, jehož titul mistra světa je poznamenán smutným prvenstvím, se narodil roku 1942, během druhé světové války, v Mohuči. Jeho rodiče byli zabiti během spojeneckého náletu. Osirelého chlapce se ujali prarodiče z matčiny strany žijící v Rakousku. Ve světě motosportu později Jochen Rindt vždy reprezentoval Rakousko [8].

Z chlapce poznamenaného válkou vyrostla silná a komplikovaná osobnost s odporem k autoritám, obrovským sebevědomím, bezednou ctižádostí a tíhnutím k čemukoliv nebezpečnému. Jeho vzorem se stal baron Wolfgang von Trips, jezdec Ferrari, bojující o zisk titulu v roce 1961, který toho roku tragicky zahynul po nehodě s Jimem Clarkem během Velké ceny Itálie [8].

Sám Rindt začal závodit od šedesátých let, zprvu se účastnil automobilových závodů, poté zamířil i do nižších formulových sérií. Už od dětství byl neuvěřitelně soutěživý v čemkoliv, co dělal, a jeho závodní styl se ničím nelišil. Jezdil na limitu možností, byl neuvěřitelně rychlý, ale také často boural. Několikrát skončil v nemocnici, ale přesto byl k nezastavení. Hnán nekonečnou touhou vítězit a překonávat hranice svůj styl nikdy nezměnil [8].

Zatímco svá první vystoupení na závodní dráze musel platit ze svého, brzy na sebe upozornil a dostal nabídku stát se stálým jezdcem F1. Rindt ji přijal, splnil si tím svůj sen. Jeho zaměstnavatelem se stal Cooper. Slavná éra týmu, který vyhrával šampionáty na konci 50. let, sice již odezněla a ambiciózní jezdec neměl v týmu technické zázemí, které by mu dovolilo zasáhnout do boje o šampionát, nicméně se během tří sezon několikrát podíval na stupně vítězů [8].

Pro sezonu 1968 přestoupil do týmu Brabham, vítězi předcházejících dvou ročníků, který se ale v této sezoně vinou technických problémů propadl hluboko pořadím. Rindt byl rychlý, nicméně dokončil pouze dva závody. Oba na třetím místě [8, 18].

Pro rok 1969 přišla nabídka od Colina Chapmana a Jochen Rindt v sezoně doplnil Grahama Hilla v jezdecké sestavě Lotusu. Mohlo se zdát, že nemá na výběr týmu šťastnou ruku, neboť nejen že Lotus toho roku nebojoval o titul, zcela upozaděn dominantní Matrou, ale dokonce byl poražen i Brabhamem. Nicméně Rindt dosáhl dalšího velkého milníku v jezdecké kariéře a zvítězil v USA. Dokonce porazil svého zkušenějšího kolegu, dvojnásobného mistra světa [8, 18].



Obrázek 9: Jochen Rindt<sup>9</sup>

V následující sezoně Hill opustil Lotus a tým Rindtovi přenechal vůdčí pozici v týmu. Úspěchu lačný jezdec neváhal a se vši vervou se pustil do nové sezony, ve které Lotus opět mířil vysoko, díky připravovanému novému Lotusu 72. Ačkoliv úvod sezony musel tým odjet se zastaralým vozem, Rindta tato skutečnost nezastavila od prvního triumfu, kterého díky svému fantastickému výkonu dosáhl už v Monaku. Od pátého závodu sezony, Velké ceny Nizozemí, jezdec vyjel v novém voze, ve kterém dokázal opakovaně vítězit [8, 18].

V roce 1967 se oženil a v roce 1970 se páru narodilo dítě. Ačkoliv jezdil stále stejně divoce jako dřív, údajně uvažoval o konci závodní kariéry [8].

<sup>9</sup> Převzato z: Grand Prix History. Dostupné z: [www.grandprixhistory.org](http://www.grandprixhistory.org)

Po čtyřech vítězstvích musel odstoupit v Rakousku, i přesto přijel Rindt do italské Monzy jako favorit. Naneštěstí na okruhu, který je dodnes tím nejrychlejším v kalendáři F1 i přesto, že doznal několika zpomalujících úprav, ztratil vinou technické závady během tréninku kontrolu nad svým vozem, narazil a na místě zemřel [8, 18].

Do konce sezony zbývaly společně s Itálií čtyři závody, nicméně nikdo již Rindta v bodovém hodnocení nepřekonal a tím se stal jediným jezdce, který posmrtně vyhrál titul mistra světa F1 [18].

Bernie Ecclestone, Rindtův přítel a manažer, bývalý závodník, pozdější vlastník týmu a poté zejména dlouholetý šéf F1, se i po mnoha letech od jeho smrti se nechal slyšet, že kdyby mohl vybrat dva libovolné jezdce pro ideální závodní tým, zvolil by Fernanda Alonsa a Jochena Rindta [8].

## **6.2 Sezonní výsledky 1970-1975**

### **6.2.1 Sezona 1970**

V sezoně, která týmu přinesla hořké vítězství v podobě posmrtného Rindtova titulu, bylo nejbližším soupeřem Ferrari, které se i přes slabý začátek sezony dokázalo ve druhé polovině vzchopit a najít rychlost srovnatelnou s Lotusem. Jacky Ickx reprezentující rudé vozy prohrál souboj s Rindtem v Německu a skončil druhý, v Rakousku poté zvítězil a po smrti Rindta do konce sezony zvítězil ještě dvakrát, nicméně svého soka nedokázal bodově dohnat a šampionát skončil bodovým poměrem 45:40 [15, 18].

Přirozeně se kvůli tomu ve druhé části sezony Ferrari mohutně dotahovalo na Lotus i v Poháru konstruktérů. Kromě Belgičana Ickxe vyhrály rudé vozy rovněž v domovské Itálii zásluhou Švýcara Regazzoniho. Nicméně Lotus i týmové vítězství se sedmibodovým náskokem udržel, k čemuž přispěl i nový jezdec – Emerson Fittipaldi. Mladý Brazilec se shodou náhod stal týmovou jedničkou mistrovského týmu, ale dokázal vydržet vyvíjený tlak a bravurně se zhostil své role, neboť si připsal své první vítězství v kariéře ve Velké ceně USA [7, 18].

### **6.2.2 Sezona 1971**

Ačkoliv vstupoval Lotus do sezony z pozice obhájce titulu, vybavený loni skvěle fungujícím Lotusem 72 a s nadějným Fittipaldim, nedokázal se protlačit do boje o vítězství. Technické problémy a hlavně neobyčejně silná konkurence ostatních týmů vyřadila Lotus z předních příček a tým poprvé za deset let nedokázal v sezoně ani jedenkrát zvítězit v závodě [7, 18].

Sezonu ovládl Tyrrell, který zkonstruoval vlastní monopost, dokázal zkombinovat rychlost a spolehlivost, která se v rukách slavného Jackieho Stewarta proměnila ve vítězný mix, zajišťující zisk obou pohárů [15, 18].

Stewart vyhrál šest závodů, jedno vítězství získal i jeho týmový kolega Clevert. Tyrrell v sezoně zvítězil velmi dominantně s náskokem bezmála čtyřiceti bodů. Druhé místo těsně získalo BRM ve vyrovnané konkurenci Ferrari a týmu March. Až na páté pozici skončil Lotus. Fittipaldi vybojoval tři pódiová umístění, maximem roku bylo druhé místo v Rakousku [15, 18].

### **6.2.3 Sezona 1972**

Zdánlivě se pro Lotus nic zásadního nezměnilo začátkem sezony 1972. Tým jezdil opět s Lotusem 72 a jeho hlavním jezdcem zůstával Emerson Fittipaldi, ale navzdory žádným razantním změnám dokázal tým najít svou ztracenou výkonnost a posunout se opět do čela tabulky [15, 18].

Tabákové impérium sponzorující tým rozhodlo změnit proklamovanou značku cigaret na vozech Lotus z Gold Leaf na John Player Special, což se projevilo na jeho zbarvení, změnil se v černo-zlaté, patrně to vůbec nejikoničtější ve spojení s Lotusem [15, 18].

Úpravy Lotusu 72, byť na první pohled nenápadné, pomohly Fittipaldimu opět naplno využít jeho potenciál. Nejbližším konkurentem byl obhájce titulu mistra světa Jackie Stewart z Tyrrellu, který sice ovládl úvod a závěr sezony, nicméně Fittipaldiho skvělé výkony na většině evropských tratí, kde získal celkem pět výher a další dvě pódiová umístění, mu s přehledem zajistily vítězství v šampionátu jezdců, stejně jako Lotusu v Poháru konstruktérů.

Po jednom vítězství v sezoně bralo Ferrari, McLaren a zásluhou Jean-Pierra Beltoise zvítězilo v Monaku také BRM, jednalo se o poslední vítězství tohoto týmu v F1, který soutěž definitivně opustí po sezoně 1977 [15, 18].

### **6.2.4 Sezona 1973**

Šampionát roku 1973 čítal patnáct závodních víkendů, což dokazuje stále vzrůstající popularitu soutěže. V kokpitu druhého vozu Fittipaldiho doplnil Švéd Ronnie Peterson, který byl slavnějšímu Brazilci více než vyrovnaným soupeřem [15, 18].

Silná jezdecká dvojice získala pro Lotus sedm vítězství napříč dlouhou sezonou, tři Fittipaldi a čtyři Peterson, a navíc řadu dalších umístění mezi prvními třemi, čímž Lotusu vyjela konstruktérský titul. Přesto se ani jeden z pilotů černo-zlatých vozů

neradoval z titulu šampiona mezi jezdci. Z odvety souboje Lotus-Tyrrell totiž tým obhájil své vítězství, ale Stewart porazil oba silné (a v některých závodech vzájemně si konkurující) jezdce, a zvítězil mezi jezdci. Po této sezoně svou kariéru v F1 ukončil, a rozloučil se tedy s královskou disciplínou motorsportu jako šampion [15, 18].

Sezona 1973 je pro Lotus jediným rokem, ve kterém jeden titul získal a souboj o druhý prohrál. Ve všech ostatních případech, kdy dokázal vyhrát, zvítězil v obou šampionátech.

#### **6.2.5 Sezona 1974**

Emerson Fittipaldi před začátkem sezony přestoupil k McLarenu. Přestup byl pro jeho kariéru správným krokem, neboť zatímco Lotus se v sezoně trápil, McLaren a brazilský jezdec slavili na konci sezony zisk obou titulů. Lotus na jeho místo přijal zkušeného Jackyho Ickxe, vicemistra z roku 1970 [15, 18].

Tým Colina Chapmana se snažil připravit nový vůz a nahradit stárnoucí Lotus 72, nicméně chystaný Lotus 76 nefungoval dle očekávání a tým proto většinu sezony se starším monopostem. Lotus 72 jezdil již čtvrtým rokem, stále se ovšem jednalo o relativně konkurenceschopný vůz, což třemi vítězstvími během sezony prokázal Ronnie Peterson. Mistrovské ambice týmu již ve velké konkurenci pěti týmů, které dokázaly vyhrát závod, nicméně naplnit nedokázal [15, 18].

Lotus skončil na čtvrté pozici se ziskem 42 bodů. Kromě třech vítězství dosáhl navíc na tři další umístění na stupních vítězů, jednoho zásluhou Petersona a dvou Ickxe [15, 18].

#### **6.2.6 Sezona 1975**

Pokud byl v předcházejícím roce Lotus 72 zastaralý, ale stále kompetentní k boji na předních pozicích, v roce 1975 již definitivně ztratil svou konkurenceschopnost. Lotus se mezi týmy propadl až na sedmé místo s tristními devíti body [15, 18].

Jediný zářnější moment vybojoval Ickx, který ve Velké ceně Španělska po řadě odstoupení jiných jezdců skončil na druhém místě, nicméně právě Belgičan byl výkonem svého vozu natolik frustrován, že sezonu ani nedokončil a ještě v jejím průběhu tým opustil. Peterson tragickou sezonu sice dokončil, ovšem s řadou odstoupení či dokončení mimo bodované pozice rovněž hledal alternativy pro své příští působení [15, 18].



### 6.3 Emerson Fittipaldi

Rodák ze Sao Paula se narodil v prosinci roku 1946. K závodnímu prostředí měl blízko již od dětství, neboť jeho otec byl sportovním komentátorem a novinářem, a brzy se v něm probudila chuť vyzkoušet jej na vlastní kůži [8].

Závodní ambice jej spojovaly i se starším bratrem Wilsonem. Dotovali je penězi z vlastní úspěšné firmy, založené za pomoci rodičů ještě v náctiletém věku, produkující automobilové doplňky, později motokáry. Ačkoliv se oba bratři eventuálně dostali až do F1, mladší Emerson byl mnohem úspěšnějším závodníkem [8].

V Brazílii se brzy stal šampionem v závodech motokár a Formule Volkswagen a tyto úspěchy ho přiměly hledat nové výzvy. Opustil univerzitu a zamířil, ačkoliv neuměl anglicky, do Velké Británie, centra světového motosportu [8].

Ve Starém světě se napříč nižšími formulovými sériemi prosadil podobně rychle jako ve své domovině. Po dvou letech závodění ve Formuli Ford a Formuli 3 si mladého talentu povšiml Lotus, načež mu nabídl místo ve Formuli 2. Když se během sezony 1970 okamžitě předvedl v dobrém světle i zde, nasadil jej zhruba v polovině sezony jako třetího jezdce týmu v F1, kde doplnil Jochena Rindta a Johna Milese [8, 10].

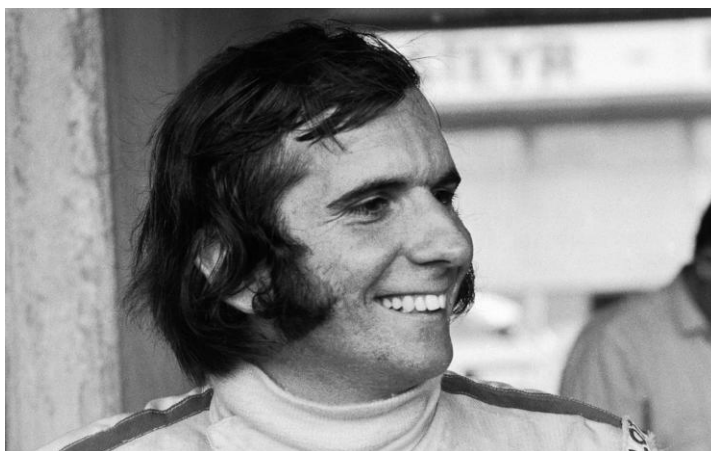
Velká cena Itálie radikálně proměnila poměry v týmu, Jochen Rindt zahynul a Miles, otrávený smrtí svého kolegy, se závoděním od osudného víkendu skončil. Ačkoliv Fittipaldi do F1 nastoupil v polovině sezony převážně proto, aby Colin Chapman vyzkoušel jeho konkurenceschopnost i v nejvyšší soutěži, události z Monzy způsobily, že z třetího jezdce se rázem stal jezdec číslo 1. Do konce sezony si dokázal připsat své první vítězství v F1, což pomohlo Lotusu uhájít celkové prvenství [8].

Zatímco v roce 1971 nedokázal najít správný recept na vítězství, o rok později se vrátil na startovní dráhu s rychlostí a konzistentností. Mimo Velké ceny Kanady vždy, kdy závod dokončil, dokázal vybojovat jednu z příček mezi prvními třemi, pětkrát tu úplně nejvyšší, tudíž o zisku titulu nemohlo být pochyb. Ve dvaceti pěti letech se stal nejmladším šampionem F1, přičemž tento rekord držel úctyhodných třiatřicet let. Zlomil ho až Fernando Alonso, jezdec od útlého věku vedený k cíli profesionálně závodit [8, 10].

V roce 1972 to byl on, kdo pro Lotus získal veškeré body, které mu zajistily konstruktérský titul, a tím spíše bylo překvapením, jak silným protivníkem mu byl nový kolega Peterson v roce 1973. Švéd, ačkoliv v celkovém hodnocení skončil za Fittipaldim, vícekrát vyhrál závod i kvalifikaci. Snad i proto na konci roku Lotus opustil a zamířil do McLarenu [8].

Ve vyrovnané sezoně roku 1974, ve které sedm různých jezdců z pěti týmů dokázalo vybojovat vítězství, to byl právě Fittipaldi, kdo z napínavého boje vyšel nejlépe. Nechal za sebou soupeře z Ferrari, Tyrrellu, Lotusu a Brabhamu a v první sezoně v novém týmu oslavoval svůj druhý zisk titulu po čtyřech vítězstvích a šesti dalších dokončení na stupních vítězů. Je prvním jezdcem slavného McLarenu, který v týmu získal titul mistra světa [8].

Sezonu 1975 začínal triumfem v Argentině. Do konce sezony zvítězil také v Británii a čtyřikrát skončil na druhé pozici, což bylo rovněž jeho umístění na konci sezony. Vítězství si po dlouhém čekání datující se od posledního titulu v roce 1964 připsalo Ferrari a mezi jezdci další z velkých jmen Formule 1 – Niki Lauda [8, 18].



Obrázek 10: Emerson Fittipaldi<sup>10</sup>

Po sezoně se odhodlal k odvážnému, obdivuhodnému kroku a opustil McLaren, aby se připojil k novému brazilskému týmu Fittipaldi-Automotive pod vedením svého bratra Wilsona Fittipaldiho. Jeho patriotický čin bohužel pohřbil další možnosti pro soutěžení na předních příčkách, o souboji o titul ani nemluvě. Maximem z těchto let bylo druhé místo v domovské Brazílii roku 1978 a několik čtvrtých míst, což byly výsledky, které jej řadily daleko od čela tabulky, přičemž tendence výkonnosti týmu byla spíše sestupná [8, 18].

Po několika takto složitých letech se rozhodl ukončit kariéru v F1. Pracoval v rodinné firmě v Brazílii, ale po krátkém čase se vrátil k závodění. Největších úspěchů své druhé závodní kariéry dosáhl v sérii IndyCar, ve které celkově zvítězil roku 1989. Dodnes se, jakožto vážený šampion několika závodních disciplín, angažuje v oblasti motosportu [8].

---

<sup>10</sup> Převzato z: Motor Sport Online. Dostupné z: [www.motorsportmagazine.com](http://www.motorsportmagazine.com)

## 6.4 Lotus 72

S Lotusem 72 tým odjezdil, ačkoliv to nebylo původně zamýšlené, šest sezon, zvítězil ve dvaceti závodech, získal tři konstruktérské a dva jezdecké tituly. Tím se stal nejúspěšnějším vozem stáje Lotus [9].

Od prvního pohledu se radikálně lišil od svých starších předchůdců. Šasi mělo klínový tvar značně vylepšující aerodynamické vlastnosti vozu, kvůli čemuž byl chladič přesunut z nosu auta do stran podél kokpitu, nově podpořený bočnicemi [9].

Prvně na závodní dráhu vyjel během druhého závodu sezony 1970 ve Španělsku, nicméně pro problémy se stabilizátory dopadla první ukázka vozu fiaskem. Úpravy zabraly několik týdnů, během kterých se Lotus vrátil k vozu 49, a znovu se monopost vrátil k Velké ceně Nizozemí, která započala Rindtovu dominanci trvajícím až do osudné Itálie. Rindt jel v Monze v upravené variantě vozu bez přitlačných křídel, která mu měla na superrychlém okruhu pomoci k vyšší rychlosti. Jezdcova fatální nehoda byla způsobena selháním brzd na jeho voze. Je možné, že důvodem závady byly právě specifické úpravy, na které vůz nebyl určený [9, 10].



Obrázek 11: Lotus 72<sup>11</sup>

Lotus 72 zůstal závodním autem týmu ještě řadu následujících let, technologie ovšem přirozeně zastarávala. Po vrcholu, kterého dosáhl v letech 1972-3, postupně ztrácel svou převahu, což drobné úpravy, týkající se převážně přitlačných křídel a bezpečnostních prvků, dokázaly přinejlepším zpomalit. Slavné auto se nakonec dočkalo

---

<sup>11</sup> Převzato z: Auto Evolution. Dostupné z: [www.autoevolution.com](http://www.autoevolution.com)

velmi neslavného závěru svého působení na závodní scéně, neschopné konkurovat jiným vozům v šesté sezoně svého aktivního nasazení [9].

## **6.5 Sezonní výsledky 1976-1979**

### **6.5.1 Sezona 1976**

Na místo Jackyho Ickxe, který se s Lotusem rozloučil již v průběhu předchozí sezony, zklamaný neschopností týmu zajistit mu konkurenceschopné auto, získal tým brzy náhradu v podobě slavného Maria Andrettiho, jezdce, který se v F1 sporadicky objevoval již několik let, ale vždy odjel pouze jednotlivé závody a svou skutečnou kariéru budoval především v amerických sériích [15, 18].

Druhý, jen o málo pozitivněji naladěný, jezdec Ronnie Peterson se nechal Colinem Chapmanem přesvědčit, aby zůstal, ve víře, že nový Lotus 77, který byl připraven pro začátek sezony, vrátí tým do popředí. To se ovšem nestalo a Peterson Lotus opustil po prvním závodě. Místo něj pro Lotus po zbytek sezony závodil jiný Švéd, Gunnar Nilsson [15, 18].

Sezona 1976 je proslulá především díky soupeření Nikiho Laudy a Jamese Hunta, ze kterého vyšel jako vítěz druhý jmenovaný. Lauda se svým kolegou Regazzonim nicméně zajistili konstruktérský triumf pro Ferrari [7, 18].

Lotus tento souboj sledoval z povzdálí, po většinu sezony bez možnosti do něj promluvit. Nilsson se blýskl třetím místem ve Španělsku, naopak často musely vozy Lotusu ze závodů pro technické problémy odstoupit. Ve druhé polovině se situace začala zlepšovat, pokračující práce na Lotusu 77 zajistila jeho lepší výkonnost. Nilsson své třetí místo zopakoval a stejně tak i Andretti se dvakrát probojoval na třetí pozici. V posledním závodě se Andrettimu za složitých podmínek během deště podařilo dokonce zvítězit. Lotus na přední týmy sice citelně ztrácel, ale podařilo se mu sezonu zakončit na čtvrtém místě se slibnou tendencí zlepšujících se výkonů [7, 15, 18].

### **6.5.2 Sezona 1977**

Lotus dokázal vyřešit své problémy v továrním zázemí týmu a po problémech s vývojem vozů v předcházejících letech dokázal Lotus 77 již v další sezoně nahradit dalším, a nutno říct, že tentokrát opět inovativním, monopostem využívajícím tzv. přísavný efekt [15, 18].

Ačkoliv se jeho nasazení neobešlo bez doprovodu technických problémů, které tým stály šanci bojovat o šampionát, potenciál vozu byl zřejmý. Andretti čtyřikrát zvítězil, přičemž dokonce sedmkrát ovládl kvalifikaci před závodem, ovšem na druhou

stranu také sedmkrát nedokončil závod. Dokázal sice zvítězit vícekrát než jeho soupeři, v novém voze patřil mezi nejrychlejší, ale soupeři dokázali své nedostatky v rychlosti vykompenzovat větší stabilitou svých výsledků [7, 15, 18].

Každopádně Andretti společně s Nilssonem a jeho jedním dalším vítězstvím vyšvihli Lotus na druhé místo celkového pořadí za Ferrari, užívající si období několikaleté dominance. Po dvou letech soustavné práce a pozvolného zlepšování mohl do další sezony hledět sebevědomě a s ambicí opět zaútočit na titul [15, 18].

### **6.5.3 Sezona 1978**

Lotus pokračoval s Lotusem 78, ale v továrně již dokončoval vývoj nástupce, který napravoval mírné nedostatky svého předchůdce a plně využíval přelomového přísavného efektu monopostu. Jiné týmy zatím nedokázaly novou technologii černo-zlatých vozů okopírovat, a tudíž se Lotus mohl po celou sezonu těšit z rozhodující technologické převahy nad svými soupeři [15, 18].

Do týmu se překvapivě vrátil Ronnie Peterson. Rychlý závodník strávil předcházející sezonu ve slabém Tyrrellu a jen ze zadních pozic v radikálně řešeném šestikolovém monopostu sledoval nový elán u svého bývalého zaměstnavatele, ale dostal u Colina Chapmana další šanci [15, 18].

Oba jezdci získali po jednom vítězství ještě před uvedením Lotusu 79. Švéd si s novým vozem připsal jedno další, Andretti svého kolegu opakovaně překonával a do konce sezony zvítězil celkem šestkrát. Lotus v sezoně tedy vyhrál čistou polovinu všech závodů a jeho síla byla jezdcům čtyřikrát stvrzena takzvaným „doublem“, kdy v Belgii, Španělsku, Francii a Německu Andretti vyhrál a Peterson ho z druhého místa doprovodil na stupních vítězů [7, 18].

Lotus těmito výsledky sesadil Ferrari z čela tabulky. Italská stáj byla sice v pozici nejbližšího soupeře, nicméně při výkonnosti, kterou Lotus daný rok měl, jej v zisku obou titulů nemohlo prakticky nic ohrozit. S konečnou platností Lotus zvítězil s téměř třicetibodovým náskokem a jezdecký titul získal Andretti. Bohužel tento fenomenální úspěch byl opět zastíněn tragédií [15, 18].



Obrázek 12: Mario Andretti (vlevo) a Ronnie Peterson<sup>12</sup>

Během čtrnáctého závodu sezony z celkových šestnácti, což toho roku byla rychlá italská Monza, se Ronnie Peterson dostal do kontaktu s Jamesem Huntem a těžce havaroval. Byl převezen do nemocnice a operován, bohužel se vyskytly komplikace a švédský závodník ve 34 letech zemřel dalšího dne v ranních hodinách. Tragédii roku 1978 dokládá i osud Gunnara Nilssona, který v předcházejících dvou letech za Lotus srdnatě bojoval, a který zemřel během roku na rakovinu [15].

#### 6.5.4 Sezona 1979

Nový rok přinesl zásadní změnu v bodování šampionátu konstruktérů. Doposud se body týmu udělovaly pouze za nejlepší výsledek v závodě, od tohoto roku se body získané oběma jezdci počítaly. Pro každý tým tedy bylo více než kdy dřív důležité, aby oba jeho jezdci byli schopni dojíždět co nejvýše v pořadí [15].

Soupeři ze zbytku startovního pole nelenili a velká část z nich dokázala do nové sezony přijít s vlastním vozem využívající přednosti Lotusu 79. Nejlépe se to podařilo Ferrari, celkově zažívající zlatou éru v druhé polovině 70. let, po které ovšem přijde dlouhý ústup v pořadí. V 1979 se jezdec Ferrari radoval ze zisku titulu naposled až do začátku nového millenia. [7, 15, 18].

Převaha Lotusu, který se v sezoně krátce vrátil s titulárním sponzorem Martini k původnímu zelenému zbarvení, se vypařila. Tým měl snahu nasadit nový vůz, Lotus 80, a co nejvíce umocnit výhodu plynoucí z využití přísavného efektu, ale výsledek se nedostavil. Andretti a jeho nový kolega Reutermann dokázali několikrát dojet na

<sup>12</sup> Převzato z: Red Bull. Dostupné z: [www.redbull.com](http://www.redbull.com)

stupních vítězů, ale zvítězit se jim nepodařilo ani jednou. Lotus dokončil sezonu na čtvrtém místě [7, 15, 18].

## 6.6 Mario Andretti

Jeden z nejúspěšnějších amerických závodníků ve Formuli 1 má italské kořeny. Narodil se jako jedno z dvojčat během druhé světové války v Montoně, oblasti, která se po skončení konfliktu stala součástí Jugoslávie. Rodina se, jako jedna z mnoha, po válce rozhodla imigrovat zpět do své vlasti. V Itálii byla rodina poté dlouho nucena přežívat v uprchlickém táboře, nicméně rodná země, jedna ze základů motosportu, dala mladému Andrettimu poprvé šanci seznámit se s týmy jako Ferrari a Maserati, či šampiony jako Alberto Ascari a Juan Manuel Fangio [8].

V roce 1955 se rodina imigrovala do USA. Ve své nové domovině začali oba bratři brzy hledat cesty vedoucí vstříc závodnímu duchu, který v nich tkvěl. Zatímco jeho bratr se závoděním brzy skončil po vážné nehodě, Mario brzy ovládl americké ovály v neprofesionálních soutěžích a začal se účastnit profesionálních disciplín. Úspěšně závodil v IndyCar, kde během kariéry získal čtyři tituly a stopu zanechal i v neméně slavné sérii NASCAR [8, 12].

Roku 1965 se setkal s Colinem Chapmanem během závodu v Indianapolis, kterého se Lotus tradičně účastnil, a také ho tehdy ve své mimořádně úspěšném roce zásluhou Jima Clarka vyhrál. Ačkoliv měl zájem se F1 účastnit, ještě několik dalších let se soustředil na svou úspěšnou kariéru v zámoří. Ve Formuli 1 se ovšem čas od času objevoval a účastnil se napříč sezonami jednotlivých závodů. Poprvé to bylo za Lotus roku 1968, kde se okamžitě předvedl v dobrém světle ziskem pole position [8, 10].

Od těch dob odjel závody jak za Lotus, tak za March či Ferrari, ale celou sezonu v F1 absolvoval až roku 1975. Jeho zaměstnavatelem byl tým Parnelli, který úspěšně závodil v amerických sériích a nyní se rozhodl vstoupit i do závodů evropské domény. Tým, byť kromě Andrettiho měl k dispozici také Maurice Phillipeho, konstruktéra Lotusu 49, nedokázal svou výkonnost promítnout do F1. Rok 1975 byl neúspěch a do další sezony sice nastoupil, ale svou činnost ukončil po úvodních závodech [8, 12, 18].

Andretti se rozhodl svou začatou sezonu v F1 dokončit a zamířil tam, kde nabídku účasti v sérii dostal vůbec poprvé, do Lotusu. Colin Chapman zažíval se svým týmem těžké období, které odradilo jeho slavné závodníky Ickxe a Petersona od další spolupráce, a tudíž Andrettiho rád přijal do svých řad [8, 18].

Obrázek 13: Mario Andretti<sup>13</sup>

Andretti nebyl pouze výborný závodník, ale i schopný technicky nadaný člověk. Své první auto postavil se svým bratrem a přáteli a vždy si udržoval přehled o technické stránce sportu. Díky tomu byl týmu oporou jak při úpravách Lotusu 77, se kterým dosáhl svého prvního vítězství v závěru sezony 1976, tak hlavně při vývoji Lotusu 78 a 79, se kterými dosáhl na získání šampionátu v roce 1978 [10].

V F1 strávil ještě několik sezon, ale špatná forma Lotusu a posléze Alfy Romeo jej přiměla vrátit se do Ameriky, kde pokračovaly jeho již zmíněné úspěchy v IndyCar. Stal se teprve druhým Američanem, který získal titul v F1. Před ním se to podařilo Philu Hillovi roku 1961, po něm doposud nikomu. Pomyslnou tečku za kariérou v F1 mu nabídl Ferrari v roce 1982 v rodné Itálii, kde vyhrál kvalifikaci a závod dokončil na třetí pozici [8, 12, 18].

Mario Andretti je ženatý, má dvě děti a těší se pověsti jednoho z nejvšestrannějších závodníků, šampiona mnoha disciplín a vážené osobnosti motosportu. Jeho úspěchy mu vysloužily status člověka, jehož jméno v Americe okamžitě asociuje rychlost, závodění a úspěch [12].

## 6.7 Lotus 78 a 79

Poslední dvojice mistrovských vozů z garáže Lotusu přinesla do F1 malou technickou revoluci. Využití přísavného efektu vrátilo tým na přední příčky a soupeři, kteří s ním hodlali soupeřit, byli nuceni co nejdříve přijít s vlastním řešením využití této technologie [9, 19].

Inspirací bylo pro tým kolem Colina Chapmana opět letectví. Vozy byly vybaveny dlouhými bočnicemi, tvarovanými po vzoru leteckých křídel, kvůli čemuž se

<sup>13</sup> Převzato z: Petrolicious. Dostupné z: [www.petrolicious.com](http://www.petrolicious.com)



jím někdy přezdívá „wing-cars“. Pod monopostem za jízdy s rostoucí rychlostí klesal tlak, což vedlo k „přísátí“ vozidla k povrchu. Výsledkem aplikace tohoto fyzikálního jevu bylo podstatné zvýšení rychlosti, kterou mohly formule Lotusu projíždět zatáčky bez ztráty kontroly řízení [19].

I když Lotus 78 nepřinesl okamžitý úspěch z hlediska vítězství v šampionátu, byl zřejmým ukazatelem, že nová technologie je cesta, která má potenciál celkového vítězství docílit. To se podařilo v následujícím roce, z části odjetém v Lotusu 78 a z větší části v novějším Lotusu 79. „Černá kráska“, jak se Lotusu 79 někdy přezdívá, dokázala sílu přísavného efektu využít naplno. Byla zkonstruována s pevnějším hliníkovým monokokem, jehož zvýšená odolnost zajistila zlepšení spolehlivosti vozu [9, 19].



Obrázek 14: Lotus 79<sup>14</sup>

S dalším vývojem Lotus naneštěstí zaostal a jeho soupeři nad ním opět získali převahu. Technologie se stala zásadní pro vývoj vozů v několika následujících letech, nicméně vzrůstající rychlost, kterou byly vozy schopny vyvinout, vedla i k velkým bezpečnostním rizikům. Ve finále éry přísavného efektu byly vozy schopny projíždět zatáčkami v rychlosti, která na jezdce mohla působit přetížením i 4g. Další rozvoj využití přísavného efektu byl z toho důvodu zaražen pořadatelem F1 po sezoně 1982, po které pravidla zakazovala jeho využití [9, 19].

<sup>14</sup> Převzato z: Race Fans: Ultimate motorsport coverage. Dostupné z: [www.racefans.net](http://www.racefans.net)

Přesto nový prvek nevyrazil úplně. Existují závodní série (například IndyCar), kde je jeho využití dovoleno dodnes, a v F1 je i s omezenými pravidly dáván od doby jeho prvního použití mnohem větší zřetel na proudění vzduchu pod vozem [9, 19].

## 7 80. Léta

S koncem sedmdesátých let již Lotusu odzvonilo éře jeho největších úspěchů. S technologií přísavného efektu, která mu zajistila poslední zisk šampionátů, si na sebe v dlouhodobém horizontu ušil bič. V nejbližších letech nedokázal technologii rozvinout tolik jako soupeři a vůz, který to měl konečně změnit, byl zakázán.

Smrt Colina Chapmana, zakladatele a geniálního konstruktéra, stojícího za příběhem značky, která z prvotní domácí úpravy aut stanula na vrcholu světa motosportu, byla ranou pro celou soutěž a pro tým předurčením jeho trvalého odchodu z předních pozic.

Lotus se ocitl v problémech i mimo závodní dráhu. Zatímco Team Lotus zářil během minulého desetiletí, automobilka začala stagnovat a její problémy se stupňovaly během 80. let. Prodej vozů v Evropě citelně poklesl, v Americe kompletně ustal, načež musela být značná část zaměstnanců propuštěna [3].

Další problém byla spolupráce Lotusu a Jamese DeLoreana vlastníciho stejnojmennou značku sportovních automobilů, který byl obviněn z finančního podvodu a zneužití financí svěřených jeho automobilce britskou vládou (financí, jejichž značná část putovala právě do kasy Lotusu). DeLorean sice potrestán nebyl a Colin Chapman zemřel předtím, než by mohl být souzen, ale Fred Bushell, finanční ředitel Lotusu, by odsouzen ke třem letům vězení [3, 16].

Všechny tyto problémy ponесou svůj díl viny na tom, že Team Lotus již nikdy nebude mít dost sil vybojovat další šampionát. Mimo nesnáze samotného Lotusu byla F1 v těchto letech poznamenána nevráživostí mezi FISA (Fédération Internationale du Sport Automobile), odnoží Mezinárodní automobilové federace organizující F1, a sdružením většiny týmů účastnících se soutěže FOCA (Formula One Constructors Association). Až do roku 1983, kdy menší týmy dosáhly ústupků, které jim měly zajistit lepší konkurenceschopnost (zejména vyrovnanější rozdělení financí), se odehrávaly kuriózní situace, kdy týmy loajální jedné ze soupeřících stran bojkotovaly některé závody. Týmy příklánějící se k FISA (Ferrari, Renault, Alfa Romeo) se neúčastnily VC Španělska 1980, naproti tomu týmy zastoupené ve FOCA (mezi nimi i Lotus) se stáhly z VC Itálie 1982 [15].

## **7.1 Sezonní výsledky 1980-1989**

### **7.1.1 Sezona 1980**

Forma Lotusu se nadále propadala. Pro sezonu uvedl Lotus 81, který nepřinesl žádnou výhodu či prvek, který by týmu dal převahu nad soupeři. Celkově Lotus nasbíral 14 bodů, což nestačilo na víc než na páté místo celkového hodnocení. Jedenkrát se mu podařilo probojovat na druhé místo v závodě, zásluhou nováčka v týmu Elia de Angelise [7, 15, 18].

Zvítězil Williams, což byl první titul tohoto anglického týmu, dodnes působícího v F1. Bodový náskok čítal téměř dvojnásobek bodů, než kolik měli jeho francouzští soupeři z týmu Ligier. Mezi jezdci byla situace napínavější, přes dominanci Williamsu v konstruktérské soutěži se až v předposledním závodě rozhodlo, že jeho jezdec Alan Jones se stane mistrem světa. Jeho nejbližší soupeř Nelson Piquet překvapivě nejezdil za Ligier, ale za Brabham, který skončil třetí [7, 15, 18].

### **7.1.2 Sezona 1981**

Williams s přehledem obhájil svůj titul, mající jako jediný tým v poli dva oba jezdce schopné získat během sezony vítězství v závodě, ovšem v rámci šampionátu jezdců byl rok 1981 ještě mnohem vyrovnanější [7, 15, 18].

Sedm jezdců v monopostech šesti různých týmů dokázalo vyhrát závod. Ani jeden z nich nezvítězil více než třikrát a ve finálním hodnocení dělilo prvních pět jezdců pouhých sedm bodů. O jediný bod nakonec celkové vítězství v nezvykle vyrovnané sezoně získal Nelson Piquet, vicemistr z předcházejícího roku. Alan Jones skončil třetí, tentokrát překonán svým týmovým kolegou Reutermannem, který dříve pro Lotus závodil v roce 1979. Čtvrté místo patřilo Francouzi Laffitemu a páté vycházející hvězdě Alainu Prostovi, závodícímu za Renault [7, 15, 18].

Mario Andretti opustil tým a zamířil do Alfy Romeo. Na jeho místo nastoupil Nigel Mansell, budoucí světový šampion, čímž doplnil Elia de Angelise, působícího v týmu druhým rokem. Lotus se pokusil nasadit nový vůz přelomově využívající dvojité šasi – jeden plášť obalující prvotní konstrukci, který měl nadále napomoci využití přísavného efektu a snad vrátit Lotus do boje o přední příčky, nicméně tato konstrukce byla zakázána. Tým byl donucen svůj monopost ve spěchu předělat. Lotus 87, který takto vzniknul, opět nebyl schopný tým nijak pozvednout. Mansell se během sezony jedenkrát probjoval na třetí místo a de Angelisovi se dařilo poměrně často bodovat, ale

celkově se Lotus propadl až na sedmou příčku, překonán oproti předcházející sezoně rovněž Renaultem a Ferrari [7, 15, 18].

### 7.1.3 Sezona 1982

Finální sezona éry přísavného efektu byla napínavá, chaotická i tragická. Vozy z tohoto roku byly patrně těmi nejnáročnějšími na pilotování z jezdeckého hlediska v rámci celé historie F1. Žádaly si obrovskou fyzickou zdatnost pro vysokou rychlost a přetížení, které na jezdce vyvíjely. Samotná jízda v závodním tempu byla mnohdy nebezpečná, ohrožující zejména krční páteř [9, 15].



Obrázek 15: Elio de Angelis (vlevo) a Nigel Mansell<sup>15</sup>

Během sezony zemřel jezdec Ferrari Guilles Villeneuve, otec budoucího mistra světa, a také mladý závodník Riccardo Paletti. Další nehoda ukončila poměrně krátkou kariéru v F1 Didiera Pironiho, týmového kolegy Villeneuvea a tohoto roku jezdce útočícího na zisk titulu, který kvůli zraněním nohy už nikdy v nejvyšší disciplíně motosportu nezávodil a v sezoně skončil druhý. I tyto nehody argumentovaly pro zákaz přísavného efektu [7, 15, 18].

Během sezony vyhrálo rekordních jedenáct různých jezdců, žádný nedokázal zvítězit více než dvakrát. Mezi týmy vyhrálo Ferrari před McLarenem a Renaultem. Z jezdců se radoval Keke Rosberg z Williamsu, který v konstruktérském šampionátu skončil až čtvrtý [7, 18].

Lotus se dokázal alespoň částečně zlepšit. Celkově získal 30 bodů, ale zejména se po několika letech se v hektické sezoně také probojoval zásluhou Itala Elia de Angelise na stupínek nejvyšší ve Velké ceně Rakouska. To bylo poslední vítězství týmu pod vedením jeho zakladatele Colina Chapmana, který v závěru roku zemřel [9, 18].

<sup>15</sup> Převzato z: F1 Retro. Dostupné z: [www.f1retro.gr](http://www.f1retro.gr)

#### 7.1.4 Sezona 1983

Dohled nad týmem, který dle Chapmanova přání zdělila jeho žena Hazel, převzal Peter Warr, dlouholetý spolupracovník zakladatele Lotusu. Lotusy 92 a 93, se kterými tým sezonu strávil, byly posledními vozy, na kterých se Colin Chapman podílel. Lotus opustil Cosworth a přestoupil k pohonným jednotkám Renault [3, 7, 15].

Jezdecká dvojice Lotusu de Angelis a Mansell pokračovala, bohužel po trochu slibnější sezoně v předcházejícím roce se tým, oslabený Chapmanovou ztrátou, opět propadl a dokázal získat pouhých jedenáct bodů. Mansellovi se podařilo jednou probojovat na stupně vítězů a de Angelis zvítězil v kvalifikaci na Velkou cenu Evropy, toho roku konanou ve Velké Británii [7, 15, 18].

Šampionát podruhé ve své kariéře ovládl Nelson Piquet, stále jezdící za Brabham, týmové vítězství obhájilo Ferrari, ačkoliv ani jeden z jeho jezdců nebyl vážným kandidátem na získání titulu, kde Piquetovým nejbližším soupeřem byl Alain Prost závodící za Renault. Nicméně italská stáj měla k dispozici vyrovnanou dvojici francouzských jezdců Tambaye a Arnoux, kteří v šampionátu skončili na třetí a čtvrté pozici, čímž titul svému týmu zajistili s náskokem deseti bodů [7, 15, 18].

#### 7.1.5 Sezona 1984

Sezonu naprosto ovládl McLaren. Pohár konstruktérů vyhrál před Ferrari s bodovým poměrem 143,5:57,5. Šampionát jezdců byl interním soubojem jezdců tohoto týmu. Prvním byl Niki Lauda, který jakožto dvojnásobný mistr světa na čas přerušil svou jezdeckou kariéru v roce 1979, ale v roce 1982 se do F1 opět vrátil a nyní mu tým dal k dispozici vítězné auto. Druhým byl Alain Prost, který svůj neobyčejný talent opakovaně prokazoval v několika předcházejících sezonách, kdy závodil za Renault [7, 15, 18].

Rakušan nakonec zvítězil o pouhou polovinu bodu a získat tím svůj třetí titul. Rychlostně byl dvojici McLarenu blízko Nelson Piquet v Brabhamu, kterého ale sezoně trápily technické problémy. Brazilec dokázal dvakrát zvítězit a dvakrát navíc dojet na stupních vítězů, ale poruchy mu nedovolily tuto rychlost proměnit v boj o šampionát [7, 15, 18].

Z bodového hlediska, byť měl méně než polovinu bodů Nikiho Laudy, byl nejbližším konkurentem jezdců McLarenu Elio de Angelis, setrvávající v již několik let stále jezdecké dvojici Lotusu. Za volantem Lotusu 95 se dokázal opakovaně, celkem čtyřikrát za sezonu, dostat na stupně vítězů, Mansellovi se to samé povedlo dvakrát. Ani

jeden z jezdců černo-zlatých vozů sice nedokázal zvítězit v závodě (byť Mansell tomu byl blízko během VC Monaka), ale každopádně tým zažil v porovnání s předcházejícími roky mnohem pozitivnější sezonu, kterou mezi týmy zakončil na třetí pozici [7, 15, 18].

### 7.1.6 Sezona 1985

Po několika letech tým opustil Nigel Mansell, mající neshody s novým vedením týmu a trápící se pocitem, že se tým na jeho úkor soustřeďuje více na de Angelise. Na jeho místo byl přijat dost možná ten nejznámější jezdec F1 – Ayrton Senna. Jeho angažmá sebou sice přineslo jistou nelibost titulárního sponzora týmu John Players, který by preferoval v kokpitu britského jezdce, ale Warrovo rozhodnutí proti jeho vůli zajistilo nejúspěšnější sezonu týmu v tomto desetiletí a nastartovalo poslední krátké úspěšné období. Nutno dodat, že opuštění Lotusu, ač neproběhlo v dobrém, rovněž významně proměnilo perspektivu Mansellovy kariéry, který se stane nejúspěšnějším Britem v F1 své doby [15, 16].

Elio de Angelis zažil velmi silný vstup do sezony. V prvním závodě dojel třetí, během třetího podniku sezony v San Marinu si připsal své druhé vítězství v F1, na které navázal dalším třetím místem v následujícím závodě v Monaku. Poté sice vypadl ze soubojů o ta nejlepší umístění, ale do konce sezony, pokud jeho vůz neodstavily technické problémy, dokázal pravidelně bodovat [7, 18].



Obrázek 16: Ayrton Senna<sup>16</sup>

Sennovi se dařilo ještě lépe a svého zkušenějšího týmového kolegu v konečném hodnocení dokonce o pět bodů porazil. Šestkrát dokončil na stupních vítězů a

---

<sup>16</sup> Převzato z: Lotus Cars. Dostupné z: <http://www.lotuscars.com>

v Portugalsku a Belgii vyhrál, mimo to projevil značnou rychlost v kvalifikacích, zvítězivše v sedmi z celkových šestnácti, což se nepodařilo žádnému z jeho protivníků [7, 15, 18].

V šampionátu jezdců skončili na čtvrtém, respektive pátém místě s podstatnou ztrátou na Alaina Prosta, jehož dlouholetá rychlost se konečně proměnila v kýžený titul. V týmové soutěži silná dvojice získala dohromady 71 bodů, o 19 méně, než kolik získal vítězný McLaren [15, 18].

### **7.1.7 Sezona 1986**

Senna si po předchozím roce vydobyl v týmu silnou pozici, což byl jeden z důvodů, proč de Angelis tým po letech opustil. Ocitl se v podobné situaci, ve které se tým rozhodl před rokem opustit Mansell, ne-li horší, neboť nejenže se Sennou nadšený Peter Warr rozhodl dát Brazilci status týmové jedničky, ale zatímco de Angelis s Mansellem osobně dobře vycházel, vztah této jezdecké dvojice zůstal velmi odměřený a navíc Mansell jakožto Brit měl oporu ve sponzorech týmu, což pro Itala de Angelise neplatilo [16].

Horkým kandidátem na uvolněnou sedačku byl Derek Warwick, slibný a oblíbený britský závodník. Jeho angažování ovšem Senna, který z první ruky viděl, jak nestálá může být pozice týmové jedničky, nehodlal dopustit. Využil veškerého svého vlivu v Lotusu k tomu, aby tým s Warwickem nepodepsal. Brazilce nakonec v roce 1986 doplnil britský aristokrat John Crichton-Stuart, markýz z Bute, který otevřeně a pokorně přijal status týmové dvojky. Nováčkovi v týmu, který soustřeďoval veškeré své úsilí na Sennu, se příliš nedařilo, v sezoně dokázal pouze dvakrát zabodovat, zatímco se Senna pravidelně zapojoval do boje na předních pozicích, dvakrát vyhrál a v dalších šesti závodech skončil mezi prvními třemi [7, 16, 18].

De Angelis přestoupil do Brabhamu, naneštěstí během testování vozu v průběhu sezony se jeho monopostu ve vysoké rychlosti utrhlo zadní křídlo a havaroval. Ačkoliv samotná havárie nebyla fatální, nedostatečné zabezpečení okruhu stálo za tím, že se k němu pomoc dostala až příliš pozdě a bývalý jezdec Lotusu zemřel v nemocnici na následky inhalace kouře [6].

Zhruba do poloviny sezony byl Senna v pozici jezdce bojujícího o titul mistra světa, ale ačkoliv byl srovnatelně rychlý s těmi nejlepšími v poli a opět stál na pole position nejčastěji, série technických problémů v druhé polovině sezony ho stála možnost do boje v konečné fázi doopravdy zasáhnout. Šampionát nakonec v posledním



závodě obhájil Alain Prost, který za sebou v konečném pořadí udržel rychlou jezdeckou dvojici Williamsu zastoupenou Nigelem Mansellem a Nelsonem Piquetem [7, 15, 18].

### **7.1.8 Sezona 1987**

Lotus v novém roce změnil zbarvení, opustil svou legendární černo-zlatou a namísto toho se jeho vozy objevily ve žlutém zbarvení, namísto John Player Special proklamující cigarety Camel. Lotus 99 přinesl do F1 aktivní zavěšení, novou zásadní technickou novinku, a doznal ještě další zásadní změny, a to instalovaného motoru, který nyní dodávala Honda, jejíž motory ovládly F1 v druhé polovině 80. let, pohánějící úspěšné monoposty Williamsu a později McLarenu. Kontrakt s japonskou firmou si vyžádal výměnu druhého jezdce, kterým se stal Satoru Nakajima, doplňující třetím rokem působícího Ayrtona Sennu [7, 15, 18].

Souboj nejlepší čtveřice jezdců z minulého roku se překlenul i do toho následujícího, žádný z nich ani nezměnil tým. V počtu vítězství byl neúspěšnější Mansell, ale větší počet technických závad ho odsoudil k druhému místu ve prospěch jeho týmového kolegy Piqueta, který sice vyhrál jen třikrát (zatímco Mansell šestkrát), ale těšil se z lepší spolehlivosti svého vozu i konzistence svých výkonů, což rozhodlo o jeho vítězství. Podařilo se mu obdivuhodně dojet na stupních vítězů v devíti po sobě jdoucích závodech [7, 15, 18].

Za oběma jezdci Williamsu, který byl v sezoně beze sporu nejlepší, skončil Ayrton Senna. Pravidelně se objevoval na stupních vítězů a ve dvou závodech zvítězil. Přestože Senna porazil Prosta, Lotus celkově skončil třetí i za McLarenem, jehož týmová dvojka Johansson podstatně předčil Nakajimu, který pro Lotus přivezl jen sedm bodů [7, 15, 18].

### **7.1.9 Sezona 1988**

Ayrton Senna opustil Lotus a přesunul se do McLarenu. Přestup byl nečekaný, vzhledem k neobyčejně silné pozici, kterou si v týmu získal. Brazilec se ovšem po několika letech v Lotusu, kdy byl sice blízko zisku titulu, ale nikdy jej nedosáhl, domníval, že tento tým mu vítězný vůz ve skutečnosti nikdy nenabídne [16].

Nová týmová dvojice Prost-Senna ovládla závodní dráhy nevídaným způsobem. Kromě Itálie, kde své fanoušky překvapilo vítězstvím domácí Ferrari, vyhráli každý závod, obvykle s tím, že pomalejší z dvojice toho prvního doplnil na stupních vítězů z druhého místa. Senna Prosta těsně porazil, společně získali pro svůj tým Pohár konstruktérů s náskokem více než 130 bodů před druhým Ferrari [7, 18].

Lotusu, který měl v předcházejících letech slibné výsledky, se podařilo na Sennovo místo získat jiného prvotřídního jezdce, trojnásobného mistra světa Nelsona Piqueta. Vstup do sezony byl podařený, pokračující Nakajima bodoval a Piquet dokončil třetí, což zopakoval i v následujícím závodě, ale poté se po většinu sezony trápil a nedokázal v podobném tempu pokračovat. Nakajima do konce sezony znovu nebodoval a Piquet nasbíral celkem jen 23 bodů. Přesto Team Lotus skončil na slušném čtvrtém místě za McLarenem, Ferrari a Bennetonem [7, 15, 18].

### **7.1.10 Sezona 1989**

Na čele startovního pole se odehrávala odvěta souboje Senna-Prost, ze kterého tentokrát vyšel lépe francouzský závodník. McLaren byl opět v šampionátu k neporažení, ale jeho dominance již nebyla absolutní jako před rokem. Zvítězil sice s náskokem téměř dvojnásobku bodů před Williamsem, ale jezdcům ostatních týmu se již dařilo s nejlepšími trochu držet krok a ukořistit několik výher [7, 18].

Pro Lotus byla sezona 1989 zlomová. Pokračoval se stejnou jezdeckou dvojicí, ale v zázemí týmu se již začínaly naplno projevat finanční a technické problémy. Motor Honda byl nahrazen podstatně slabší jednotkou Judd a monopost Lotus 101 byl problémovým, urychleným projektem, se kterým Lotus výrazně ztrácel v poli lepších týmů. Výsledkem bylo, že na už i tak neuspokojivé výsledky z předchozího roku tým navázal dalším poklesem své formy. Zásluhou Piqueta získal dvanáct bodů, Nakajima dokázal přidat další tři, což pro Lotus znamenalo v konečném pořadí sice stále obstojné šesté místo, ale s téměř desetinasobnou bodovou ztrátou na vítězný McLaren, bez jediného pódiového umístění a s malými výhlídkami na brzké zlepšení. Už v průběhu sezony musel Peter Warr opustit svou pozici a byl nahrazen Rupertem Manwaringem, po sezoně tým opustili oba jeho jezdci [14, 15, 18].

## **7.2 Lotus 99**

Mohutně působící Lotus 99 sice týmu nepřinesl titul, nicméně s ním zažil svou nejsilnější sezonu v 80. letech zakončenou na třetím místě mezi týmy a rovněž se Sennou na třetím místě v konečném pořadí šampionátu jezdců. Je nutno podotknout, že zejména slavný Brazilec rozhodně očekával víc, vzhledem k novému výkonnému motoru Honda, sponzoru Camel, který Lotusu přinesl více peněz, než kolik dávalo sponzorství John Player Special, vlastnímu podílu na úpravě auta a nové významné technické inovaci - aktivnímu zavěšení. Slabší aerodynamika šasi vozu a několik technických problémů a odstoupení, které Sennu postihly, stály za nenaplněním

původních ambicí a také k jeho odvážnému kroku opustit Lotus a přestoupit k McLarenu, kde se stal jezdeckým partnerem v týmu již několik let úspěšně působícího Alaina Prosta [16].



Obrázek 17: Lotus 99<sup>17</sup>

Aktivní zavěšení, poslední zásadní technická inovace, kterou Lotus do F1 přinesl, nebyla v roce 1987 novinka v pravém slova smyslu. S jeho užitím teoretizoval již Colin Chapman, ale až nyní se skutečně dostalo na závodní dráhy. Jeho podstatou je elektronicky řízené zavěšení kol, které je konstantně vyrovnáváno do stálé světlé výšky monopostu během jízdy s cílem zlepšení jeho aerodynamických vlastností [16].

Ačkoliv aktivní zavěšení bylo budoucností, což si uvědomoval jak Ayrton Senna, který tlačil Lotus k jeho dalšímu vývoji, i ostatní týmy, které se snažily technologii rovněž zakomponovat do svých strojů, nepřineslo ve své premiéře natolik převratný rozdíl v rychlosti vozu, který by Lotus pasoval do role nejrychlejšího, jako tomu bylo v případě přísavného efektu. V průběhu následujících let používaly aktivní zavěšení všechny týmy F1 a významně stálo za úspěchem Williamsu v roce 1992, který technologii podstatně zdokonalil. Později byl systém zakázán, ale jedná o technologii, která není mrtva a čas od času se spekuluje o jejím znovuzavedení [16].

---

<sup>17</sup> Převzato z: Os Mais. Dostupné z: [www.osmais.com](http://www.osmais.com)

## 8 90. Léta

V předcházejícím desetiletí Team Lotus nedosáhl žádného celkového vítězství v sezoně, což byl zásadní pokles formy v porovnání s dobou jeho největší slávy v 60. a 70. letech, ale i přesto se stále jednalo o přední tým soutěže, schopný vyhrávat závody a umisťující se v šampionátu opakovaně v první čtveřici nejlepších.

Po celou dobu působení v motorsportu tým, stejně jako jeho soupeři, procházel lepšími obdobími, často následovanými několikaletým poklesem v pořadí, ze kterého se dokázal opět vrátit dopředu. Z neúspěchů na konci 80. let se ale již nevzpamatuje, v F1 stráví několik dalších problematických sezon se snahou úpadek zastavit a tým zachránit. To se bohužel nepodaří a finančně zruinovaný tým soutěž opustí po roce 1994.

### 8.1 Sezonní výsledky 1990-1994

#### 8.1.1 Sezona 1990

Nelson Piquet se vydal zachraňovat své dobré jméno do Bennetonu, kde působil dva roky, než se rozhodl svou kariéru v F1 ukončit, a Nakajima doplnil v nové sezoně Tyrell, tedy musel Lotus nastoupit s novou dvojicí. Jezdci se stali Martin Donnelly a Derek Warwick, který byl blízko k tomuto místu v roce 1986, ovšem tehdy za zcela jiných podmínek. Nyní zažíval Lotus své nejhorší období. V Lotusu 102, který byl jen evolucí již nevykonného vozu z minulého roku, nyní osazeném motorem Lamborghini, tým získal pouhé tři body a skončil na osmém místě celkového pořadí [7, 15].

Odcházející sláva týmu přiměla na konci sezony k odchodu i hlavního sponzora. Odchod Camelu uvrhl tým do velké finanční tísně. Kvůli své slabé výkonnosti byl tým obecně neatraktivní pro sponzory a náhrada za Camel nebyla nalezena. Až do konce svého působení bude Team Lotus, který s takto úzkou formou spolupráce přišel jako první, bez titulárního sponzora [5].

V sezoně zvítězil v dalším pokračování střetu dvou velikánů své doby Senny a Prosta Brazilce. Tentokrát již nebyli týmovými kolegy, neboť Prost přestoupil k Ferrari. Francouz svými výkony dostal italskou stáj k titulu nejbližší od konce 70. let, ale v celkovém pořadí o sedm bodů zaostal za svým rivalem [18].

Změny ve vnitřním zázemí Lotusu pokračovaly. Vlastnictví týmu přešlo po dohodě z rukou Chapmanovy rodiny k Peteru Collinsovi, který v Lotusu pracoval na sklonku 70. let a poté se stal úspěšným manažerem ve Williamsu a Bennetonu, a Peteru Wrightovi, dlouhodobému zaměstnanci Lotusu, stojícímu po boku Colina Chapmana již od dob vývoje monopostů využívající přísavný efekt [5, 15].

### 8.1.2 Sezona 1991

Nové vedení bojovalo o přežití týmu. Muselo vyměnit jezdeckou dvojici po Warwickově odchodu a těžkém zranění Donnellyho během předcházející sezony. Nasadilo Juliana Baileyho, kterého ovšem po čtyřech závodech nahradil John Herbert, a Miku Häkkinena, dalšího z budoucích mistrů světa, který se stejně jako Mansell a Senna předtím objevil v barvách Lotusu. Tým se po neuspokojivém partnerství s Lamborghini vrátil k motorům Judd. Pro sezonu nedokázal vyvinout nový monopost a závodil se značně upravenou verzí Lotusu 102. Nestačilo to na víc, než na zopakování celkového tříbodového zisku, kterého tým dosáhl v San Marinu, kde skvěle zabodoval s oběma vozy, což se bohužel nepodařilo během sezony zopakovat [15, 18].



Obrázek 18: Lotus 102<sup>18</sup>

Na čele tabulky zatím získal Senna dominantním způsobem svůj třetí jezdecký titul. Ve slabším Ferrari mu toho roku Prost nebyl soupeřem a ani Nigel Mansell, který se vrátil do popředí ve znovu nastupujícím Williamsu, neměl šanci brazilskému jezdcovi konkurovat pro značnou nespolehlivost svého monopostu [7, 15].

### 8.1.3 Sezona 1992

Nigel Mansell se konečně dočkal. Dostal k dispozici vůz, který byl nejenom rychlý, ale také velmi spolehlivý, což mu umožnilo dominantním způsobem s rekordním ziskem devíti vítězství v sezoně získat titul a stát se prvním britským mistrem světa po Jamesu Huntovi v roce 1976. Britský hrdina motosportu byl milovaným mezi fanoušky, již ne tolik mezi ostatními jezdci (napjaté vztahy měl se všemi svými hlavními rivaly – Piquetem, Prostem a Sennou) ani mezi vedením týmů, kterými během kariéry procházel

<sup>18</sup> Převzato z: Autogaleria. Dostupné z: [www.autogaleria.hu](http://www.autogaleria.hu)

s výjimkou Colina Chapmana. Na konci sezony se s Williamsem rozkmořil a rozhodl se z F1 odejít [8].

Lotus, byť zmítán finanční nejistotou, se dokázal po další změně motoru trochu zlepšit. Poháněn Cosworthem a schopen v průběhu sezony nahradit Lotus 102 novějším typem 107 se mu podařilo získat 13 bodů a zakončit ji na pátém místě mezi týmy. Häkkinen, který získal většinu z těchto bodů, se umístil na osmém místě mezi jezdci [18].

Sezona byla mimochodem poslední pro Brabham, před lety významný tým soutěže, nyní již nemohoucí svou existenci nadále financovat a v tomto roce před konečným bankrotem jen složitě přežívající, neschopen se kvůli slabé technice obvykle ani kvalifikovat do závodu [14].

#### **8.1.4 Sezona 1993**

Tým kvůli nedostatku financí nemohl vyvinout nový vůz a musel pokračovat jen s novou verzí Lotusu 107, navíc přišel o Häkkinena, který se stal testovacím jezdce McLarenu. John Herbert se ale dokázal zlepšit a získat v sezoně 11 bodů, třikrát dojel v závodě na čtvrtém místě, těsně pod stupni vítězů. Jeden další bod přidal jeho kolega Zanardi během Velké ceny Brazílie, což byl poslední závod, kdy oba dva vozy týmu dokončily závod na bodovaných pozicích [14, 18].

Alain Prost v sezoně získal svůj čtvrtý titul mistra světa. Ve Williamsu, kterému se výkon z minulé sezony podařilo přenést i do tohoto roku, zažil silný rok s jasnou převahou nad soupeři. Druhý Senna v konečném pořadí zaostal o 26 bodů [18].

#### **8.1.5 Sezona 1994**

Sezona roku 1994 je milníkem historie F1. Přinesla definitivní a tragický konec starých pořádků, naproti tomu nastartovala nové změny a v plné síle uvedla novou jezdeckou generaci.

Před rokem 1994 byl posledním pilotem, který zemřel v kokpitu monopostu F1 Elio de Angelis v roce 1986. Stále se zlepšující bezpečnostní standardy zdánlivě redukovaly riziko smrti na minimum. Tím otřesnější byly dvě úmrtí během jediného závodního víkendu Velké ceny San Marina. Během tréninku zemřel nováček v F1, Rakušan Roland Ratzenberger. Během závodu ztratil kontrolu nad vozem a smrtelně havaroval Ayrton Senna [15].

Svůj první titul mistra světa získal Michael Schumacher, následován s jednobodovou ztrátou Damonem Hillem. Vysoko v pořadí, na čtvrtém místě, sezonu

zakončil Mika Häkkinen. V týmové soutěži vítězství potřetí v řadě zvítězil Williams [18].

Team Lotus se snažil zoufale bojovat s nedostatečnými zdroji o holé přežití a doufal v zázrak. Tým opět změnil dodavatele motoru, kterým se znovu stala Honda, a z posledních sil se snažil dostat na trať nový Lotus 109. Nový motor a nový vůz v sobě ukrývaly poslední naděje, že se tým dokáže zlepšit, dostane se do popředí a přitáhne na sebe pozornost nových sponzorů [14].

Lotus 109 byl připraven až v průběhu sezony, zprvu byl tým schopen nasadit pouze jeden vůz pro Herberta, ale kýžený obrat v trendu událostí se nekonal. Johnu Herbertovi se ve VC Itálie podařilo kvalifikovat na čtvrté pozici a na startu závodu se prodral na třetí místo, ale vzápětí do jeho vozu zezadu narazil Eddie Irvine, což naděje Lotusu ukončilo. Tým nakonec svou poslední sezonu ukončil bez jediného bodu, což se mu od samotného vstupu do F1 v roce 1958 nikdy nestalo [7, 14].

Zadlužený tým již neměl finance pro pokračování. Ještě před koncem sezony byl tým prodán, vedení muselo své posty opustit se soudem nařízeným zákazem podnikání pro několik následujících let. Herbert musel skončit, dva zbývající závody sezony na jeho místě dokončil Mika Salo. Ani David Hunt, který tým odkoupil, si jej se všemi jeho problémy nemohl dovolit dlouhodobě financovat a musel hledat řešení bezvýhodné situace. Tím bylo sloučení s jiným týmem, které po šestatřiceti letech ukončilo v závěru roku 1994 existenci Teamu Lotus [14].

## 8.2 Shrnutí výsledků týmu

Team Lotus figuroval ve startovním poli F1 mezi lety 1958 a 1994. Za tu dobu se zúčastnil bezmála pěti set závodů, z nichž dokázal čtyřiasedmdesát vyhrát a do sto čtyř odstartoval z prvního místa, zvítězivše v předcházející kvalifikaci. Více než stopadesátkrát stál po závodě jeho jezdec na stupních vítězů. Získal sedm konstruktérských a šest jezdeckých titulů. Tyto výsledky Lotusu dodnes garantují místo v popředí záznamů o rekordech F1 a také se významnou měrou podílejí na skutečnosti, že Velká Británie je nejúspěšnějším státem v historii tohoto sportu a obecně vnímána jako hlavní středisko světového motorsportu té nejvyšší úrovně [14].

Pětice jezdců získala ve vozech Lotusu titul mistra světa. Jim Clark, Graham Hill, Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi a Mario Andretti se svými triumfy nesmazatelně zapsali do historie sportu. Vedle nich Lotus i při svém pozdějším působení stál za

uvedením Nigela Mansella, Ayrtona Senny a Miky Häkkinena do popředí ve světě motosportu předtím, než jejich kariéry dosáhly těch největších úspěchů.

Vedle samotných sportovních výsledků se Lotus stal průkopníkem nových technologií, ovlivňující vývoj nejen ve světě motosportu, ale skrze automobilku průmyslu obecně. V počátku se jednalo zejména o snahu snižovat váhu vozů, která Lotus přiměla pracovat s novými materiály, později se Lotus zasadil o masivní rozvoj v chápání aerodynamiky a o aplikaci těchto poznatků napříč druhou polovinou šedesátých let a lety sedmdesátými. V pozdní éře svého působení s technickými inovacemi pokračoval a přinesl modernizaci svých vozů skrze využití pokročilé elektroniky, což dokázal především prvním funkčním nasazením aktivního zavěšení.



## 9 Pokračování Lotusu

### 9.1 Pacific Team Lotus

Novým majitelem Teamu Lotus se na sklonku roku 1994 stal David Hunt, mladší bratr Jamese Hunta. Jeho snaha zadlužený tým zachránit se nepodařila a sám prakticky okamžitě narazil na finanční potíže. Pro rok 1995 se rozhodl svůj tým sloučit s týmem Pacific [14].

Pacific do F1 vstoupil v roce 1994. Ačkoliv měl za sebou úspěchy v nižších formulových sériích, v prostředí nejvyšší disciplíny motorsportu se neprosadil. Jeho jezdci uzavírali závodní pole, často s problémem se kvalifikovat do závodu. Sloučení obou týmů utápějících se v problémech jim mělo dát naději na pokračování [7, 14].

Nový tým byl znám jako Pacific Team Lotus. Přes snahu postavit nový monopost, využívající technické zázemí Lotusu, byl tento projekt neúspěchem. Díky menšímu počtu týmů se sice mohl bez problému kvalifikovat do závodu, těch ale většinu nedokončil z důvodu nejrůznějších technických problémů. Nový tým opět nezískal ani bod, jeho nejlepším umístěním byla dvě osmá místa během sezony, na jejímž konci se z F1 opět stáhl. Pacific pokračoval ve svém působení v nižších formulových sériích a Team Lotus ze světa motorsportu na dlouhou dobu kompletně odešel [7, 14].

### 9.2 Group Lotus

V druhé polovině 80. let a přes 90. léta se automobilku Lotus podařilo zachránit. Přizvala ke spolupráci další automobilky - Toyotu, Bugatti a později GM, což jí umožnilo přečkat své složité období a znovu se rozrůst na původní velikost. Rovněž rozšířila své pole působnosti, vedle samotné výroby sportovních vozů se začala věnovat technickému poradenství pro jiné automobilky, což se stalo jejím hlavním zdrojem zisků [3].

Group Lotus zastřešuje obě tyto firmy, automobilku Lotus Cars a technické poradenství zprostředkované firmou Lotus Engineering [11].

Ze světa motorsportu, alespoň z těch nejviditelnějších míst, se Lotus na dlouhou dobu stáhl, ale nikoliv natrvalo. Dnes pořádá vlastní závody Lotus Cup Series pro majitele aut značky a účastní se šampionátu sportovních vozů British GT. V roli sponzora se dokonce vrátil i do Formule 1 [11].

### 9.3 Team Lotus a Lotus F1 Team

Lotus Cars vstoupila do F1 opět v roce 2010, kdy své jméno propůjčila malajsijskému podnikateli Tonymu Fernandesovi, zakládajícímu nový tým, který toho roku prvně vstupoval do soutěže. Nový tým nesl jméno Lotus Racing [8].

Automobilka ovšem své stanovisko brzy přehodnotila, nespokojená s výkony týmu a tudíž reklamou, jakou jí poskytoval. Lotus Racing (ani ve svých pozdějších proměnách napříč jeho působením v soutěži do konce sezony 2014) nezískal jediný bod a po celou dobu své existence figuroval na konci pole. Lotus Cars tedy licenci zrušila a namísto spolupráce s Fernandesem se angažovala ve spolupráci s tehdejším Renaultem, v jehož týmu odkoupila minoritní podíl a který po roce 2010 zmenšoval míru svého působení v F1, ale stále dodával motory a s nově vzniklým Lotusem Renault úzce spolupracoval [7, 11].

Ovšem zatímco se nový Lotus formoval, Tony Fernandes získal práva na jméno Lotus od Davida Hunta, který starý Team Lotus odkoupil v roce 1994. Tímto krokem nejenže opět získal možnost používat toto jméno pro svůj tým, ale de facto tím dokonce obnovil Team Lotus ve startovním poli F1 [14].

Lotus Racing se po získání licence skutečně přejmenoval na Team Lotus. Vzhledem k právním náležitostem měl právě tento tým skutečnou historickou návaznost na svého staršího jmenovce. To potvrdil i soud, který mezi oběma týmy započal z iniciativy Lotus Cars, které se Fernandesův krok rozhodně nezamlouval [7].

Ve startovním poli sezony 2011 se objevily naráz dva týmy užívající jméno Lotus a oba dva se k odkazu starého Teamu Lotus hlásily. Team Lotus barvil své vozy zeleno-žlutě, tedy tradičními barvami Lotusu. Lotus Renault, pozdější Lotus F1 Team, zvolil černo-zlatou, napodobující barvy nejslavnějšího období týmu zejména 70. let.

Tato situace vydržela pouze v sezoně 2011, po které se Team Lotus změnil na Caterham v odkazu na britskou automobilku, jejímž se Fernandes stal majitelem [8].

Lotus F1 Team, jak se přejmenoval Lotus Renault pro sezonu 2012 a jak pokračoval až do roku 2015 včetně, byl poměrně úspěšným projektem. V prvních dvou letech dokázal dvakrát zvítězit v závodě a opětovně dojíždět na stupních vítězů, navíc těžil z neobyčejné spolehlivosti, která dovolila jeho jezdcí Kimimu Räikkönenovi dojet na bodované pozici v rekordních sedmadvaceti po sobě jdoucích Velkých cenách. V letech 2012 i 2013 dokončil Lotus F1 Team sezonu na čtvrté pozici v Poháru konstruktérů [18].

Po těchto dvou silných letech forma týmu citelně poklesla a již se nedokázal zapojovat do boje o pódiová umístění. V roce 2016 se tým vrátil ke svému původnímu majiteli Renaultu, který jej zpětně odkoupil [18].

## 10 Praktická část

Praktická část práce představuje přípravu na vyučovací hodinu anglického jazyka v deváté třídě. Hodina se soustřeďuje na rozšiřování slovní zásoby, opakování gramatiky a v rámci průřezového tématu Multikulturní výchova seznamuje žáky s Lotusem a jeho prostřednictvím s motosportem obecně. Hodina byla odučena na Základní škole v Bělčicích.

Příprava je společně s doplňujícími materiály umístěna pod názvem *Motosport* na Metodickém portále RVP.CZ, kde je nyní volně dostupná pro vyučující anglického jazyka k dalšímu použití či inspiraci.

### 10.1 Metodický portál RVP.CZ

Cílem metodického portálu je pomoci učitelům v praxi, poskytnout jim skrze odborné články hlubší pohled na nejrůznější úskalí práce s dětmi, nabídnout místo, kde mohou konzultovat své problémy z praxe s ostatními učiteli na diskusním fóru, a usnadnit jim celkovou práci a rovněž je inspirovat k pozitivním změnám ve výuce svých hodin díky možnosti sdílet přípravy na hodiny či izolované výukové materiály (úlohy, prezentace, pracovní listy apod.) již osvědčené z praxe [13].

Příprava na hodinu byla uložena na internetovém portále a nyní je včetně doplňujících materiálů volně dostupná pro další použití. Konkrétně je k nalezení:

- po vstupu na portál *rvp.cz* v modulu *Wiki*
- část *Sborovna*
- *Přípravy na výuku*
- *ZV - Druhý stupeň*
- *Anglický jazyk*
- *Motosport*

V současné době je na webu učitelům k dispozici více než deset tisíc výukových materiálů v modulu DUM, ze kterých je více než šest tisíc určeno k výuce na základních školách. Zájem o sdílení příprav na hodinu je citelně menší, nicméně právě anglický jazyk, převážně díky činnosti katedry anglistiky PF JU, může nabídnout výběr z několika desítek zkompletovaných příprav na celou vyučovací hodinu s popisem hodiny a jejích cílů, přibližného časového rozpisu a s příloženými potřebnými materiály [13].

## 10.2 Příprava na hodinu

Příprava vytyčuje cíle práce, přibližuje náplň hodiny, zkráceně popisuje jednotlivé aktivity a úlohy v hodině konané a zejména obsahuje přibližný časový rozpis jednotlivých úkonů.

Hodina připravená v rámci práce těží z pevného sepětí jazykových a kulturních cílů hodiny. Klade si za cíl propojit cíle průřezového tématu multikulturní výchova s klasickými jazykovými cíly vzdělávání anglického jazyka.

Jelikož dostupných materiálů spojených s multikulturním vzděláváním není učitelům k dispozici mnoho, praktická část práce se zabývá možností jak výběr těchto materiálů alespoň trochu rozšířit a používá k tomu téma F1. Jednak se žáci dozvídají nové reálie vztahující se k Velké Británii, a jednak se v širším kontextu seznamují se světem mezinárodního motorsportu, kolotoče propojujícího celý svět skrze místa konaných závodů, účinkující týmy, jezdce a samozřejmě zaryté fanoušky, kteří jsou v dnešní době jednoduše ve spojení prostřednictvím internetu.

Multikulturní vzdělávání je v současné době velice důležité nezanedbávat. Současným problémem je, že řada učitelů zcela neví, jak si s multikulturní výchovou poradit, jak ji nenásilně zařadit do výuky a jaké materiály vhodně využít. Tato příprava nejenže je nyní volně dostupná k dalšímu použití, ale může vyučujícím posloužit jako inspirace či návod, jak je možné poměrně jednoduchým způsobem zpracovávat kulturní témata pro potřeby hodin anglického jazyka, víceméně bez ohledu na to, zda má učitel zájem rozšířit povědomí žáků o sportu, hudbě, filmu, historii, literatuře či čemkoliv jiném. Jisté opomíjení MKV a plynoucí nedostatek materiálů je patrný i na webu rvp.cz. V době psaní této práce z desetitisíce materiálů dostupných v modulu DUM, ze kterého se více než šest tisíc materiálů vztahuje k základnímu vzdělávání, pouze devět zpracovávalo průřezové téma multikulturní výchova [13].

Kapitola 10.2.1 obsahuje vlastní přípravu v podobě, v jaké byla vložena na Metodický portál RVP.CZ, následující části práce se více do detailu zabývají popisem cílů hodiny a učebními pomůckami, které byly v hodině použity. Učební pomůcky (pracovní list a prezentace) jsou k nalezení v přílohách práce.

### 10.2.1 Vlastní příprava

*Téma hodiny:*

Motorsport

*Cíle hodiny:*

Žáci se seznámí se světem F1, rozšiřují svou slovní zásobu, opakují pravidla tvoření minulého prostého času a tvary nepravidelných sloves.

*Časový rozsah:*

45 minut

*Pomůcky:*

Pracovní list

Prezentace s potřebnými materiály (01 Motosport)

*Časový harmonogram:*

Čas do	Část hodiny	Učitel	Žáci	Poznámky
10 min.	Úvod hodiny Úvod - Představení tématu - Rozhovor žáků o motosportu - Shrnutí s učitelem	Učitel seznamuje žáky s tématem hodiny Zapojuje se do rozhovorů dvojic Vyvolává žáky	Poslouchají Hovoří ve dvojicích Shrnují své postřehy	
20 min.	Osmisměrka (Slovní zásoba)	Sleduje postup žáků; společná kontrola	Pracují s připravenou úlohou	
25 min.	Team Lotus	Seznamuje žáky s týmem Lotus	Poslouchají	
30 min.	Doplňování správného tvaru sloves	Obchází žáky; společná kontrola	Doplňují tvary sloves do připravené úlohy	
35 min.	Zamotaná slova (Slovní zásoba)	Obchází žáky; společná kontrola	Pracují s připravenou úlohou	
40 min.	Vývoj F1	Komunikuje s žáky; společná kontrola	Práce ve dvojicích na připravené úloze	
45 min.	Závěr hodiny Zopakování hlavních pojmů	Rekapitulace hodiny	Poslouchají učitele, odpovídají	Prostor pro dotazy

**Podrobnější poznámky k průběhu hodiny:***Úlohy***1. Osmisměrka**

Žáci v osmisměrce hledají slova tematicky se vztahující k tématu Motosport, čímž si rozšiřují svou slovní zásobu.

T	T	R	A	C	K	P
T	E	E	A	M	M	O
E	Y	I	L	O	A	L
K	G	R	I	D	E	E
A	T	R	E	E	T	S
R	U	A	S	S	A	P
B	S	B	R	A	C	E

Při hledání slov jsou žákům na pracovním listě i v prezentaci k dispozici jednoduché vysvětlivky.

1. Getting in front of another car
2. To go to the right or left with a car
3. Starting positions
4. The road of a circuit
5. The best position on the start
6. A group of people working together
7. It stops a car
8. A protective wall
9. Australia held the first ... of a season
10. The outer parts of wheels

Výsledek: 1: pass; 2: steer; 3: grid; 4: track; 5: pole; 6: team; 7: brake; 8: barrier; 9: race; 10: tyres

Ze zbylých slov osmisměrky zůstává tajenka TEAM LOTUS, díky čemuž lze přirozeně navázat další částí hodiny.

## 2. *Doplňování tvarů sloves*

Úloha slouží k opakování minulého času prostého a zejména tvarů nepravidelných sloves. Deset vět se obsahově týká předcházejícího krátkého výkladu o Teamu Lotus a dvojici jeho jezdců Jima Clarka a Grahama Hilla.

Team Lotus \_\_\_\_\_ to prominence in 1960s. (rise)  
 Clark's parents \_\_\_\_\_ him to race at first. (want not)  
 Graham Hill \_\_\_\_\_ his first car when he was more than 20 years old. (buy)  
 Hill \_\_\_\_\_ as a mechanic before racing. (work)  
 Hill \_\_\_\_\_ in Formula 1 season in 1958. (drive)  
 Clark \_\_\_\_\_ racing in F1 in 1960. (begin)  
 Jim Clark \_\_\_\_\_ the first champion for Team Lotus in 1963. (become)  
 Clark and Hill \_\_\_\_\_ teammates in the 1967 season. (be)  
 Hill \_\_\_\_\_ the championship in 1968 for Team Lotus. (win)  
 Jim Clark and Graham Hill \_\_\_\_\_ on to become the most successful drivers during the 1960s. (go)

## 3. *Zamotaná slova*

Druhá úloha zaměřená na rozšiřování slovní zásoby spočívá v šestici zamotaných slov. Úkolem žáků je slova uspořádat do správné podoby. Samotná slova doprovází jejich obrázky v prezentaci, ke kterým mají žáci za úkol správně složená slova přiřadit.

Eelhw;	setegnir helew;	lehmet ;
giwn;	neneig;	vaeriwer rrorim

Výsledek: wheel; steering wheel; helmet; wing; engine; rearview mirror

## 4. *Vývoj F1*

V prezentaci je žákům vyobrazeno několik monopostů F1 z různých období. Žáci se společně ve dvojicích domlouvají a snaží se obrázky vozů uspořádat od nejstaršího k nejnovějšímu. Učitel s nimi může komunikovat a po společné kontrole jim nabídnout zajímavé informace k technickému vývoji, případně další slovíčka apod.

### *Team Lotus*

#### **Základní body**

- *Sesterská společnost automobilky Lotus existující mezi lety 1958-1994.*
- *Team Lotus získal 7 konstruktérských a 6 jezdeckých titulů v F1.*
- *Mistry světa za Lotus byli Jim Clark, Graham Hill, Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi a Mario Andretti, z dalších slavných jezdců F1 za Lotus jezdil například Nigel Mansell, Ayrton Senna či Mika Häkkinen.*



- *Lotus získal úspěch během několika krátkých let od svého vzniku, ale jeho samotný vznik byl velmi nejistý. Colin Chapman, zakladatel společnosti, se úpravě aut věnoval původně jako koníčku, později za peníze půjčené od přítelkyně firmu založil, ale ještě několik dalších let chodil do svého stálého zaměstnání.*
- *Cesta na závodní dráhy Jima Clarka a Grahama Hilla, prvních dvou mistrů světa za Lotus, byla rovněž pozoruhodná. Jim Clark prožil dětství na venkově a o závodění četl pouze v novinách. Fascinace rychlými koly se ho však držela po celý život. Brzy začal závodit v oblastních závodech ve Skotsku a jeho zápal ho dostal až do F1, kde dvakrát získal titul mistra světa. Graham Hill pro změnu autám dlouho vůbec nevěnoval pozornost, poprvé usedl za volant starší dvaceti let, ale náhle ho celá věc natolik pohltila, že jí zasvětil vše. Pořídil si vlastní vůz, začal pracovat jako automechanik a tvrdá píle ho dostala až do kokpitu Lotusu, ve kterém získal titul v roce 1968.*

Poznámky k vazbě na RVP:

Vzdělávací období	Druhý stupeň ZŠ; 9. třída
Rozvíjené klíčové kompetence	Kompetence k učení, Kompetence komunikativní, Kompetence sociální a personální
Integrace průřezových témat	Multikulturní výchova
Výstupy	Žáci se učí nová slovíčka, seznamují se s motosportem, historií F1 a britským Teamem Lotus
Mezioborové přesahy a vazby	Zeměpis

### 10.3 Cíle hodiny

Ústředním jazykovým cílem připravené hodiny je rozvoj slovní zásoby a její aplikace v komunikační situaci. Novým výrazům se věnují dvě úlohy („osmisměrka“ a „zamotaná slova“). Závěrečná aktivita („vývoj F1“) nabízí žákům tyto osvojené výrazy aplikovat v konkrétním rozhovoru.

Mezi dvojicí úloh rozšiřující slovní zásobu byla vložena gramaticky zaměřená úloha s cílem zopakovat tvoření tvarů minulého prostého času sloves.

Seznámení se s mezinárodním motosportem je dalším stěžejním cílem hodiny. Tematicky se celá hodina točí kolem světa motosportu a Teamu Lotus. Vedle faktického obsahu rozšiřující znalosti o realitách Velké Británie to hodině zajišťuje ucelenost a zaručuje přirozenou návaznost mezi jednotlivými úlohami a aktivitami, i když jsou mnohdy svou podstatou zcela odlišné.

Tento popis praktických cílů zřetelně deklaruje, že stěžejní klíčovou kompetencí nabývanou v rámci této hodiny je kompetence komunikativní. Žáci jsou v hodině opakovaně vyzýváni ke komunikaci, k formulování svých myšlenek a názorů jednak v interakci s vyučujícím, jednak se spolužákem, se kterým je navíc očekávána rozumná spolupráce, vytváření závěrů na základě vlastních znalostí či alespoň odhadu. S komunikativní kompetencí souvisí, a to i v této hodině, kompetence sociální a personální. Žák je při hodině veden ke komunikaci v malé skupině i nabádán k přispění do celotřídní diskuze, opakovaně je od něj vyžadována spolupráce se spolužáky během rozhovoru i vyřešení aktivity.

V menší míře jsou prostřednictvím úloh, blíže popsanych v následující podkapitole, z nichž každá vyžaduje jiný přístup ke svému řešení, rozvíjeny rovněž kompetence k řešení problému a k učení.

## **10.4 Pomůcky na hodinu**

Pro potřeby hodiny byla vytvořena prezentace s pracovním listem. Obojí je obsaženo v přílohách práce.

### **10.4.1 Pracovní list**

Pracovní list obsahuje trojici úloh, prostřednictvím kterých si žáci rozšiřují svou slovní zásobu výrazy z motoristického prostředí a procvičují si tvoření minulého prostého času a tvarů nepravidelných sloves.

První z úloh má podobu osmisměrky obsahující deset motoristických výrazů. Cílem žáků je s pomocí vysvětlivek ke každému výrazu správné slovo najít a přiřadit. Některé výrazy pocházejí ze závodního prostředí, jiné jsou běžnější z obecně automobilového prostředí. Záměrem úlohy je seznámit žáky se základy sportovní terminologie, rovněž jim ovšem nabídnout i praktičtější výrazy, se kterými se častěji a s větší pravděpodobností setkají.

Podstatou druhé úlohy obsažené v listu je doplňování tvar sloves do deseti připravených vět. Slouží samozřejmě k zopakování pravidel tvoření minulého prostého času a tvarů nepravidelných sloves, také ovšem nabízí zajímavé informace o Teamu Lotus, kterému se hodina věnuje a o kterém (dle harmonogramu hodiny v přípravě na hodinu) předtím vyučující krátce pohovořil.

Třetí úloha na pracovním listě, pracovníě pojmenovaná „zamotaná slova“, je kratší úloha, která buduje slovní zásobu žáků. Sestává z několika pomotaných slov, která mají žáci uvést do pořádku. Pracovní list je zde doplněn prezentací, ve které je

význam slov znázorněn prostřednictvím obrázku, ke kterým mají žáci za úkol výraz přiřadit, jakmile jej složí dohromady.

#### **10.4.2 Prezentace**

Prezentace se soustřeďuje na obrazový materiál, který trochu zpestřuje hodinu a dodává větší názornost výkladu o Lotusu. V prezentaci jsou vyvedeny všechny tři výše zmíněné úlohy z pracovního listu pro zjednodušení společné kontroly, úlohu „zamotaná slova“ přímo doplňuje obrázky, ke kterým žáci slova přiřazují.

Mimo to prezentace obsahuje úvodní set otázek, který žákům poskytuje opěrný bod v začátku hodiny, jež začíná rozhovorem v lavicích posléze se zásahem vyučujícího. Cílem rozhovoru je uvést téma hodiny, nechat žáky zamyslet se nad ním a trénovat komunikaci v anglickém jazyce.

Závěr prezentace obsahuje vlastní aktivitu „vývoj F1“, kterou představuje pětice obrázků vozů F1 z různých období. Úkolem žáků je se ve dvojicích domluvit a pokusit se poskládat formule od nejstarší po nejnovější, všimnout si jejich odlišností a snažit se pojmenovat některé jejich výrazné znaky, mimo jiné i za použití výrazů osvojených během předcházejících úloh.

### **10.5 Praktická realizace hodiny**

Hodina byla po předchozí domluvě realizována na Základní škole v Bělčicích v pátek dne 13. 4. 2018 se začátkem v 11:45 s klasickou dobou trvání 45 minut.

#### **10.5.1 Vstupní reflexe**

Do hodiny jsem vstupoval s mírnou nervozitou plynoucí z faktu, že se jednalo o první hodinu, kterou jsem měl sám odučit, a tudíž jsem kvůli nezkušenosti nabýval jistých obav.

S podobou pracovního listu jsem byl spokojen. Věděl jsem, že z hlediska gramatiky na děti neklade přehnané nároky. Nevěděl jsem ale, do jaké míry jsou žáci zvyklí při hodinách v anglickém jazyce komunikovat, případně jak smělí budou při komunikaci s neznámým učitelem, tedy mnou, a nakonec jsem si byl vědom nutnosti improvizace v oblasti vlastní angličtiny, respektive úrovně, kterou mohu používat, aby mi žáci stále rozuměli, potažmo jak moc si budu muset vypomáhat nějakými zjednodušujícími vysvětleními či češtinou. Problémy v komunikaci s žáky by mohly potenciálně narušit můj připravený časový harmonogram.

Rovněž jsem dopředu mohl jen domýšlet, do jaké míry bude žákům připadat téma motorsportu poutavé. Ač je F1 slavná sportovní disciplína, nemohl jsem očekávat

plnou třídu zapálených fanoušků, ovšem cílem hodiny bylo zaujmout či předat pár stěžejních informací z tohoto sportovního odvětví právě i těm, kteří se o něj do této doby nezajímali.

### **10.5.2 Vyučovací třída**

Na mé požádání mi bylo umožněno učit ve třídě s projektořem, který jsem vyžadoval pro připravenou prezentaci. Projektoř promítal nad tabulí, díky čemuž byl obraz sice dobře viditelný z celé třídy, nicméně mi to bohužel stěžovalo možnost na obraze něco ukázat. To se ukázalo jako mírný problém zejména v úloze „osmisměrka“, kde by bylo záhodno některé z výrazů ukázat. K projektořem byl zapojený pouze laptop bez myši, s touchpadem jsem měl problémy, tedy ukázat výraz z počítače taktéž nebylo ideální. Raději jsem se snažil žáky navigovat zesponu pod promítaným obrazem anebo jsem jim výraz ukázal v jejich pracovním listě.

Základní škola v Bělčicích je menší, jednotlivé třídy mají kolem deseti žáků, čemuž zde jsou uzpůsobené i prostory. Tradiční třída může být v takto nízkém počtu žáků různě variována. Lavice byly poskládány do tvaru písmene U, namísto klasické prostřední řady lavic byl ve středu třídy otevřený prostor. Osobně mi to vyhovovalo, toto uspořádání umožňovalo volný, ničím nerušený přesun po celé třídě. Nic nepřekáželo a bylo kdykoliv možné rychle obejít všechny pracující dvojice žáků a zkontrolovat jejich progres, či okamžitě přijít blíž k žákovi, který měl nějaký dotaz či problém.

### **10.5.3 Průběh hodiny**

Přítomno bylo osm žáků a žákyň, což byl v této třídě plný počet. Do hodiny mě uvedla učitelka anglického jazyka dané třídy paní Mgr. Španihelová, která mě na začátku žákům představila a poté mi předala slovo.

Žákům, které jsem neznal, jsem zprvu velmi obecně nastínil průběh hodiny v češtině a poté jim již v anglickém jazyce představil téma hodiny. Musel jsem se v první chvíli obejít bez projektořem, který se nestihl spustit, což vzápětí způsobilo mezi žáky mírné zmatení, když jsem od nich žádal, aby začali hovořit se sousedem o motosportu. Znovu jsem zopakoval, čeho od nich žádám, naštěstí se poté již projektořem spustil. Vizualní prezentace otázek, o které se v rozhovoru mohli opřít, jim znatelně ulehčila.

Když byla prezentace spuštěna a žáci v lavicích začali hovořit, obešel jsem třídu a do rozhovorů zasahoval, zvěděl jsem u několika dětí zájem o téma hodiny. Sice žádný

z žáků nebyl fanouškem F1, několik jich ale zmínilo oblibu rallye či aut obecně. Potěšilo mě, že pro ně bude hodina jistě zajímavá. Ostatní žáky jsem ujistil, že hodina se bude orientovat i na praktičtější věci, než jen závodění. V rozhovoru děti projevily dobrou schopnost reakce a porozumění.

Navázalo se první úlohou v pracovním listě, tedy luštěním osmisměrky. Vyhledat všechna slova bylo pro žáky poměrně obtížné, zejména co se týče složitějších sportovních pojmů. Po skončení kontroly jsem žáky vyzval, aby složili tajenku ze zbylých písmen, a když jsem slyšel odpověď „Team Lotus“, navázal jsem a zeptal se, zda vědí, co to je.

Žáci po celou hodinu komunikovali poměrně ochotně a i v této chvíli jsem, aniž bych musel vyvolávat, slyšel správné odhady, že se patrně bude jednat o nějaký motoristický tým.

V několika větách jsem žákům Team Lotus představil. Jelikož jsem dopředu nemohl očekávat, že fanoušků F1 bude ve třídě nějaké značné zastoupení, připravil jsem si spíše než výčet jeho úspěchů několik zajímavostí ze začátků existence týmu a pověděl jim, že sice jen velice nenápadně začínal Colin Chapman, Jim Clark a Graham Hill, ale nakonec toho dokázali velmi mnoho (konkrétní informace jsou dostupné v bodech v přípravě na hodinu). Myslím, že chlapce, kteří předtím zmiňovali zájem o rallye, potěšilo, že jsem si tuto informaci zapamatoval a zdůraznil, že Jim Clark také začínal svou kariéru v podobných lokálních závodech.

Před další úlohou jsem žáky vyzval k zopakování pravidla pro tvoření minulého prostého času. Otázkou jsem žáky patrně trochu zaskočil, tudíž jsem namísto pravidla začal příkladem a vyzval žákyni, aby vytvořila minulý čas od slovesa *like*. S tím neměla problém a na základě toho odvodila (či se rozvzpomněla na) správné pravidlo. S doplňováním tvarů minulého času ve druhé úloze pracovního listu poté neměli žáci většinou problém, dopustili se pouze několika drobných chyb, kdy nevěděli či zapomněli, že dané sloveso je nepravidelné a snažili se jeho minulý čas vytvořit pravidelně. Společná kontrola je na tyto drobné nedostatky upozornila. Minulý čas slovesa *rise*, který byl žákům neznámý, jsem napsal na tabuli, v případě sloves *became*, *begun* měli žáci problém s výslovností, na což jsem je upozornil.

Zmínil jsem a vysvětlil dvojicí frází *rise to prominence* a *go on to become*, které se ve větách objevují a jejichž význam by mohl být dětem neznámý, než jsme se přesunuli k další úloze.

Se třetí úlohou, zaměřenou stejně jako osmisměrka na slovní zásobu, si žáci po chvíli přemýšlení poradili. Oproti osmisměrce bylo očividně snazší si výrazy spojit s promítaným obrázkem než s vysvětlivkou. Rearview mirror byl jediný obtížnější výraz, který jsem z toho důvodu raději zapsal na tabuli, všechna ostatní slova dokázali i bez mého zásahu složit.

Finální úloha žáky zaujala. Třicet let vývoje monopostů F1 znázorněných na pěti obrázků nabízelo sice rychlý, ale tím efektnější pohled na technologickou proměnu tohoto sportu. Žáci začali pracovat a ve dvojicích skládat domnělé pořadí. Musel jsem jim připomenout, aby spolu komunikovali v angličtině, jiný problém se nevyskytl. Úlohu jsem vedle procvičování praktické komunikace využil k zopakování slovíček, na která se narazilo v předcházejících úlohách, a zde se na ně dalo poukázat s obrazovým doprovodem. Lotus 79 dle letného pohledu pokládali za nejmodernější ze sady zobrazených monopostů, což i dnes dokazuje působivost tohoto vozu a jeho líbivý design.

Čas hodiny prakticky vypršel, loučil jsem se s žáky a přál jim hezký zbytek dne, když zazvonilo. Časový plán hodiny byl dodržen, veškeré úlohy a aktivity byly splněny a zkontrolovány. Intuitivně jsem poslední aktivitu během hodiny více propojil se závěrem, kdy jsem k rekapitulaci pojmů a mého výkladu o Lotusu použil promítané obrázky.

Přítomné učitelce třídy se hodina líbila, pochválila zejména střídání aktivit, které děti udrželo v pozornosti i v případě, že se o danou věc předem nezajímaly.

#### **10.5.4 Výstupní reflexe**

S výsledkem hodiny jsem byl spokojen a průběh mé první odučené hodiny mě celkově potěšil. Všechny připravené úlohy byly splněny, žáci se evidentně dozvídali nové informace, žádná úloha nebyla zbytečná svou jednoduchostí, ale ani přespříliš komplikovaná pro konečné úspěšné zvládnutí. Ačkoliv ne všechny, některé žáky téma hodiny očividně zaujalo.

Úroveň angličtiny žáků byla velmi dobrá. Přirozeně se mezi dětmi vyskytovaly citelné rozdíly, ale nikdo neměl zásadní potíže, které by znemožňovaly naši vzájemnou komunikaci nebo dětem bránily při práci na úlohách, rovněž se během hodiny neobjevily žádné kázeňské prohřešky, které bych musel řešit. V tomto ohledu hodina proběhla v poklidném duchu za příjemné pracovní atmosféry.

Kdybych stejnou hodinu učil znovu, snažil bych se děti častěji vyvolávat, aby se větší počet z nich zapojil do komunikace během společných kontrol jednotlivých úloh a

hledání řešení při poslední úloze. Někteří žáci se mnou komunikovali velmi otevřeně, jiní se nicméně nevyjadřovali, pokud nebyli přímo osloveni. To mohlo do jisté míry souviset i s tím, že jsem byl pro žáky neznámou osobou, a rovněž v souvislosti s tím nebylo ideální, že jsem žáky neznal jmény, a musel jsem se tudíž omezit jen na neosobní oslovování, nicméně to byl problém plynoucí z konkrétní situace této hodiny, který by se netýkal učitele, který by chtěl přípravu použít ve vlastní hodině.

Začátek hodiny proběhl v mírném zmatku kvůli výše zmíněným problémům s počítačem. Pravděpodobně by bývalo lepší prodloužit úvod, možná se zprvu zeptat žáků na nějakou prostou otázku typu „How are you today?“, než se snažit bez projektoru začínat vlastní aktivitu. Nicméně celkový chod hodiny tento problém nijak zásadně nenarušil.

## 11 Závěr

Teoretická část bakalářská práce se zabývala historií Teamu Lotus ve Formuli 1. Pomocí práce s internetovými a tištěnými zdroji popsala jeho výsledky v jednotlivých sezonách napříč působením ve startovním poli, blíže se věnovala životním příběhům nejúspěšnějších závodníků týmu a vozům se zásadními technickými inovacemi, které Team Lotus zkonstruoval a v jejichž kokpitech dosáhli jeho jezdci nejvýznamnějších úspěchů. Prostřednictvím Lotusu bakalářská práce zachytila i podstatnou část historie celé nejvyšší disciplíny motosportu.

Praktická část představila přípravu na vyučovací hodinu anglického jazyka s cílem předat žákům v deváté třídě ZŠ kromě jazykových znalostí rovněž některé základní informace z oblasti světového motosportu v rámci průřezového tématu multikulturní výchova.

Během odučení této hodiny na Základní škole v Bělčicích se potvrdilo, že motosport a automobily obecně jsou mezi žáky poměrně populárním tématem, které dokáže vzbudit jejich zájem a výuku anglického jazyka oživit. Připravená hodina může díky umístění na Metodickém portále RVP.CZ sloužit nadále, ideálně pro učitele, kteří by dopředu věděli, že se jejich žáci o svět motosportu zajímají. Mimo to může vyučujícím poskytnout inspiraci k organizaci vlastních vyučovacích hodin založených na spojení jazykových a kulturních vzdělávacích cílů.



**Literatura a zdroje**

- [1] A Colorful History of Racing Hues: British Racing Green [online]. 2014 [cit. 2018-02-19]. Dostupné z: <https://petrolicious.com/articles/a-colorful-history-of-national-racing-hues-british-racing-green-2-of-4>
- [2] DOUGALL, Angus. The Greatest Racing Driver The Life and Times of Great Drivers, With a Logical Analysis Revealing the Greatest. Balboa Pr, 2013. ISBN 978-145-2510-965.
- [3] Company-Histories [online]. 2012 [cit. 2018-03-06].  
Dostupné z: <http://company-histories.com>
- [4] Cosworth [online]. 2018 [cit. 2018-02-19]. Dostupné z: <https://www.cosworth.com/>
- [5] Classic Team Lotus [online]. [cit. 2018-02-13].  
Dostupné z: <https://classicteamlotus.co.uk>
- [6] Elio de Angelis [online]. 2017 [cit. 2018-03-03].  
Dostupné z: <http://www.eliodeangelis.info>
- [7] F1 Fansite [online]. 2017 [cit. 2018-02-13].  
Dostupné z: <https://www.f1-fansite.com>
- [8] Formula 1 [online]. 2003 [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <https://www.formula1.com>
- [9] Grand Prix History [online]. [cit. 2018-02-13].  
Dostupné z: <http://www.grandprixhistory.org>
- [10] JPS Lotus [online]. 2013 [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <http://www.jpslotus.org>
- [11] Lotus Cars [online]. 2014 [cit. 2018-02-16]. Dostupné z: <http://www.lotuscars.com>
- [12] Mario Andretti [online]. 2012 [cit. 2018-02-14].  
Dostupné z: <http://www.marioandretti.com>
- [13] Metodický portál RVP [online]. Národní ústav pro vzdělávání, 2012 [cit. 2018-06-28]. Dostupné z: [www.rvp.cz](http://www.rvp.cz)
- [14] Motorsport [online]. 2018 [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <https://www.motorsport.com>
- [15] Motor Sport Online [online]. 2018 [cit. 2018-02-13].  
Dostupné z: <https://www.motorsportmagazine.com>

- [16] RUBYTHON, Tom, Gerhard BERGER a Keith SUTTON. The life of Senna. Paperback ed. London: BusinessF1 Books, 2006 [cit. 2018-03-03]. ISBN 978-095-4685-737.
- [17] Super Cars [online]. [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <https://www.supercars.net>
- [18] Stats F1 [online]. [cit. 2018-02-13]. Dostupné z: <http://www.statsf1.com/>
- [19] TIPLER, John. Lotus 78 and 79: the ground-effect cars. Ramsbury: Crowood, 2009. ISBN 978-184-7971-432.

**Seznam obrázků**

Obrázek 1: Colin Chapman.....	13
Obrázek 2: Znak automobilky Lotus .....	14
Obrázek 3: Lotus 11.....	15
Obrázek 4: Innes Ireland.....	18
Obrázek 5: Jim Clark .....	21
Obrázek 6: Lotus 25.....	22
Obrázek 7: Graham Hill.....	25
Obrázek 8: Lotus 49b.....	27
Obrázek 9: Jochen Rindt.....	29
Obrázek 10: Emerson Fittipaldi.....	34
Obrázek 11: Lotus 72.....	35
Obrázek 12: Mario Andretti (vlevo) a Ronnie Peterson.....	38
Obrázek 13: Mario Andretti.....	40
Obrázek 14: Lotus 79.....	41
Obrázek 15: Elio de Angelis (vlevo) a Nigel Mansell.....	45
Obrázek 16: Ayrton Senna.....	47
Obrázek 17: Lotus 99.....	51
Obrázek 18: Lotus 102.....	53

## **Přílohy**

- a) Tištěné přílohy
  - Pracovní list
- b) Elektronické přílohy
  - DVD s plným zněním bakalářské práce a prezentací (Motosport 01)

## Motosport

### Task I:

Find words related to motorsport

1. Get in front of another car
2. Go to the right or left with a car
3. Positions of a race start
4. The road of a circuit
5. The best position on the start
6. A group of people working together
7. It stops a car
8. A protective wall
9. Australia held the first ... of a season
10. The outer parts of wheels

T	T	R	A	C	K	P
T	E	E	A	M	M	O
E	Y	I	L	O	A	L
K	G	R	I	D	E	E
A	T	R	E	E	T	S
R	U	A	S	S	A	P
B	S	B	R	A	C	E

### Task II:

Fill the gaps with the given verbs. Use the past simple tense

Team Lotus \_\_\_\_\_ to prominence in 1960s. (rise)

Clark's parents \_\_\_\_\_ him to race at first. (want not)

Graham Hill \_\_\_\_\_ his first car when he was more than 20 years old. (buy)

Hill \_\_\_\_\_ as a mechanic before racing. (work)

Hill \_\_\_\_\_ in Formula 1 season in 1958. (drive)

Clark \_\_\_\_\_ racing in F1 in 1960. (begin)

Jim Clark \_\_\_\_\_ the first champion for Team Lotus in 1963. (become)

Clark and Hill \_\_\_\_\_ teammates in the 1967 season. (be)

Hill \_\_\_\_\_ the championship in 1968 for Team Lotus. (win)

Jim Clark and Graham Hill \_\_\_\_\_ on to become the most successful drivers during the 1960s. (go)

**Task III:**

Decode the words in the table and match them with pictures on the board.

1.

2.

3.

4.

5.

6.

Eelhw;	setegnir helew;	lehmet ;
giwn;	neneig;	vaeriwer rrorim