

UNIVERZITA KARLOVA
Fakulta tělesné výchovy a sportu

Význam týmu Scuderia Ferrari pro mistrovství světa formule 1

Diplomová práce

Vedoucí diplomové práce:

PhDr. Josef Voráček, Ph.D.

Vypracoval:

Bc. Jan Martinec

Praha, květen 2024

Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze, dne:

.....

.....

Bc. Jan Martinec

Poděkování

Děkuji mému vedoucímu práce, PhDr. Josefu Voráčkovi, Ph.D. za cenné rady, odborné připomínky a ochotu při tvorbě a vedení mé diplomové práce. Další poděkování patří všem autorům publikací, článků, videí a podcastů, díky nimž jsem získal důležité informace a mohl tuto práci vypracovat.

Abstrakt

Název: Význam týmu Scuderia Ferrari pro mistrovství světa formule 1

Cíle: Hlavním cílem této diplomové práce je prostřednictvím historických událostí týmu Scuderia Ferrari analyzovat a identifikovat důvody významného postavení tohoto týmu pro mistrovství světa vozů formule 1 a potvrdit či vyvrátit obecný fakt, proč je Ferrari nepostradatelnou, těžko zastupitelnou součástí šampionátu F1.

Metody: V této diplomové práci jsou použity následující metody: obsáhlá rešerše dostupných zdrojů o Scuderii Ferrari, metody používané ke zpracování historické práce – přímá metoda, metoda dedukce, progresivní metoda, komparativní metoda, biografická metoda a metoda kolektivní biografie.

Výsledky: Scuderia Ferrari je pro mistrovství světa F1 jedním z její pilířů. Ferrari má své DNA založeno na závodech Grand Prix, narozdíl od ostatních automobilek působících v F1 a je rovněž nositelem hodnot odkazujících na počátek šampionátu, kdy se utvářel. Tým je svou kulturou, odvozenou ze svého italského původu, odlišným od ostatních týmů, které mají svá sídla v germánsky hovořících zemích. Potvrdilo, že za úspěšnými organizacemi stojí silné osobnosti, které utvářely historii, pozici a vnímání Scuderie Ferrari. Tým se rovněž zásadně podílel na politice F1 v průběhu jejího vývoje a zasadil se o vznik Concordské dohody – dokumentu, který je dodnes v různých úpravách platným a utváří základ moderní F1.

Klíčová slova: motorsport; historie; závodní tým; vývoj značky; management závodního týmu

Abstract

Title: The importance of the Scuderia Ferrari team for the F1 World Championship

Objectives: Main aim of this thesis is to analyse and identify the reasons for the Scuderia Ferrari's important position in the Formula 1 World Championship through the historical events of the team and to vindicate or disprove the general fact why Ferrari is an essential, hardly replaceable part of the F1 championship.

Methods: The following methods used in this thesis are: extensive research of available sources on Scuderia Ferrari, methods used to produce a historical work - direct method, deduction method, progressive method, comparative method, biographical method and collective biography method.

Results: Scuderia Ferrari is one of the pillars for the F1 World Championship. Ferrari has its DNA based on Grand Prix racing, unlike the other manufacturers operating in F1, and it also carries values referring to the beginning of the championship when it was formed. The team's culture, derived from its Italian origins, makes it different from other teams based in Germanic-speaking countries. It also confirmed that behind successful organisations there are strong personalities that have shaped the history, position and perception of Scuderia Ferrari. The team has also been instrumental in the politics of F1 throughout its development and was instrumental in the creation of the Concorde Agreement, a document that remains in force today in various modifications and forms the basis of modern F1.

Keywords: motorsport; history; racing team; brand development; racing team management

OBSAH

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	8
1 ÚVOD.....	10
2 CÍLE PRÁCE.....	12
3 METODIKA PRÁCE	13
3.1 ZDROJE REŠERŠE PRÁCE.....	13
3.2 METODY POUŽÍVANÉ KE ZPRACOVÁNÍ HISTORICKÉ PRÁCE	14
4 VÝZNAM TÝMU SCUDERIA FERRARI PRO FORMULI 1	16
4.1 1898-1950 – ENZO FERRARI A VZNIK TÝMU SCUDERIA FERRARI.....	16
4.1.1 <i>Vznik Scuderie Ferrari</i>	17
4.1.2 <i>Symbol vzpínajícího se koně – Cavallino Rampante</i>	20
4.1.3 <i>Ferrari jako konstruktér</i>	23
4.1.4 <i>Scuderia Ferrari a účast na první Grand Prix</i>	24
4.2 SCUDERIA FERRARI A PRVNÍ ROKY MISTROVSTVÍ SVĚTA F1.....	24
4.2.1 <i>Období pravidel formule 2 – První světové mistrovské tituly Scuderie Ferrari</i> 26	
4.2.2 <i>První krize Scuderie</i>	28
4.2.3 <i>Období triumfů a tragických obětí</i>	30
4.2.3.1 <i>Collinsovo gesto fair-play</i>	31
4.2.3.2 <i>Scuderia Ferrari proti garážistům</i>	32
4.2.3.3 <i>První britský šampion F1</i>	33
4.2.3.3.1 <i>VC Maroka 1958</i>	35
4.2.4 <i>Změna v koncepci monopostů Ferrari</i>	36
4.2.5 <i>Scuderia Ferrari a formule Intercontinental</i>	37
4.2.6 <i>První titul Scuderie Ferrari s motorem uprostřed</i>	38
4.2.6.1 <i>VC Itálie 1961</i>	39
4.2.7 <i>The Great Walkout</i>	40
4.3 1962-1973 – NÁSTUP MAURA FORGHIERIHO	41
4.3.1 <i>Il Grande John</i>	42
4.3.1.1 <i>Surteesův zápis do historie motorsportu</i>	43
4.3.1.2 <i>Vyvrcholení sporů mezi Surteesem s Dragonim</i>	45
4.3.2 <i>Vznik rivalry Ferrari-Ford</i>	47
4.3.3 <i>Bandiniho tragédie</i>	48
4.3.4 <i>Scuderia Ferrari a počátek aerodynamického přitlaku</i>	50
4.3.5 <i>Fiat většinovým vlastníkem Ferrari</i>	51
4.3.6 <i>Období experimentů a Fiorano jako významný prvek vzestupu Scuderie</i>	53
4.4 1974-1977 – OBDOBÍ NIKIHO LAUDY.....	55
4.4.1 <i>Montezemolův příchod do Ferrari</i>	55
4.4.2 <i>Niki Lauda mistrem světa</i>	57
4.4.3 <i>VC Německa 1976</i>	59
4.4.4 <i>Laudův návrat</i>	60
4.4.4.1 <i>VC Japonska 1976</i>	62
4.4.5 <i>Laudův druhý titul a jeho odchod z týmu</i>	63
4.5 1977-1982 – OBDOBÍ GILLESE VILLENEUVA.....	64

4.5.1	<i>Scuderia Ferrari a válka FISA-FOCA – První Concordská dohoda</i>	69
4.5.2	<i>Villeneuve a Pironi</i>	72
4.5.2.1	Tragický rok 1982	73
4.5.2.1.1	VC San Marina 1982.....	74
4.5.2.1.2	VC Belgie 1982.....	75
4.5.2.2	Pironiho snaha o zisk titulu	77
4.6	1983-1988 – ZÁVĚREČNÉ ROKY SCUDERIE FERRARI POD VEDENÍM ENZA FERRARIHO ..	78
4.6.1	<i>Hrozba vstupu Scuderie Ferrari do CART</i>	81
4.6.2	<i>Období vedoucí k Ferrari-Fiat – závěrečné roky života Enza Ferrariho</i>	84
4.7	1989-1995 – SCUDERIA FERRARI POD VEDENÍM FIATU	87
4.7.1	<i>Období Alaina Prosta</i>	88
4.7.2	<i>Luca di Montezemolo prezidentem automobilky</i>	90
4.7.3	<i>Jean Todt šéfem Scuderie Ferrari</i>	90
4.8	1996-2007 – FERRARI DREAM TEAM	91
4.8.1	<i>Philip Morris hlavním partnerem Scuderie Ferrari</i>	93
4.8.2	<i>Návrat vývoje monopostů zpět do Maranella</i>	94
4.8.3	<i>Vrcholné období novodobé Scuderie Ferrari</i>	97
4.8.4	<i>Scuderia Ferrari a Grand Prix World Championship</i>	101
4.8.5	<i>Pneumatikářská válka a Scuderia Ferrari</i>	102
4.8.6	<i>Závěrečná Schumacherova sezona ve Scuderii</i>	104
4.8.7	<i>Scuderia Ferrari a špionážní aféra Spygate</i>	105
4.9	2008-SOUČASNOST – SCUDERIA FERRARI PO FERRARI DREAM TEAMU.....	105
4.9.1	<i>Scuderia Ferrari a krize FIA-FOTA</i>	106
4.9.2	<i>Scuderia Ferrari po zisku Poháru konstruktérů 2008</i>	107
4.9.3	<i>Scuderia Ferrari a Long Standing Team Bonus</i>	116
4.9.4	<i>Scuderia Ferrari a využití práva veta</i>	117
5	VÝCHODISKA REŠERŠE PRÁCE	120
6	DISKUSE	125
7	ZÁVĚR	127
	SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	129
	SEZNAM TABULEK, OBRÁZKŮ A GRAFŮ	158
	SEZNAM PŘÍLOH	159

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ACI – Automobile Club d'Italia; Italský autoklub

AAC – Auto Avio Costruzioni

BRM – British Racing Motors

Can-Am – Canadian-American Challenge Cup

CART – Championship Auto Racing Teams

CMN – Costruzioni Meccaniche Nazionali

CSI – Commission Sportive Internationale; Mezinárodní sportovní komise

DFV – Double Four Valve

FDA – Ferrari Driver Academy; Jezdecká akademie Ferrari

FDD – Ferrari Design and Development

FIA – Fédération Internationale de l'Automobile; Mezinárodní automobilová federace

FISA – Fédération Internationale du Sport Automobile (po 1978)/ Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche (1961)

FOA – Formula One Administration

FOCA/F1CA – Formula One Constructors Association; Asociace konstruktérů F1

FOG – Formula One Group

FOM – Formula One Management

FOTA – Formula One Teams Association; Asociace týmů F1

GPMA – Grand Prix Manufacturers' Association

GPWC – Grand Prix World Championship

GTO – Guildford Technical Office

ICF – Intercontinental Formula

KERS – Kinetic Energy Recovery System

LST – Long Standing Team Bonus

NART – North American Racing Team

PMI – Philip Morris International

RACE – Real Automovil Club España

RRA – Resource Restriction Agreement; Dohoda o omezení zdrojů

SEFAC – Società Esercizio Fabbriche Automobili e Corse

WCR – World Championship Racing

WMSC – World Motorsport Council; Světová rada motorsportu FIA

WFMS – World Federation of Motor Sport; Světová federace motorsportu (FOCA)

WPDC – World Profesional Drivers Championship; MS profesionálních jezdců (FOCA)

1 ÚVOD

Při Velké ceně Toskánska 2020, konané na italském Mugellu, Scuderia Ferrari jako první tým v historii F1 překonal historický milník – tisíc velkých cen ve formuli 1. Tým, který je v historických statistikách z hlediska počtu titulů a vítězství nejvýše. Jediný tým působící v F1, který se zúčastnil premiérového ročníku v roce 1950 a bez jakékoli přestávky, s minimem vynechaných závodů pokračuje dodnes.

Během svého života Enzo Ferrari získal mnoho jmen, přezdívek a titulů. Byl přezdíván jako „Commendatore“, „L'Ingegnere“ či „il Drake“ po mořeplavci Francisu Drakeovi. Nejraději se osobně nechával oslovovat svým příjmením, po kterém v roce 1929 pojmenoval svůj vlastní závodní tým a po druhé světové válce stejnojmennou automobilku. Příjmení Ferrari je v Itálii podobně běžné jako v Česku Novák, Enzo byl schopen vytvořit značku, která se stala celosvětově známou a významně ovlivnila historii automobilového průmyslu a sportu obecně. Když se běžné populaci řekne pojem Ferrari, je téměř jisté, že si představí buď sportovní automobil nebo monopost formule 1. Bernie Ecclestone si od počátku svého působení ve vedení F1 uvědomoval, že Ferrari je významnou součástí popularity tohoto sportu (Allievi, 2018; O'Keefe, 2003b; Pandey, 2022; Rencken & Barretto, 2016) a tato tradice v obměněné podobě pokračuje v roce 2024 pod vlastnictvím Formula One Group společností Liberty Media.

Enzo Ferrari byl se závody automobilů spjatý od útlého mládí. Nakrátko se stal továrním pilotem Alfy Romeo pro závody Grand Prix, což byla tehdejší podoba závodů, které dnes známe pod pojmem formule 1. Jeho tým, který založil během své aktivní závodní kariéry, se několik let po svém vzniku, stal v polovině 30. let továrním týmem Alfy Romeo. Ferrari si po letech strávených v prostředí automobilových závodů uvědomoval, aby se dokázal výrazněji prosadit, bylo třeba založit vlastní automobilku, kde by stál nezávislým majitelem a nemusel pracovat pro někoho jiného.

Tato diplomová práce se zaměřuje na období účasti Scuderie Ferrari ve formuli 1 po roce 1950 a je periodizována na 9 období dle významných událostí a angažmá členů týmu, kteří zanechali významnou stopu v historii F1 a stali se součástí kultu Ferrari. Tento tým nebyl vždy na vrcholu šampionátu a často procházel obdobími vzestupů a pádů, zejména v období nedostatku financí či nevhodně zvoleného leadershipu. Období bez úspěchů byla nejčastěji ukončena s příchodem silné osobnosti – pilota, inženýra či týmového šéfa, byť jsou osobnosti historie F1, které se nedokázaly ve Ferrari prosadit.

Enzo Ferrari rovněž se stal jednou z ústředních postav politiky formule 1, kdy například pro Scuderii Ferrari získal právo veta uvedené v tzv. Concordských dohodách. V 21. století získává Scuderia, vzhledem ke svému historickému statusu, zvláštní finanční bonus ve výši desítek milionů dolarů a pozice týmu se zásadně nezměnila ani po změně držitele komerčních práv F1. Současné Ferrari, v roce 2024, čeká na titul mezi jezdci sedmnáct let a šestnáct mezi konstruktéry. Formule 1 potřebuje silné Ferrari pravidelně bojující o vítězství a tituly mistrů světa, jelikož tato značka přitahuje pozornost veřejnosti a médií.

2 CÍLE PRÁCE

Hlavním cílem této diplomové práce je prostřednictvím historických událostí týmu Scuderia Ferrari analyzovat a identifikovat důvody významného postavení tohoto týmu pro mistrovství světa vozů formule 1 a potvrdit či vyvrátit obecný fakt, proč je Ferrari nepostradatelnou, těžko zastupitelnou součástí šampionátu F1.

Mezi dílčí úkoly řešerše této diplomové práce patří:

- Nastudování teoretických základů z odborné literatury k vypracování metodiky práce – metody používané ke zpracování historické práce
- Rozsáhlá řešerše dostupných pramenů nezbytných k vypracování teoretické části historické práce
- Teoretická část práce se zaměřuje na následující oblasti:
 - Sportovní výsledky týmu Scuderia Ferrari v F1,
 - Význam jednotlivých členů týmu Scuderia Ferrari, kteří se prosadili v F1,
 - Vnitřní a vnější politika týmu Scuderia Ferrari,
 - Finanční vztahy týmu Scuderia Ferrari a šampionátu F1,
 - Partnerské vztahy týmu Scuderia Ferrari a jeho významných sponzorů.

3 METODIKA PRÁCE

Pro účely této práce je sledováno působení týmu Scuderia Ferrari (Gestione Sportiva¹) v závodech Grand Prix a mistrovství světa formule 1. Tým se do konce roku 1973 rovněž účastnil dalších motoristických disciplín, například závodů sportovních vozů a prototypů. Tato část působení týmu Scuderia Ferrari v motorsportu je v této práci popsána pouze okrajově pro objasnění kontextu daného období.

Jedná se o teoretickou práci, konkrétně historickou práci bez interview. Tato hloubková analýza literatury se řadí mezi kvalitativní metody.

3.1 Zdroje rešerše práce

Tato diplomová práce se skládá z rozsáhlé rešerše dostupných zdrojů:

- odborných publikací a výzkumů dostupných například z Google Scholar.
 - o Aversa et al., 2021; Jenkins & Tallman, 2016; Naess, 2020
- motoristických periodik v českém a anglickém jazyce:
 - o Formule (2003-2016),
 - o F1 Racing (česká i anglická mutace),
 - o britský magazín Motor Sport (1924-), včetně internetového archivu,
 - o neoficiální magazín formule 1 (pouze 2020)
 - o internetový deník Atlas F1 (1995-2005)
- publikací ve formě knih:
 - o biografie Enza Ferrariho v českém i anglickém jazyce (Ferrari, 2018; Orefici, 1994; Yates, 2023),
 - o historii Ferrari (McDonough, 2005; Pritchard, 1989; Pritchard, 2015 a další)
 - o historii formule 1 (Biro & Levy, 2019; Hill, 2003; Hill, 2012; Jones, 2005 a další)
- internetových článků v českém, anglickém jazyce, popřípadě italském jazyce, pojednávajících o formuli 1 a motorsportu. Mezi vybrané internetové stránky jsou zařazeny například:
 - o Autosport
 - o Motorsport
 - o The Race

¹ závodní oddělení Ferrari

- Forix
- Forza Magazine
- oficiální stránky formule 1
- oficiální stránky automobilky Ferrari
- audiovizuálních děl
 - dokumenty
 - videa – YouTube, Formula 1
 - podcasty – Motor Sport Magazine Podcast, F1 Beyond the Grid
- dokumentů FIA

3.2 Metody používané ke zpracování historické práce

1. Přímá metoda

Při této metodě je popisována minulost prostřednictvím jednoho či více zdrojů a jedná se o prostý popis skutečnosti (Hroch et al., 1983, s. 23). Při této metodě je nutné vycházet z předpokladu, že pramen, ze kterého bylo čerpáno věrně odráží historickou skutečnost (Dvořák et al., 2014). Tato metoda je v této diplomové práci nejvíce využívána, protože prostřednictvím použitých pramenů (odborných publikací, literatury, časopisů, internetových článků či audiovizuálních děl) je utvořen ucelený obraz vývoje historie týmu Ferrari.

2. Deduktivní metoda

Tato metoda spočívá v orientaci ve velkém množství pramenů a informací (Dvořák et al., 2014). Dochází k tvorbě vědeckého zobecnění, kdy se výsledná informace odvozuje z jednoho nebo více původních tvrzení (Hroch et al., 1983). Jedním z rizik této metody je určité riziko manipulace či zkreslení, a proto je důležité zkontrolovat validitu informací, ze kterých tato práce vychází (Dvořák et al., 2014).

Tato metoda byla využita při rozboru v člancích a podcastech dostupných rozhovorů se současnými, či bývalými členy týmu Ferrari, které pomohly k utvoření uceleného obrazu o stáji a jejích interních záležitostech – především v období 80. let, kde jsou dostupné informace nejednotné (např. publikace anglicky píšících x italských autorů).

3. Progresivní metoda

V této metodě jsou jednotlivé události sledovány a zachycovány chronologicky po časové ose od minulosti do současnosti, jak po sobě jednotlivé minulé události následovaly,

tedy od doby starší k době novější (Hroch et al., 1983, s. 31). Tato metoda je použita po celou diplomovou práci, jelikož je chronologicky členěna a jednotlivé události na sebe v časové posloupnosti navazují.

4. Komparativní metoda

Při této metodě jsou porovnávány dvě a více skutečností, která sleduje podobnosti a odlišnosti popisovaných jevů. Je nutné určit: objekt komparace, cíl komparace a stanovení kritérií pro vlastní analýzu zvolených objektů a vztah komparace k časové ose (Dvořák, et al., 2014). V diplomové práci jsou touto metodou porovnávány rozdíly mezi Scuderii Ferrari a britskými týmy od konce 50. let. V této části bylo využito výsledků z práce Jenkinse a Tallmana (2016), kteří popisovali a porovnávali podobnosti a rozdíly mezi italským „Motor Valley“ a britským „Motorsport Valley“, resp. Ferrari a britskými „garagisti“. V této práci se jedná o diachronní komparaci, která tyto subjekty sleduje v delším časovém období (především konec 50.–90. léta 20. stol.), souběžně s myšlenou časovou osou (Dvořák et al., 2014; Hroch et al., 1983, s. 28).

5. Biografická metoda a metoda kolektivní biografie

V této metodě je centrem zájmu historická sociální struktura, v tomto případě závodní tým Scuderia Ferrari. Jednotlivci jsou jeho součástí, ale jejich význam je upozaděn ve prospěch většího celku. *„Metoda kolektivní biografie částečně vychází vstřícně poptávce po sledování životů i těch osob, jejichž stopa v pramenech zůstala z různých důvodů poměrně slabá, někdy téměř nezmatelná“* (Dvořák et al., 2014). V této práci jsou použity biografie Enza Ferrariho.

Dále mezi metody práce lze zařadit práci se statistickými výsledky Scuderie Ferrari v F1, odkud lze odvodit trend výkonnostního vzestupu a poklesu a analyzovat jejich příčiny na historickém vývoji týmu. Tyto dostupné historické statistiky jsou pro přehlednost v této práci graficky znázorněny. Pro překlady italských článků, byl použitý nástroj Deepl.

4 VÝZNAM TÝMU SCUDERIA FERRARI PRO FORMULI 1

4.1 1898-1950 – Enzo Ferrari a vznik týmu Scuderia Ferrari

Zakladatel závodního týmu² Scuderia Ferrari Enzo Ferrari se narodil v Modeně 18. února 1898. Jako válečný veterán se po konci první světové války Ferrari neúspěšně ucházel o zaměstnání v turínské automobilce Fiat (Orefici, 1994, s. 31; Yates, 2023, s. 33). V milánském baru Vittorio Emanuele, kde se střetávali sportovní nadšenci, se Ferrari v roce 1919 náhodně střetl s bývalým cyklistou a závodním jezdce Ugem Sivoccim (Ferrari, 2018). Oba se stali přáteli a Sivocci jej doporučil do firmy Construzioni Meccaniche Nazionali (CMN), kde se Ferrari stal jeho asistentem a později závodním jezdce této automobilky (Orefici, 1994, s. 32). O rok později oba nastoupili do Alfy Romeo.

Na začátku svého působení v Alfě Romeo dostal Ferrari, vzhledem ke svému nízkému věku, důvěru od Nicolò Romea nejen v roli závodního jezdce. Byl mu svěřen úkol, aby se sblížil s členy závodního týmu Fiat a pokusil je přesvědčit, aby turínskou automobilku opustili a přešli do Alfy Romeo. Nicola Romeo věřil Ferrarimu v jeho osobnost a výřečnost (Orefici, 1994, s. 43). Yates (2023, s. 43) ve své publikaci toto pojmenoval jako průmyslovou špionáž Fiatu. *„V Alfě jsem nebyl jenom závodníkem. Cítil jsem zkrátka morbidní touhu udělat něco pro auto, pro tento výtvar, který jsem vášnivě miloval. A tak jsem se do toho vrhl, i když má závodnická kariéra v sobě nesla pár příslibů a mohl jsem se jí plně věnovat. Bez osobních ambicí jsem proto začal uvažovat o tom, že přeberu Fiatu mladé techniky“* (Orefici, 1994, s. 42).

V létě 1923 oslovil Ferrari, s Fiatem rozhádaného, odborníka na motory Luigi Bazziho, který nabídku přestoupit z Fiatu do Alfy Romeo přijal. Inženýr s Ferrarim úzce spolupracoval následujících více než 60 let, do Bazziho smrti v roce 1986 (Yates, 2023, s. 49). Bazzi během několika měsíců identifikoval slabiny Alfy a navrhl angažovat Vittoria Jana, kterého znal z působení ve Fiatu (Hughes, 2018a). Ferrari jej pro získání navštívil v jeho bytě v Turíně, kde mohl prokázat své vyjednávací schopnosti (Ferrari, 2018). Jano (Orefici, 1994, s. 43) vzpomínal: *„První člověk, kterého jsem viděl při jednání o mém příchodu od Fiatu a který mi nabídl, bych šel k Alfě Romeo, byl Ferrari“*. Podle Borgesona (Yates, 2023, s. 50) oslovil Jana vedoucí závodního oddělení Giorgio Rimini a Ferrari byl pouze pověřen jej navštívit v Turíně.

² Scuderia v doslovném předpokladu znamená pojem stáj. V F1 jsou závodní oddělení/organizace označovány jako „týmy“ nebo „stáje“. Pro sjednocení je v této práci použit pojem „tým“.

Krátce po svatbě s Laurou Garellovou získal Ferrari své první vítězství – 17. června 1923 v Ravenně na závodě Circuito del Savio. Během vyhlášení mu byli představeni rodiče zesnulého válečného hrdiny Francesca Baraccy. Toto setkání bylo pro Ferrariho a vývoj jeho později vzniklého týmu, konkrétně brandingu Scuderie, dodnes významným³ (Orefici, 1994, s. 45).

Enzo Ferrari zaujal vedení Alfy Romeo po sérii úspěchů v lokálních závodech a získal pozici továrního pilota pro Velkou cenu Francie 1924. Ferrari absolvoval první den tréninků, následně za nevysvětlitelných okolností nastoupil do vlaku, opustil Francii a závodu se nezúčastnil. Ferrariho s největší pravděpodobností přemohl strach ze závodu. Mělo se jednat o jeho debut v mezinárodním závodě Grand Prix, v závodním speciálu, který byl výrazně výkonnější, a tedy rychlejší než vozy, se kterými byl zvyklý Ferrari závodit, na náročném horském okruhu v okolí Lyonu (Rybecký, 2008a; Yates, 2023, s. 54). Alfa Romeo s vozem řízeným Camparim ovládla tuto velkou cenu. Bývalí inženýři Fiatu tak porazili svou bývalou automobilku. Prezident Fiatu Giovanni Agnelli poznamenal, že Fiat porazil Fiata (Orefici, 1994, s. 43). Příspěvek Ferrariho na porážce Fiatu byl zřejmý, když dopomohl získat prostřednictvím headhuntingu klíčové inženýry turínské automobilky – Bazziho a Jana (Yates, 2023, s. 54).

Ferrari se stal v okolí Modeny známou osobností a podporoval z pozice dealera vozů Alfa Romeo její prodeje, byť své závodní úspěchy získal pouze v regionálních závodech a továrním pilotem automobilky byl jen krátce (Yates, 2023, s. 56). Ferrari často své vzpomínky upravoval k vylepšení svého renomé (Snellman, 2001). Kariéru závodního jezdce ukončil na podzim 1931 a v lednu 1932 se narodil Enzovi a Lauře syn Dino.

4.1.1 Vznik Scuderie Ferrari

12. října 1929 byl Enzo Ferrari pozván na oslavy nového rychlostního rekordu (Ferrari, 2019a) a při večeři s přáteli byla finalizována myšlenka založit vlastní závodní tým (Bruni, 2020). Původně Ferrari plánoval tým pojmenovat podle latinského názvu svého rodného města Modena – Scuderia Mutina, kde měl mít své sídlo, zázemí, dílnu a garáže. Advokát a Ferrariho přítel Enzo Levi jej přesvědčil, že by nejlepším rozhodnutím bylo použít Ferrariho jméno, které bylo jednoduché a dobře zapamatovatelné (Ferrari, 2018; Orefici, 1994, s. 44-45).

³ více o vzniku znaku Ferrari v kapitole 4.1.2 – Cavallino Rampante

Enzo Ferrari odjel do Milána představit svůj plán Alfě Romeo, která by mu dodávala závodní vozy (Ludvigsen, 2021a). Ferrari vedení automobilky vysvětlil, že by se vítězství staly zásluhou Alfě Romeo a za prohry by nesla zodpovědnost jeho Scuderia. Ferrari nabídl Alfě Romeo podíl ve svém týmu výměnou za technickou a logistickou podporu (Dal Monte in Ludvigsen, 2021a).

16. listopadu 1929 byla u modenského notáře Alberta Della Fontany sepsána zakladatelská listina o založení Società Anonima Scuderia Ferrari. Tým získal soudní povolení pro zahájení činnosti 29. listopadu (Ferrari, 2019a). Nově vzniklá Scuderia potřebovala pro svůj provoz počáteční kapitál a Ferrariho společníky se stali Mario Tadini, první prezident Scuderie Ferrari a bratři Alfredo a Augusto Caniatovi (Yates, 2023, s. 64-65; Ferrari, 2019a), kteří byli s Ferrarim tehdy na večeri.

Ferrari se rovněž prokázal jako schopný obchodník, když pro Scuderii zajistil podporu technických partnerů jako byli Shell, Bosch a Pirelli. Úspěchy Ferrariho týmu mohli partneři následně využívat k propagaci vlastních produktů (Williams, 2019). Pro obě strany se jednalo o žádoucí win-win situaci. Podle Yatese (2023, s. 65) získala Alfa Romeo v nově vzniklé Scuderii pětiprocentní podíl. Minoritním akcionářem Scuderie byl podle Bruniho (2020) a Ferrari (2019a) rovněž modenský amatérský sportovní fotograf Ferruccio Testi, který své fotografie vozů Scuderie umisťoval na přední strany sportovních deníků. Enzo Ferrari si tímto způsobem na začátku 30. let zajistil publicitu a začal budoval image svého týmu. Nově vzniklý tým rovněž začal ve 30. letech vydávat vlastní magazín pojmenovaný „La Scuderia Ferrari“, kde prezentoval své sportovní výsledky a partneři zde mohli inzerovat své výrobky.

Původní funkcí týmu bylo zajišťovat přípravu závodních vozů bohatým amatérským závodníkům⁴ (Ludvigsen, 2021a). Scuderia plnila roli farmy továrního týmu Alfě Romeo, když byli dle potřeby přesouváni jezdcí a vozy mezi Modenou a Milánem (Yates, 2023, s. 72). Scuderia jako protislužbu získávala vozy Alfa Romeo za zvýhodněných podmínek a vystupovala jako polotovární tým (McDonough, 2005, s. 16). Ferrari si díky zkušenostem z pozice závodního jezdce podle Elizaldeho (2000) rozvinul vlastní systém vedoucí k úspěchu – nejdůležitějším byl motor, poté vůz, následoval tým a na závěr jezdec.

Scuderia Ferrari se po ukončení činnosti továrního programu Alfě Romeo stala v roce 1933/34 oficiálně továrním týmem milánské automobilky (Yates, 2023, s. 101). Scuderia Ferrari po získání statusu továrního týmu převzala plnou zodpovědnost za vedení závodního

⁴ dnes jsou označováni jako „gentleman drivers“

programu Alfy Romeo, získala volnost při vývoji vozů a v případě potřeby je mohla libovolně upravovat. Dílnu Scuderie v Modeně nově vedl Luigi Bazzi (Ludvigsen, 2021a; O’Keefe, 2000), kterého tým získal společně s moderními vozy P3.

27. prosince 1937 rozhodnutím předsedy Alfy Romeo Uga Gobbata vstoupila Scuderia Ferrari do likvidace (Dal Monte in Ludvigsen, 2021a). Scuderia Ferrari od první sezony 1930 do konce roku 1937 získala podle Ludvigsena (2021a) a Oreficiho (1994, s. 45) 144 vítězství v 225 závodech, což jsou téměř dvě třetiny všech závodů, kterých se tým ve 30. letech účastnil. Mezi nejvýznamnější vítězství období Scuderie Ferrari–Alfa Romeo řadí Orefici (1994, s. 45-46) výhry Tazia Nuvolariho v Německu 1935 a na Vanderbiltově poháru 1936, konaném v New Yorku.

V roce 1938 byl znovuobnoven tovární tým Alfa Corse (Ferrari, 2018) a Enzo Ferrari se stal vedoucím továrního programu Alfy Romeo (Orefici, 1994, s. 46). Součástí kontraktu byla doložka, která Ferrarimu podle Oreficiho (1994, s. 46) zakazovala na následující čtyři roky působit v automobilovém průmyslu nebo se účastnit závodů pod svým jménem či názvem Scuderia Ferrari v případě, kdyby opustil Alfa Corse. 6. září 1939 Gobbato po vzájemných sporech předčasně ukončil Ferrarimu tříletý kontrakt (Ludvigsen, 2021b). Ferrari (Orefici, 1994, s. 47) vzpomínal: „*Předal jsem vozy Gobbatovi, ten mě propustil a s odstupným odpovídajícím dvacetileté službě a vlastními úsporami jsem přeměnil bývalou stáj na malou automobilku*“. Ferrari se chtěl osamostatnit a prokázat své schopnosti, jelikož se v Alfě po téměř třicetiletém angažmá jako jezdec a později manažer cítil vyhořelý.

Ferrari po odchodu z Alfy získal dostatek financí pro založení Auto Avio Costruzioni (Ferrari, 2018). Po zahájení 2. světové války se v Itálii nadále závodilo a v prosinci 1939 jej požádali Alberto Ascari a markýz Lotario Rangoni Macchiavelli (Yates, 2023, s. 149), aby Ferrariho nově založená společnost pro ně postavila dva vozy pro závod Mille Miglia 1940 (Moore & Collins, 2021). Přestože AAC typ 815 nesměl nést Ferrariho jméno, je podle Rybeckého (2008a) označován jako první automobil Ferrari⁵.

Na základě zákona o decentralizaci bylo firmám nařízeno ze strany státu, aby přesídlily svou výrobu mimo velká města (Orefici, 1994, s. 49) a ochránili obyvatelstvo před možnými leteckými nálety na továrny. V roce 1943 Ferrari přesunul výrobu do Maranella (Ferrari, 2018),

⁵ Scuderia dříve, v roce 1935, zkonstruovala pod Bazziho vedením vůz Alfa Romeo 16C Bimotore, které překonalo silniční rychlostní rekord na letmou míli a rovněž bývá považován za první vůz Ferrari (Cameron, 2003a; O’Keefe, 2000).

kde 26. července zahájila nová továrna svou činnost (Ludvigsen, 2021b). V listopadu 1944 a únoru 1945 byla Ferrariho továrna cílem bombardování. Po skončení války se Enzo Ferrari zbavil veškerého výrobního vybavení spojeného s válkou, přestože se jednalo o výdělečný byznys (Ludvigsen, 2021b). Krátce po oficiálním konci války v Evropě se Ferrarimu narodil druhý syn, nemanželský Piero Lardi, 22. května 1945 (Orefici, 1994, s. 50).

4.1.2 Symbol vzpínajícího se koně – Cavallino Rampante

Oficiálně je přijímán fakt, že jeden ze symbolů automobilky a týmu Scuderia Ferrari – emblém se vzpínajícím se koněm (viz. obrázek 6), se poprvé objevil na rudých závodních vozech Scuderie 9. července 1932 při závodu 24 hodin ve Spa. Závod skončil pro Scuderii úspěchem, když při vytrvalostním závodu v Belgii získala první dvě místa v cíli. Zvítězili markýz Antonio Brivio a Antonio Siena (Ferrari, 2019b). Ferrari chtěl emblémem odlišit vozy svého týmu od ostatních vozů Alfy Romeo, aby byly od sebe rozeznatelné, jelikož se tehdy vrátila k závodění s továrním programem (Orefici, 1994, s. 45). Automobilka z Milána používá od roku 1923 dodnes symbol „Sivocciho“ čtyřlístku⁶ (Páleník, 2016). Vozy Scuderie se oproti továrním Alfám rovněž odlišovaly tmavším odstínem červené (Yates, 2023, s. 89).

Podle Brunnera (2023) byl symbol vzpínajícího se koně namalován na motocyklu Scuderie Ferrari o týden dříve 3. července 1932 při závodu na okruhu Circuito di Pontedera. Delwyn Mallett (2022) ve svém článku uvádí, že se znak vzpínajícího koně poprvé objevil ve vlastním deníku a později časopisu „La Scuderia Ferrari“.

Vzpínající se kůň byl původně namalován na trupu letadla italského leteckého esa první světové války Francesca Baraccy. Italský pilot, který měl oficiálně přiznaných 34 sestřelů (Formule, 2008a), se konce války nedožil, když byl několik měsíců před jejím koncem sestřelen rakouskými pozemními jednotkami (Aversa et al., 2021). Baracca se stal poválečným hrdinou a jeho mýtus ve 20. a 30. letech propagovala fašistická strana Itálie.

Poprvé se Enzo Ferrari s rodinou Baracca setkal 17. června 1923 na vítězném ceremoniálu po svém první vítězství v automobilovém závodě na Circuito del Savio poblíž Ravenny, dva dny před pátým výročím smrti stíhacího pilota (Aversa et al., 2021). Matka zesnulého Francesca, hraběnka Paolina Baracca mu podle legendy nabídla, aby jeho symbol Ferrari použil pro štěstí na svých závodních vozech (Orefici, 1994, s. 45).

⁶ quadrifoglio

Ferrari se rozhodl umístit vzpínajícího koně na žluté pole, které symbolizovalo barvu jeho rodného města Modeny (Orefici, 1994, s. 45). Vzpínající se kůň Ferrari byl oproti malbě na Baraccově letadle znázorněné na obrázku 2 modifikován, když hlavním rozdílem byl ocas směřující vzhůru. Na vrcholu loga je dodnes vyobrazena italská trikolora, znázorňující zemi původu Scuderie (Aversa et al., 2021). Znak vzpínajícího se koně je dodnes předmětem debat a existuje řada teorií o původu Baraccova znaku a jak a kdy si jej Enzo Ferrari přivlastnil.

Francesco Baracca stejně jako Ferrari pocházel oblasti Emilia-Romagna a Enzův starší bratr Alfredino za války před svým smrtelným onemocněním sloužil v Baraccově 91. peruti, tzv. „letce es“ (Formule, 2008a; Yates, 2023, s. 29). Piloti této skvadry měli dovoleno si na svá letadla namalovat vlastní osobní symboly. Závody automobilů a letecké souboje tehdy sdílely společný znak, kdy byl v sázce lidský život při cestě za úspěchem (Aversa et al., 2021).

Ferrari podle Aversy, Schreiterové a Guerriniho (2021) získal následující výhody:

- a) propojil Scuderii s hodnotami, které rovněž původně náležely Baraccovi – obdiv k technologii, rychlosti, akci a schopnost rychlé pilotáže; ocenění hrdinských a nebezpečných činů a příslib upevňujícího se mezinárodního postavení Itálie,
- b) symbol Baraccova vzpínajícího se koně byl vzhledem k častým zmínkám v médiích v období fašismu, velmi známý a měl vysoký brand awareness, díky kterému Ferrari nemusel nákladně vytvářet propagační strategii,
- c) osvojil si symbol národní ideologie – fašismu, který mu pomohl získat podporu státních orgánů, aby mohl pokračovat v závodění.

Erb rodiny Baracca obsahoval ve svém středu černého vzpínajícího se hřebce (Folprecht, 2018) na obrázku 1. Mimo jiné byl Baracca schopným jezdcem na koni a před válkou byl členem 2. jízdního pluku Piemonte Reale Cavalleria, který měl ve svém erbu rovněž vzpínajícího se koně (Aversa et al., 2021), znázorněného na obrázku 3.

Další z teorií zmiňuje, že si jej stíhací pilot přivlastnil při sestřelení německého letadla pilotovaného stuttgartským letcem v listopadu 1916 (Aversa et al., 2021). Stuttgart má dodnes vzpínajícího se koně ve znaku města (obrázek 4) a stejný symbol je rovněž obsažen v logu stuttgartské automobilky Porsche (obrázek 5). Ferrari proto později nemohl podle Yatese (2023, s. 48) získat ochrannou známku⁷, kvůli vlastnickému nároku města Stuttgart na vzpínajícího se koně.

⁷ trademark

Obrázek 1

Erb rodiny Baracca

Obrázek 2

Francesco Baracca a vzpínající se kůň na trupu jeho stíhacího letadla

Obrázek 3

Znak jízdního pluku Piemonte Reale Cavalleria

Obrázek 4

Vlajka města Stuttgart

Obrázek 5

Znak automobilky Porsche

Obrázek 6

Původní znak Scuderie Ferrari 1932



Zdroje: Wikipedia, n.d., McElroy (2017), Museo Francesco Baracca (2022), Schwoon (2017), Porsche (2011), Logos World (2024).

Další dodnes neobjasněnou záležitostí je devítiletý rozestup mezi setkáním v Ravenně a prvním oficiálním použitím Cavallino Rampante. Podle blízkého přítele rodiny Baracca, Ferrari požádal rodinu o povolení použít symbol vzpínajícího se koně na vozech Scuderie (Orefici, 1994, s. 45). Podle Brunnera (2023) získal Ferrari povolení k používání loga od italské armády.

Ferrari dokázalo po 2. světové válce minimalizovat původní význam Baraccova symbolu, když byl tým schopen vytvořit svou vlastní identitu na základě úspěchů v závodech. Strategie byla natolik úspěšná, že Baraccův mýtus z dob fašismu byl zapomenut (Aversa et al., 2021).

Novou variantu loga vzpínajícího se koně automobilky Ferrari vytvořil po roce 1945 na Ferrariho žádost rytec Eligio Gerosa. Enzo Ferrari mu při návrzích svými připomínkami asistoval a nový znak se poprvé objevil na prvním vozu nezávislé automobilky (Buckley, 2023). V současnosti je Ferrari zařazeno mezi 10 nejsilnějších značek na světě podle Brand Strength Indexu (BSI) (rating AAA+) a tuto pozici si dlouhodobě udržuje (Cormack-Loyd, 2024).

4.1.3 Ferrari jako konstruktér

Během války Ferrariho poháněla myšlenka nového závodního vozu, který měl být po jejím skončení zkonstruován a oslovil Gioacchina Colomba, který v dílně Scuderie před 2. sv. válkou vedl vývoj Alfy Romeo 158⁸, která se stala ve 40. letech předním vozem závodů Grand Prix. Tým obnovil partnerství s výrobcem, kteří podporovali Scuderii již před válkou, jako byly Pirelli, Marelli či karburátory Weber (Yates, 2023, s. 168).

11. května 1947 vstoupila Scuderia s vozem vlastní konstrukce na poválečné závodní okruhy. Vůz Ferrari 125 S debutoval při závodě v Piacenze a řídil jej Franco Cortese, kterého o vítězství připravila porucha palivového čerpadla dvě kola před cílem. O 14 dní později při velké ceně v Římě na okruhu okolo Caracallových lázní Cortese triumfoval a získal první vítězství vozu Ferrari (Orefici, 1994, s. 48). Enzo Ferrari zvolil, že pro počáteční závody bude vhodnější se utkat se slabší konkurencí a budovat pověst svého týmu vítězstvími na lokálních závodech menšího významu, než se se Scuderii zúčastní velkých závodů typu Grand Prix (Rybecký, 2008b) a mohl vyzvat tovární tým Alfy Romeo.

Enzo Ferrari začal na konci 40. let prodávat bohatým zákazníkům upravené verze závodních vozů, aby mohl financovat činnost Scuderie a vývoj nových vozů. Tento přístup

⁸ přezdívaným Alfetta

Ferrari odlišuje od ostatních automobilek, které závodění používají jako nástroj pro podporu prodeje silničních vozů podle hesla „vyhraj v neděli, prodej v pondělí“. Enzo Ferrari se podle Smitha (2017) o své silniční vozy nezajímal tolik, jako o závodní vozy nesoucí jeho jméno.

4.1.4 Scuderia Ferrari a účast na první Grand Prix

Ferrari typ 125 S vyvinulo a upravilo podle pravidel formule 1 a s modelem 125 GPC se v Turíně na Valentinově městském okruhu poprvé účastnilo závodu Grand Prix. Scuderia Ferrari do závodu přihlásila tři vozy řízené Giuseppeem „Ninem“ Farinou, Raymondem Sommerem a thajským členem královské rodiny, princem Birou. Sommer dojel třetí a zbylé dva vozy závod nedokončili (D'Alessio, 2008a). První vítězství Scuderie v závodě Grand Prix s monopostem vlastní konstrukce získal Farina 27. října 1948 na okruhu Salò na okraji Gardského jezera v typu 125 GPC (Marchi, 2023).

Enzo Ferrari si uvědomoval, aby byla Scuderia úspěšná, bylo třeba aby její vozy řídili nejlepší jezdci. Na konci roku 1948 dokázal Ferrari získat Luigiho Villorosiho a jeho mladšího přítele Alberta Ascariho, kteří patřili mezi tehdejší nejlepší italské piloty (Yates, 2023, s. 214). Ascari zvítězil ve VC Švýcarska a VC Itálie 1949 (Ludvigsen, 2019; Orefici, 1994, s. 52). Start premiérového ročníku mistrovství světa F1 se přiblížil.

4.2 Scuderia Ferrari a první roky mistrovství světa F1

Mezinárodní automobilová federace (FIA) si po druhé světové válce dala za cíl vytvořit seznam pravidel, tedy formulí, která by sjednotila technická pravidla pro závody po celém světě (Hamilton, 2021a, s. 17). V roce 1946 její sportovní orgán Commission Sportive Internationale (CSI) vytvořil první soubor pravidel pojmenovaný formule A, jejíž název byl záhy upraven na formuli 1 (Tremayne, 2020a).

Dodnes není zcela jisté, kdo přesně vyslovil myšlenku uspořádat mistrovství světa Grand Prix, dnes známé pod zkratkou F1. Obecně je podle autorů Pavelky (2011, s. 11) a Tremayneho (2020a) přijímáno, že autorem myšlenky byl italský markýz Antonio Brivio, bývalý jezdec Scuderie Ferrari ze 30. let 20. století, který se po konci aktivní závodní kariéry stal sportovním funkcionářem (Savard, 2020).

První závod MS formule 1 v britském Silverstone Scuderia Ferrari vynechala (Orefici, 1994, s. 52). Podle Savarda (2020) a Tremayneho (2020a) se Enzo Ferrari rozhodl nestratovat se svým týmem, jelikož se obával, že jeho vozy nebudou vůči monopostům Alfy dostatečně konkurenceschopné. Hope-Frost (2017) a Rencken (2005a) dodávají, že hlavním důvodem

neúčasti byl spor Ferrariho s britskými organizátory, kteří nenabídli dostatečně vysokou odměnu za startovné, a proto se rozhodl první velkou cenu mistrovství světa bojkotovat. Ferrari ve stejný den získalo úplné stupně vítězů v závodě formule 2 v belgickém Mons (Allievi, 2020b; Hope-Frost, 2017).

Scuderia Ferrari se poprvé zúčastnila závodu mistrovství světa 21. května 1950 v Monaku, kde Alberto Ascari dojel druhý (Williams, 2017). Enzo Ferrari, jako bylo zvykem, se závodů osobně neúčastnil a na svůj tým dohlížel přes telefon a dálnopis⁹, kde zůstával ve spojení především s týmovým šéfem¹⁰. V závěrečných letech svého života rovněž sledoval dění během velkých cen prostřednictvím televize (Yates, 2023, s. 19).

Ferrari na začátku roku 1950 upřednostnilo Lampedriho koncept atmosférického dvanáctiválce před Colombovým přeplňovaným nízkoobjemovým dvanáctiválcem a inženýr Colombo se vrátil do Alfy Romeo (Orefici, 1994, s. 53). Nepřeplňovaný motor byl v průběhu sezony vyvíjen a objem byl postupně navyšován na maximální pravidly stanovený objem 4,5 l (Nye, 2020b). Poprvé byl tento motor uložen do nového typu 375 při VC Itálie na Monze, kde Ascari dojel druhý (Orefici, 1994, s. 52). Ascari část závodu vedl, než jej porucha donutila odstavit monopost. Ital následně převzal vůz od Serafiniho, což bylo v 50. letech povoleno a závod dokončil. Typ 375 s atmosférickým motorem měl oproti původnímu Colombovu motoru a přeplňované Alfě nižší spotřebu paliva, což znamenalo méně časté zastávky v boxech, tudíž Scuderia získala výkonnostní výhodu (Hill, 2003, s. 19).

Alfa Romeo s typem 158, jehož základ původně vznikl před válkou v původní továrně Scuderie v Modeně, ovládla celý šampionát, když vyhrála všechny velké ceny prvního ročníku F1. Výsledky Scuderie Ferrari v první sezoně formule 1 nesplnily Ferrariho očekávání, příslibem se stala zlepšující se výkonnost týmu a vozů v průběhu roku.

Výkonnostní výhoda Alfy Romeo se v průběhu sezony 1951 snížila na minimum. V Silverstone, kde Scuderia v roce 1950 nestartovala, bylo Ferrari pilotované José Froilanem Gonzálezem¹¹ rychlé od prvních tréninků. Argentinec získal ve velké ceně pro Scuderii první vítězství v MS (Orefici, 1994, s. 53), když krajana Fangia překonal téměř o minutu (Hill, 2003, s. 19). González zvítězil podle Fearnleyho (2022) s motorem starší specifikace. „*Brečel jsem*

⁹ nebo také telex

¹⁰ v italštině direttore sportivo, v doslovném překladu sportovní ředitel. Scuderia Ferrari dnes v italštině pro tuto pozici využívá anglického pojmu Team Principal, v českém prostředí se ustálil pojem šéf týmu. Pozice sportovního ředitele (v angličtině Sporting Director) je v současnosti odlišná od šéfa týmu.

¹¹ v Evropě přezdíváným „Býk za pampy“

tenkrát radostí, ale i smutkem, protože jsem se cítil, jako bych zabil vlastní matku“ (Ferrari, 2018, s. 43). Ascari tuto velkou cenu po poruše převodovky nedokončil. Jelikož byl González ten den nedostižný, Ital se k převzetí vozů neodhodlal (Hill, 2003, s. 19).

Alberto Ascari triumfoval v druhé polovině konce sezony pro Ferrari dvakrát, v Německu a Itálii. Na německém Nürburgringu dojel 5 vozů Ferrari na prvních šesti místech, když se dokázala prosadit pouze Alfa Fangia na druhém místě (Hill, 2003, s. 20; Pranker, 2013). Podle Ferrariho (2018) a Oreficciho (1994, s. 53) zakladatel Scuderie pocítil, že se opakuje situace ze 20. let 20. století, kdy tehdy přední italský tým Fiat překonala Alfa Romeo. Fiat následně rozhodl ukončit činnost svého závodního týmu pro závody Grand Prix. U obou porážek automobilek (1924 a 1951) měl významný podíl Enzo Ferrari. Podobný výsledek zaznamenala Scuderia v Monze, kde dojely čtyři Ferrari mezi pěti nejlepšími (Fearnley, 2022).

Ascari byl před posledním závodem sezony, na městském okruhu Pedralbes v Barceloně, v souboji o titul, tři body za Juanem Manuelem Fangiem na Alfě (Orefici, 1994, s. 53). Scuderia pro závodní víkend ve Španělsku zvolila menší rozměr zadních pneumatik, což podle Fearnleyho (2022) pomohlo se zrychlením. Pro kvalifikaci bylo toto rozhodnutí efektivní, když Ascari získal první místo na startu o více než 1,5 sekundy (Motor Sport Magazine, 1951). Menší rozměr pneumatik v závodě naopak způsoboval nadměrné opotřebení pneumatik, které jezdce nutilo zastavovat v boxech každých několik kol (Hill, 2003, s. 20). Ascari závod dokončil dvě kola za vítězným Fangiem (Motor Sport Magazine, 1951) a Argentinec získal první z pěti titulů mistra světa. Po tomto závodě se vztah mezi Scuderii a Pirelli zásadně narušil (Yates, 2023, s. 233).

4.2.1 Období pravidel formule 2 – První světové mistrovské tituly Scuderie Ferrari

Alfa Romeo se ocitla v ekonomických potížích, po sezoně 1951 opustila formuli 1 a Ferrari zůstalo jediným předním týmem mistrovství světa (Hill, 2003, s. 20). Většina promotérů evropských velkých cen se rozhodla, že své velké ceny bude pořádat pro vozy specifikace F2 (McDonough, 2005, s. 168; Nye, 2020b), aby se navýšil počet účastníků a snížila kompetitivní výhoda Ferrari. Na situaci musela zareagovat Mezinárodní automobilová federace (FIA) a celé mistrovství světa bylo pro dvouleté přechodné období 1952 a 1953 vypsáno podle technických pravidel formule 2 (Hill, 2003, s. 20).

Scuderia se vedle F1 pravidelně úspěšně účastnila závodů F2 a byla připravena absolvovat MS s vozem nižší specifikace (Yates, 2023, s. 236). Do Scuderie se z Alfy vrátil

mistr světa F1 1950 Giuseppe „Nino“ Farina a novým týmovým šéfem se stal Nello Ugolini, který tuto pozici rovněž zastával v předválečném období (Yates, 2023, s. 240).

Nový Lampedriho model, Tipo 500 se dvoulitrovým čtyřválcem, byl dominantním od prvního závodu. Piero Taruffi zvítězil ve Švýcarsku, když se Ascari neúspěšně pokusil uspět na závodu Indianapolis 500¹² a Grand Prix v Evropě vynechal. Ascari po návratu vyhrál druhý závod sezony v belgickém Spa-Francorchamps a do konce sezony triumfoval ve všech zbývajících velkých cenách mistrovství světa (Orefici, 1994, s. 54). Ascari se stal prvním mistrem světa Ferrari s plným počtem 36 bodů (Hill, 2003, s. 26). Zároveň utvořil dosud (2024) nepřekonaný rekord v nepřetržité sérii počtu kol ve vedení Grand Prix, když od vítězné VC Belgie do startu VC Itálie vedl 305 kol v řadě (F1 X, 2023).

Pro rok 1953 se největším konkurentem pro Ferrari a Ascariho stali navrátilí Maserati a Juan Manuel Fangio, který se zotavil ze zranění z předešlé sezony (Orefici, 1994, s. 55). Scuderia posílila o britského talentovaného pilota Mika Hawthorna. Brit upoutal výkonem v jednom z nemistrovských závodů formule 1 v Borehamu, kde byl schopen jezdit srovnatelné časy s nejlepšími vozy F1, ačkoli řídil vůz specifikace formule 2. Poté jej Luigi Villorosi doporučil Ferrarimu (Fearnley, 2019b). Brit původně nechtěl závodit v jiném než britském voze, nakonec byl přesvědčen a stal se pilotem Ferrari (Hill, 2003, s. 33). Hawthorn se při závodech rovněž proslavil svým oblékáním a vystupováním. Jeho poznávacím znamením se staly charakteristický motýlek a čepice – bekovka (Jones, 2005, s. 149).

Vítězstvím v Belgii 1953 Ascari vytvořil sérii 9 vítězství v Grand Prix za sebou mezi lety 1952 a 1953, bez započtení závodu v Indianapolis 1953 (Holding, 2023; Ludvigsen, 2019; Smith, 2017). V oficiálních historických statistikách je jeho série vítězství dlouhá sedm závodů (Cooper, 2023). Ascari v sezoně 1953 triumfoval v pěti závodech a stal se podruhé mistrem světa. Po jednom si připsali další jezdci Ferrari Giuseppe „Nino“ Farina a Mike Hawthorn. V tomto období byla celá automobilka Ferrari úspěšná, když Scuderia v roce 1953 ovládla MS sportovních vozů a prodeje silničních vozů rovněž rostly (Orefici, 1994, s. 55).

Vítězná série Ferrari v období pravidel formule 2 byla ukončena v závěrečném závodu sezony na italské Monze. V posledním kole jely v těsné blízkosti Ferrari Ascariho a Fariny a Maserati Fangia. Vedoucí Ascari předjížděl pomalejší vozy a uklouzl v závěrečné zatáčce Vedano¹³ na oleji a následně do něj narazil vůz o kolo zpět jedoucího kolegy Fangia Marimona.

¹² v nevyužitém typu 375 z předchozí sezony F1

¹³ dnes Parabolica/Alboreto

Farina při úhybném manévru rovněž vyjel mimo trať (Dodgins & Webber, 2023). Fangio se byl schopen incidentu vyhnout a k překvapení diváků přijel do cíle osamocený. Argentinec získal jediné vítězství v sezoně a ukončil vítěznou sérii Ferrari v mistrovských závodech Grand Prix (Hill, 2003, s. 34-35).

4.2.2 První krize Scuderie

FIA pro rok 1954 vypsalá nová technická pravidla, která navýšila objem motorů ze 2 l na 2,5 l (Hill, 2003, s. 41). Tato technická pravidla byla odsouhlasena FIA na podzim 1951 (Pritchard, 2015, s. 84). Podle Ludvigsen (2019) tomuto rozhodnutí pomohlo nasazení Lampedriho dvou prototypů Ferrari osazených motory o objemu 2,5 litru do tréninků VC Itálie 1951. Nová technická pravidla přilákala více továrních týmů. Maserati připravilo nový model 250F navržený Colombem, Lancia s vozy navrženými Vittorioem Janem a bohatý Mercedes-Benz vedený Alfredem Neubauerem shodně jako v předválečném období závodů Grand Prix (Orefici, 1994, s. 55).

Na konci prosince 1953 Ferrari nabídl Ascarimu prodloužení kontraktu. Dvojnásobný mistr světa váhal, jelikož se mu dlouhodobě nedostávalo dostatečného uznání a nabídnutá finanční odměna neodpovídala statusu dvojnásobného mistra světa. Ferrari svou nabídku brzy stáhl a Ascarimu již nenabídl druhou šanci (Fearnley, 2019a). Úřadující mistr světa se ocitl bez kontraktu. Podle Oreficiho (1994, s. 56) byla dalším důvodem pro odchod skutečnost, že Ascari ztratil důvěru v nový projekt šéfinženýra Lampedriho. Ascari a jeho přítel Villoresi odešli do Lancie, kde dostali finančně lepší nabídku (Dodgins & Webber, 2023; Orefici, 1994, s. 56) a důvěřovali připravovanému vozu Lancia D50 navržený Vittorioem Janem.

Ferrariho vozy byly z kraje sezony 1954 poráženy Fangiem v Maserati, který v průběhu sezony přestoupil do navrátnějšího Mercedesu (Orefici 1994, s. 57). Ferrari získalo vítězství v Silverstone, kde José Froilan González zvítězil stejně jako o tři roky dříve, před druhým Ferrari Mika Hawthorna (Hill, 2003, s. 42) a Brit zvítězil v závěru sezony ve Španělsku (Cameron, 2003b). „*Postrádali jsme muže, než vozy*“ prohlásil později Lampedri (Lampedri in Ludvigsen, 2019). Hawthorn se z rodinných důvodů rozhodl po sezoně 1954 odejít ze Scuderie aby se mohl věnovat rodinnému autoservisu, jelikož mu zemřel při autonehodě otec (Jones, 2005, s. 149). Z důvodu neúspěchů v MS se Enzo Ferrari rozhodl použít shodný přístup k závodům jako na konci 40. let. Získávat úspěchy na menších, ale dobře dotovaných nemistrovských závodech F1 (Rybecký, 2008b).

O rok později byl průběh šampionátu velmi podobný, když Mercedes ovládl celý šampionát. Scuderia za celou sezonu vyhrála velkou cenu pouze v Monaku, kde žádný z vozů Mercedes závod nedokončil a Maurice Trintignant zvítězil (Hill, 2003, s. 49-50). Ascari závodící pro Lancii podle Fearnleyho (2022) ztratil kontrolu nad vozem na olejové skvrně, za šikanou v přístavu prorazil bariéru ze slaměných balíků a sjel do moře. O několik dní později první světový šampion Ferrari zahynul při testování sportovního vozu Ferrari v Monze.

Podle Hamiltona (2021a, s. 19), Jonese (2005, s. 121) a Kučery (2020) byl Alberto Ascari velmi pověřivý, když tehdejší formule 1 byla nebezpečným sportem. Dvojnásobný mistr světa v Monze za nevysvětlitelných okolností havaroval a následkům zranění podlehl 26. dne v měsíci, stejném jako jeho otec Antonio, který zahynul v červenci 1925 při VC Francie v Montlhéry, ve stejném věku 36 let, ve vypůjčené bílé přilbě, odlišné než jeho „šťastné“ světle modré. Antonio Ascari byl týmovým kolegou a přítelem Enza Ferrariho v období továrního týmu Alfa Corse v první polovině 20. let.

17. července 1955, po VC Velké Británie, byl Lamperdi Ferrarim propuštěn (Ludvigsen, 2019). Lancia po smrti Ascariho a z ekonomických důvodů s okamžitou platností ukončila závodní program F1. Do celé situace se rozhodl vložit Fiat. Zástupci Scuderie, Gianni Lancia, prezident Fiatu Vittorio Valletta a zástupci rodiny Agnelli se setkali v Maranellu (Cameron, 2003b; Rybecký, 2008b). 26. července (Ludvigsen, 2019) předala Lancia veškeré vybavení svého závodního programu Scuderii Ferrari, včetně typu D50. Součástí dohody rovněž byl šéfkonstruktor Lancie Vittorio Jano (Orefici, 1994, s. 58), který se stal konzultantem Ferrari (Yates, 2023, s. 260). Ferrari získalo moderní, konkurenceschopný vůz s potenciálem získat titul mistra světa.

Ferrari nebyl osobně při předávání přítomen, ale realisticky si by vědom, že je toto cesta, jak se vrátit Scuderii do popředí F1. *„Ostatně to pro Ferrariho byla velká satisfakce. Gianni Lancia, muž, který mu ukradl piloty, muž, který podkopal jednotu týmu, chlapec, jenž se ho pokusil porazit, musí odejít. A teď to byl Ferrari, který mohl těžit z toho, co druhý vytvořil“* (Orefici, 1994, s. 58).

Fiat se na následujících pět let (Capps, 2000) zavázal zaplatit polovinu výdajů Scuderie, jednalo o částku přibližně sto tisíc USD. Úspěch Ferrari, které působilo v automobilovém průmyslu méně než deset let, byl pro celý italský obchod významným, jelikož Ferrariho produkty celosvětově vytvářely pozitivní image o italských výrobcích a staly se jedním z pilířů úspěšného italského exportu. Úspěch Ferrari rovněž pomohl zahraničnímu prodeji automobilů

Fiat (Rybecký, 2008b). Ferrari a Scuderia se staly významnou součástí jevu, který je souhrnně nazýván jako „Italský hospodářský zázrak“ (Capussela, 2018). Scuderia nasadila typ D50 do VC Itálie 1955, po problémech s pneumatikami Engelbert¹⁴ byly vozy pro velkou cenu staženy (Codling, 2021, s. 27) a pro sezonu 1956 upraveny.

4.2.3 Období triumfů a tragických obětí

Rok 1956 symbolizoval souboj mezi dvěma italskými výrobci sídlícími přibližně 20 kilometrů od sebe. Scuderia Ferrari, která byla založena v Modeně, rodném městě Enza Ferrariho proti Maserati, které má od roku 1940 své sídlo v Modeně. Pro Enza Ferrariho se jednalo o osobní záležitost a jeho nenávist vůči Maserati a jejich majitelům bratrům Orsi se prohubovala (Yates, 2023, s. 244). Scuderia získala tehdejšího trojnásobného mistra světa Juana Manuela Fangia, který do týmu přišel po odchodu Mercedesu z automobilového sportu po tragické nehodě Pierra Levegha v Le Mans. Doplnili jej nováček ve Scuderii Peter Collins, Eugenio Castellotti a Luigi Musso (Hill, 2003, s. 55). Argentinský šampion s vozy Ferrari poprvé závodil v rodné Argentíně v roce 1949 (Yates, 2023, s. 211).

Fangio byl po odchodu Mercedesu v F1 původně blízko rozhodnutí ukončit kariéru. Politická situace v Argentíně, kde došlo k převratu, jej donutila své rozhodnutí změnit (Ludvigsen, 2018). Fangio si na jednání s Ferrarim přivzal italského agenta Giambertoneho, což Ferrariho naštvalo. Agent získal pro Fangia smlouvu na 12 milionů lir¹⁵ za sezonu. Výše smlouvy byla Fangiovou prioritou (Yates in Ludvigsen, 2018).

Vůz Ferrari-Lancia zvítězil s Fangiem v jeho rodné Argentíně, když převzal vůz od Mussa. Od začátku sezony se Fangio nepohodl s novým šéfem Scuderie Sculaticim, který tuto pozici zastával pouze v roce 1956. Giambertone v zákulisí lobboval pro Argentinece, aby získal status pilota číslo jedna (Ludvigsen, 2018).

Enzo Ferrari v průběhu roku prožil životní tragédii, jelikož syn Alfredo¹⁶ podlehl 30. června 1956 ve 24 letech Duchennově svalové dystrofii (Orefici, 1994, s. 62), která byla podle Williamse (2024) způsobena dědičně ze strany Laury. Jeho otec podle své biografie věřil, že se stane jeho nástupcem v čele automobilky, jelikož se o automobily zajímal a v továrně Ferrari vypomáhal (Ferrari, 2018). Odloučení v manželství Enza a Laury se následně prohloubilo

¹⁴ Typ D50 byl původně vyvíjen pro pneumatiky Pirelli.

¹⁵ asi 19 tisíc USD

¹⁶ přezdíváný Dino

(Orefici, 1994, s. 62). Jeho druhému, nemanželskému synovi Pierovi bylo tehdy 11 let a svého nevlastního bratra nikdy osobně nepoznal.

Den po smrti Dina 1. července Ferrari triumfovalo ve francouzské Remeši s Collinsem, který vyhrál dvě velké ceny v řadě a ujal se vedení v tabulce jezdců. Fangio odpověděl dvěma vítězstvími v Británii a v Německu na Nordschleife a vrátil se před britského kolegu do čela MS, když Collins závod nedokončil (Hill, 2003, s. 56).

4.2.3.1 *Collinsovo gesto fair-play*

O zisku titulu v sezoně 1956 mezi jezdci Ferrari se rozhodovalo při závěrečné velké ceně v italské Monze. Fangio byl nucen po poruše řízení odstoupit (Hill, 2003, s. 56-57), zatímco Collins a Musso pokračovali dále. Brit jel druhý a k zisku titulu mistra světa musel zvítězit a získat bod navíc za nejrychlejší kolo. Krajan Stirling Moss jedoucí v čele závodu nebyl k dostižení (Diepraam, 2005).

Musso při běžné zastávce v boxech odmítl žádost předat vůz Argentinci¹⁷. O pět kol později zastavil v boxech Collins. Brit zahlédl na boxové zídce Fangia (Roebuck, 2008) a na vlastní rozhodnutí, v duchu fair play, mu přenechal vůz, aby mohl závod dokončit a stát se počtvrté mistrem světa. Po tříleté absenci získalo Ferrari titul mezi jezdci (Orefici, 1994, s. 63). Peter Collins vůz podle Hilla (2003, s. 67) předal, jelikož se domníval, že v budoucnu bude mít znovu příležitost získat titul mistra světa. Collins si tímto činem získal Ferrariho přízeň (Yates, 2023, s. 272) a manželé Ferrari k němu přistupovali jako náhradnímu synovi, jelikož Collins a zesnulý syn Dino se narodili několik měsíců od sebe. Pro Collinse bylo podstatné, že Ferrari získalo titul (Roebuck, 2008), což se shodovalo s názorem Ferrariho, kdy je tým v hierarchii nejvýše.

Fangio v průběhu sezony podezřívá tým, že jej znevýhodňuje ve prospěch týmových kolegů Luigiho Mussa a Eugenia Castellottiho. Jelikož byl argentinský mistr světa znechucen politickou hrou a intrikami v zákulisí uvnitř týmu, Scuderii po jediné sezoně opustil (Horák, 2022). Hill (2003, s. 55) doplňuje, že Fangio měl během sezony pocit, že jeho vůz nebyl dostatečně důkladně na závody Grand Prix připraven. Jelikož byl Argentinec zvyklý na osobního mechanika, Ferrari mu musel na popud Argentincova agenta jednoho přiřadit a Fangia často provázely v závodech technické potíže během sezony ve Ferrari (Ludvigsen, 2018). Fangio údajně nebyl během svého angažmá Ferrarimu zcela loajální, což zakladatel Scuderie

¹⁷ Luigi Musso, který odmítl svůj vůz Fangiovi předat, několik kol před cílem po poruše odstoupil.

po svých jezdcích vyžadoval (Yates, 2023, s. 273). Podle periodika Formule (2008c) jednou z dalších příčin sporů s Ferrarim bylo údajné nedostatečné Fangiovo nasazení ve vytrvalostních závodech, které byly pro Scuderii stejně důležité jako velké ceny formule 1 a podporovaly prodeje silničních vozů.

Fangio následně přestoupil k Maserati, když předpokládal, že má dostatečně dobrý vůz pro získání dalšího titulu mistra světa. Ferrari odvětil (Orefici, 1994, s. 63): „*Nejsme dostatečně bohatí, abychom měli pilota, jako je Fangio*“. Argentinec ovládl celý šampionát a stal se popáté mistrem světa, v týmu, který vedl bývalý šéf Scuderie Nello Ugolini. Ferrari nevyhrálo v sezoně jediný závod, podlehl Maserati a novému konkurentovi z Britských ostrovů Vanwallu. Maserati po získání titulu kvůli finančním problémům opustilo formuli 1 (Cameron, 2003b). „*Od toho momentu se Scuderia Ferrari stala předním, exkluzivním a nadějným dominantním reprezentantem italské hrdosti na mezinárodních motoristických závodech*“ (Yates, 2023, s. 293).

V roce 1957 ve vozech Ferrari zahynuli dva jezdci. Eugenio Castellotti při testu monopostu pro Grand Prix v Modeně (Jones, 2005, s. 131), když se na místním okruhu pokusil překonat rekord okruhu, aby uspokojil Ferrariho potřebu překonat rekord okruhu v držení Maserati (Yates, 2023, s. 284) a Alfonso de Portago při závodě Mille Miglia. Španělský aristokrat po explozi pneumatiky Engelbert u Guidizzola vletěl mezi diváky a podle Rospigliosiho (1957) usmrtil sebe, spolujezdce Nelsona a devět dalších diváků, včetně dětí. Ferrari a výrobce pneumatik Engelbert byli následně podle italského práva obžalováni a souzeni pro usmrcení z nedbalosti. Po dlouhotrvajícím vyšetřování byli všichni zproštěni viny o čtyři roky později (Ferrari, 2018). Po smrti Dina se jednalo v krátkém časovém období o další životní tragédii Ferrariho.

4.2.3.2 Scuderia Ferrari proti garážistům

S odchodem velkých automobilek¹⁸ z šampionátu formule 1 zůstalo Ferrari jediným zástupcem tzv. „grandi costruttori“. Nová konkurence Scuderie pocházela z progresivně rozvíjejících se malých týmů z Britských ostrovů. Na startech velkých cen se objevily vozy BRM (British Racing Motors), Vanwall, Lotus a Cooper s koncepcí vozu s motorem uprostřed¹⁹.

¹⁸ Lancia, Mercedes a Maserati

¹⁹ tuto koncepci vozu používal o 20 let dříve, ve 30. letech Auto Union. Gioacchino Colombo ve 30. a 40. letech několikrát navrhl Ferrarimu postavit závodní vozy s motorem uprostřed, což Ferrari odmítl

Scuderia Ferrari je dodnes jedním z nízkého počtu týmů, který si většinu dílů přes výzkum a vývoj vyrábí samostatně²⁰. Například podvozek, šasi, pohonné ústrojí, převodovku či zavěšení (D'Alessio, 2008b). Vše, co podle Enza Ferrariho obnášelo to, být konstruktérem vozů. Proto se mu nelíbil přístup britských týmů, které získávaly klíčové díly od externích dodavatelů. Enzo Ferrari jimi opovrhoval a vnímal je jako podřadné, jelikož své vozy nevyvíjely a nekonstruovaly ve svých dílnách. Ferrari (2018) je nazýval jako „garážisty“²¹. Hlavní rozdíly mezi přístupy britských a italských konstruktérů jsou uvedeny v tabulce 1.

Tabulka 1

Primární a sekundární zaměření britských a italských konstruktérů ve formuli 1

	Italské „Motor Valley“	Britské „Motorsport Valley“
Hlavní subsystém	Motor a převodovka	Šasi, materiály a aerodynamika
Okrajové subsystémy	Šasi, materiály Aerodynamika, Brzdy Elektronika Pneumatiky a kola Palivo a maziva Bezpečnost	Motory a převodovky Brzdy Elektronika Pneumatiky a kola Palivo a maziva Bezpečnost

Zdroj: Jenkins a Tallman (2016).

Jenkins a Tallman (2016) dále dodávají, že se v 50. letech změnil charakter okruhů Grand Prix, kdy vysokorychlostní okruhy na přírodních okruzích, které zvýhodňovaly italské vozy se silnými motory, byly omezovány a závody se častěji přesouvaly na kratší, uzavřené permanentní okruhy²², kde měly převahu lépe ovladatelné, lehké britské vozy.

4.2.3.3 První britský šampion F1

Na začátku sezony 1957 se vrátil do Scuderie Mike Hawthorn (Jones, 2005, s. 31 a 149). Novým šéfkonstruktérem Ferrari se stal Carlo Chiti, který začal připravovat nový vůz, který byl později označen jako typ 246 Dino, pojmenovaný na památku zesnulého syna. Ten poháněl nový šestiválcový motor (Rybecký, 2008b).

²⁰ v současnosti s Mercedesem

²¹ italsky garagisti

²² taktéž nazývány jako autodromy

V pátém²³ závodě sezony 1958 konaném ve francouzské Remeši poprvé v sezoně triumfovalo Ferrari s Mikem Hawthornem. Brit soupeřil o vítězství se svým týmovým kolegou ze Scuderie Luigim Mussem (Hill, 2003, s. 68). Ital nutně potřeboval z důvodu narůstajících dluhů z hazardu, pod výhrůžkou z neznámého zdroje (Yates, 2023, s. 300) tuto velkou cenu vyhrát, jelikož vítěz Grand Prix Francie tehdy získával nejvyšší odměnu v sezoně. Ta by mu pomohla splatit své dluhy (Williams, 2004). Mezi britskými přáteli²⁴ a Mussem panovala značná rivalita a Ital se cítil být odstrčeným (Fearnley, 2019b). Ferrari se jako „manipulátor mužů“, zejména vlastních jezdců, do sporu nezapojoval.

Musso v rychlé zatáčce Courbe du Calvaire²⁵ tragicky havaroval, když chyboval při jízdě v závěsu za Hawthornem (Ferrari, 2018), vyjel z tratě do příkopu a nepřipoutaný byl z vozu vyhozen (Pavelka, 2011, s. 120). Podle Mussovy přítelkyně Fiammy Breschi tato událost Collinse a Hawthorna nijak nezasáhla, když se společně po závodě vesele bavili (Williams, 2004). Ferrari později o této události prohlásil (O'Keefe, 2001a): „*Vyhrál jsem v Remeši, ale její cena je příliš vysoká. Ztratil jsem jediného italského pilota, který ve formuli 1 něco znamenal*“. Mike Hawthorn poté zahájil sérii druhých míst, která jej dostala do čela šampionátu. Svůj debut v Grand Prix za Ferrari si odbyl Američan Phil Hill (O'Keefe, 2001a).

Při Velké ceně Německa zahynul Peter Collins, když vůz v rychlosti kolem 160 km/h (Hill, 2003, s. 68) vjel příliš rychle do zatáčky mimo závodní stopu (Roebuck, 2008). Britův vůz sjel do příkopu na okraji dráhy a dostal se do přemetu. Brit byl při nehodě katapultován z vozu a při letu narazil do stromu. Collins podlehl fatálnímu zranění hlavy (Drury, 2017; Polášek & Vičík, 2023). Hawthorn, který byl svědkem nehody, když jej následoval, byl událostí vážně otřesen, později ze závodu po poruše spojky odstoupil a dožadoval se zjistit zdravotní stav svého přítele (Hill, 2003, s. 68).

V Portugalsku Hawthorn v posledním kole dostal smyk a zhasl mu motor. Na mírném svahu dokázal vůz nastartovat a dojet do cíle. Původně byl za jízdu v protisměru vyloučen, ale svědek Stirling Moss, který závod vyhrál a dokončoval dojezdové kolo, se za něj přimluvil, když viděl Hawthorna jet po chodníku, což bylo sportovními komisaři uznáno jako dostatečný argument pro navrácení druhého místa (Hamilton, 2021a, s. 25; Jenkinson, 1958). Gesto fair play později připravilo Mosse o titul a je dodnes označován jako nejlepší pilot bez zisku titulu.

²³ včetně závodu Indianapolis 500, kam týmy F1 necestovaly, šestém

²⁴ Hawthornem a Collinsem

²⁵ jiné zdroje zmiňují zatáčku Muizon nacházející se v jiné části okruhu

Na italské Monze Hawthorna přibrzdila porucha, když mu v závěru závodu prokluzovala spojka a přišel o vedení. Druhé místo Hawthorn udržel před druhým Ferrari Phila Hilla, který na příkaz Tavoniho musel svou pozici přepustit ve prospěch týmového kolegy s titulovými ambicemi, přestože byl v průběhu závodu rychlejší. Moss závod nedokončil a Hawthorn získal náskok v čele šampionátu (O'Keefe, 2001a).

4.2.3.3.1 VC Maroka 1958

Souboj o titul mezi dvěma Brity se rozhodoval při posledním závodě sezony v Casablance. Hawthorn byl před závodem v čele šampionátu, když častěji bodoval než jeho rival Moss (O'Keefe, 2001a) a k zisku titulu mu stačilo dojet na prvních dvou místech (Hamilton, 2021a, s. 25). Pilot Scuderie jel od poloviny závodu na třetím místě. Ke konci závodu se opakovala situace z Itálie, kdy Phil Hill na příkaz týmu opět přepustil svou pozici Hawthornovi. Pilot Ferrari se druhým místem stal o bod mistrem světa před Mossem, kterému nestačilo vítězství s bodem navíc za nejrychlejší kolo. Hawthorn získal v sezoně 1958 jediný triumf oproti Mossovým čtyřem (Hill, 2003, s. 69). Hawthornovi zejména dopomohly k titulu 4 dodatečné body za nejrychlejší kola ve velkých cenách²⁶ oproti Mossovým dvěma. Stal se prvním britským mistrem světa formule 1 a posledním v monopostu s motorem umístěným vpředu.

Mike Hawthorn po zisku titulu v roce 1958 ukončil závodní kariéru. Několik týdnů poté v lednu 1959 tragicky zahynul při dopravní nehodě u Guildfordu (O'Keefe, 2001a), kde v deštivém počasí jel nepřiměřeně vysokou rychlostí a po ztrátě kontroly narazil do stromu (Tarsley, 2020). Podle Heapa a Matthewse (2009) byla Hawthornovi diagnostikována vážná nemoc ledvin, jedna mu byla odebrána v roce 1955 a druhá mu rovněž začala selhávat. V té době mu pravděpodobně zbývaly přibližně 3 roky života a zdravotní problémy mohly způsobit indispozici, což mohlo vyústit v následnou tragickou nehodu (Heap & Matthews, 2009).

Takzvaný „jarní tým“ Ferrari se rozpadl, když během několika měsíců zahynuli Musso, Collins a Hawthorn (Yates, 2023, s. 305). Richard Williams (2019) pro The Guardian o tomto období napsal: „*Hrozivá pravidelnost, při které muži za volantem Ferrari umírali, nějakým způsobem zvýšily jeho (Ferrariho) charisma*“.

²⁶ dodatečný bod za nejrychlejší kolo se uděloval do roku 1959, od roku 2019 se toto pravidlo opět vrátilo do F1, bod je pilotovi přidán za předpokladu, pokud dojede mezi nejlepšími 10

4.2.4 Změna v koncepci monopostů Ferrari

Výrazně pozměněná jezdecká sestava Ferrari Hill, Brooks, Behra a Gurney nenavázala na rok 1958. Začalo být zřejmé, že monopost Ferrari svou filozofií s motorem vpředu začal být zastaralým, když britské vozy s lepšími jízdními vlastnostmi měly motor uložený za jezdcem (Rybecký, 2008b).

Brooks triumfoval na německém okruhu AVUS, dálničním úseku nedaleko Berlína, kde Scuderia získala kompletní stupně vítězů a dále ve Francii (O'Keefe, 2001a). Domácí velkou cenu Jean Behra nedokončil a dostal se do sporu s týmovým ředitelem Tavonim. Francouz udeřil pěstí šéfa Scuderie a srazil jej k zemi. Jelikož Francouz provozoval vlastní tým s vozy Porsche v F2, které porážely Ferrari, byl z výše uvedených důvodů Ferrarim propuštěn (Klemm, 2011; Yates, 2023, s. 313).

Do závěrečného závodu sezony 1959 vstupoval Tony Brooks s teoretickou šancí na titul, za předpokladu vítězství v závodě. V závodě do Brookse narazil týmový kolega von Trips. Brit předpokládal, že má poškozený vůz a preventivně zajel do boxů ke kontrole vozu. Vedoucímu muži šampionátu Jacku Brabhamovi došlo v posledním kole palivo a musel dotlačit vůz do cíle. Brooks jej předjel a závod dokončil třetí, což pilotovi Scuderie k zisku titulu nestačilo (Hamilton, 2021a, s. 27).

Enzo Ferrari byl do začátku 60. let, zastáncem klasické koncepce vozu s motorem vpředu. „*Koně by měly vůz tlačit vpřed, ne je postrkovat zezadu*“ prohlašoval (Biro & Levy, 2019, s. 15). Pavelka (2011, s. 14) uvádí interpretaci: „*Koně se vždy zapřahají dopředu*“. Šéfinženýr Carlo Chiti jej musel přesvědčit, aby mohl své řešení monopostu s motorem uprostřed použít (Orefici, 1994, s. 74). Enzo Ferrari se domníval, že toto rozhodnutí bude mít dopad na výrobu silničních vozů (Ferrari, 2018). S největší pravděpodobností jej k tomuto kroku přinutily porážky svých vozů Brity. Tento nový koncept v průběhu sezony 1960 Ferrari testovalo s ohledem na nová technická pravidla pro rok 1961 (O'Keefe, 2001a). Ferrariho odmítání přijmout tvrdou realitu, ve které britské vozy překonaly jeho představu ohledně konstrukce vozů, jej s největší pravděpodobností připravilo o více úspěchů ve formuli 1 na přelomu 50. a 60. let (Yates, 2023, s. 317).

V lednu 1960 nastoupil do Ferrari čerstvě vystudovaný inženýr Mauro Forghieri (Nye, 2019) a stal se Chitihovo asistentem. Forghieri od roku 1957 ve Ferrari vypomáhal při studiu strojírenství jako stážista (Ferrari, 2022; Williams, 2022). Ferrari mu nabídl práci v jeho automobilce, zatímco čerstvě vystudovaný inženýr očekával telefonát od americké firmy na

výrobu leteckých motorů Northrop. Forghieriho vedle Ferrariho rovněž přesvědčil jeho otec Reculus, který pracoval pro Scuderii od 30. let jako mechanik (Dennis, 2014). 23. května 1960 přeměnila automobilka Ferrari svou právní formu a stala se akciovou společností s názvem SEFAC²⁷ S.p.A. (Rybecký, 2008b).

Ferrari v roce 1960 díky Philu Hillovi získalo historicky poslední vítězství vozu F1 s motorem vpředu, když pro Scuderii ovládl domácí VC Itálie (Biro & Levy, 2019 s. 15; Jones, 2005, s. 36, 152 a 266; Tremayne, 2020b). Tento závod bojkotovaly britské týmy, jelikož italsí organizátoři předem oznámili použití kombinovaného okruhu o délce 10 km s hrboletým 4,25 km dlouhým oválem s prudkým klopením. Důvodem bylo navýšení výkonnostní výhody vozů Ferrari, které měly výkonnější motory a vyšší maximální rychlost (Hill, 2012, s. 65). Phil Hill získal pro Spojené státy první vítězství v mistrovství světa F1, první americkou výhru v závodě Grand Prix od roku 1921 a poslední monopostu s motorem vpředu (Biro & Levy, 2019, s. 15; Jones, 2005, s. 266).

4.2.5 Scuderia Ferrari a formule Intercontinental

V závěru roku 1958 ohlásila Commission Sportive Internationale (CSI) snížení obsahu motorů z 2,5 na 1,5 l pro sezonu 1961 a následující. Tento krok byl kritizován zejména britskými týmy, jelikož zvyhodňoval výrobce, kteří působili ve formuli 2, kde tato technická pravidla byla používána. Ferrari se závodů F2 pravidelně účastnilo a mělo připravené monoposty podle nově vyhlášených pravidel F1. To vedlo CSI k vytvoření odlišných technických pravidel s vozy osazenými motory o objemu 3 litrů, jako alternativu k F1 s cílem vzbudit zájem konstruktérů z USA a Austrálie. Z tohoto důvodu byla pojmenována jako formule Intercontinental (ICF) (Straw, 2021). Původní kalendář pro rok 1961 obsahoval závody v Británii a Itálii (Pranker, 2014).

Enzo Ferrari navenek ujišťoval, že ICF podporuje a závodů této formule se zúčastní (Smith, 2018a; Straw, 2021). Ve skutečnosti Scuderia²⁸ připravovala vůz vycházející z monopostu podle tehdejších pravidel formule 2, které se shodovaly s ohlášenými pravidly CSI, soustředila se pouze na účast v F1 a podporu tohoto šampionátu stáhla (Smith, 2018a). Pranker (2014) uvádí, že rozhodnutí nepodpořit ICF posílil triumf nového typu 156 v nemistrovské VC Syrakus 1961, konané podle pravidel F1. Italsí promotéři odmítli pořádat předem ohlášené závody v Monze a Turíně bez účasti Ferrari. Podle pravidel ICF se v roce

²⁷ Società Esercizio Fabbriche Automobili e Corse

²⁸ šéfkonstruktér Carlo Chiti

1961 uskutečnilo 5 závodů pouze na britských okruzích a z důvodu nedostatečné podpory výrobců další závody podle formule Intercontinental nebyly vyhlášeny (Nye, 2017b). Scuderia Ferrari dopomohla ke konci ICF jako potenciální hrozby pro F1.

4.2.6 První titul Scuderie Ferrari s motorem uprostřed

Aby Ferrari zůstalo ve formuli 1 nadále konkurenceschopné, pro rok 1961 přistoupilo ke změně koncepce vozu. Pro tuto sezonu FIA/CSI přistoupila ke změně technických pravidel ohledně motorů, kdy se jejich objem snížil na 1,5 litru, kvůli obavám ze zvyšujících se rychlostí (Biro & Levy, 2019, s. 15). Ferrari připravilo nový model 156 navržený technickým ředitelem Vittorioem Janem a šéfkonstruktérem Carlem Chitim. Ferrari se příliš nezapojovalo do debat ohledně vytvoření nových technických pravidel. Nový vůz, typ 156 byl technicky vyspělejším jak britské vozy a díky své přední části získal charakteristickou přezdívku „žraločí čumák“ (Hamilton, 2021a, s. 54).

Nové Ferrari 156 F1 prokázalo potenciál při prvním závodě sezony 1961 v Monaku, kdy rudé vozy obsadily druhé, třetí a čtvrté místo. V Zandvoortu se následně Wolfgang von Trips stal prvním německým vítězem Grand Prix od začátku druhé světové války. V belgickém Spa vozy Scuderie obsadily první čtyři příčky, když tuto velkou cenu vyhrál Phil Hill před von Tripsem. Tento úspěch rovněž slavily tisíce italských horníků podél trati, kteří pracovali v zahraničí. Na začátku 60. let již Ferrari získalo v Itálii pověst, kdy se vítězství ve velkých cenách stalo téměř povinností a porážka je neomluvitelná (Orefici, 1994, s. 26-27).

Při debutu v MS vyhrál Velkou cenu Francie Giancarlo Baghetti. Ital měl původně podporovat hlavní piloty Scuderie, jelikož jeho typ 156 byl Scuderii pronajat týmu Scuderia Sant' Ambroeus Eugenia Dragoniho startující po hlavičkou italské organizace FISA²⁹ sdružující malé závodní týmy (Diepraam, 2009b). Všechny vozy Scuderie se v průběhu závodu potýkaly s technickými závadami a Baghettimu se naskytlá příležitost vyhrát závod Grand Prix (Hamilton, 2021a, s. 55). Ital v cíli těsně porazil Porsche Dana Gurneyho, když jej předjel v poslední zatáčce závěrečného kola závodu. Baghetti je od roku 1961 do 2024³⁰ jediným pilotem, který vyhrál závod formule 1 při svém debutu. Na britském závodisti v Aintree získala Scuderia kompletní stupně vítězů, když vyhrál von Trips (O'Keefe, 2001a).

²⁹ Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche, shodná zkratka jako pozdější sportovní orgán FIA – Fédération Internationale du Sport Automobile

³⁰ v době psaní DP

4.2.6.1 VC Itálie 1961

Před předposledním závodem sezony 1961 bylo téměř jisté, že titul získá jeden z jezdců Ferrari – Američan Phil Hill nebo německý šlechtic hrabě Wolfgang von Trips. Němec, který měl na čele tabulky jezdců čtyřbodový náskok startoval z prvního místa a Hill, který kvalifikaci odjel s pokaženým motorem, se kvalifikoval čtvrtý (Biro & Levy, 2019, s. 15). Mezi nejlepších šest se kvalifikovalo 5 vozů Ferrari, Scuderia obsadila první čtyři místa (Jenkinson, 1961).

Phil Hill věděl, že je něco v nepořádku, když výrazně výkonnostně na své kolegy ztrácel. Američan si postěžoval Ferrarimu, aby mu odpověděl, že problémem je on sám. Hill musel reagovat: „*Řekl jsem, že mi musí dát nový motor nebo zítra nepojedu*“ (O’Keefe, 2001b). Přes noc mu mechanici nový motor nainstalovali. Enzo Ferrari, jak bývalo zvykem, se v padoku objevil pouze při sobotním programu (Yates, 2023, s. 324). V neděli po začátku závodu Ferrari ztratil možnost závod jakkoli ovlivnit a výsledky jeho týmu byly závislé především na jeho jezdcích, a proto se na velkých cenách neobjevoval (Yates, 2023, s. 410-411). Manažeři Scuderie byli zprostředkovateli, kteří podávali Ferrarimu veškeré informace z dění na okruzích.

Start závodu zvrátil výsledky kvalifikace, když se Hill propracoval do čela. Naopak von Trips se podle Pavelky (2011, s. 121) propadl za své týmové kolegy na desáté místo. Při stíhací jízdě na Němce vytvářel tlak Jim Clark na Lotusu (Jones, 2005, s. 37 a 192). Ve druhém kole se Brit odhodlal před zatáčkou Curva Sud³¹ k předjetí v brzdě zóně. Němec si útoku pravděpodobně nebyl vědom a svůj vůz namířil vlevo. Ve stejný okamžik se Lotus jedoucí v závětrí za ním pohnul vpravo, směrem ke vnitřní straně zatáčky. Clarkovo pravé přední kolo se dotklo levého zadního kola Ferrari (O’Keefe, 2001b), von Trips ztratil kontrolu nad vozem, najel na travnatý násyp, ten jej katapultoval do vzduchu, vůz protrhl plot oddělující trať a diváky (Hamilton, 2021a, s. 56) a usmrtil sebe a dalších 15 diváků (Motorsport Memorial, 2023). Vůz se následně vrátil zpět na trať. Von Trips nebyl připoutaný, když se vůz roztočil, při nehodě vypadl z vozu a utrpěl smrtelná zranění (O’Keefe, 2001b), když mu náraz o zem zlomil vaz (Krupka, 2021).

Hill vyhrál v Monze druhý rok za sebou a získal mistrovský titul, jelikož jej již nikdo nemohl bodově předstihnout. Hill (Motorsport Memorial, 2023) prohlásil: „*Chtěl jsem vyhrát, ale ne za takovou cenu*“. Jelikož Ferrari získalo oba tituly³², k uctění památky von Tripse na závěrečný podnik do USA Scuderia neodcestovala (Hill, 2012, s. 70; Jones, 2005, s. 37). Ferrari

³¹ dříve Parabolica, dnes Curva Alboreto

³² jezdecký i konstruktérský

předem avizoval, pokud jeden z aspirantů na titul zvítězí, do USA s vozy neodcestuje (O'Keefe, 2001b). Scuderia Ferrari poprvé v historii získala Pohár konstruktérů, vypisovaném od roku 1958.

Těsně před svou smrtí von Trips zřídil motokárovou trať v Kerpen³³, která se později stala domovskou pro bratry Schumacherovy, kde oba zahájili své závodní kariéry (Knoll, 2022). Později, zde při svých motokárových začátcích rovněž úspěšně závodil Sebastian Vettel (Barretto, 2022).

4.2.7 The Great Walkout

V říjnu 1961 podalo téměř celé vedení Scuderie demisi, v čele s týmovým šéfem Romolem Tavonim a šéfkonstruktérem Carlem Chitim (Orefici, 1994, s. 65). Enza Ferrariho neustále trápila ztráta syna Dina a stále více času trávil uzavřený ve své kanceláři. Laura Ferrari se rozhodla jednat, trávila stále více času s týmem a jejím hlavním požadavkem bylo sledování účetních záznamů (Cameron, 2003c; Yates, 2023, s. 320), jelikož měla podíl v automobilce. Laura rovněž zastupovala svého manžela na evropských velkých cenách a zasahovala do činnosti Scuderie při velkých cenách (Orefici, 1994, s. 66). Podle tehdejšího sportovního ředitele Scuderie Romola Tavoniho (Gauld, 2020) byla Laura v průběhu sezony 1961 pod vlivem léků a chovala se zvláště.

Podle Oagany (2020) byl prvotní příčinou hromadného odchodu vedoucích pracovníků Scuderie spor mezi Laurou a manažerem prodeje Ferrari Girolamem Gardinim, který byl Laurou slovně napadán (Naafs, 2015). Podle Fearnleyho (2019a) byly dalším důvodem pro odchod nízké mzdy a vysoká míra nespokojenosti pracovníků Ferrari, jako byl Gardini.

Gardini vyjádřil nesouhlas se zásahy Laury do rozhodování o chodu automobilky a žádal Ferrariho aby Laura opustila automobilku. Byl propuštěn a osm vedoucích pracovníků Scuderie se o této události záhy dozvědělo (Naafs, 2015; Oagana, 2020; Šenkeřík, 2024). Vedoucí pracovníci Scuderie sepsali u právníka oficiální dopis pro Enza Ferrariho, kde si níže podepsaní rovněž stěžovali na nevybíravé, až agresivní chování Laury Ferrari (Dvořák, 2018; Nye, 2019). Vedoucí pracovníci podle Naafse (2015) v dopisu zastali stanovisko proti rozhodnutí propustit Gardiniho. Enzovi Ferrarimu se do té doby takto nikdo nepostavil.

Podle novináře Roba Weidenhoffa (Naafs, 2015) se všichni účastníci běžné týdenní porady v kanceláři Enza Ferrariho, při které Ferrari obdržel dopis nezmínil. Porada byla

³³ nedaleko Kolína nad Rýnem

nezvykle krátká a po jejím konci všichni obdrželi od Ferrariho sekretáře obálku s měsíční výplatou. Poté je vyvedl ven a požádal, aby nadobro opustili areál Ferrari. Z nejužšího vedení ve Scuderii zůstali inženýr Luigi Bazzi a motorář Franco Rocchi (Rybecký, 2008b). *„Všechny nás vyhodil – ne proto, že jsme měli problémy s paní Laurou, ale protože jsme požádali právníka, aby napsal tento dopis. Kdybychom s ním jednali přímo, nikdy by nás nepropustil. Očekával od nás věrnost. Přizvání právníka v interní záležitosti pro něj znamenalo, jako bychom jej podvedli“* (Tavoni in Nye, 2022).

Tato událost přirovnávána k „Noci dlouhých nožů“, která se stala v nacistickém Německu roku 1934, mohla celou automobilku a existenci Scuderie vážně ohrozit (Oagana, 2020). Enzo Ferrari byl schopen velmi rychle zareagovat na vzniklou situaci a tato událost, jak se později ukázalo, zásadně neovlivnila vývoj Scuderie Ferrari, byť panovala skepse spojená s možným ukončením její činnosti (Naafs, 2015). Tato událost bývá rovněž označována jako „Palácová revoluce“ Scuderie (Nye, 2023). Pro Ferrariho byla podle Yatese (2023, s. 326) tato situace výhodná, když Tavoniho a Chitiho vliv na prostředí závodů Grand Prix neustále rostl, což v zakladateli Scuderie vyvolávalo pocit ohrožení vlastního suverénního postavení v její hierarchii.

4.3 1962-1973 – Nástup Maura Forghieriho

30. října 1961 pověřil Ferrari vedením technického oddělení Scuderie šestadvacetiletého Maura Forghieriho, který zůstal po odchodu Chitiho a dalších, jedním z nejzkušenějších inženýrů ve Scuderii (Cooper, 2022; Nye, 2019), ačkoli nebyl zaměstnancem déle jak dva roky. *„Ferrari si mě zavolal do své kanceláře a řekl mi: Ted' jsi zodpovědný za závodní oddělení a oddělení výzkumu a vývoje“* (Dillen, 2022a; Forghieri in Nye, 2019). Ferrari měl v oblibě mladého inženýra díky přátelskému vztahu s Forghieriho otcem, který byl místním rodákem a věrným mechanikem Scuderie od 30. let (Cooper, 2022).

Britská konkurence získala nové zkušenosti, ze čtyřválců změnila koncepci motorů na osmiválců a Ferrari během jediného roku ztratilo technickou převahu (Hill, 2003, s. 95). Obhajoba obou titulů v roce 1962 byla neúspěšná a Ferrari obsadilo šesté místo v Poháru konstruktérů. Phil Hill získal tři podia v prvních třech závodech sezony, avšak v dalším průběhu sezony nezískal ani bod. Enzo Ferrari jej obviňoval, že za špatnými výsledky v roce 1962 mohla Hillova nedostatečná motivace po zisku titulu (O'Keefe, 2001b). Vývoj britských „garagistů“ označovaných Enzem Ferrarim (Horton, 1999a) byl progresivnější než v Maranellu a Američan sezonu dokončil na šestém místě mezi jezdci (Hill, 2003, s. 95; Jones, 2005, s. 38). Scuderia

Ferrari v sezoně 1962 nestartovala ve třech podnicích z devíti – ve francouzském Rouenu, kvůli stávce italských zaměstnanců v kovodělnictví, třetí rok za sebou neodcestovala do USA a na konci roku 1962 se neúčastnila VC v Jižní Africe (Hope-Frost, 2017). Phil Hill po obtížném rozhodnutí opustil Scuderii před sezonou 1963. Stal se mistrem světa F1, ale nikdy se nestal oblíbencem Enza Ferrariho. Američan nebyl typem pilota, který byl ochoten se obětovat za volantem Ferrari, čehož byl zakladatel Scuderie zastáncem (Horák, 2022).

4.3.1 Il Grande John

Enza Ferrariho osobně zaujal motocyklový mistr světa John Surtees, který se chtěl po konci motocyklové kariéry prosadit ve formuli 1. Ferrari věřil v jeho řídičské schopnosti, když Ferrariho oblíbený předválečný pilot Tazio Nuvolari byl motocyklovým mistrem Evropy a později neméně úspěšným ve sportovních vozech a monopostech Grand Prix (Ferrari, 2018). Bývalým motocyklovým závodníkem rovněž byl dlouholetý Nuvolariho soupeř Achille Varzi.

Ferrari chtěl Brita získat v roce 1961, kdy Surtees absolvoval v monopostech pouze několik regionálních závodů. Brit usoudil, že je na angažmá ve Ferrari příliš brzy a chtěl získat více zkušeností s F1 předtím, než vystaví sám sebe tlaku italské veřejnosti, byť v MS motocyklů závodil za italskou MV Agustu a italský tisk znal. Surtees v roce 1963 Ferrariho nabídku napodruhé přijal, jelikož usoudil, že nastal správný čas pro vstup do Ferrari, když se Scuderia nacházela ve výsledkové krizi. Stejný přístup Surtees dříve zvolil během své motocyklové kariéry při angažmá v MV Agusta (Hindle, 2014).

Italy později přezdívaný „Il Grande John“ brzy začal získávat první úspěchy v monopostu Ferrari (Hamilton, 2021a, s. 59). Brit získal pro Scuderii téměř po dvou letech vítězství v Grand Prix, když triumfoval na Severní smyčce Nürburgringu, kde využil problémů pozdějšího mistra světa 1963 Jima Clarka. Nakonec v šampionátu skončil čtvrtý (Hill, 2003, s. 101-102). Surtees získal své první vítězství při jubilejní sté Grand Prix F1 Scuderie Ferrari (Fearnley, 2020).

Surtees dokázal přesvědčit vedení Ferrari, že by se Scuderia měla inspirovat jinými týmy, především britskými a využít to nejlepší z know-how italského a britského inženýrství (Biro & Levy, 2019, s. 29). Zároveň se Brit dokázal dobře orientovat při přípravě vozu, což Ferrarimu imponovalo. Enzo Ferrari na něm měl rád, že se věnoval každému detailu, studoval okruhy, kde se závody konaly a chtěl znát silné a slabé stránky svých soupeřů (Orefici, 1994, s. 127). Surtees neměl dobré vztahy s šéfem Scuderie Eugeniem Dragonim, který byl po tzv.

„Palácové revoluci“³⁴ Ferrarim dosazen do čela Scuderie (Nye, 2023). Dragoniho veřejnou osobní ambicí byl zisk titulu mistra světa pro italského pilota (Smith, 2018a). Z tohoto důvodu preferoval krajanů Bandiniho či Scarfiottiho před Surteesem.

Když se po nehodě ve Spa zranil Willy Mairesse, jeho náhradníkem se stal navrátilivší Lorenzo Bandini. Ten na osobním jednání po prvním testu Ferrarimu řekl, že tehdejší monopost z Maranella byl výrazně horší než britské BRM, se kterým v předešlém průběhu sezony 1963 závodil (Formule, 2008d).

Ferrari pro rok 1964 postavilo nový typ 158³⁵ s novým motorem V8 navrženým Mauem Forghierim. Cílem Scuderie bylo porazit Brity a vrátit tým z Maranella zpět na přední příčky MS (Hill, 2003, s. 107). Začátek sezony nebyl pro Surtees úspěšný, když dokončil z úvodních 4 závodů pouze jeden – skončil druhý v nizozemském Zandvoortu (Hill, 2003, s. 107). „*Tehdy ve Ferrari jste začínali sezonu F1 s hendikepem. Do závodu v Le Mans jste nemohli dělat co jste chtěli a bylo potřeba udělat – ve formuli 1*“ (Dennis, 2015). Po polovině sezony měl Brit na vedoucího Clarka ztrátu 20 bodů, tedy více než dvou vítězství. Surtees se přiblížil čelu šampionátu triumfy v Německu a Itálii (Hill, 2003, s. 107-108). Mezi dvěma triumfy Brita získal v Rakousku jediné vítězství kariéry Lorenzo Bandini, kde musel Surtees odstoupit pro poruchu zavěšení (Hindle, 2014). Na italské Monze ani jeden ze Surteesových soupeřů o titul mistra závod nedokončil, což potěšilo domácí tifosi (Hill, 2003, s. 108).

4.3.1.1 Surteesův zápis do historie motorsportu

Ferrari pro poslední dva závody v Severní Americe nezávodilo v tradiční italské rudé barvě, nýbrž v bílomodré kombinaci amerických barev týmu N.A.R.T.³⁶ Ferrariho obchodního partnera v USA Luigi Chinettiho, pod kterou byly vozy do závěrečných velkých cen přihlášeny. Důvodem pro toto rozhodnutí byl spor o homologaci závodního sportovního vozu 250 LM s Mezinárodní automobilovou federací FIA, respektive jejím nezávislým sportovním orgánem Commission Sportive Internationale (CSI)³⁷, kdy se nestihlo vyrobit požadovaných sto exemplářů pro homologaci v kategorii Gran Turismo (Ferrari, 2018).

Italský autoklub ACI odmítl Ferrariho ve sporu s CSI podpořit a v reakci na jednání ACI Ferrari vrátil závodní licenci Scuderie a prohlásil, že závodní vůz Ferrari již nikdy nebude závodit v tradiční italské závodní rudé – rosso corsa (Formula 1, 2015). Při první velké ceně

³⁴ The Great Walkout viz. kap. 4.2.7

³⁵ 1,5 litru, osmiválec

³⁶ North American Racing Team

³⁷ později přejmenována na FISA, po restrukturalizaci FIA v roce 1993 je její součástí

následující sezony konané v JAR, 1. ledna 1965, byly monoposty Ferrari opět nalakovány v barvách rosso corsa a podle Diepraama (1999) byl spor urovnán na jaře 1965.

Do závěrečného závodu sezony 1964 pořádaném v Mexiku vstupoval s náskokem pěti bodů Graham Hill (39) před Surteesem (34) a Jim Clark s 30 body měl stále teoretickou šanci na titul, přestože ztrácel devět bodů (Hill, 2003, s. 108). John Surtees po 50 letech vzpomínal (Hindle, 2014): „*Kdokoli z nás tří to mohl vyhrát – Jimmy (Clark), já nebo Graham (Hill). A pro všechny z nás to bylo za nejhoršího možného scénáře, ve vysoké nadmořské výšce. Faktem zůstává, že toto byl ten druh situace, to je to, co dělá Ferrari výjimečným; nejste jen tým, jste rodina, takže i přes Dragoniho, se ten víkend všichni spojili dohromady, chlapi se starali o vozy, Forghieri a já jsme jen vyhrnuli rukávy a pustili se do toho*“.

Surtees se rozhodl absolvovat závodní víkend s osmiválcovým 158, zatímco kolega Bandini se dvanáctiválcovým typem 1512³⁸. Na startu se Surtees propadl téměř o 10 míst, protože jeho chladný motor nevyužíval všechny válce. Když se dostal na provozní teplotu, pilot Ferrari v souboji o titul mohl zahájit stíhací jízdu (Hindle, 2014).

Graham Hill se po problémech s brýlemi po startu propadl na 10. místo, stíhací jízdou se během 12 kol propracoval na třetí místo. Brita dojel druhý jezdec Ferrari Lorenzo Bandini a začal na něj vytvářet tlak. Ital se několikrát neúspěšně pokusil předjet Brita vnitřní stranou. Po téměř 20 kolech, kdy jeli oba za sebou, se Bandini opět pokusil předjet a v ostré vlásence došlo ke kolizi (Edmondson, 2021). Hill o útoku Itala pravděpodobně nevěděl a zavřel mu výjezd ze zatáčky (Hindle, 2014). Bandini při kolizi roztočil Hilla a poškodil mu výfuk, když se Brit opřel o svodidla. Hill byl schopen pokračovat a zajel do boxů, aby mu mechanici odtrhli poškozenou část výfuku (Hamilton, 2021a, s. 61). Bandini udržel typ 1512 v chodu a pokračoval na třetím místě.

Vedoucí Clark směřoval k vítězství a zisku titulu. Několik kol před cílem mu začal vytékat olej a jeho motor se v posledním kole zadřel. To zásadně změnilo situaci v souboji o titul ve prospěch Ferrari a Surteese. Jediné, co tým potřeboval k zisku titulu mezi jezdci bylo, aby Bandini přepustil své druhé místo Surteesovi (Hamilton, 2021a, s. 61).

Jsou připomínány dvě teorie, jak Bandini před sebe pustil Surteese:

- a) V době bez radiové komunikace museli členi týmu vběhnout na cílovou rovinku, aby Itala upozornili. Bandini gestikulací týmu správně pochopil a přenechal Surteesovi

³⁸ plochý dvanáctiválec, tento typ je rovněž označován jako 512 F1

druhé místo (Hamilton, 2021a, s. 61; Yates, 2023, s. 346). Toto vyprávění je obecně přijímáno jako důvod přepuštění pozice.

- b) Surtees osobně vzpomínal (Hindle, 2014), že Bandinimu nebyla přikázána týmová reže, ale Italův dvanáctiválcový vůz ke konci závodu zpomaloval, protože se na jeho voze objevily technické problémy. Ital nemohl vytáčet motor do vysokých otáček a osmiválcové Ferrari Surteese jej v posledním kole předjelo.

Předtím než týmy opustily okruh v Mexiku, údajně přišli Hillovi a jeho týmu BRM omluvit šéf Gestione Sportiva³⁹ Eugenio Dragoni, technický ředitel Mauro Forghieri a samotný Bandini, kterému tato situace byla líto, a neubránil se slzám. Obě strany si podaly ruce a spor po nehodě byl urovnán. Bandini byl brzy po skončení velké ceny britským tiskem obviňován, že úmyslně narazil do vozu Hilla, a že se jednalo o nekalou taktiku ze strany Scuderie (Edmondson, 2021).

Vedle skutečnosti, že se Surtees stal dodnes jediným mistrem světa nejvyšší kategorie motocyklů o objemu 500 cm³⁴⁰ a zároveň formule 1, stal se jediným mistrem světa Ferrari pilotující vůz v odlišné barvě než rosso corsa. Bylo to dosud (2024) naposledy, kdy monopost Scuderie nebyl převážně rudý (Formula 1, 2015).

4.3.1.2 *Vyvrcholení sporů mezi Surteesem s Dragonim*

Šéf Scuderie Eugenio Dragoni podle Nyeho (2017a) v sezoně 1965 upřednostňoval Lorenza Bandiniho před Surteesem. Obhájce titulu Surtees v roce 1965 získal tři podia a skončil v šampionátu pátý. V září 1965 Brit utrpěl vážná zranění při nehodě během tréninku sportovního vozu Lola vlastního týmu v kanadském Mosportu, kde si poškodil páteř, zlomil pánev a natrhl ledvinu. Surtees tak musel vynechat poslední dva závody sezony F1 a na závodní okruhy se vrátil v následující sezoně (Hill, 2003, s. 120). Brit zůstal v torontské nemocnici několik dní v kritickém stavu (Walsh, 2018). V roce 1965, po smrti Enzovy matky Adalgisy, začal pracovat ve Ferrari dvacetiletý Piero Lardi, Ferrariho nemanželský syn (Ferrari, 2022).

V roce 1966 se formule 1 významně změnila, když FIA připravila nová technická pravidla, která zdvojnásobila obsah motorů z 1,5 na 3 litry. Ferrari, které souběžně s F1 závodilo ve vytrvalostních závodech, pro závody F1 připravilo motor V12 odvozený ze sportovního prototypu (Tremayne, 2020b). Nedostatek financí nedovolil Forghierimu navrhnout a vyvinout nový motor přímo pro F1 (Codling, 2021, s. 51). Výkon motorů vozů F1

³⁹ sportovního oddělení Ferrari

⁴⁰ v současnosti se nejvyšší kategorie motocyklového sportu nazývá MotoGP

se výrazně zvýšil – z přibližně 220 koní na 355, na konci 60. let více než 400 koní (D'Alessio, 2008b). Horák (2022) dodává, že Ferrari mělo s nástupem nových pravidel s třílitrovými motory nejrychlejší vůz ve startovním poli. Podle Hughese (2022a) Ferrari používalo upravené motory, vycházející z téměř 20 let starého Colombova typu (Yates, 2023, s. 358), které byly těžké, velké, měly vysokou spotřebu a potřebovaly složité chlazení. Přesto bylo Ferrari obdobně jako v roce 1961, kdy se naposledy zásadně měnila technická pravidla, lépe připravené než britské týmy (Hughes, 2022a).

Dragoni se Surteesem se v sezoně 1966 poprvé dostali do sporu při úvodním závodě sezony v Monaku, kde chtěl Brit závod na městském okruhu absolvovat ve starším monopostu s nižším objemem motoru. Dragoni naléhal, aby závod odjel v novém typu 312 (Smith, 2018a). V Belgii získal Surtees první místo na startu a závod v obtížných povětrnostních podmínkách vyhrál. Po závodě byl zkritizován Dragonim, jelikož se část závodu vyvážel za Cooperem Jochenem Rindtem⁴¹ poháněným motorem Maserati, konkurentem z Ferrariho rodné Modeny. Surtees převzal vedení závodu v momentu, kdy se podmínky na okruhu zlepšily (Biro & Levy, 2019, s. 45).

Surtees měl s Dragonim před závodem 24 hodin Le Mans další spor. Surtees měl původně odstartovat závod v posádce s krajanem Mikem Parkesem, ale Dragoni se rozhodl změnit původní plán. Závod přijel navštívit prezident Fiatu Gianni Agnelli, který byl strýcem rezervního jezdce Scarfiottiho a mužem, ke kterému Ferrari směřovalo svůj zájem uzavřít partnerství (Biro & Levy, 2019, s. 45; Dodgins & Webber, 2023). Dragoni se rozhodl do závodu nominovat Scarfiottiho vedle Parkese a Surtees se stal nepotřebným (Dodgins & Webber, 2023). Dragoni podle Dennise (2014) a Dodginse a Webbera (2023) Britovi řekl, že si nebyl jistý, zda je dostatečně zdravý na to, aby odjel 24hodinový závod, což po Surteesově vítězství v Belgii byla Dragoniho výmluva pro nenominování Brita. Surtees odjel z Le Mans přímo do Maranella oznámit Ferrarimu rozhodnutí opustit Scuderii (Hindle, 2014).

Nebýt sporu se sportovním vedením Scuderie, pravděpodobně by podle Hilla (2003, s. 128) a Oreficiho (1994, s. 143) byl Surtees schopen v roce 1966 bojovat o titul. Ludovico Scarfiotti získal na Monze doposud (v roce 2024) poslední vítězství italského pilota na domácí italské velké ceně. Surtees si působení ve Scuderii pochvaloval, později uznal, že zde strávil nejlepší roky kariéry v F1 (Orefici, 1994, s. 143). O téměř 50 let později Brit přiznal, kdyby

⁴¹ pozdějším mistrem světa F1 in memoriam

zůstal, pravděpodobně by získal se Scuderii titul mistra světa v letech 1966 a 1967 (Hindle, 2014).

Na konci sezony 1966 byl Dragoni z vedení Scuderie odvolán (Hindle, 2014). Scuderia byla médií kritizována a tato situace Ferrariho donutila dosadit do vedení týmu novináře Franca Liniho, aby médiím dokázal, jak je obtížná role šéfa Scuderie Ferrari (Yates, 2023, s. 363-364).

4.3.2 Vznik rivality Ferrari-Ford

Ferrari pod tíhou událostí, které se staly v předchozích letech, vážně uvažoval o prodeji podílu své automobilky. Ferrariho úmysl prodat automobilku se podle Yatese (2023, s. 333) donesl k německé dceřiné společnosti Fordu v Kolíně nad Rýnem. V dubnu roku 1963 Ferrariho zkontaktoval předseda italského Fordu, aby mu oznámil záměr detroitského vedení automobilky, v čele s Henry Fordem II., získat většinový podíl automobilky Ferrari. Měsíc před závěrečným jednáním vysílal Ford do Maranella své zástupce, aby posílali své poznatky a zprávy do Detroitu (Dearbornu) (Ferrari, 2018).

Ferrari a její Scuderia se dostávali na přední stránky novin a časopisů, přestože automobilka nikdy nevytvořila náklady na marketing a propagaci značky, když její pověst předcházely především soutěžní výsledky. To bylo hlavním důvodem, proč chtěl Henry Ford II. převzít Ferrari (Ferrari, 2018). Ford chtěl podle hesla „*vyhraj v neděli, prodej v pondělí*“ získat exkluzivní automobilovou značku a uspět proti General Motors, jelikož žádný vůz Fordu nebyl schopný konkurovat sportovnímu vozu Chevrolet Corvette.

Původní záměrem Fordu bylo převzít devadesátiprocentní podíl části, která vyrábí silniční vozy a 10 % by zůstalo Enzoovi Ferrarimu. Naopak 90 % Scuderie by zůstalo Ferrarimu a 10 % by připadlo Fordu. Současně by zakladatel týmu zůstal ve vedení Scuderie, která měla být podle původního plánu nadále autonomní. Při závěrečném jednání 20. května 1963 zůstala otázka sportovního vedení Ferrari jako poslední. Během předchozího jednání Ferrari Fordu ve svých požadavcích několikrát ustoupil (Ferrari, 2018). V příloze ohledně majetkových poměrů Ferrari zjistil, že by se stal prezidentem sportovní části Ferrari-Ford s ročním rozpočtem 250 tisíc USD, tedy přibližně stejně jako tehdejší rozpočet týmu (Cameron, 2003c). Na závěr jednání se Enzo Ferrari zeptal, zda by Scuderia směla startovat na závodu Indianapolis 500 proti vůli Fordu. Negativní odpověď Ferrariho ujistila, že by ztratil plnou kontrolu nad závodními aktivitami Scuderie a jednání s Fordem ukončil (Yates, 2023, s. 336).

V následujících letech Ford ukončil sérii vítězství Ferrari v Le Mans s vozem GT40 a britský Ford zafinancoval vývoj motoru Cosworth DFV, který se stal na následujících více

než 15 let nejpoužívanějším zákaznickým motorem v F1, získal 155 vítězství, 12 titulů mezi jezdci a 10 mezi konstruktéry mezi lety 1967 až 1983 (Ford Performance, 2023).

4.3.3 Bandiniho tragédie

Surteesovo místo jezdce číslo jedna v týmu zaujmul Lorenzo Bandini. Stal se prvním italským lídrem Scuderie od dob Alberta Ascariho (Roebuck, 2018). Enzo Ferrari pro rok 1967 podepsal smlouvu s vítězem Le Mans Novozélandčanem Chrisem Amonem. Bandini s Amonem společně dobře vycházeli a rozuměli si (Formule, 2008d).

Bandini přijel do Monaka v dobré náladě, když byl v závodech sportovních vozů 1967 úspěšný a úzká městská trať patřila mezi jeho oblíbené, když zde o rok dříve dojel druhý. O rok později jel opět druhý a pokoušel se stíhat lídra závodu Dennyho Hulma. Závěr velká ceny se přiblížil, v horkém počasí narůstala únava Itala a pod jejím vlivem začal chybovat (Pavelka, 2011, s. 124; Roebuck, 2018). V 82. kole ze sta Ital nezvládl výjezd ze šikany u přístavu, narazil do balíků slámy a vůz se bezprostředně po nárazu převrátil a začal hořet (Diepraam, 2009b; Hill, 2003, s. 135), když rozpálené výfuky zapálily balíky slámy a ty naopak zažehly palivo v poškozené nádrži monopostu (Formule, 2008d).

Bandini zůstal zaklíněný v hořícím voze, zatímco závod probíhal bez omezení a ostatní vozy v plné rychlosti projížděly kolem místa incidentu. Nedostatečně vybaveným traťovým maršálům se nedařilo s pomocí hasících přístrojů dostat oheň pod kontrolu. Když byl uvězněný Ital po dlouhých minutách vyproštěn, těžce popálený byl převezen do nemocnice, kde po třech dnech ve 32 letech zraněním podlehl. Tato nehoda byla jednou prvních, které se objevily na titulní stranách novin a byla živě přenášena televizními stanicemi po celém světě. Jeho pohřbu se účastnilo na sto tisíc lidí, což dokládalo, jak populárním byl tehdy v Itálii pilotem (Diepraam, 2009b; Formule, 2008d).

„Vzhledem k jeho pověsti jsem měl z naší spolupráce obavy. Byl ale nesmírně příjemný a ochotně mi pomáhal řešit problémy s vozem. Byl jedním z nejmilejších lidí, které jsem v F1 poznal. Je tragédií, že zahynul ve chvíli, kdy vyzrál v prvotřídního jezdce,“ prohlásil Amon o Bandinim (Formule, 2008d, s. 33).

Shodou okolností Bandini zahynul na stejném místě, které doporučil o rok dříve režisérovi filmu Grand Prix Johnu Frankenheimerovi k inscenování vážné nehody hlavních hrdinů filmu (Heseltine, 2016). Na Bandiniho počest je od roku 1992 každoročně udělována

cena nesoucí jeho jméno za oddanost motorsportu, zpravidla významným osobnostem F1 – nejčastěji pilotovi⁴² za významný výkon v uplynulé sezoně (ESPN, 2012).

Ferrari (2018) ve své autobiografii uvedl, že se po nehodě Bandiniho rozhodl již neangažovat do Scuderie italského pilota. Ferrarimu toto vydrželo pouze několik měsíců, když na začátku sezony 1968 ve třetím voze absolvoval jeden závod F1 Andrea de Adamich a na začátku 70. let závodili v monopostech Ferrari Ignazio Giunti, či Arturo Merzario

Amon se po smrti Bandiniho ocitl ve stejné pozici jako o rok dříve italský pilot. Novozélandčan během angažmá ve Scuderii několikrát vedl Grand Prix, ale z důvodu různých okolností se nikdy vítězem Grand Prix nestal (Biro & Levy, 2019, s. 100). Například v Kanadě 1968 vedl 72 z 90 kol, než mu vypověděla službu převodovka (grandprix.com, 2016). Mauro Forghieri považoval Chrise Amona jako jednoho z nejlepších testovacích pilotů, se kterými se kdy setkal (Orefici, 1994, s. 129).

Rok po smrti Bandiniho se Enzo Ferrari rozhodl bojkotovat VC Monaka 1968 z hlediska bezpečnosti, přestože byl závod oproti roku 1967 o 20 kol zkrácen a šikana v přístavu byla upravena (Hope-Frost, 2017). Balíky slámy, jakožto bezpečnostní prvek, byly navždy opuštěny a v šikaně byla instalována svodidla. Bandiniho oběť přispěla ke zvýšení bezpečnosti F1.

Důvodem zhoršující se výkonnosti Ferrari na konci 60. let bylo příliš široké zaměření managementu týmu. Pozornost byla tehdy rozdrobena mezi sportovní prototypy pro Le Mans a severoamerickou sérii Can-Am, závody do vrchu⁴³ a formuli 1. Byl zde jednoznačný problém se stanovováním priorit, na které závodní série se měla Scuderia zaměřit (Rybecký, 2008b). Na toto Ferrariho upozorňovalo vedení Scuderie Forghieri a Lini, jelikož byl nízký počet mechaniků přetěžován a tým provázely finanční problémy pro konkurenceschopné působení ve všech motoristických disciplínách zároveň (Yates, 2023, s. 372).

Forghieri měl o sezoně 1968 svůj názor (Hughes, 2022a): „*Řekl jsem mu (Ferrarimu) kdybychom se v roce 68 soustředili jen na F1 místo toho abychom se účastnili F1, F2, závodů sportovních vozů, závodů do vrchu a někdy i Can-Am, tak bychom ten rok vyhráli alespoň tři velké ceny i se starým motorem*“. V této sezoně vyhrála Scuderia nejvíce kvalifikací ve startovním poli, ze této výhody výtěžila jedině vítězství. Forghieri nabídl po sezoně 1968 svou rezignaci, což Ferrari odmítl a podpořil jej v dalším působení v Gestione Sportiva (Hughes, 2022a). O rok později skončilo Ferrari šesté, poslední v Poháru konstruktérů a většinu velkých

⁴² nebo osobě či týmu

⁴³ mistr Evropy Peter Schetty

cen tým absolvoval pouze s jedním monopostem (O'Keefe, 2003a). Zároveň na konci 60. let vyrábělo silniční oddělení Ferrari nedostatek sportovních vozů, aby bylo schopné udržovat ziskovost a nutně potřebovalo získat obchodního partnera – investora (Nye, 2022).

4.3.4 Scuderia Ferrari a počátek aerodynamického přitlaku

Dalším z milníků historie F1 se stal rok 1968. FIA uvolnila pravidla ohledně sponzoringu a týmy F1 začaly být podporovány společnostmi, především tabákovými koncerny (Grant-Braham & Britton, 2011). Tento trend výrazně urychlily živé televizní přenosy⁴⁴, kde mohli být partneři a jejich loga živě prezentováni. Do roku 1975 měly všechny týmy vyvedeny zbarvení⁴⁵ podle svého hlavního sponzora, kromě Scuderie Ferrari (Biro & Levy, 2019, s. 97-98). Druhým významným přínosem pro vývoj celé formule 1 bylo první využití přitlačných křídel. V Monaku použil tým Lotus Colina Chapmana první přední přitlačné křídlo a nízký spoiler umístěný nad motorem a Graham Hill velkou cenu s tímto novým aerodynamickým prvkem vyhrál (Fagnan, 2018).

Bývalý závodník Michael May, který spolupracoval s Ferrari v letech 1963/64 na vývoji systému přímého vstřikování firmy Bosch, na své Porsche v roce 1956 nasadil zadní přitlačné křídlo, které jeho vůz výrazně zrychlilo. Ten o svém experimentu promluvil s Forghierim, který věděl, že Colin Chapman a Lotus toto řešení začali v zimě 1967 testovat. Forghieri se rozhodl, že pro vývoj bude vhodné pronajmout aerodynamický tunel ve Stuttgartu (Dennis, 2014). „*Jelikož byly nákladné, tak větrné tunely nebyly tehdy v Itálii moc využívané. Ferrari pochopil, že by toto mohla být výhoda. Byl to velký ústupek od muže, který dlouho tvrdil, že pouze výkon je klíčem k úspěchu v závodech*“ (Forghieri in Dennis, 2014). Toto Ferrariho přesvědčení podtrhuje proslavený citát: „*Aerodynamika je pro lidi, co nedokážou postavit pořádný motor*“ (Václavek, 2017), který Ferrari pronesl pilotovi a pozdějšímu novináři Paulu Fréremu v roce 1960 po závodu v Le Mans, kde jeho vůz ztrácel na rovině Hunaudieres (F1 Experiences, 2021). Ferrari se vůz nelíbil, ale účel Forghieriho experiment splnil (Dennis, 2014). Další inspirací pro Forghieriho byly americké vozy Chaparral Jima Halla ze série Can-Am, které měly od poloviny 60. let instalovány zadní křídla pro navýšení aerodynamického přitlaku.

Mauro Forghieri se stal prvním inženýrem, který použil zadní přitlačné křídlo při Grand Prix F1 (Rybecký, 2008c), konkrétně při Velké ceně Belgie 1968. Vývoj přitlačného křídla se

⁴⁴ a následujících letech začínající barevné přenosy

⁴⁵ anglicky livery

neobešel bez komplikací, když přitlačná křídla Ferrari při testování několik selhala a došlo k vážným nehodám bez vážných následků (Biro & Levy, 2019, s. 99).

Výsledky nového aerodynamického balíčku se na výkonnosti pozitivně projeví. V kvalifikaci bylo Amonovo Ferrari 312 na 14 km dlouhém okruhu o 5 a půl sekundy rychlejší jak Ickxovo bez křidel a získalo s velkým náskokem pole position (Fagnan, 2018). Formule 1 se podstatně změnila, když vstoupila do éry, kdy se aerodynamika stala stejně důležitou součástí vývoje monopostu jako motor. Formule 1 začala poznávat pojem aerodynamický přítlak a do konce sezony mělo celé startovní pole F1 vlastní formu přitlačných křidel (Biro & Levy, 2019, s. 99). Jacky Ickx se stal v deštivé VC Francie konané v Rouenu prvním vítězem závodu F1 s monopostem osazeným zadním křídlem. Pro Belgičana se jednalo o první vítězství kariery a vůz Scuderie zvítězil po necelých 2 letech (Biro & Levy, 2019, s. 100; Hill, 2003, s. 142).

4.3.5 Fiat většinovým vlastníkem Ferrari

Ferrari se nadále potýkalo s finančními problémy a její zakladatel se rozhodl k prodeji padesátiprocentního podílu automobilce Fiat. Dohody, s prezidentem automobilky z Turína Giannim Agnellim, Ferrari dosáhl v sídle Fiatu 18. června 1969 (Orefici, 1994, s. 78), oficiálně byla dohoda oznámena 21. června (Yates, 2023, s. 379). Při jednání s Gianni Agnellim mu Enzo Ferrari představil svou vizi o fungování automobilky a závodního týmu. Obě strany našly vzájemné pochopení a v závěru jednání byla sepsána konečná smlouva. Ferrari získal klid a byl si jistý, že tímto krokem zajistil budoucnost automobilky po jeho smrti (Ferrari, 2018). Shodou okolností uplynulo 50 let od okamžiku, kdy Enzo Ferrari jako mladík hledající zaměstnání po první světové válce, se neúspěšně ucházel o práci ve Fiatu (Orefici, 1994, s. 78).

Dohoda s Fiatem umožnila další rozmach Ferrari, rozšířila se továrna i počet pracovníků. To pro Ferrari a Scuderii přineslo značnou finanční podporu (Horák, 2022). Zároveň dohoda jednoznačně vymezila pozici Enza Ferrariho, který si ponechal nezávislost při řízení Scuderie, což v roce 1963 Ford při své nabídce nedodržel (Orefici, 1994, s. 78). „*V Maranellu jsem já dal jméno automobilce známé po celém světě. Fiat oproti tomu vybudoval skutečnou automobilku*“ (Ferrari, 2018, s. 328).

S nově získanými financemi mohl Ferrari začít výrazně investovat do svého týmu. Pravidelné porážky Ferrari s monoposty osazenými motory Cosworth donutily Ferrariho jednat. Forghieri se po sezoně 1968, před vstupem Fiatu do automobilky, přesunul do výzkumného střediska v Modeně, kde šéfkonstruktor směl pracovat mimo Maranello (Hughes, 2022a). Zde Forghieri s Francem Rocchim pracovali na vývoji plochého dvanáctiválce, který zajišťoval

lepší rozložení váhy než klasický vidlicový dvanáctiválec a mohl být posazen níže, což snížilo těžiště vozu (Cooper, 2022). Při vývoji nového motoru docházelo k častým poruchám a nasazení nového vozu se neustále odkládalo, což vyústilo v odchod Chrise Amona uprostřed sezony 1969 (Codling, 2021, s. 57; Prankerd, 2000, Smith, 2018a).

Nově zkonstruovaný motor byl uložen do nového Forghieriho typu 312B, který v roce 1970 získal 4 vítězství (Biro & Levy, 2019, s. 178). Ve druhém monopostu se střídali nováčci Ignazio Giunti a Clay Regazzoni (Rybecký, 2008b). O Regazzonim později promluvil Mauro Forghieri (Newman, 2007): „*Byl jedním ze staré školy, jako Guy Moll a Tazio Nuvolari. Byl vždy připraven se bavit a řekl by závodíme, ale musíme taky žít*“.

Jacky Ickx na začátku sezony 1970 nedokončil pět z úvodních 7 závodů. Výkonnost a spolehlivost se zlepšily v letních závodech po 24h Le Mans. V Rakousku získalo Ferrari dvojitě vítězství, kde Belgičan triumfoval před nováčkem Regazzonim. Po tragické nehodě Rindta při kvalifikaci na Monze, vyhrál poprvé v kariéře Regazzoni. Ickx si udržoval teoretickou šanci na získání titulu, pokud by vyhrál všechny tři zbývající závody sezony konané v Severní Americe (Hill, 2003 s. 163; Codling, 2021, s. 65). V Kanadě zvítězil a v americkém Watkins Glen dokončil s poruchovým palivovým systémem čtvrtý (Malsher-Lopez, 2018). Jochen Rindt se stal jediným posmrtným mistrem světa F1⁴⁶ (Hill, 2003, s. 163) a výhra Ickxe při závěrečném závodě sezony v Mexiku mu zajistila titul vicemistra. Výsledky v závodech Grand Prix roku 1970 opět potvrdily Surteesovo tvrzení, že sezona F1 pro Scuderii Ferrari začíná až po závodě 24h v Le Mans, když byli Ickx a Regazzoni nejúspěšnějšími piloty druhé poloviny této sezony.

Ferrari na začátku sezony 1971 navázalo na úspěšný závěr sezony 1970. Při debutu za Scuderii získal poprvé v kariéře vítězství ve velké ceně Američan⁴⁷ Mario Andretti, který v jihoafrickém Kyalami zvítězil přibližně o 20 sekund. Sezona 1971 byla pro Ferrari neúspěšná, když typ 312 B2 s novým konceptem odpružení zpomalovaly problémové pneumatiky Firestone (Rybecký, 2008b). Enzo Ferrari vážně onemocněl v létě 1971, musel být hospitalizován a Fiat na místo jeho asistenta dosadil Sandra Colomba, který dočasně zastoupil Ferrariho v Maranellu (Avossa, 2022).

⁴⁶ in memoriam

⁴⁷ s italsko-jugoslávskými kořeny

4.3.6 Období experimentů a Fiorano jako významný prvek vzestupu Scuderie

V roce 1972 Scuderia získala významnou soutěžní a vývojovou výhodu a Enzo Ferrarimu se splnil sen vlastnit testovací okruh. Okruh v Modeně, který Ferrari k testování dříve využívalo, byl z bezpečnostního hlediska nevyhovující. Ferrari vlastnil pozemky v obci Fiorano v sousedství Maranella a se získanou finanční podporou od Fiatu se mohl vystavět soukromý okruh. Okruh o délce přibližně třech kilometrů byl otevřen 8. dubna 1972 a jeho inspirací se staly úseky okruhů tehdejšího kalendáře F1 – Zandvoortu, Monaka, či Nordschelife (Ferrari, n.d.). Jeho dominantou se stala venkovská usedlost uprostřed okruhu, která původně sloužila jako pension pro Ferrariho návštěvníky, později zde Ferrari trávil většinu času, odkud sledoval své vozy (Orefici, 1994, s. 81).

Ferrari na okruhu ve Fioranu využívalo fotobuňky hodinářské firmy Heuer, která byla od roku 1971 do roku 1979 partnerem týmu a rovněž zabezpečovala měřicí systémy Scuderie během velkých cen (Oliver, 2016; Tag Heuer, 2008). To dodalo Ferrari během testování značnou výhodu před konkurencí (Pavelka, 2011, s. 30). Od zahájení provozu Fiorana si Scuderia nemusela pronajímat veřejný okruh pro testování, náklady pro převoz vozů se snížily na minimum a veškeré úpravy mohly být testovány ihned po vyjetí z garáží (Nye, 2020a).

Okruh byl vzhledem k Schumacherovým požadavkům v 90. letech zmodernizován (Higgins, 2021) a v roce 2001 byl na okruhu nainstalován zavlažovací systém pro simulaci jízdy s mokřými pneumatikami za deště (Barry, 2022). Forghieriho výzkumné středisko bylo krátce po otevření přesunuto do Fiorana (Cooper, 2022).

Forghieri zde v srpnu 1972 představil experimentální vůz 312B3 vytvořený s ohledem na nová technická pravidla, který italský tisk pojmenoval „Spazzaneve“, tedy sněžný pluh. Pilotům se vůz při testování nezamlouval, pravděpodobně především kvůli krátkému rozvoru (Melissen, 2023) a Ferrari se proto rozhodlo Forghieriho odsunout z pozice technického ředitele Scuderie (Rybecký, 2008c; Savard, 2017). Inženýr toto rozhodnutí podle Oreficiho (1994, s. 105) obtížně nesl. Podle Automobilismo (2008) Forghieri osobně rezignoval na svou pozici, kvůli sporu se Sandrem Colombem, který jej v pozici technického ředitele později nahradil.

Forghieri pokračoval ve své práci z výzkumného centra, kde pokračoval na studii aerodynamických výsledků vlastního experimentálního vozu. Poznatky z vývoje později inženýr využil při konstrukci dalších monopostů Ferrari pro roky 1974 a především 1975. Forghieri při výpočtech zjistil, že širší koncepce vozu podobná prototypům pro Le Mans je

aerodynamicky efektivnější než tehdejší „doutníkové“ monoposty F1 (Nye, 2019). Přestože byl na krátký čas odsunut mimo sportovní oddělení, zůstal s Enzem Ferrarim v úzkém kontaktu (Orefici, 1994, s. 105, 106).

Podle Melissena (2023) CSI zavedla pro rok 1973 povinné nárazové struktury vůči bočním nárazům. Colombo chtěl při vývoji vozu B3 postavit celistvý monokok po vzoru britských týmů. V Itálii probíhající stávky zaměstnanců v kombinaci s nedostatkem zkušeností s konstrukcí monokoku, donutily Colomba outsourcovat výrobu nového šasi mimo Itálii (Codling, 2021, s. 65). Colombo podle Savarda (2017) sledoval práci britského inženýra Johna Thompsona a po sezoně 1972 jej na Londýnském autosalonu zkontaktoval. Colombo si s sebou do Británie dovezl výkresy nového monopostu 312B3, aby Thomposonova společnost TC Prototypes vyrobila tři kusy hliníkového skořepinového monokoku, namísto původního Forghieriho technologie trubkového rámu.

Na konci roku 1972 na vlastní žádost opustil Scuderii šéf týmu Peter Schetty a Colombo byl povýšen do jeho role (Savard, 2017). Změna ve vedení stáje se na výsledcích sezony 1973 neprojevila a Ferrari se v F1 oproti minulým sezonám výkonnostně zhoršilo, což vyústilo ve spor mezi jezdcem číslo jedna Jackym Ickxem a týmem. Podle Oreficiho (1994, s. 81) bylo důvodem Belgičanova odchodu rozhodnutí vynechat podniky v Nizozemsku a Německu na Severní smyčce Nürburgringu. Ferrari (2018) dodává, že Jacky Ickx v roce 1973 často předstíral nemoc, aby nemusel řídit nepovedený vůz. Belgičanova jednání se Ferrarimu nezamlouvalo, když nerespektování role jezdce ve Scuderii pro něj bylo vážným prohřeškem a Ickxova smlouva byla uprostřed sezony 1973 vypovězena.

Důvodem, proč se Scuderia těchto závodů neúčastnila, byl vnitropolitický spor uvnitř technického vedení týmu. Když se Enzo Ferrari dokázal v létě roku 1973 uzdravit, pro neuspokojivé výsledky odsunul z pozice technického ředitele Colomba a na jeho místo vrátil Forghieriho (Cooper, 2022). Ten Colombův vůz vylepšil vlastními úpravami a Scuderia se po dvou vynechaných velkých cenách, které tým věnoval testování ve Fioranu, vrátila do seriálu při VC Rakouska. Výsledky se významně nezlepšily a Forghieri přesunul svou pozornost na vůz pro rok 1974, kde chtěl propojit svůj výzkum z monopostu „Spazzaneve“ s Colombovým/Thomposonovým monokokem (Melissen, 2023).

Přibližně polovinu závodů sezony 1973 Scuderia odjela pouze s jediným monopostem, což poukazovalo na vážnou krizi týmu. Merzario nebyl schopen do konce sezony bodovat a musel být Scuderii po sezoně předčasně vyplacen z kontraktu, aby své místo uvolnil novému

pilotovi (Orefici, 1994, s. 81, 82). V sezoně 1973 se stal strategickým partnerem týmu tabákový koncern Philip Morris (Ferrari, 2023a). Značka cigaret Marlboro se stala viditelnou na helmách pilotů a podle Hughese (2022b) se definovala období F1 od 70. let do zákazu tabákové reklamy v roce 2005.

4.4 1974-1977 – Období Nikiho Laudy

4.4.1 Montezemolův příchod do Ferrari

V červenci 1973 se na žádost prezidenta Fiatu Gianni Agnelliho stal novým asistentem Enza Ferrariho Luca Cordero di Montezemolo (Henry, 2002). Svého prvního závodu se zúčastnil po čtyřech dnech ve Ferrari, během VC Velké Británie 1973 v Brands Hatch, kde mu Ferrari telefonicky vzkázal vyřídít Colombovi, aby nekonkurenceschopný tým opustil okruh a odjel zpět do Maranella, což mu Montezemolo odůvodnil jako špatný nápad (Hughes, 2016). Mladý Ital měl úzké vazby na rodinu Agnelli z Fiatu (Orefici, 1994, s. 12). Montezemolo brzy získal vysokou důvěru ze strany Enza Ferrariho, což mu umožnilo brzy prosadit zásadní změny v organizaci Scuderie (Rybecký, 2008b).

Mladý vystudovaný advokát identifikoval příčinu dlouhodobého neúspěchu Scuderie v F1 a prosadil ukončení továrního programu Ferrari ve sportovních vozech a v Le Mans, které měl Ferrari v oblibě, jelikož podporovaly prodeje silničních vozů (Rybecký, 2008b; Smith, 2018b), přestože Scuderie získala v roce 1972 titul mistra světa ve vytrvalostních závodech (Orefici, 1994, s. 80-82). Pro Ferrariho byla do té doby každá sezona rozdělena na dvě části – před a po závodu 24 hodin Le Mans (Hindle, 2014). Přestože bylo Ferrari finančně podporováno Fiatem, Scuderia dělila své výrobní zdroje mezi obě závodní série. Od té doby byly využívány pouze pro formuli 1. Enzo Ferrari před sezonou 1974 pověřil Montezemola převzít vedení Gestione Sportiva. Jedním z jeho asistentů se stal Piero Lardi (Paddock Magazine, 2021).

Scuderia na jaře 1973 podepsala kontrakt s Clayem Regazzonim pro rok 1974, který se do Ferrari vracel po roce stráveném v BRM. Ferrariho rovněž zaujal Švýcarův týmový kolega, Rakušan Niki Lauda, který Regazzonihovo ve stejném voze porážel. Zakladatel automobilky se zaujetím sledoval Laudovo počínání při VC Monaka, kde jel většinu závodu třetí, mimo jiné před Ferrari Jackyho Ickxe. Rakušan po poruše převodovky nedojel, ale jeho výkon na Ferrariho zapůsobil. Regazzoni se za svého kolegu přimluvil a smlouva byla záhy sepsána. Enzo Ferrari Laudu po telefonu ujistil, že situaci ohledně smlouvy s dosavadním týmem urovná,

splatí všechny dluhy rakouským bankám a zaplatí mu milion rakouských šilinků⁴⁸ (Dodgins & Webber, 2023). Jednalo se o risk, když Lauda nezískal v dosavadní kariéře téměř žádné mistrovské body (van de Burgt, 2019). Podle Jonese (2005, s. 160) Ferrariho přesvědčení o angažování Rakušana posílila VC Kanady, kde Lauda za velmi mokrých podmínek vedl po několik kol.

Poprvé se dle Montezemola (Hughes, 2016) poprvé setkal s Laudou v Miláně, kde Rakušan požadoval odměnu v rakouských šilincích, namísto amerických dolarů. Oba si navzájem vybudovali blízký vztah a Montezemolo se stal „prostředníkem“ mezi autokratickým Ferrarim a přímým Laudou, který veškeré záležitosti popisoval napřímo, jak je vnímal. Lauda ani Ferrari nemluvili stejným jazykem a Piero Lardi často zastával roli tlumočníka. Jakmile se Laudovi cokoli nelíbilo, musel Piero svému otci informaci diplomaticky interpretovat, když Rakušan otevřeně kritizoval tým při jednáních (Dodgins & Webber, 2023).

To se poprvé projevilo při prvním Laudově testu v závěru roku 1973, kdy si Rakušan Pierovi postěžoval a popsal mu, jak je vůz špatný. Enzo Ferrari dal Laudovi čas upravit s inženýry vůz pod podmínkou, jestliže nebude schopen ve Fioranu zlepšit svůj čas na kolo, bude propuštěn. Lauda si byl vědom Ferrariho vážnosti nad situací (Robinson & Clegg, 2024). Podle Campiho (2022) Enzo Ferrari požadoval, aby Lauda zlepšil čas o 3 desetiny. Rakušanovi se podařilo zrychlit o více jak 6 desetin, což na Ferrariho zapůsobilo (Campi, 2022). Podle van de Burgta (2019) Lauda zlepšil čas o 8 desetin.

Pro rok 1974 představilo Ferrari závěrečnou verzi modelu 312, konkrétně B3/74, kterou Forghieri výrazně přepracoval. Scuderia ztratila významného partnera, když se Shell⁴⁹ stáhl z italského trhu a předal svůj podíl místnímu Agipu, který vystřídal belgickou společností v roli technického sponzora a výrobce maziv (Yates, 2023, s. 392).

Část šampionátu roku 1974 vedl Lauda, po častých chybách vedení ztratil, když získával zkušenosti v souboji o titul. Po vítězství na Nürburgringu vedl šampionát Regazzoni, Švýcar požadoval, aby se stal do konce sezony jezdcem číslo jedna a měl příležitost získat titul. Vedení Scuderie zůstávalo nestranné (Hill, 2003, s. 190) a Montezemolo spíše preferoval Laudu (Cooper, 2006). V Rakousku ztratil Regazzoni body, když jej ze druhého místa postihl pomalý defekt a závod dokončil pátý. Při výměně pneumatiky dostal Švýcar příliš brzy signál pro

⁴⁸ tehdy přibližně 25 tisíc liber

⁴⁹ partnerem Scuderie od roku 1929

odjezd, protočil zadní kola a nedostatečně přišroubovaná pneumatika se odkutálela od monopostu (Pavelka, 2011, s. 57).

Švýcar vstupoval do posledního závodu sezony ve Spojených státech se shodným počtem bodů jako Emerson Fittipaldi (Hill, 2003, s. 191). Regazzoni před závodem těžce havaroval a Ferrari muselo do USA dovést nové šasi (Diepraam, 2007b). Obě Ferrari se během závodu potýkala s nevysvětlitelnými problémy s ovladatelností vozu. Podle Regazzoniho (Cooper, 2006) dodavatel pneumatik Goodyear pozměnil strukturu pneumatik. Titul mistra světa získal Fittipaldi, když Regazzoni závod dokončil s velkou ztrátou mimo body (Hill, 2003, s. 191). Pro Švýcara se jednalo o jednu příležitost k zisku titulu.

Di Montezemolo byl Regazzonim kritizován, jelikož dle něj nepreferoval jednoho z pilotů, což mohlo být v závěru sezony kontraproduktivní (Orefici, 1994, s. 83). Tým naopak zastával názor, že příčinou poruch byl Regazzoniho jízdní styl (Ferrari, 2018). Laudu o šanci získat titul připravila série pěti odstoupení za sebou v závěrečných závodech sezony (Biro & Levy, 2019, s. 161). Rakušan celkem odstoupil v osmi z patnácti velkých cen sezony 1974. Podle Laudy (Dennis, 2014) byl vůz velmi dobře ovladatelný, a proto Rakušan získal v sezoně 9x první místo na startovním roštu pro Grand Prix. Enzo Ferrari nadále důvěřoval jezdcům a sportovnímu vedení svého závodního týmu (Orefici, 1994, s. 83).

Lauda se stal u Ferrariho oblíbeným, protože se k monopostům choval opatrně a s respektem. Rakušan chápal a znal jeho vztah k vlastním vozům. Jeho vypočítavá jízda byla vhodná s ohledem na šampionát a Ferrari to chápal. V zákulisí naopak Ferrari dával najevo, že by byl rád, aby Rakušan z vozu pravidelně dostával maximum (Ferrari, 2018).

4.4.2 Niki Lauda mistrem světa

Pro rok 1975 si Ferrari ponechalo svou jezdeckou sestavu. Lauda byl odhodlán vyvarovat se chyb z předchozího roku a zúročit nabyté zkušenosti. Byl plně koncentrován na získání titulu mistra světa. Se starým monopostem z předchozího roku získalo Ferrari v prvních dvou podnicích konaných v Jižní Americe několik bodů (Hill, 2003, s. 199).

Forghieriho nový model pro rok 1975 312T⁵⁰ vyřešil problémy se spolehlivostí. Tento typ vycházel z Forghieriho experimentálního vozu 312 B3 (Orefici, 1994, s. 106), který byl

⁵⁰ Písmeno T v názvu vozu znamenalo italské slovo „transversale“ tedy příčně uloženou převodovku, která mohla být uložena před zadní nápravu (Biro & Levy, 2019, s. 178) což zlepšilo rozložení hmotnosti (Hill, 2003, s. 199) a snížilo těžiště vozu (Yates, 2023, s. 396).

představen v kapitole 4.3.6. Za piloty se objevil vysoký airbox⁵¹ v barvách italské trikolory (Yates, 2023, s. 396).

První výhru sezony Lauda získal v Monaku a následně triumfoval na velkých cenách v Belgii a Švédsku. V následujících závodech Lauda svedl souboje o vítězství s Jamesem Huntem na Heskethu. V Nizozemsku se zvítězil Brit, ve Francii Rakušan (Hill, 2003, s. 200).

Regazzoni vyhrál VC Itálie a Laudovi třetí místo zajistilo titul mistra světa. Rakušan ukončil do té doby nejdelší čekání na titul Ferrari mezi jezdci – 11 let. Na této Grand Prix získali oba jezdci rovněž konstruktérský titul pro Scuderii (Orefici, 1994, s. 83). Na závěr sezony Lauda vyhrál Grand Prix v USA a v šampionátu zvítězil o 19,5 bodu (Hill, 2003, s. 200). Obrázek 7 z VC USA ve Watkins Glen znázorňuje pozitivní atmosféru ve Ferrari a počínající partnerství Scuderie Ferrari a značky Marlboro od roku 1973, když se její loga objevovala na přilbách, kombinézách jezdců a týmovém oblečení.

Obrázek 7

Luca di Montezemolo, Niki Lauda a Clay Regazzoni při VC USA 1975



Zdroj: Colombo (1975).

⁵¹ otvor pro nasávání vzduchu – chlazení motoru

Luca di Montezemolo prokázal během tří let ve Ferrari, že je schopným manažerem. Výkonný ředitel Fiatu Umberto Agnelli⁵² na začátku roku 1976 požádal Ferrariho aby byl Montezemolo uvolněn pro Fiat (Ferrari, 2018). Byl povýšen do role vedoucího oddělení závodních aktivit koncernu Fiat (Automotive Hall of Fame, n.d.) a Ferrari opustil.

Montezemola na vlastní doporučení nahradil Daniele Audetto⁵³ (Orefici, 1994, s. 84 a 99). Nový šéf Gestione Sportiva s Laudou nenavázal pozitivní vztah a mezi oběma stranami byl od prvních závodů sezony napjatý (Orefici, 1994, s. 84). Audetto svou pozornost podle Dodginse a Webbera (2023) více směřoval k Regazzonimu.

V prvních třech závodech Lauda dvakrát vyhrál a jednou dojel druhý za Regazzonim. Ve Španělsku Lauda vedl část závodu s hendikepem dvou zlomených žeber. Zranění si přivodil při nehodě zahradního traktoru, který se převrátil. Rakušan závodil pod utišujícími injekcemi a musel být navlečený do ortopedického korzetu (Dodgins & Webber, 2023). James Hunt v tomto závodu zvítězil, avšak po technické přejímce byl sportovními komisaři diskvalifikován pro příliš široký vůz a McLaren se následně rozhodl odvolat. Lauda triumfoval v Belgii a Monaku, ve Švédsku byl třetí a navyšoval vedení v tabulce jezdců⁵⁴. Rakušan v tu chvíli směřoval za druhým titulem (Hill, 2003, s. 208).

Ve Francii Lauda nedokončil, zatímco jeho nejbližší pronásledovatel Hunt vyhrál (Hill, 2003, s. 208). Odvolání McLarenu vůči diskvalifikaci Hunta ve Španělsku bylo úspěšné, byly mu navraceny body a Brit snížil ztrátu na Laudu o 12 bodů (The Indianapolis Star, 1976). Druhá polovina sezony začala v britském Brands Hatch a Lauda po zpětné diskvalifikaci Hunta triumfoval a navýšil vedení v šampionátu (Hill, 2003, s. 208).

4.4.3 VC Německa 1976

První srpen 1976 zásadně ovlivnil vývoj sezony a historie F1. Lauda před závodem kritizoval konání velké ceny na okruhu Nordschleife, jelikož dle něj nebyl dostatečně bezpečný pro konání velké ceny F1 a vyzýval, aby byl závod bojkotován (Dodgins & Webber, 2023).

Lauda ve druhém kole za nevysvětlených okolností ztratil kontrolu nad monopostem při přejezdu obrubníku a narazil ve vysoké rychlosti do svodidel v úseku Bergwerk. Následně vůz

⁵² mladší bratr Gianniho

⁵³ Montezemolův přítel, který byl jeho rallyeovým spolujezdcem (eWRC results, 2023). Audetto do té doby vykonával funkci šéfa týmu Lancia v MS v rallye (Gauld, 2016).

⁵⁴ Lauda 55, Scheckter 23, Hunt 8

vzplál, když praskla palivová nádrž Ferrari a vytékající palivo se vzňalo (Dodgins & Webber, 2023). Do Laudova monopostu narazily dva další vozy a závod byl zastaven.

Lauda byl z hořícího vozu vyproštěn čtyřmi piloty – Edwardsem, Ertlem, Lungerem a Arturem Merzariem, který byl ve Scuderii Laudovým předchůdcem a dobře znal uchycení pásů v jeho voze. Život vážně popáleného pilota Ferrari byl v ohrožení. Rakušan se nadýchal toxických zplodin, které se uvolňovaly ze sklolaminátové karoserie Ferrari a poškodily mu plíce (Dodgins & Webber, 2023; Yates, 2023, s. 400). Lauda se po několika dnech dostal mimo ohrožení života (Hill, 2003, s. 208). Následovala složitá rekonvalescence – transplantace kůže a léčba poškozených plic.

Audetto odjel do nemocnice za Laudou, aby telefonicky oznámil Ferrarimu Laudův stav. „*Co děláš v nemocnici, nejsi doktor, vrať se na okruh a nabídni smlouvu Fittipaldiru*“ (Gauld, 2016) odpověděl mu Ferrari. Fittipaldi musel nabídku odmítnout, jelikož byl vázán smlouvou rodinného týmu Copersucar (Klemm, 2019, s. 180-181). Piero Ferrari v knize svého otce (2018) doplnil: „*Jel jsem Laudu navštívit k němu domů do Salcburku hned po jeho propuštění z nemocnice. Jak mi předem oznámil Audetto, oheň zanechal hrozné stopy na pilotově těle a obličej. Tváří v tvář popáleninám jste ještě měli dojem, že cítíte žár, vidíte šlehat plameny, když ho mučily nekonečné sekundy v Nürburgringu*“ (Ferrari, 2018, s. 351). Enzo Ferrari byl významně zasažen touto událostí.

Ferrari následně bojkotovalo velkou cenu v Rakousku, jelikož CSI uznala protest McLarenu ze Španělska. Jak bylo zmíněno výše, Huntovi byly navraceny body za vítězství ve Španělsku (Hope-Frost, 2017).

4.4.4 Laudův návrat

Ferrari, který byl přesvědčený, že Rakušan bude chybět minimálně do konce sezony se musel angažovat nového pilota, který by jej dočasně nahradil. Audetto po Fittipaldiru nabídl smlouvu Ronniemu Petersonovi a mechanici pro Švéda začali upravovat vůz, jelikož byl vyšší než Lauda (Gauld, 2016). Když se Rakušan dozvěděl o svém nahrazení, byl rozezlen. Oznámil Pieru Lardimu, který jej navštívil při své rekonvalescenci v Hofu u Salzburgu, že je odhodlán se zúčastnit VC Itálie (Orefici, 1994, s. 84). Jednání s Petersonem bylo ukončeno a Audetto zahájil jednání s jezdce Brabhamu⁵⁵, Argentinem Carlosem Reutemannem (Gauld, 2016).

⁵⁵ vedeným Berniem Ecclestone

Lauda se vrátil do kokpitu 40 dní od nehody v Německu a dvou vynechaných závodech Grand Prix, které ovládl Hunt. Lauda otestoval vůz ve Fioranu středu před VC Itálie, před jejím počátkem Rakušan úspěšně absolvoval zdravotní prohlídkou a směl se účastnit závodu na Monze (Orefici, 1994, s. 84). Reutemann měl pro tuto velkou cenu uzavřený kontrakt, a tak Ferrari muselo na velkou cenu připravit tři monoposty – pro Laudu, Regazzoniho a Reutemanna. Bylo to do VC USA 2022 naposledy, kdy se závodního víkendu velké ceny za Scuderii účastnili tři piloti⁵⁶ a dosud (2024) naposledy, kdy se VC účastnily více než dva monoposty Scuderie. Současná pravidla v současnosti dovolují účast pouze dvou vozů jednoho týmu.

Jediným zvláštním požadavkem Laudy bylo zhotovení upravené helmy s vycpávkami ochraňující poškozenou kůži, a ne zcela zahojené rány. Ferrari sám, jakožto bývalý závodník, věděl, že je podstatné se vrátit do kokpitu závodního vozu co nejdříve, a proto Laudovi nebránil (Ferrari, 2018). „*Přes noc jsem se rozhodl, že se musím vrátit a přistoupit k závodu jako k tréninku bez jakéhokoli tlaku. V neděli jsem se vrátil do vozu, jel svým vlastním tempem a dojel čtvrtý bez toho, aniž bych dva měsíce řídil. Byli tam jak Reutemann, tak Regazzoni a já byl nejrychlejším Ferrari, a to jsem se vrátil přímo z hřbitova*“ (F1 GPDC, 2016). Zisk třech bodů utvrdil Laudu, že souboj o titul není ztracen. James Hunt závod nedokončil a tři závody před koncem sezony vedl Rakušan o 17 bodů (Hill, 2003, s. 209).

Problém s oční infekcí mu znemožňoval úplně a ostré vidění. Obvazy, které mu překrývaly rány, byly celé od krve (Ferrari, 2018). Podle Jackieho Stewarta (Owen, 2020) neměl Lauda právo závodit, protože jeho zranění nebyla zcela doléčena. Zároveň dodal, že se dle něj jednalo o jeden z nejodvážnějších činů historie sportu (Owen, 2020). Lauda později přiznal, že ve skutečnosti měl strach, a proto se po startu propadl z pátého na dvanácté místo (Schot, 2001). Laudova nehoda a jeho brzký návrat přispěly k rozšíření „mýtu Ferrari“.

Ferrari rovněž prokázalo sílu v zákulisním politickém souboji proti McLarenu. Podle člena týmu McLaren Alistaira Caldwell (Dodgins & Webber, 2023) bylo rozhodnutí Odvolacího soudu FIA ohledně diskvalifikace Hunta v Británii údajně ovlivněno přítomností Nikiho Laudy, který na slyšení přišel ovázaný zakrvaveným obvazem, přestože jeho rány již byly zahojeny a před porotou údajně předstíral poškozeného. To s největší pravděpodobností pomohlo CSI s konečným rozhodnutím ve prospěch Ferrari. Hunt zvítězil v Kanadě a USA,

⁵⁶ Leclerc, Sainz a Švarcman

zatímco Lauda získal body pouze za čtvrté a třetí místo. Brit se před posledním závodem sezony přiblížil pilotovi Ferrari na 3 body (Hill, 2003, s. 209).

4.4.4.1 VC Japonska 1976

Sezona 1976 byla zakončena v říjnu na okruhu pod japonskou horou Fudži. Povětrnostní podmínky v den závodu nebyly vhodné pro závodění a panovala nejistota nad konáním závodu. Hustý déšť, stojící voda na vozovce a hustá mlha. Pravděpodobně jedny z nejobtížnějších podmínek v historii F1 (Hill, 2003, s. 209).

Bernie Ecclestone získal televizní práva na tento závod pro celý svět a závod se musel odjet za jakýchkoli okolností (Owen, 2020). Na premiérovou velkou cenu F1 v Japonsku si zakoupily své vstupenky desetitisíce japonských fanoušků. Pokud by se tak nestalo, závod by se za těchto podmínek pravděpodobně neuskutečnil (Dodgins & Webber, 2023).

Start závodu se zpozdil o hodinu a půl, než byl vydán pokyn k zahájení předstartovní procedury (Dodgins & Webber, 2023). Vodní tříšť za vozy ztěžovala řízení všem jezdčům, jelikož viditelnost byla velmi nízká a na mokré vozovce byly vozy obtížně ovladatelné. Laudovi situaci ztěžovala neschopnost mrkat a odvádět slzy po operaci očních víček. Lauda po dvou kolech zastavil v boxech a odstoupil, jelikož v těchto podmínkách odmítl závodit (Orefici, 1994, s. 85). Míra rizika byla příliš vysoká a lidský život byl pro Laudu cennější než titul mistra světa (Hill, 2003, s. 209). Lauda Forghierimu oznámil, aby veřejně prohlásil pravý důvod odstoupení ze závodu a Rakušan za prohlášení přijímá plnou odpovědnost (Ferrari, 2018). Hunt po stíhací jízdě získal třetí místo a o bod se stal mistrem světa před Laudou (Hill, 2003, s. 209). Podle mistra světa roku 1976 si titul zasloužili oba (Owen, 2020). „*Když jsem nevyhrál titul já, jsem rád, že James ano*“ prohlásil po závodě Lauda (Dodgins & Webber, 2023).

Ferrari měl pro Laudovo rozhodnutí před novináři pochopení, když v roce 1974 sám odmítl účast na VC Evropy 1974 a Rakušana obhajoval. Bylo zřejmé, že Lauda pro něj nebyl jezdcem číslo 1 a rozhodl, aby v následující sezoně byl upřednostňován Reutemann (Orefici, 1994, s. 85; Yates, 2023, s. 404). Ferrari předpokládal, že Rakušan již nikdy nebude tak dobrý, jako před nehodou (Savard, 2022).

Lauda prokázal v sezoně 1976 odvalu dvakrát. Poprvé, když se dokázal velmi brzy vrátit do kokpitu monopostu po nehodě v Německu a podruhé, když dokázal zhodnotit rizika podmínek ve Fudži, rozhodl se odstoupit a neriskovat opět své zdraví. „*Po nehodě jsem poznal úplně jiného muže. Rozdíl to byl zpočátku veliký. Chtěl zase žít, takže si vytvořil vlastní svět a vyplnil jím svůj život. Stal se opravdovým mužem, hluboce smýšlejícím, velmi lidským, byly to*

dvě rozdílné osoby. Bylo to dobré, protože druhá osoba byla ještě lepší než ta první. Ta první byla jen skvělým pilotem, druhá osoba byla stále skvělým pilotem a také báječným mužem“ (Piola in van de Burgt, 2019).

4.4.5 Laudův druhý titul a jeho odchod z týmu

5. března 1977 se Enzo Ferrari rozhodl ve svých 79 letech vzdát funkce prezidenta automobilky, zůstávala mu nadále kontrola nad Scuderii (Orefici, 1994, s. 123). Daniele Audetto po jediné sezoně opustil pozici šéfa týmu a odešel do závodního oddělení Fiatu (F1 GPDC, 2018). Novým šéfem Scuderie se stal Roberto Noretto (Savard, 2013). V roce 1977 se na monopostech Ferrari poprvé objevilo logo Fiatu. Tato tradice pokračovala do sezony 2014, kdy došlo k fúzi skupiny Fiat a amerického Chrysleru. Krátce poté bylo rozhodnuto o oddělení Ferrari od Fiatu. Od ledna 2016 je Ferrari samostatnou akciovou společností (Ferrari, 2016).

Lauda byl po odstoupení ve Fudži před sezonou 1977 odsunut do role druhého jezdce a odjel jednat do Turína k prezidentovi Fiatu Agnellimu si zajistit rovné podmínky s Reutemannem. Rakušanovi se stal oporou v týmu Mauro Forghieri, který mu pomohl s nastavením vozu a Lauda se stal nejrychlejším mužem ve startovním poli. V průběhu sezony Rakušan pravidelně získával body a vyrovnaností výkonů získal nedostižný náskok v čele mistrovství světa (Orefici, 1994, s. 85).

Lauda uprostřed sezony zahájil jednání s Brabhamem o angažmá pro rok 1978. Při velké ceně na Monze bylo oznámeno, že Lauda opouští Ferrari a při schůzce v Maranellu se Rakušan s Ferrarim pohádali. Luca di Montezemolo, který měl Laudu přesvědčit, aby zůstal ve Ferrari, přišel na jednání pozdě. Lauda (Orefici, 1994, s. 86) po letech vzpomínal, že Montezemolovi oznámil, že nastal vhodný čas pro změnu týmu a poznání nových lidí. Laudovi bylo následně před závěrečnými závody sezony zakázáno testovat ve Fioranu. Lauda dojel v USA čtvrtý a stal se mistrem světa (Collantine, 2020). Byl to jeho poslední závod za Scuderii. Závěrečných dvou velkých cen se Rakušan odmítl účastnit, jelikož tým uzavřel kontrakt s jeho nástupcem Gillesem Villeneuvem, který měl závěrečné velké ceny odjet ve třetím voze.

Dalším důvodem, proč Lauda z Ferrari odešel, bylo propuštění mechanika Ermanna Cuoghiho. On a tiskový mluvčí Sante Ghedini byli Ferrarim nařčeni, že chovají k Laudovi věrnost. Ghedini odešel po sezoně společně s Laudou do Brabhamu (Orefici, 1994). Niki Lauda se jako jeden z mála mužů vzepřel Ferrarimu.

Lauda získal za Scuderii Ferrari celkem 14 vítězství, dva tituly mistra světa mezi jezdci, tři tituly v řadě mezi konstruktéry a vybudoval si pověst muže, který obešel smrt (Owen, 2020).

„Když jsme vyhrávali, bylo to Ferrari, které vyhrálo, ne jezdec, protože Ferrari bylo nejlepším vozem. Když jsme prohráli, vždy to byla chyba jezdce,“ vzpomínal později Lauda (Lauda in Elizalde, 2000).

4.5 1977-1982 – Období Gillese Villeneuva

Enzo Ferrari musel po oznámení Laudy opustit Scuderii za něj najít náhradu. Po odmítnutí Patricka Tambaye a Jodyho Schecktera Ferrariho zaujalo jméno Gilles Villeneuve. Kanadčan měl v sezoně 1977 předem domluvenou opci u týmu McLaren a Enzo Ferrari musel jednat s vedením McLarenu a jeho šéfem Teddym Mayerem o jeho uvolnění (Orefici, 1994, s. 89). Jednalo se o další z Ferrariho riskantních rozhodnutí. Aby se ujistil, zda angažování Villeneuve je správnou věcí, získal o Gillesovi informace od důvěrných osob – šéfa týmu F1 Waltera Wolfa a bývalého pilota Scuderie Chrise Amona. Ferrari uzavřel s Gillesem Villeneuvem kontrakt 21. září 1977 a Kanadčan se stal pilotem Scuderie (Dodgins & Webber, 2023; Orefici, 1994, s. 89-90).

Villeneuve byl opakem Laudy, když vůz tlačil na hranici možností a při prvním testu ve Fioranu se po pěti kolech z celého monopostu kouřilo. Ferrari byl z Villeneuvova stylu řízení nadšený a rychle zapomněl na rozhořčení z odchodu Laudy (Ferrari, 2018). Villeneuve chtěl být v každém kole, každém tréninku nejrychlejším pilotem startovního pole (Roberts, 2017) a uspokojovala jej jízda na limitu (Rybecký, 2008d).

Villeneuve za Scuderii debutoval při domácí VC Kanady v Mosportu. Lauda na velkou cenu neodcestoval⁵⁷, protože Ferrari připravilo třetí vůz pro Villeneuva (Collantine, 2020). Kanadčanovi se 4 kola před cílem porouchala hnací hřídel a nedojel (Dodgins & Webber, 2023).

V Japonsku se po roce konal závod pod horou Fudži a Villeneuve zde vážně havaroval. Když se posouval startovním polem vpřed, chystal se k předjetí Ronnieho Petersona a vozy se srazily (Orefici, 1994, s. 90). Podle Collantina (2020) se mohlo jednat o poruchu brzd. Villeneuvovo Ferrari bylo katapultováno do vzduchu a zastavilo se za bariérou z pneumatik. Kanadčanovi nic vážného nestalo, ale vlétl mezi neukázněné diváky v zakázané zóně a přes desítku jich zranil, z toho dva smrtelně – jednoho diváka a traťového maršála (Dodgins & Webber, 2023). Ferrari se dostal pod kritiku italského tisku za výběr nezkušeného pilota, přesto nadále důvěřoval svému instinktu a úsudku (Ferrari, 2018; Orefici, 1994, s. 91).

⁵⁷ Lauda zastával názor, že náklady Scuderie budou příliš vysoké

Během sezony 1977 tým Lotus postavil monopost s revolučním přitlačným efektem⁵⁸. Ferrari zaostalo ve vývoji, z důvodu chybnému rozhodnutí během testování technologie ve větrném tunelu, kde chyběla pohyblivá podlaha simulující jedoucí vůz (Biro & Levy, 2019, s. 183). Ferrari 312T2B ztratilo v průběhu sezony 1977 postavení nejrychlejšího vozu v F1. *„Zaslechli jsme, když jsme přišli s typem (Lotus) 78, tak Ferrari postavilo podobné řešení a testovalo jej ve větrném tunelu v Itálii. Nejsem si jistý kde, pravděpodobně u Pininfariny, ale (tunel) neměl pohyblivou se silnici, a tak si řekli, že to nefunguje. Pokud nemáte pohyblivou silnici, tak určitě budete mít nevhodné proudění vzduchu pod vozem“* (Kirby, 2015).

Ve vedení Gestione Sportiva proběhla třetí rok v řadě změna, když Enzo Ferrari zvolil mladého čerstvě vystudovaného architekta, 25letého Marca Piccininiho. Po pozitivní zkušenosti s Lucou di Montezemolem Enzo Ferrari opět vložil důvěru mladému manažerovi. Piccinini měl podle Oreficiho (1994) ve svém nízkém věku široký rozhled, byl vzdělaný a dobře jazykově vybavený, když kromě italštiny rovněž plynule ovládal francouzštinu a angličtinu (Orefici, 1994, s. 100).

Reutemann vyhrál v sezoně 1978 z prvních čtyřech závodů dva. Argentinec získal v Rio de Janeiru první vítězství pro pneumatiky Michelin v F1 (Pavelka, 2011, s. 51). Villeneuve prokázal rychlost, po třech haváriích se ocitl pod tlakem italských médií a samotného týmu (Orefici, 1994). V americkém Long Beach poprvé vedl závod Grand Prix a příležitost zvítězit ztratil v provozu pomalejších vozů, kde se srazil s bývalým pilotem Scuderie Clayem Regazzonim (Rybecký, 2008c). V Monaku při tréninku Kanad'an opět havaroval a situace se vystupňovala (Orefici, 1994, s. 92).

V belgickém Zolderu Villeneuvovi zbývala poslední šance na udržení místa ve Scuderii. V závodě jel druhý za vedoucím Lotusem 79 Andrettiho, který ten rok byl nejlepším vozem ve startovním poli. Defekt Kanad'ana jej přinutil zastavit v boxech k výměně pneumatiky. Villeneuve svou stíhací jízdu dokončil na čtvrtém místě. Enza Ferrariho tento výkon uspokojil, přestože Kanad'an nezískal podium (Orefici, 1994, s. 92).

Villeneuve dokázal poprvé získat stupně vítězů při Velké ceně Rakouska. Enzo Ferrari se následně rozhodl s Villeneuvem prodloužit smlouvu pro další sezonu a na domácí Velké ceně Kanady, premiérově konané v Montrealu, poprvé triumfoval v mistrovství světa, na

⁵⁸ tzv. ground effect

okruhu, který dnes nese jeho jméno (Dodgins & Webber, 2023; Orefici, 1994, s. 93). Carlos Reutemann získal v sezoně 1978 čtyři vítězství a v šampionátu jezdců skončil třetí.

V únoru roku 1978 podlehla Enzoova manželka Laura formě svalové dystrofie (Cameron, 2003c). Po její smrti mohl Enzo Ferrari právně uznat nemanželského syna Piera za svého a směl si, podle italského práva, osvojit příjmení Ferrari (Orefici, 1994, s. 116).

Před sezonou 1979 nebylo Ferrari podle Hamiltona (2021a, s. 125) považováno pro svou koncepci motoru za favorita v boji o titul mistra světa. Široký plochý dvanáctiválec nebyl vhodným pro novou generaci vozů „wing car“ využívající přítláčný efekt, se kterým získal v předešlé sezoně Chapmanův Lotus 79 titul. Částečně se tento předpoklad potvrdil, jelikož vůz 312T5 nebyl nejrychlejším vozem ve startovním poli. Oproti konkurenci byl spolehlivějším a oba piloti Ferrari pravidelně získávali body.

Carlos Reutemann před sezonou 1979 odešel ze Scuderie, jelikož odmítl podepsat prodloužení kontraktu v domnění, že se ve Scuderii nemůže stát mistrem světa (Ferrari, 2018; Pavelka, 2011, s. 154). Reutemanna nahradil Jihoafričan Jody Scheckter, několikanásobný vítěz velkých cen, který podepsal smlouvu s týmem v průběhu sezony 1978 (Hill, 2003, s. 231), v době, kdy měli Reutemann a Villeneuve platné smlouvy (Scheckter, 1999). Jihoafričanovou prioritou byl zisk titulu mistra světa, vydělat peníze a přežít (Dodgins & Webber, 2023). Exmistr světa Jackie Stewart (Rybecký, 2008d, s. 64) o tehdejší jezdecké sestavě Ferrari prohlásil: „*Nemůže být pochyb o tom, že Villeneuve je rychlejší, ale mistrem světa bude Scheckter, protože Gilles ještě není zralý na to, aby byl mistrem, zatímco Jody ano, protože jezdí konzervativněji, a ne tolik na efekt*“.

Na začátku sezony 1979 Ferrari neuspělo. Poté Scuderia získala v JAR a v americkém Long Beach dvojité vítězství, v obou případech Villeneuve zvítězil před Schekterem (Scheckter, 1999). Kanadčan získal v USA jediný kariérní grandslam⁵⁹, když vyhrál kvalifikaci poprvé v kariéře, vedl celý závod a zajel nejrychlejší kolo (F1 Fandom, n.d.). Jihoafričan, který se dostal pod tlak, vyhrál v belgickém Zolderu a v Monaku, kde vedl v úzkých ulicích knížectví a udržel za sebou rychlejší Williams bývalého pilota Scuderie Regazzoniho (Česká televize, 2020). Tyto výhry Jihoafričan získal v období, kdy Ferrari začalo zvažovat upřednostnění Villeneuvea v bitvě o mistrovský titul (Formule, 2008d; Hill, 2003, s. 232). Villeneuve během úspěšného Scheckterova období nedokončil jedinou velkou cenu.

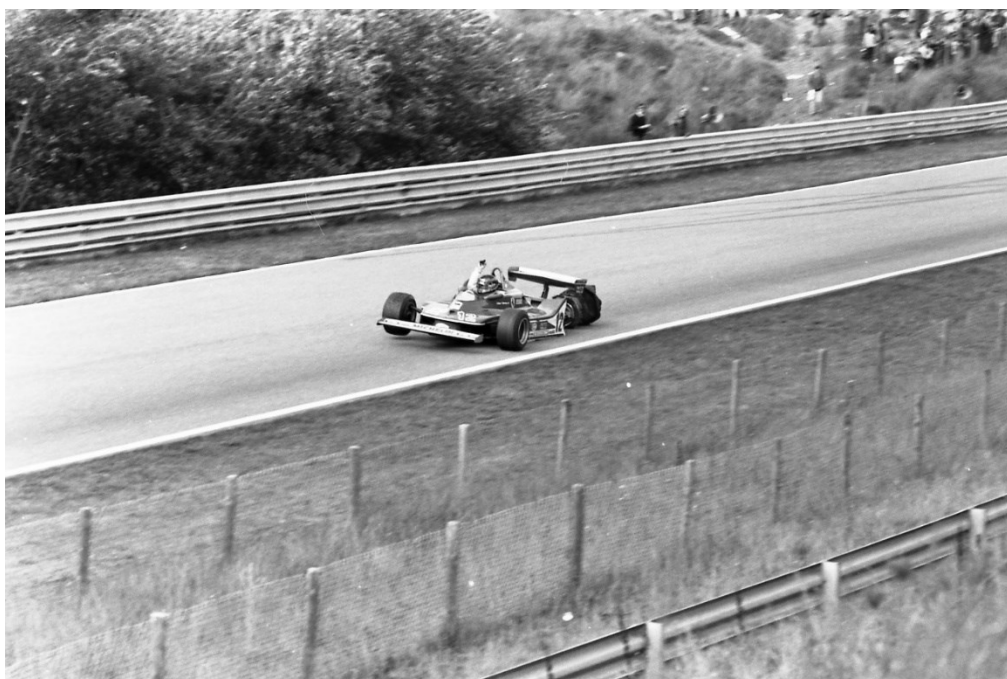
⁵⁹ nebo také Grand Chelem

V Dijonu při VC Francie Kanada nevyhrál, ale vstoupil do historie F1 úspěšným soubojem „kolo na kolo“ s Renaultem Reného Arnouxa. Oba se během závěrečných kol několikrát předjeli, zatáčky projížděli těsně vedle sebe a monoposty se několikrát dotkly koly (Hill, 2003, s. 232). Na Villeneuvevi bylo oceňováno, přestože byl tvrdým soupeřem, jeho jednání a přístup k ostatním jezdcům byl korektní a férový (Rybecký, 2008d).

V nizozemském Zandvoortu Villeneuve dostal smyk a v průběhu závodu odmítl zajet do boxů k výměně pneumatik, což vyústilo v defekt zadní pneumatiky. Kanada objel celý okruh na ráfku, což vyústilo ve zlomené zadní zavěšení, až do boxové uličky, kde jej Forghieri nazval „idiotem“ (Orefici, 1994, s. 93; Česká televize, 2020). Villeneuve se chtěl okamžitě vrátit do závodu, ignorující fakt, že zavěšení zadního kola bylo zcela zničené (Jennings, 2010). Villeneuvův poškozený vůz je znázorněn na fotografii 8 (van Veen, 2012).

Obrázek 8

Villeneuvova snaha dovést vůz do boxů během VC Nizozemska 1979



Zdroj: van Veen (2012).

Lidé včetně Ferrariho ve Villeneuvevi viděli obětavost Tazia Nuvolariho, který byl ve 30. a 40. letech nejlepším italským jezdcem a jeho popularita byla podobně vysoká jako u dnešních pilotů F1. Villeneuve se podobně jako Mantovan stal se jejich oblíbencem a byl vnímán padokem F1 jako nejlepší pilot roku 1979 (Orefici, 1994, s. 93). „*Jeho divoký jezdecký styl perfektně pasoval k horkokrevným tifosi, kteří si své ikony vybírají na základě osobnosti*

spíše, než na výsledcích“ (Diepraam, 1998). Podle jeho týmového kolegy Schecktera (1999) se Kanadčan necítil být plně zavázaný Scuderii a pokud by měl příležitost přestoupit, udělal by to.

Ferrari v průběhu sezony ztratilo pozici nejrychlejšího týmu, přesto Scheckter byl schopen pravidelně v závodech bodovat. Jihoafričan měl příležitost získat titul na italské Grand Prix. Vedení Scuderie použilo týmovou režii. Villeneuve dohodu dodržel, přestože byl rychlejší, jel za Scheckterem a oba vozy dokončily závod na prvních dvou místech. Ferrari získalo oba tituly mistrů světa. „*Strašně jsem věřil, že se mu vůz někde pokazí...*“ přiznal Villeneuve po závodě v Itálii (Dodgins & Webber, 2023). Podobně jako Peter Collins v roce 1956 Gilles argumentoval tvrzením, že se v budoucnu naskytne jeho vlastní příležitost k zisku titulu (Smith, 2018b).

Mistrovský titul Schecktera získal několik prvenství. Stal se prvním a doposud (2024) jediným Afričanem, který se stal mistrem světa a prvním na pneumatikách Michelin (Pavelka, 2011, s. 51). Jihoafričan pro publikaci F1 Mavericks Bira a Levyho (2019, s. 178) uvedl, že podle něj byl hlavním představitelem vzestupu Ferrari v 70. letech Mauro Forghieri.

Villeneuve zakončil sezonu 1979 vítězstvím ve Watkins Glen a stal se vicemistrem světa (Hill, 2003, s. 233). Pokud by Villeneuve v Monze nedodržel týmovou režii, získal by titul mistra světa on. Při mokřém tréninku pro tuto velkou cenu Villeneuve celé startovní pole porazil o 11 sekund. Nikdo tento výkon nechápal. Jeden z předních pilotů Jacques Laffite prohlásil: „*Nikdo neumí dělat zázraky, ale Gilles vás přiměl o nich přemýšlet*“ (Hamilton & Roebuck, 2022). „*Proč se vůbec namáháme. Je úplně jiné úrovni než kdokoli jiný*“ (Dillen & de Jager, 2022) dodal francouzský závodník. To, že závodil se sněžnými skútry na počátku kariéry v motorsportu mu dodalo odlišné vnímání rovnováhy vozu než u jakéhokoli jiného pilota formule 1 (Dillen & de Jager, 2022).

Podle Bira a Levyho (2019, s. 213) byl pro Scuderii rok 1980 podobný roku 1962, kdy se Ferrari trápilo a opustilo přední příčky. Mnohými zdroji (Autosport YouTube, 2020; Irimia, 2022; Ostler, 2022) je tato sezona považována jako jedna z nejhorších obhajob titulu mistra světa v historii, když Ferrari skončilo v Poháru konstruktérů na desátém místě. Koncepce vozu s velkým plochým dvanáctiválcem neumožňovala správné fungování Venturiho tunelů⁶⁰ (Dennis, 2014). Scheckter dojel pátý v Long Beach a bylo to jeho jediné bodované umístění

⁶⁰ zodpovědných za přitlačný efekt

v sezoně, po které ukončil kariéru. Jihoafričan se nedokázal kvalifikovat do VC Kanady 1980. Villeneuve získal 6 bodů (Hill, 2003, s. 237-238).

Ferrari ve druhé polovině sezony upřednostnilo testování nového šestiválcového přeplňovaného motoru. V červnu 1980 byl ve Fioranu představen prototyp vozu s turbomotorem a byl otestován při tréninku domácí VC Itálie v Imole (Pritchard, 1989, s. 7), kde byl o 6 desetin na kolo rychlejší než typ 312T5 (Codling, 2021, s. 76).

4.5.1 Scuderia Ferrari a válka FISA-FOCA – První Concordská dohoda

Na začátku 80. let rostlo napětí mezi řídicím sportovním orgánem Mezinárodní automobilové federace (FISA), zastupovaným prezidentem Jean-Marie Balestrem a Asociací konstruktérů F1 (FOCA), zastupovanou zejména dvojicí Bernie Ecclestone a Max Mosley. Ferrari nebylo součástí FOCA, která sdružovala zejména britské konstruktéry (Hamilton, 2021a, s. 126). Válku FIASCO⁶¹ lze označovat jako spor mezi britskými „garagisti“ či „assemblatori“, zastupovaných FOCA a FISA podporovaná „grandi costruttori“, továrními týmy, kam Enzo Ferrari Scuderii vždy řadil (Diepraam, 2007a; Fearnley, 2018).

První větší spor mezi CSI (později FISA) a Asociací konstruktérů FOCA (dříve FICA), ve kterém byla Scuderia Ferrari přímým účastníkem, proběhl v roce 1976/77, kdy CSI sdružila několik organizátorů, sponzorů a motoristických orgánů a vytvořila „World Championship Racing“ (WCR) vedenou Patrickem Duffelerem jako protiváhu FOCA pro vyjednávání kontraktů s promotéry velkých cen (Naess, 2020, s. 61).

Bernie Ecclestone a Max Mosley z FOCA se odjeli poradit za Enzem Ferrarim do Maranella, který před nimi zastal názor zaměřit se na jádro samotné F1, tedy sport, nikoli byznys, o který šlo Duffelerovi především (Naess, 2020, s. 68). Z tohoto důvodu podle Bernieho Ecclestonea (Pandey, 2022) by WCR nikdy nezískalo podporu Scuderie Ferrari. „*Já myslím, že tohle CSI ukázalo, že formule 1 je Ferrari. Byla, je a vždycky to tak bylo,*“ pokračoval Ecclestone.

V roce 1978 se novým prezidentem CSI stal Jean-Marie Balestre a název organizace byl upraven na FISA⁶². Balestre otevřeně v dubnu 1980 prohlásil, že pouze FIA má právo pořádat velké ceny F1, nikoli FOCA. Oznámená nová technická pravidla FISA pro rok 1981 zakazovala využití přítlačného efektu, což týmy FOCA s motory Cosworth DFV zásadně znevýhodňovalo

⁶¹ odlišný název pro válku FISA-FOCA

⁶² Fédération Internationale du Sport Automobile

ve prospěch týmů s turbomotory, včetně Ferrari. V tomto případě došlo ke kompromisu a tento zákaz byl o další dva roky odložen (Šik, 2020).

Dále Balestre požadoval povinnou účast všech jezdců na povinných předzávodních brífincích pod hrozbou finanční pokuty 2000 USD za neúčast a 5000 USD za následující prohřešek (Šik, 2020). Balestre na brífincích především demonstroval svou politickou sílu (Hamilton, 2021, s. 126). Členi FOCA jednotně bojkotovali setkání v Belgii a Monaku a později odmítli pokuty zaplatit. FISA následně pohrozila, že odebere závodní licence všem pilotům, kteří své pokuty nezaplatili (Šik, 2020).

Ve španělské Jaramě 1980 hrozilo z důvodu Balestreho příkazu odebrat závodní licence pilotům týmů FOCA zrušení závodu. Bernie Ecclestone se setkal španělským králem Juanem Carlosem I. a král jej ujistil, že se VC nebude konat bez týmů FOCA. Po hádce Ecclestonea s Balestrem FISA prohlásila, že závod bude zrušen. Španělský klub RACE (Real Automovil Club España) převzal odpovědnost za konání VC a bylo vyhlášeno, že závod nebude omezen regulemi FISA, tudíž bez nutnosti vlastnit licenci FISA (Šik, 2020). Zástupci FISA následně nebyli vpuštěni na okruh a odjeli. Tovární týmy (FISA), včetně Scuderie Ferrari, se rozhodly ze závodu stáhnout a okruh opustit, aby nebyly FISA sankcionovány a neriskovaly ztrátu licencí pro další závodní disciplíny pod její záštitou (Hutton, 2004, s. 166).

Přestože Scuderia nebyla členem FOCA, byla ochotná využít její pomoci a nechala by se FOCA zastoupit za předpokladu, kdyby z nastalé situace profitovala (Capps, 2003). Enzo Ferrari a Marco Piccinini zůstávali apolitičtí a vyčkávali podle vývoje situace, která by Scuderii nejvíce zvýhodňovala (Yates, 2023, s. 419). „*Piccinini byl přítelem každého. Všichni se postavili na jednu stranu, jen Piccinini a Ferrari se postavili na obě strany současně*“ (Yates, 2023, s. 431). Zájmy Scuderie rovněž chránil Mauro Forghieri, který osobně jednal s FIA/FISA (Nye, 2019).

FOCA v říjnu 1980 oznámila osamostatnění od šampionátu F1 pod záštitou FISA a založila vlastní nezávislou Světovou federaci motorsportu (WFMS) a vyhlásila vznik MS profesionálních jezdců (WPDC) pod pravidly vytvořenými FOCA (Diepraam, 2007c). Hutton (2004, s. 169) a Šik (2021) uvádějí, že Enzo Ferrari z důvodu své neochoty cestovat pozval 16. ledna 1981 představitele FOCA Bernieho Ecclestonea a Maxe Mosleyho do Maranella, kde Ferrari projevil pochybnosti nad jejich plánem se oddělit a vytvořit nový šampionát. Zároveň odmítal účast Ferrari v závodech FOCA (Bower, 2011, s. 113).

Spor mezi FISA a FOCA donutil k jednání jednoho z nejvýznamnějších sponzorů F1 Philip Morris, jehož evropský ředitel Aleardo Buzzi na žádost Enza Ferrariho pozval do Lausanne představitele týmů Ferrari (Marca Piccininiho) a McLarenu (Teddyho Mayera), kde společně vytvořili základy „mírové dohody“ mezi FISA a FOCA (Hutton, 2004, s. 167).

Po jednání v Lausanne byly všechny týmy F1 pozvány do Modeny, kde zástupci týmů došli 19. ledna v původním sídle Scuderie po třináctihodinovém jednání ke konečnému návrhu dohody (Fearnley, 2018; Hutton, 2004, s. 169; O’Keefe, 2003c). Návrh byl poté podle Huttona (2004, s. 169) předložen prezidentovi FISA Balestremu, který v té době byl přítomen na Rally Monte Carlo (24.-30. ledna 1981). Součástí dohody bylo vytvoření práva veta pro Scuderii, jelikož Enzo Ferrari vnímal z pozice výrobce veškerých součástí monopostu, zranitelnost a izolovanost oproti britským týmům, které používaly především zákaznické motory Cosworth DFV (Dodgins et al., 2022, s. 223).

FOCA uspořádala v jihoafrickém Kyalami závod formule Libre⁶³ podle vlastních pravidel. Podnik pořádaný FOCA se nevydařil a po finančním neúspěchu Ecclestone uznal, že není proveditelné uspořádat další závod. Enzo Ferrari poté vyvrátil své pochybnosti ohledně Ecclestoneova odhodlání a chtěl předejít dalším finančním ztrátám (Bower, 2011, s. 114).

Jean-Marie Balestre odmítl na začátku února podepsat Modenskou dohodu z důvodu námitek k požadovanému množství členů FOCA v nově vzniklé komisi F1, která byla součástí dohody. Dále prezident FISA požadoval, aby FOCA stáhla nařízení zamezující FISA zasahovat do smluv, které FOCA uzavřela s organizátory velkých cen. Bernie Ecclestone na Balestreho podmínky přistoupil za předpokladu, že se prezident FISA zaváže podepsat dohodu. Balestre souhlasil, jelikož pochopil, že automobilky a nezávislé týmy došly ke vzájemné shodě (Diepraam, 2008a).

Podle Dodgins, Arrona a Steinera (2022, s. 223) Balestre nechtěl, aby si Enzo Ferrari připsal veškeré zásluhy za vznik Concordské dohody a trval na podpisu dohody v sídle FIA v Paříži. Na žádost Balestreho byla Modenská dohoda přejmenována na Concordskou (Diepraam, 2008a). 11. března 1981 byla tato dohoda podepsána v sídle FIA na náměstí Svornosti⁶⁴ v Paříži (Diepraam, 2008a; Hutton, 2004, s. 169).

⁶³ „volné formule“

⁶⁴ Palace de la Concorde

Tato dohoda⁶⁵ dodnes uznává právo FIA řídit F1 z hlediska sportovních a technických pravidel a FOM⁶⁶ dohlíží nad veškerými komerčními záležitostmi F1 (Dodgins et al., 2022, s. 223). Dále smluvně zajišťuje, že jsou všechny týmy zavázány se účastnit všech velkých cen, což v předchozích letech nebylo vždy pravidlem, zejména pokud se závody konaly ve vzdálených zemích, kdy náklady pro přesun týmu a jeho vybavení byly příliš vysoké (Leach, 2018). V případě, kdyby se některý z týmů neúčastnil některého ze závodů, čekal by jej finanční postih.

Max Mosley a šéf Scuderie Marco Piccinini jsou považováni za autory Concordské dohody (Hutton, 2004, s. 169). Piccinini, jakožto syn monacké bankovní rodiny (Rendall in O’Keefe, 2003c), plynulou francouzštinou pomohl oběma stranám s vyjednáváním podmínek, když pravidelně obeznamoval Balestreho o vývoji situace (Diepraam, 2008a). Po uzavření dohody byl spor formálně ukončen, přesto vztah mezi FISA a FOCA byl nadále napjatý. Concordská dohoda se stala jedním ze základních pilířů moderní F1.

Scuderia Ferrari získala vedle práva veta členství ve Světové radě motorsportu FIA (WMSC), kde její zástupce zastává roli delegáta komise F1 (Pastorek, 2009a). V současnosti tuto pozici zastává současný šéf Scuderie Frédéric Vasseur (FIA, 2024).

„Všichni si stěžují, že je Ferrari takovou politickou silou v F1. Proč? Protože Enzo (Ferrari). A kdyby teď někdo řekl, že Ferrari opouští F1, tak by nikdy nebyla stejnou. Nebylo by to stejné mistrovství světa. (Scuderia) Je supersilná, superhistorická a pak tu je ten muž (Enzo Ferrari), který to všechno stvořil. Musíte uznat, že to musel být skvělý muž – ať už byl dobrý, nebo špatný“ (Barnard in Formula 1, 2020c, 23:50).

4.5.2 Villeneuve a Pironi

Pro rok 1981 Ferrari připravilo po vzoru Renaultu nový vůz s přeplňováním, Ferrari turbo, typ 126CK. Vůz měl vyšší výkon než tehdejší atmosférické motory, šasi nadále zaostávalo za úrovní britských konstruktérů. Mauro Forghieri na jaře roku 1981 proto angažoval anglického inženýra Harveyho Postlethwaita. Brit se ve Ferrari velmi brzy adaptoval, naučil se plynule italsky a osvojil si italský způsob života. Stal se brzy oblíbenou postavou uvnitř týmu (Orefici, 1994, s. 109-110). Jeho hlavním úkolem bylo zlepšit aerodynamiku vozů Ferrari a přinést s sebou know-how v oblasti kompozitních materiálů (Pritchard, 1989, s. 27).

⁶⁵ Concordská dohoda je dodnes neveřejnou smlouvou, ze které veřejnost získává informace pouze o zásadních bodech a často jedná se o dohady.

⁶⁶ v roce 1981 FOCA – Ecclestone a Mosley, dnes FOM/FOG – Liberty Media

Pilotem, který nahradil v týmu Schecktera, se stal Francouz Didier Pironi. Ferrariho k angažování Pironiho přesvědčil Francouzův výkon při britské velké ceně v Brands Hatch 1980, kde z vedení závodu dostal defekt. Po výměně pneumatiky byl nejrychlejším mužem na trati a výrazně překonal traťový rekord (Dodgins & Webber, 2023; Sedgwick, 2014).

Oba jezdci Ferrari byli povahově velmi odlišní. Kanadán byl ryzím závodníkem, tak Francouz v zákulisí tvrdým politikem, když například s Niki Laudou zorganizovali stávkou jezdců proti novým pravidlům jezdecké superlicence FISA (Dodgins & Webber, 2023). Pro Villeneuvea bylo nejdůležitější vítězství ve velké ceně, zatímco pro Pironiho titul mistra světa (Hamilton & Roebuck, 2022). Šéf Scuderie Piccinini se s Pironim velmi sblížil, stal se jeho svědkem na svatbě a později po jeho smrti kmotrem jeho dětí (Dodgins & Webber, 2023).

Jelikož Scuderia neobhájila titul mezi jezdci, byla ji pro rok 1981 přiřazena stálá startovní čísla 27 a 28, která dříve patřila Williamsu, jenž s Alanem Jonesem zvítězil v roce 1980 (Chain Bear, 2018). Celé období od začátku 80. let do příchodu Michaela Schumachera v roce 1996, s výjimkou roku 1990, byla tato startovní čísla součástí „kultu Ferrari“.

Villeneuve v Monaku předjel Williams Alana Jonese, kterého sužovaly problémy s přívodem paliva, 4 kola před cílem a po téměř 2 letech získal pro Ferrari vítězství. Kanadán dále triumfoval ve Španělsku, kde prvních pět vozů dojelo ve vteřině a půl, když Villeneuve defenzivní jízdou nenechal předjet žádný jiný monopost (Hill, 2003, s. 244). Pro nového technického ředitele Postlethwaita se jednalo o největší vítězství, kterého byl kdy svědkem (Dodgins a Webber, 2023). Po tomto závodě mu Enzo Ferrari (2018) podle syna Piera složil kompliment, jelikož mu připomněl Tazia Nuvolariho, kterého pokládal za nejlepšího pilota všech dob. Villeneuve při domácí VC v Montrealu 1981 na mokré trati poškodil přední křídlo, které se zdvihlo vzhůru a půl okruhu zakrývalo Kanadánovi výhled, než odpadlo. Tuto velkou cenu Villeneuve dokončil jako třetí (Rybecký, 2008d).

Villeneuve během sezony zaznamenal několik předních umístění, v konečném pořadí sezony 1981 skončil na konečném sedmém místě. Pironi při první sezoně ve Ferrari dokončil ročník třináctý, když jeho nejlepším výsledkem bylo čtvrté místo v Monaku, kde jej Villeneuve předjel o celé kolo (Dodgins & Webber, 2023).

4.5.2.1 Tragický rok 1982

Rychlejším jezdce Scuderie byl podle Dodginse a Webbera (2023) přesvědčivě Villeneuve, když Pironi pro něj nebyl příliš vyrovnaným soupeřem. Pro rok 1982 Ferrari připravilo pod Postlethwaitem vůz, který byl po aerodynamické stránce po letech

konkurenceschopným britským monopostům. Forghieri se podle Breevoorta a Diepraama (2023) po příchodu Postlethwaita do Scuderie přesunul pro sezonu 1982 z pozice technického ředitele do role hlavního konstruktéra, oba společně úzce spolupracovali při vývoji vozů. Scuderia byla favoritem pro zisk obou titulů, a to zvýšilo motivaci obou pilotů. Pironi svou výkonnostní ztrátu na týmového kolegu postupně snižoval (Dodgins & Webber, 2023).

Úvodní závody sezony 1982 se Ferrari nevydařily. V Brazílii Villeneuve po úspěšném startu vedl velkou cenu. Po 30 kolech pod tlakem Nelsona Piqueta Kanadčan chyboval na opotřebovaných pneumatikách, vyjel mimo trať a byl nucen odstoupit (Orefici, 1994, s. 94). Před závodem v Brazílii Pironi při testování na okruhu Paul Ricard vážně havaroval a byl otřesen. Villeneuve během závodního víkendu žádal novináře, aby na Pironiho nevytvářeli nátlak (Roebuck, 2007). Francouz v létě téhož roku při testování na shodném okruhu těžce havaroval podruhé (Pritchard, 1989, s. 35).

Tehdejší stále napjatá politická situace mezi týmy FISA a FOCA ovlivnila výsledek VC v Long Beach, kde byl na protest Kena Tyrrella ze třetího místa vyloučen Gilles Villeneuve (Orefici, 1994, s. 93), jelikož neobvyklé zadní křídlo Ferrari skládající se ze dvou částí bylo v součtu délek obou částí příliš široké (Dodgins & Webber, 2023).

4.5.2.1.1 VC San Marina 1982

Ferrari společně s Renaultem⁶⁷ v Brazílii protestovali proti výsledkům velké ceny, jelikož vozy Williamsu a Brabhamu překročily minimální váhový limit (Dodgins & Webber, 2023). Tyto týmy našly mezeru v pravidlech, když používaly nelegální nádrže s vodou, které se během závodu vyprazdňovaly pod záminkou pro chlazení brzd. Tyto vozy tak závodily pod minimálním váhovým limitem a ihned po skončení závodu byly mechaniky kapaliny pro účel vážení doplňovány, aby vozy vyhovovaly pravidlům při pozávodní kontrole. Rozhodnutím FISA byly vozy vyloučeny a nádrže s vodou zakázány (O'Keefe, 2003c).

Týmy FOCA v reakci rozhodnutí FISA bojkotovaly závod v Imole a velké ceny se účastnily především „týmy FISA“. Z britských týmů FOCA přicestovaly do Imoly pouze Toleman a Tyrrell. Velké ceny se účastnil nízký počet 14 vozů. Přesto závod shlédlo podle Oreficiho (1994, s. 95) na sto tisíc italských tifosi.

Didier Pironi (Orefici, 1994, s. 95) krátce před svou smrtí⁶⁸ vzpomínal: „*Před startem jsme se my ze stáje Ferrari domluvili s piloty Renaultu: půl závodu předvedeme divadlo, ale*

⁶⁷ automobilky – nečleni FOCA

⁶⁸ v roce 1987

aniž bychom se nějak zvlášť namáhali, abychom zamezili haváriím nebo vyjetím z trati. A tak publikum bude mít možnost se bavit navzdory malém počtu vozů na trati. Pak od poloviny závodu zaujmeme stejné pozice jako na roštu a začneme doopravdy závodit“.

Monoposty továrního týmu Renault brzy odstoupily ze závodu pro poruchy motorů a bylo téměř jisté, že Scuderia získá jednoznačné vítězství. Tým vyvěsil upozornění pro jezdce „pomalu“ (slow), což si Villeneuve vyložil jako týmovou režii, aby na něj Pironi neútočil. Pro Francouze to bylo pouze upozornění, aby jezdci šetřili palivo (Orefici, 1994, s. 95) a dovezli bezpečně vozy na prvních dvou místech bez ohledu na pořadí. Villeneuve se s tímto pokynem setkal v době, kdy byl týmovým kolegou Schecktera (Hamilton & Roebuck, 2022).

Pironi chtěl svého kolegu předjet a souboj o vítězství bral vážně, zatímco Kanadčan se domníval, že se jedná o další souboj pro diváky. Oba se několikrát předjeli. Villeneuve několik kol před cílem převzal vedení, ale Pironi jej v posledním kole předjel a vyhrál velkou cenu, zatímco Kanadčan se cítil zrazen, jelikož se domníval, že mu bylo vítězství ukradeno (Orefici, 1994, s. 95-96). Pironi naopak tvrdil, že zde nebyla žádná týmová režie. Villeneuve se následně zapřísáhl, že s Pironim již nepromluví (Dodgins & Webber, 2023). „*Už k němu nikdy nepromluví. Vyhlásil jsem mu válku. Naprostou válku*“, prohlásil novinářům Villeneuve (Hamilton & Roebuck, 2022).

Na stupních vítězů byl na první pohled zřejmý kontrast nálad. Nadšený Pironi a na druhé straně Villeneuve, ve kterém narůstal vztek. Kanadčan se cítil být podvedeným, když Pironimu dle svých blízkých naivně důvěřoval (Scheckter, 1999). Piccinini zastával Pironiho pohled na situaci, kdy signál „pomalu“ znamenal, aby jezdci šetřili své vozy, nýbrž aby drželi své pozice. Týmový ředitel Scuderie a Pironi si byli blízcí, když Monačan byl Pironiho svědkem při svatbě na jaře 1982, kam Villeneuve nebyl pozván (O’Keefe, 2003c).

4.5.2.1.2 VC Belgie 1982

Při velké ceně Belgie v Zolderu panovala podle Oreficiho (1994, s. 96) zvláštní atmosféra, když spolu jezdci vůbec nepromluvili. Situaci se neúspěšně snažil odlehčit Mauro Forghieri, když oba posadil k jednomu stolu s občerstvením.

Do konce sobotní kvalifikace zbývalo sedm minut. Villeneuve seděl ve svém monopostu a se svými inženýry studoval průběžné časy. Pironi byl k Villeneuvově nelibosti o desetinu rychlejší. Okamžitě se chtěl vrátit na okruh a Francouze překonat, přestože již neměl k dispozici čerstvou sadu pneumatik (Orefici, 1994, s. 96; Dodgins & Webber, 2023). Villeneuvovo rozpoložení při kvalifikaci v Zolderu osobně viděl a později popsal fotograf

Willem J. Staat (Staat in Imhof & Vermersch, 2022, s. 35): *„Když Villeneuve vyčkával v kokpitu, všiml jsem si, že neposedně sedí za volantem. Pohyboval se zleva doprava, dopředu, dozadu a když se mi podíval do objektivu, viděl jsem zápal, zlost v jeho očích. Jen se soustředil na poslední pokus o rychlé kolo.“*

Plnou rychlostí Villeneuve vyjel z boxové uličky na trať. Kanadčan dojel pomalu jedoucí vůz March Jochena Masse (Orefici, 1994, s. 97). Villeneuve plánoval předjíždět v levotočivé zatáčce vnější stopou napravo, Němec zatočil stejným směrem, když chtěl pro Villeneuva uvolnit závodní stopu na vnitřní straně. Došlo k nedorozumění, které vyústilo ve fatální kolizi (Rybecký, 2008d). Ferrari se vzneslo do vzduchu a po přemetu dopadlo na zem předním křídlem napřed. Síla, kterou byl Villeneuve při dopadu vystaven, vytrhla z monopostu sedačku s Kanadčanem připevněným k ní bezpečnostními pásy. Villeneuve dopadl k bezpečnostnímu pletivu na druhém okraji zatáčky (Dodgins & Webber, 2023; Pavelka, 2011, s. 135). Vážně zraněný Kanadčan byl transportován do nemocnice v Lovani, kde byl připojen na umělé dýchání. Večer toho dne lékaři konstatovali Villeneuvovu smrt (Dodgins & Webber, 2023).

Ferrari se rozhodlo odstoupit ze závodu a v neděli ráno tým kompletně opustil okruh v Zolderu. Jeden z tehdejších členů organizačního týmu prohlásil (Giulietti in Imhof & Vermersch, 2022, s. 36): *„Když jsem viděl prázdná místa v padoku, tam kde původně parkovaly kamiony, a prázdná boxová stání, věděl jsem, že je Gilles pryč“.*

Enza Ferrariho zpráva o smrti svého oblíbeného pilota údajně hluboce zasáhla (Orefici, 1994, s. 97). Kanadčan patřil mezi ty, které měl během svého života Ferrari rád (Ferrari, 2018). *„Viděl jsem ho brečet jen dvakrát, poprvé když mluvil o Dinovi a podruhé, když mluvil o Gillesu Villeneuvovi“* (D’Elia in Dvořák, 2018). Toto Brock Yates (2023, s. 428) ve své publikaci zpochybňuje, když podle spolupracovníků jako např. Forghieri Enzo Ferrari v soukromí neprojevil téměř žádné emoce a svou pozornost zaměřil na Pironiho a jeho snahu stát se prvním francouzským mistrem světa F1.

Villeneuvův syn Jacques se stal o 15 let později, v roce 1997, mistrem světa F1, na rozdíl od svého otce. *„Jacques se stal mistrem světa, kdežto jeho otec ne. Až se v budoucnu historikové a příznivci F1 ohlédnou, Gillesovo jméno bude mít určitě větší váhu“* (Jones, 2005, s. 191). Gilles Villeneuve je po více než 40 letech od jeho tragické nehody, stále spojován s mýtem Ferrari v období života Enza Ferrariho (Smith, 2018c). Smith (2018c) dále dodává, že její politika uvnitř Scuderie unavovala a pravděpodobně by z Ferrari pro rok 1983 přestoupil do

McLarenu a projektu Rona Dennise Project Four, což potvrzuje vyprávění Jodyho Schecktera o neúplné oddanosti Villeneuva Ferrari.

4.5.2.2 Pironiho snaha o zisk titulu

V Monaku Pironi odstoupil z důvodu poruchy přívodu elektřiny v závěrečném kole, když byl v chaotickém závěru velké ceny klasifikován jako druhý (Hill, 2003, s. 250). Francouz se v Kanadě připelel do další tragické události, když z prvního místa na roštu poškodil spojku a zhasl mu motor (Pritchard, 1989, s. 35). Do stojícího Ferrari na startu narazil ve vysoké rychlosti Arrows Riccarda Palettiho, Italův vůz se vznítil a svým zraněním podlehl (Hill, 2003, s. 250), ačkoli Pironi pomohl při hašení požáru (Dodgins & Webber, 2023).

V šampionátu získal Pironi po úspěšných závodech devítibodové vedení (Hill, 2003, s. 250). Ferrari se v průběhu sezony zlepšovalo díky úpravám předního zavěšení Postlethwaitem (Hamilton & Roebuck, 2022). Pro VC v Nizozemsku zaplnil volné místo po Villeneuvovi Patrick Tambah. Enzo Ferrari chtěl Kanadánovi složit poctu a nechat francouzského náhradníka jet v čísle 37 namísto „Villeneuvovy“ 27. Toto bylo FISA zamítnuto (Jenkinson, 1982).

Pironi byl v pozdějších závodech sezony kritizován italským tiskem za zhoršující se výkony. Motivovaný Francouz chtěl dokázat, že je nejlepším pilotem na roštu (Yates, 2023, s. 429-430). Při německé velké ceně na Hockenheimu byl Pironi nejrychlejší v páteční první kvalifikaci. První místo na roštu pro závod měl téměř jisté, protože podle předpovědi měla být sobota deštivá, což se potvrdilo. Francouz jel během deštivého sobotního tréninku naplno (Dodgins & Webber, 2023). Za snížené viditelnosti způsobené přísavným efektem monopostů před sebou Pironi dojel Williams Dereka Dalyho, který zamířil mimo závodní stopu Ferrari, když se chystal předjet pomalu jedoucí Renault Alaina Prosta (Pritchard, 1989, s. 37 a 39). Následoval střet Ferrari a Renaultu a vznikla nehoda obdobná té, která se stala Villeneuvovi. Vůz dopadl na zadní nápravu, což pravděpodobně zachránilo Pironiho život. V jejím důsledku Francouz utrpěl vážná poranění nohou a hrozila mu amputace. Lékařům v Heidelbergu se povedlo zachránit Pironimu obě nohy, ale jeho kariéra pilota formule 1 skončila (Dodgins & Webber, 2023; Sedgwick, 2014). Tuto velkou cenu vyhrál v čísle 27 náhradník za Villeneuva Patrick Tambah. Přestože Pironi vynechal závěrečných pět závodů sezony, stal se vicemistrem světa, pět bodů od titulu (Horák, 2022). Mauro Forghieri (Roebuck, 2007) prohlásil: „*Když byl Gilles naživu, byl tak skvělý, že jsme možná Pironiho podcenili. Možná, že byl druhým nejlepším*

(ve startovním poli), ale neuvědomovali jsme si to, protože byl často porážen mužem ve stejném voze“.

Poté, co Enzo Ferrari přišel o Pironiho, se na závěrečné dva závody sezony obrátil na Maria Andrettiho s nabídkou se dočasně vrátit do Scuderie. Přestože nikdy předtím vůz formule 1 s turbomotorem neřídil, získal v Monze před domácími tifosi pole position. Po nevydařeném startu, kdy se propadl, se umístil třetí a získanými body dopomohl Ferrari k zisku titulu mezi konstruktéry (Formule, 2008b). Při předcházející Velké ceně Švýcarska v Dijonu zraněný Patrick Tambay nenastoupil do závodu a dodnes (2024) se jedná o poslední VC, které se Scuderia Ferrari neúčastnila (Pritchard, 1989, s. 40).

4.6 1983-1988 – Závěrečné roky Scuderie Ferrari pod vedením Enza Ferrariho

Postelthwaite vůz z roku 1982 vylepšil pro sezonu 1983 označený 126C2B. Pro velkou cenu v americkém Long Beach britský inženýr výrazně upravil zadní křídlo. To mělo na tehdejší dobu velké rozměry díky menším křídélkům (winglets) po stranách zadního křídla na obrázku 9, které zvyšovaly přítlak, což ostatní týmy znepokojilo. Scuderia se v průběhu sezony 1983 pohybovala na předních příčkách tabulky jezdců a konstruktérů, přestože se celou sezonu potýkala s vysokým opotřebením pneumatik Goodyear (Jenkinson, 1983b).

Rok po incidentu v Imole vyhrál Tambay na tomto okruhu ve „Villeneuvevě“ čísle 27. Okruh zdobily vlajky na počest čísla 27. *„Nebyly pro mě, ale pro Gillese“* (Dillen, 2022b). René Arnoux, který pro sezonu 1983 nahradil Pironiho, poprvé pro Ferrari triumfoval v Kanadě (Hill, 2003, s. 256). Pro velkou cenu v Británii Ferrari představilo nový typ 126C3, který měl jako první monopost Scuderie postavený monokok z karbonových vláken (Jenkinson, 1983b).

Arnoux vítězstvím v Německu udržel šance na získání titulu mistra světa (Hill, 2003). Oba monoposty Ferrari byly v kvalifikaci rychlejší téměř o vteřinu a půl než zbytek startovního pole (Jenkinson, 1983a). Arnoux týmovou režii nerespektoval, když Tambaye předjel, vedl závod a přesvědčivě vyhrál. Tambay v průběhu závodu odstoupil s poruchou motoru a nebyl spokojený s jednáním svého týmového kolegy (Hill, 2003, s. 256; Jenkinson, 1983b). Podobná situace se opakovala v dalším závodě v Rakousku, kde Tambay opět získal pole position a odstoupil v průběhu závodu. Arnoux dojel druhý, když o vítězství byl připraven pět kol před cílem. Arnoux následně zvítězil v Nizozemsku, kde Scuderia získala dvojité vítězství (Hill, 2003, s. 256).

Oba piloti Ferrari se dostali do pozice bojovat o titul. Po odstoupení Prosta na Monze se Arnoux dotáhl v šampionátu na svého krajana v souboji o titul mezi jezdci na dva body, dva závody před koncem sezony (FIA Championship Results & Statistics, 2024). V Brands Hatch nedojelo jediné Ferrari na bodech a oba piloti ztratili šanci na získání titulu (Hill, 2003, s. 256). Vzhledem k vyrovnanosti obou pilotů získala Scuderia druhý rok v řadě Pohár konstruktérů.

Ferrari se celou sezonu kromě problémů s pneumatikami, potýkalo s poruchovostí motorů, když tým během víkendů Grand Prix použil až 80 motorů za sezonu (Jenkinson, 1983b). V současnosti (2024) je na celou sezonu limit čtyř motorů, při současných 24 závodech (Seymour, 2023), oproti tehdejším 15.

Před závěrečným závodem sezony Enzo Ferrari oznámil, že Tambaye po nehodě v Brands Hatch pro rok 1984 nahradí Ital Michele Alboreto (Jenkinson, 1983b). Ten v roce 1984 získal pro Scuderii jediné vítězství sezony v belgickém Zolderu, dva roky po tragické nehodě Gilles Villeneuve, se startovním číslem 27 (Jones, 2005, s. 69). Bylo to první vítězství italského pilota od Scarfiottiho triumfu v Monze 1966 (Schot & Borsboom, 2003). Na monopostu Ferrari se v sezoně 1984 poprvé objevilo logo značky Marlboro, které je viditelné na obrázku 9 u ochranného oblouku za pilotem, pod ním se nachází výrazné logo Fiatu.

Obrázek 9

První logo Marlboro na monopostu Ferrari



Zdroj: Sarpero (2017).

Po sezoně 1984 Ferrari odvolal Forghieriho z Gestione Sportiva a přesunul jej do oddělení vývoje silničních vozů. Učinil tak dle svého uvážení pro dobro Scuderie (Orefici, 1994, s. 107). Podle Nye (2019) Forghieri sám rezignoval z důvodu neshod mezi Marcem Piccininim a Pierem Lardi-Ferrarim. Výkonný ředitel Fiatu Vittorio Ghidella navrhl inženýrovi přesun z Gestione Sportiva do oddělení vývoje silničních vozů, kde zůstal do roku 1987 (Nye, 2019). Dalším důvodem, který pravděpodobně zapříčinil odchod Forghieriho, byl nezdařený pokus o vytvoření čtyřválcového přeplňovaného motoru po vzoru mistrovského BMW, za což byl inženýr Postlethwaitem zkritizován (Yates, 2023, s. 423 a Pritchard, 1989, s. 77).

Podle Ferrari (2022) pod technickým vedením Forghieriho Scuderia vyhrála 54 velkých cen a získala 11 titulů mistra světa F1⁶⁹. Enzo Ferrari v Oreficiho publikaci (1994, s. 14-15) prohlásil: „*Nikdo není nenahraditelný. Pro člověka je konec, když si začne myslet, že je nenahraditelný. V kterémkoli podniku je nenahraditelný pouze šéf... možná*“. Pravděpodobně byly tyto věty určeny rovněž pro Maura Forghieriho.

Forghieri pro Oreficiho (1994, s. 106) promluvil o svém působení ve Ferrari: „*Pracovat pro firmu Ferrari s sebou nese příliš mnoho odpovědnosti, zdá se, že celý národ ti svěřuje svůj osud, a to není správné. Považuji Ferrari za něco jako národní tým ve fotbale a čekají od nás podobné jednání a výsledky. Ve skutečnosti je Ferrari soukromá firma, která nemá státní subvence ani nic od olympijského výboru, s tím vším pozitivním a negativním, co to s sebou přináší*“.

Piero Lardi-Ferrari byl stále aktivnější ve strukturách Scuderie a v padoku F1 byl stále více přijímán jako následník otcova odkazu. Ve Scuderii měl v 80. letech zodpovědnost za organizaci, produkci a výběr techniků (Orefici, 1994, s. 116), a zastával roli asistenta Piccininiho (Yates, 2023, s. 421).

René Arnoux vyhrál pro Scuderii tři velké ceny, ale Piccinini jej propustil po první velké ceně roku 1985. Podle Oreficiho (1994) za to údajně mohl Arnouxův bohémský život mimo velké ceny. Nahradil jej Švéd Stefan Johansson, podporovaný Marlbohem, rovněž partnerem Scuderie (Nyberg, 1999). Michele Alboreto získal při úvodní Grand Prix sezony pole position a vlastní chyba, kdy špatně přeřadil, jej připravila o vítězství. Po dalším umístění na stupních vítězů v Portugalsku se Ital stal lídrem klasifikace jezdců (Orefici, 1994, s. 111).

⁶⁹ 4 mezi jezdci (1964, 1975, 1977, 1979) a 7 mezi konstruktéry (1964, 1975-77, 1979, 1982, 1983)

V Imole, v březnu 1985, byl Enzo Ferrari podle fotografa Ercoleho Colomba (Autosport, 2019) osobně přítomen v garáži Scuderie na okruhu Grand Prix naposledy: „*Testovali jsme v Imole a (Ferrari) seděl osamocený u stolu obklopený prvky, které definovaly jeho život: nádrže s palivem, maziva, pracovní nástroje a kusy karoserie. To mě přimělo k myšlence, jak (moc) byl Enzo Ferrari v závěru svého života osamělý*“. Ten den na okruhu byl přítomen Niki Lauda⁷⁰, kde se oba vzájemně udobřili, Colombo pokračoval: „*Niki Lauda přišel do boxů, došel k němu a usmívající se Ferrari mu řekl, že jej zase rád vidí a začali si spolu povídat*“.

Další Alboretovy dobré výsledky jej v průběhu sezony udržovaly na čele šampionátu. Výhra na novém okruhu Nürburgring⁷¹ navýšila titulové ambice Ferrari. Italský tisk oslavoval podle Oreficchio (1994, s. 111) nového domácího hrdinu, když posledním Italem, který se stal mistrem světa, byl v roce 1953 Alberto Ascari. V prvních devíti závodech byl Alboreto sedmkrát na podiu a vedl šampionát o pět bodů (Hill, 2003, s. 270). Scuderia tehdy vedla Pohár konstruktérů o 19 bodů (Pritchard, 1989, s. 77).

McLaren s Alainem Prostem ve druhé polovině sezony pravidelně porážel Alboreta. Podporu italskému jezdcovi číslo jedna rovněž vyjádřil prezident Fiatu Gianni Agnelli, který tým navštívil na domácí velké ceně v Monze. Alboreto závod nedokončil a zahájil sérii odstoupení, kdy do konce sezony nedojel žádný z pěti závěrečných závodů (Oreficchio, 1994, s. 112). Ve druhé části sezony Alboreto získal sedm bodů (Hill, 2003, s. 270).

Alain Prost se stal přesvědčivým mistrem světa a Enzo Ferrari začal hledat příčiny neúspěchu, proč pro Ferrari nadějně vyvíjející se sezona skončila sérií odstoupení. V 87 letech si uvědomoval, že nebude mnoho příležitostí vidět svůj tým získat titul (Oreficchio, 1994, s. 112).

Ferrari se pro rok 1986 rozhodlo vyměnit německého dodavatele turbodmychadel KKK za americký Garrett (Pritchard, 1989, s. 94). Podle D'Alessia (2008b) se Scuderia údajně rozhodla vyměnit dodavatele turbodmychadel uprostřed sezony 1985, jelikož stejného dodavatele turbodmychadel měl rovněž konkurenční McLaren. Spolehlivost motoru, který byl uzpůsoben původním turbodmychadlům, se významně zhoršila.

4.6.1 Hrozba vstupu Scuderie Ferrari do CART

V roce 1985 FIA odhalila plánovaná nová technická pravidla pro rok 1989, hlavním bodem byl přechod z přeplňovaných turbomotorů na atmosférické 3,5 litrové motory V8. Enzo

⁷⁰ při své poslední aktivní sezoně v F1, závodící za McLaren

⁷¹ dnes označovaném jako GP Strecke

Ferrari byl proti tomuto návrhu, když chtěl do F1 vrátit pro Ferrari charakteristický motor V12, začal vytvářet nátlak a vyhrožovat odchodem z formule 1. Politická situace ve formuli 1 mezi Ferrari a FISA byla napjatá. Enzo Ferrari pověřil své zaměstnance, aby sledovali situaci ve Spojených státech v sérii CART (Elson, 2020). Piccinini odjel v červenci 1985 do USA aby navázal kontakt s týmy a vedením série CART (Greuter & de Roos, 2013).

Enzo Ferrari účast Scuderie v CART myslel vážně rovněž s ohledem na americký trh, který se stal pro export a prodej silničních Ferrari důležitým. Scuderia by pravidelně propagovala v závodech CART svou značku, a navyšovala tak poptávku po automobilech v USA. V 80. letech F1 pravidelně v USA pořádala dvě až tři Grand Prix za sezonu (Greuter & de Roos, 2009) oproti 16 v CART.

Enzo Ferrari angažoval rakouského konstruktéra Gustav Brunnera, který dostal na starost vývoj vozu pro CART (Orefici, 1994, s. 112). Brunner nebyl první volbou na pozici šéfkonstruktéra vozu, když Scuderia původně chtěla získat Adriana Neweyho se zkušenostmi z této americké série, což Brit odmítl (Elson, 2020). Monopost s motorem o objemu 2,65l V8 turbo⁷² dostal kódové označení typ 637 (Greuter & de Roos, 2013; Rybecký, 2008b). Enzo Ferrari tímto krokem chtěl dokázat FIA, že je v krajním případě schopen opustit se svým týmem formuli 1, zároveň to byl náznak možného návratu Scuderie do Indianapolis na pětisetmílový závod – jediný významný motoristický podnik, který Ferrari nevyhrálo.

Piero Lardi-Ferrari na doporučení Lea Mehla z Goodyearu, který dodával pneumatiky pro F1 i CART (Ferrari, n.d.), zkontaktoval tým Truesports, který vypomáhal s vývojem. Do Fiorana byly na podzim 1985 pro dvoudenní test vyslány dva monoposty, inženýři z USA a pilot Bobby Rahal (Elson, 2020).

Vývoj typu 637 byl na podzim roku 1986 zastaven. Původně bylo plánováno, že vůz pro IndyCar/CART bude pro sezonu 1987 připraven k závodění (Elson, 2020). Podle Phillipse (2009) měl typ 637 debutovat v závěru sezony 1986 v Laguna Seca, podle Greutera a de Roose (2013) na stejném okruhu o rok později. Typ 637 byl dokončen, Michele Alboreto objednal jediné instalační kolo a vůz poté ihned zamířil zpět do továrny (Elson, 2020). Na testování byli pozváni novináři z celého světa (Ferrari, n.d.). Podle Bobbyho Rahala by vůz Ferrari pro CART byl velmi pravděpodobně konkurenceschopným (Elson, 2020), skutečný potenciál vozu 637 nebyl nikdy zjištěn a lze tak pouze spekulovat (Greuter & de Roos, 2013).

⁷² odvozený z prototypu skupiny C Lancia LC2

Prvním důvodem pro ukončení projektu bylo uvolnění pravidel ze strany FIA, která Ferrarimu ustoupila a oproti původnímu plánu dovolila týmům používat motory V10 a V12. Údajně, podle vyprávění, byl během vyjednávání Enza Ferrariho se zástupci FIA nastartován připravovaný motor pro typ 637, aby dokázal, jak vážně to s přechodem do USA myslel, čímž prosadil své požadavky na dvanáctiválcový motor pod podmínkou, že se Ferrari série CART nezúčastní (Elson, 2020; Greuter & de Roos, 2013). FIA rovněž vnímala rostoucí popularitu CART jako hrozbu, zejména na americkém kontinentu. Přestože Ferrari neprocházelo úspěšným obdobím, nadále bylo nejvýznamnějším týmem F1 a přesun do konkurenční série by významně oslabil její pozici (Greuter & de Roos, 2009).

Druhým důvodem byl příchod technického ředitele Johna Barnarda, který požadoval, aby veškeré zdroje byly směřovány pouze do F1 (Elson, 2020), aby se neopakovala situace z 60. a počátku 70. let, kdy nedostatek zdrojů a účast ve více závodních sériích najednou zapříčinily pokles výkonnosti Ferrari zejména v závodech Grand Prix. Barnard pro The Race (Benyon, 2020) toto vyvrátil a prohlásil, že on nebyl tím, který zastavil vývoj typu 637.

Fiat měl k projektu rovněž námitky, když náklady na provoz a vývoj v obou závodních sériích zároveň by byly příliš vysoké. Přestože vůz nikdy nezávodil, Ferrari a Fiat do experimentu CART investovali značné finance (Allison, 2020), což dokládalo, jak vážně se Ferrari připravovalo na vstup do této americké série, což potvrdil Bobby Rahal (Greuter & de Roos, 2013). Dnes je typ 637 uchovaný v muzeu Ferrari v Maranellu a zůstává tajemstvím, co bylo pravým důvodem vzniku tohoto projektu (Benyon, 2020).

Při sepisování nové Concordské dohody v březnu 1987 pozval Ferrari obě strany ukončeného sporu FISA-FOCA, jak Bernieho Ecclestonea, tak prezidenta FISA Jean-Marie Balestreho, na jednání do jeho budovy na okruhu Fiorano (Rybecký, 2008a). V restauraci Cavallino byla oficiálně podepsána druhá Concorská smlouva. U stejného stolu seděli nejdůležitější muži F1: uprostřed seděl Enzo Ferrari a po jeho pravé straně se nacházeli Jean-Marie Balestre⁷³, Bernie Ecclestone⁷⁴ a Aleardo Buzzzi⁷⁵. Po levé straně seděli syn Piero Lardi-Ferrari a bývalý šéf Scuderie a tiskový mluvčí Franco Gozzi (Hamilton, 2021b). Balestre Ferrariho nazval papežem F1 a předal mu čestnou plaketu na počest celoživotní služby

⁷³ prezident FISA

⁷⁴ předseda FOCA a tehdy nově zvolený viceprezident propagace FIA

⁷⁵ prezident Philip Morris International

motorsportu (Greuter & de Roos, 2009). Na fotografii (obrázek 10) se nacházejí zleva Bernie Ecclestone, Jean-Marie Balestre, Enzo Ferrari, Franco Gozzi a Piero Lardi-Ferrari.

Obrázek 10

Tisková konference při příležitosti podpisu Concordské dohody v březnu 1987



Zdroj: Colombo (1987).

4.6.2 Období vedoucí k Ferrari-Fiat – závěrečné roky života Enza Ferrariho

Vliv Enza Ferrariho na chod týmu se ve druhé polovině 80. let s přibývajícím věkem blížícím se 90 rokům snižoval. Fiat neinvestoval do dlouhodobého rozvoje týmu, moderních technologií či moderní struktury týmu a problémy řešil okamžitými krátkodobými řešeními. Vybavení a zařízení Scuderie, především v oblasti šasi, zaostávalo za britskou konkurencí (Smith, 2018c). První vlastní aerodynamický tunel Ferrari zprovoznilo v průběhu roku 1987, přibližně 6-7 let za britskými týmy, jako byl např. McLaren (Rowlinson, 2010). Tuto skutečnost v podcastu Beyond The Grid potvrdil John Barnard, když Ferrari nadále upřednostňovalo vývoj motorů před šasi a aerodynamikou (Barnard in Formula 1, 2020c).

Ferrari bylo v sezoně 1986 nekonkurenceschopné. Enzo Ferrari osobně rozpoznal, že pro technické změny vozu bude muset Scuderia získat know-how britských inženýrů, kteří by

měli pomoci Ferrari postavit lepší šasi a opět získávat vítězství (Jenkins & Tallman, 2016). Enzo Ferrari pověřil Piccininiho aby získal nového technického ředitele (Orefici, 1994, s. 113). 24. září 1986 Scuderia uspořádala tiskovou konferenci, kde byl pro rok 1987 oznámen rakouský pilot Gerhard Berger, který se rozhodl upřednostnit Ferrari před McLarenem na základě emocí (Widdows, 2016) a představen nový technický ředitel týmu John Barnard⁷⁶, který tuto pozici převzal 1. listopadu. Brunner a Postlethwaite se stali jeho asistenty (Greuter & de Roos, 2009). Přesun Postlethwaita na nižší pozici se Britovi nelíbil, což způsobilo vznik mocenských struktur uvnitř Scuderie (Yates, 2023, s. 434).

Barnard odmítl pracovat v Itálii a Piccinini mu později navrhl založit pobočku v Británii (Barnard in Formula 1, 2020c). Ve vesnici Shalford poblíž Guildfordu bylo založeno designové studio Guildford Technical Office (GTO), kde Brit se svým týmem navrhoval vozy a své nákresy zasílal faxem do Maranella, kde byl vůz konstruován (Straw, 2017). Piccinini mu nabídl smlouvu s vysokou finanční odměnou. Enzo Ferrari dal Barnardovi úplnou volnost v technickém vedení, aby byl schopen se Scuderii, v ideálním případě, dosáhnout shodných úspěchů jako u McLarenu (Orefici, 1994, s. 114). Barnard se chtěl vyhnout vnitropolitickému souboji, nerušeně pracovat na nových vozech z Británie a mohl se věnovat rodině. V Maranellu se Barnard objevoval přibližně třikrát měsíčně (Barnard in Formula 1, 2020c).

Mezi Enzem a Pierem začalo docházet k rozporu ohledně pozice technického ředitele Scuderie. Enzo Ferrari a Piccinini prosazovali Barnarda, zatímco Piero Postlethwaita (Orefici, 1994, s. 114; Rybecký, 2008b). Ferrari se rozdělilo na dvě frakce. Scuderii v Maranellu a Barnardovu GTO (Horák, 2022). Barnard nebyl v Maranellu oproti Postlethwaitovi populární postavou. Při testech ve Fioranu Brit údajně vyjádřil nespokojenost nad morálkou a neprofesionalitou týmových mechaniků, kteří po obědě pili víno chianti, což měl zakázat (Rybecký, 2008b). Podle Barnarda (Barnard in Formula 1, 2020c; Benyon, 2020) zákaz pití vína prosadil Piccinini, který se Barnarda pouze zeptal na doporučení.

Piero Ferrari se sám rozhodl od konce roku 1986 snižovat svůj přímý vliv na vedení Scuderie při velkých cenách a zůstal především v budově Gestione Sportiva. Vztahy a spory mezi oběma konstruktéry se rovněž projevily mezi jezdci. Alboreto, který ve Ferrari působil od roku 1984, měl kladný vztah k Pierovi Lardi-Ferrarimu a Postlethwaitovi, Berger měl blíže k Barnardovi (Hughes, 2014a).

⁷⁶ Scuderia jej získala z konkurenčního McLarenu

V roce 1987 Ferrari používalo vůz zkonstruovaný Postlethwaitem a Brunnerem, Barnard vyvíjel vůz z Británie (Orefici, 1994, s. 114). Ve druhé polovině sezony podle Oreficiho (1994, s. 114) a Pritcharda (1989, s. 118) na tým dohlížel v Maranellu Postlethwaite a mezi členy Scuderie se vrátila pozitivní atmosféra. Výsledky se na konci sezony zlepšily, jelikož Berger zvítězil ve dvou závěrečných závodech sezony.

Ferrari do sezony 1988 vstupovalo podle výsledků konce sezony 1987 s vylepšeným vozem jako favorit. McLaren a jeho konstruktéři Gordon Murray a Steve Nichols připravili v kombinaci s motorem Honda a jezdeckou dvojicí Prost/Senna vůz, který výrazně předčil konkurenci. Ferrari bylo v roce 1988 druhým nejlepším týmem F1 (Orefici, 1994, s. 115).

Barnard nebyl schopen pro rok 1988 z důvodů různých zdržení postavit nový vůz (Codling, 2018). Uvnitř Scuderie vznikla odštěpená frakce vedená Pierem Lardi-Ferrarim, Harveyem Postlethwaitem a Jeanem-Claudem Migeotem, která paralelně s Barnardovou skupinou v Británii pracovala na vývoji vlastního monopostu Ferrari (Codling, 2021, s. 91) a zdržovala Barnardovu práci. Brit odcestoval do Maranella, kde dal vedení Scuderie ultimátum, které se dostalo k Enzovi Ferrarimu (Codling, 2018). Následovala zásadní personální obměna technického vedení týmu, kdy byli odejiti konstruktéři Postlethwaite a Brunner (Orefici, 1994, s. 114). Anglický inženýr podle Pritcharda (1989, s. 128) opustil Scuderii v červenci 1988. Piero po názorovém sporu s otcem opustil Gestione Sportiva v červnu 1988 aby se přesunul do role viceprezidenta automobilky (Marincovich, 1988).

Zdravotní stav Enza Ferrariho, který v únoru oslavil devadesáté narozeniny, se v létě 1988 každým dnem zhoršoval a Fiat musel nastalou situací rychle řešit. *„Přišel čas, aby si Ferrari uvědomil, že tady bude vždycky Ferrari i bez pana Ferrariho“* prohlásila jedna tehdejší nejmenovaná vysoce postavená osoba ve Fiatu (Orefici, 1994, s. 24).

Enzo Ferrari zemřel v ranních hodinách 14. srpna 1988. Tajného pohřbu se zúčastnili jen Enzovi nejbližší z rodiny a týmu. Patrick Tambay (Orefici, 1994, s. 145) prohlásil: *„Jezdit pro stáj Ferrari teď, když Ferrari zemřel, nebude stejně jako kdysi. S ním odešla celá epocha“*.

„Nazývali jej mnoha jmény – Il Commendatore, pan Inženýr, (Velký) Starý pán, Il Drake, či Kouzelník z Maranella a rovněž byl přirovnáván k římskému bohu Saturnu“ (Bruni, 2020). *„Ferrari je nejběžnějším příjmením v oblasti Modeny, ale Enzo z něj vytvořil synonymum kvality a proslavil jej po celém světě“* (Cameron, 2003d).

Fiat získal podle dohody z roku 1969 další čtyřicetiprocentní podíl Ferrari, celkově jej navýšil na 90 % a zbylých 10 % připadlo Pierovi. Éra rodiny Ferrari ve Scuderii byla u konce a Fiat převzal její kontrolu. Piero se v rámci nového složení výkonného výboru stal viceprezidentem automobilky a jeho nová pozice neměla téměř žádný vliv na činnost Scuderie na rozdíl od prezidenta Ferrari Ghidelly (Orefici, 1994, s. 117-118). Scuderia Ferrari vstoupila do období, které je označováno jako Ferrari-Fiat.

Po smrti Enza Ferrariho, necelý měsíc před VC Itálie, Piccinini oznámil, že po 10 letech rezignuje na pozici ředitele Gestione Sportiva. Piccinini se podle Oreficchio (1994, s. 103) během svého angažmá stal prostředníkem mezi oběma stranami F1. Dokázal si získat přízeň prezidenta FISA Balestreho a jeho protivníka Bernieho Ecclestonea, který zastával komerční zájmy formule 1. Výkonný ředitel Fiatu a prezident Ferrari Vittorio Ghidella na jeho pozici do konce sezony dosadil Piergiorgia Cappelliho (Helgert, 2003).

Na velké ceně v Monze, necelý měsíc po Ferrariho smrti, získalo Ferrari dvojitě vítězství, když se vedoucí Senna připletl do kolize s o kolo pomalejším Williamsem náhradníka Schlessera a před domácími tifosi triumfoval Berger před Alborettem (Hill, 2003, s. 292). Pro účely testování Ferrari odkoupilo v roce 1988 okruh v Mugellu (Ferrari, 2023b).

4.7 1989-1995 – Scuderia Ferrari pod vedením Fiatu

Nový prezident Ferrari Piero Fusaro krátce před začátkem sezony 1989 na pozici šéfa Scuderie nahradil Cappelliho manažerem závodního týmu Lancia Cesare Fioriem, který v rallye vedl úspěšné projekty Stratos, 037 a Delta S4, později Delta HF (Motor Sport, 1989; Rybecký, 2008b).

Pro rok 1989 Barnard v Británii navrhl inovativní vůz. V platnost vstoupila nová technická pravidla, vůz poháněl atmosférický 3,5 l motor V12 a novinkou se stala poloautomatická převodovka s řazením pádly pod volantem. To mezi členy vedení Fiatu vyvolalo zděšení, když zjistili, že klasická řadící páka v monopostu chybí (Rybecký, 2008b). Při testech byla nová poloautomatická převodovka nespolehlivá a neočekávalo se, že monoposty Scuderie budou schopné dokončovat závody (Klemm, 2019, s. 316). Příčinou problémů nového monopostu byly vibrace klikové hřídele, které způsobovaly výpadky řemene alternátoru a vozy přicházely o zdroj elektrické energie (Rowlinson, 2010).

Scuderia Ferrari nahradila Alboreta britským vítězem velkých cen Nigelem Mansellem. Brit se stal posledním pilotem, se kterým Enzo Ferrari osobně uzavřel smlouvu, měsíc před

svou smrtí (Klemm, 2019, s. 313-314; Roberts, 2017; Stuart, 2021). Ten s novým monopostem navrženým Barnardem osazeným poloautomatickou převodovkou s pádly oproti původním předpokladům dokončil závod a zvítězil při svém debutu za Ferrari, s pro Scuderii symbolickým startovním číslem 27. Brit získal od italských tifosi přezdívku „Il Leone“ (Lev) (Hill, 2003, s. 297; Klemm, 2019, s. 319).

Během VC San Marina na Imole těžce havaroval Gerhard Berger, když se jeho vůz po nárazu vzňal a rychlá reakce maršálů předešla vážnějším zraněním (Hill, 2003, s. 297). Rakušanovi selhalo přední křídlo, které se zaseklo pod podlahou a znemožnilo mu ovládat monopost. V Maďarsku Mansell triumfoval po startu ze 12. místa o půl minuty, když předčil vozy McLaren. V Portugalsku mělo Ferrari podle Klemma (2019, s. 319) nejrychlejší monopost. Brit ve vedení závodu při plánované zastávce přešel boxové stání Ferrari a proti pravidlům zacouval zpět. Mansell byl sportovními komisaři během závodu vyloučen⁷⁷. Brit jejich rozhodnutí ignoroval, pokračoval v závodu. Při souboji se Sennou vozy kolidovaly a byly vyřazeny ze závodu. Mansell byl sportovními komisaři potrestán peněžitou pokutou a udělen zákaz startu v následující velké ceně (Hill, 2003, s. 298). Závod vyhrálo druhé Ferrari Bergera. Scuderia celkem získala v sezoně 1989 tři vítězství.

4.7.1 Období Alaina Prosta

Prost uprostřed sezony 1989 podepsal smlouvu s Ferrari, kdy se rozhodl po dlouhodobých neshodách se Sennou opustit McLaren. Jezdecká dvojice Prost a Mansell měla za cíl získat pro Ferrari oba tituly (Hill, 2003, s. 298). Jelikož byl Prost úřadujícím mistrem světa, na monopost Ferrari se po 10 letech vrátilo startovní číslo 1. Barnard před sezonou 1990 odešel a nový vůz 641 pro tuto sezonu muselo dokončit nové technické vedení Scuderie – Enrique Scalabroni a Steve Nichols, který přišel z McLarenu společně s Prostem (Straw, 2017). Typ 641 je považován svým designem za umění a je dlouhodobě vystaven v muzeu moderního umění v New Yorku.

Úřadující mistr světa Prost vyhrál v Brazílii, dvojitě vítězství získal tým v Mexiku a dále v první polovině sezony zvítězil ve Francii a Británii. Mansell odstoupil z domácí velké ceny po poruše převodovky, několik kol po předjetí Prostem. Brit svým fanouškům hodil kuklu a rukavice do davu a ohlásil konec kariéry, jak se později ukázalo, dočasný. Hlavním důvodem bylo favorizování Prosta v neprospěch Brita (Hamilton, 2021a, s. 161-162). Před VC Velké Británie byla bez Mansellova vědomí vyměněna šasi mezi jezdci, jelikož se Prost domníval, že

⁷⁷ byla mu vyvěšena černá vlajka

je Britovo šasi lepší (Stuart, 2019). Mansell s ambicemi získat titul mistra světa, se odmítal stát jezdcem číslo dva a Prostovi pomáhat (Hamilton, 2021a, s. 162; Hill, 2003, s. 304). Vnitropolitický souboj mezi piloty Ferrari pro sebe získal Prost.

V Portugalsku startovala obě Ferrari z první řady. Mansell startující z prvního místa neměl dobrý start a přitlačil Prosta až na boxovou zídku (Tytler, 2001). Francouz musel zvolnit a oba vozy se propadly startovním polem. Mansell vyhrál a Prost dojel třetí za lídrem šampionátu Sennou. Ve Španělsku Prost vyhrál pátý závod sezony a udržoval si šance v boji o titul (Hill, 2003, s. 304).

Do japonské Suzuky na předposlední závod sezony přijel Prost stále s nadějí na mistrovský titul. Vedoucí pilot šampionátu Ayrton Senna chtěl, aby první místo na startu, které v kvalifikaci později získal, bylo na vnější straně dráhy. Prost souhlasil, a tak konečné rozhodnutí záleželo na sportovních komisařích, kteří pod nátlakem Prostova krajana, předsedy FISA Balestreho Brazilcovu prosbu zamítli (Hamilton, 2021a, s. 163). Prost lépe odstartoval z čistší levé strany dráhy a předjel Brazilce. Senna se pokusil zaútočit do první zatáčky vnitřní stranou a najel na obrubník, když se jej Prost pokusil zavřít a Francouz povolil plynový pedál. Oba vozy se srazily a skončily poškozené v bariéře (Collantine, 2010). O titulu bylo rozhodnuto ve prospěch Brazilce. Prost podezřívá Sennu z úmyslné srážky. Ferrari se do toho rozhodlo vložit kvůli „taktické nehodě“ ke zisku výhody. Mezinárodní automobilová federace incident prošetřila a zjišťovala okolnosti, za kterých získal Senna titul. Později Brazilce přiznal, že to byl záměrný úmysl havarovat (Hill, 2003, s. 305). „*Ferrari si nezaslouží být mistrem světa. Je to tým bez přímého řízení a bez strategie se pokouší zvítězit proti dobře strukturovanému týmu, jako je McLaren,*“ prohlásil později Prost (Prost in Tytler, 2001).

V sezoně 1991 Scuderia zkonstruovala nekonkurenceschopný vůz a od začátku sezony rostlo napětí mezi Prostem, Fioriem a prezidentem Ferrari Fusarem, což vyústilo v propuštění Fioria po VC Monaka 1991 (Rybecký, 2008b), když se Fiorio pokusil získat Ayrtona Sennu, což Prost po předchozích zkušenostech z McLarenu odmítal přijmout (Codling, 2021, s. 101). Piero Ferrari⁷⁸ se stal dočasně ředitelem Gestione Sportiva, na trati tým vedl Claudio Lombardi a Marco Piccinini řídil vztahy se sportovními orgány. Prost začal veřejně kritizovat Scuderii a před závěrečným závodem sezony se francouzský mistr světa od svého právníka dozvěděl o svém propuštění (Campi, 2021). Piero Ferrari, Lombardi a Piccinini po sezoně své pozice ve vedení Scuderie opustili.

⁷⁸ v roce 1990 Piero Lardi-Ferrari změnil právně své jméno na Piero Ferrari

4.7.2 Luca di Montezemolo prezidentem automobilky

V listopadu 1991 se na žádost prezidenta Fiatu Gianniho Agnelliho stal prezidentem automobilky Ferrari Luca di Montezemolo (Cameron, 2003d). Jeho posláním bylo přebudovat obchodní model silničního oddělení a vrátit Scuderii zpět na vrchol formule 1 (Yates, 2023, s. 444).

Do pozice šéfa Gestione Sportiva byl Montezemolem pro sezonu 1992 dosazen Sante Ghedini, který byl v 70. letech Ferrariho tajemníkem a Niki Lauda se stal týmovým poradcem. Po 5 letech se do Scuderie vrátil Harvey Postlethwaite. Po sezoně 1991 byl propuštěn technický ředitel Steve Nichols a v květnu 1992 se do vrátil John Barnard, jenž opět odmítl pracovat v Itálii a na Britských ostrovech založil nové designerské studio Ferrari Design and Development (FDD) (Rybecký, 2008b) v těsné blízkosti bývalého Barnardova GTO z prvního angažmá u Ferrari⁷⁹. Barnardovým úkolem bylo vozy navrhovat a Postlethwaite vedl tým v Maranellu (Hughes, 2016).

Vůz Ferrari pro rok 1992 F92A byl opět nepovedeným vozem. Za příčinu neúspěchu bylo považováno šasi s inovativní dvojitou podlahou, ale podle Pioly a Nugnese (2023) byl hlavní příčinou nový motor, který ztrácel přibližně 40-50 koní, protože válce nebyly dostatečně efektivní. Montezemolo o situaci v roce 1992, kdo byl zodpovědný za monopost (Hughes, 2016): „*Kdo je šéfkonstruktérem? Nikdo. (odpověděl Lombardi) Řekl jsem: „Tohle je tragédie. Doufám, že vůz bude konkurenceschopný.“ Na prvním testu jsem pochopil, že nebude.*“ Nedostatečné vedení v čele Scuderie způsobilo chaos, což poukazovalo na nevhodné zásahy ze strany Fiatu a Montezemolo musel začít restrukturalizovat tým.

4.7.3 Jean Todt šéfem Scuderie Ferrari

Montezemolo si uvědomoval, že je třeba získat člověka, který by zastával stejnou roli, jako on sám pro Enza Ferrariho v 70. letech (Hughes, 2016). V červenci 1993 se stal novým ředitelem Gestione Sportiva Francouz Jean Todt, se zkušenostmi jako šéf Peugeot Sport (Dufek, 2008; Horák, 2022). Montezemolovi se zamlouvala jeho dlouhodobá koncepční práce v rámci jedné organizace mimo formuli 1 a jako Francouz neměl vztah s italskými médii (Hughes, 2016).

Todt při příchodu do Ferrari začal aplikovat zkušenosti z dlouhodobého působení v čele Peugeot Sport a „*zavedl jasnou hierarchii, průmyslové pracovní postupy a disciplínu*“ (Horák,

⁷⁹ GTO bylo o několik měsíců dříve prodáno McLarenu pro vývoj silničního superauta F1

2022, s. 65). Proti Francouzi se postavil tehdejší poradce Ferrari a Montezemolův přítel Niki Lauda. Při vstupu do Scuderie byl Francouz neznámým, nevídaným cizincem. Lauda byl v září 1995 Todtem odejit (Dufek, 2008; Grand Prix, 1995). Todtovou vizí bylo vrátit celý vývoj vozu zpět do Maranella (Jenkins & Tallman, 2016).

Nový ředitel Gestione Sportiva se zpočátku svého angažmá neustále musel potýkat s kritikou italských médií a jediným člověkem, o kterého se mohl Todt opřít, byl prezident Ferrari Montezemolo, který věřil v jeho práci a směru, který nastavil (Dufek, 2008). Krátce po příchodu Todta Scuderii podruhé opustil inženýr Postlethwaite. *„Zažil bych dobré časy ve Ferrari, obzvláště když byl Starý pán naživu, ale nakonec mám mnoho vzpomínek, jak jsem seděl na jednáních s dalšími 40 lidmi, kteří stále mluvili, ale nikam to nevedlo“* (Horton, 1999b). Tento Postlethwaitův proslov popsal chaotickou atmosféru v týmu na začátku 90. let pod vedením manažerů z Fiatu.

Scuderia podle Rosse Brawna (Brawn & Parr, 2023, s. 45) prosadila u FIA pro sezону 1994 zákaz aktivního zavěšení. Ferrari nemělo v období nastupující dominance elektronických systémů odpovídající zázemí, vybavení, ani personál. Scuderia se zaměřovala především na mechaniku, F1 se posunula do nové éry elektronických systémů (Hughes, 2016). Jedním z důvodů zákazu byla Bergerova nebezpečná nehoda v Portugalsku 1993, kde při výjezdu z boxů aktivní zavěšení příliš snížilo vůz a ten se stal neovladatelným po kontaktu podlahy s povrchem trati (Codling, 2021, s. 110).

V německé Grand Prix 1994 zvítězilo Bergerovo Ferrari. Mezi Velkou cenou Španělska 1990 a Velkou cenou Německa 1994 Scuderia nezvítězila 58 velkých cen a 1400 dní, což je dodnes nejdelší období bez vítězství v závodech Grand Prix (Horák, 2022). Monopost 412T1 pro sezону 1994 byl prvním kompletně navrženým v britském FDD (Rybecký, 2008b). O rok později získal v Kanadě jediné vítězství kariery Jean Alesi. Po sezoně Francouz po neshodách s šéfem týmu Todtem opustil Scuderii (Hill, 2003, s. 347) a tým rovněž opustil Berger, který se odmítl stát týmovým kolegou příchozího Schumachera (Brawn & Parr, 2023, s. 51).

4.8 1996-2007 – Ferrari Dream Team

Když se Michael Schumacher rozhodl přestoupit do Ferrari veřejnost tento krok nechápala. V polovině 90. let bylo Ferrari vnímáno jako tým, který *„žije ze své historie a vyhřívá se v záři své pověsti“* (Schmidt, 2022, s. 68). Němec při první návštěvě továrny v Maranellu přiznal, že ducha Enza Ferrariho tehdejší německý dvojnásobný šampion necítil. Němec měl vizi a brzy identifikoval slabá místa Ferrari, proto aby byla Scuderia opět schopná

bojovat o tituly. Schumacher chtěl dokázat, že se nestal pilotem Ferrari jen kvůli statusu, ale proto aby splnil výzvu – získat titul pro Scuderii (Schmidt, 2022). Jeho manažer Willi Weber (2022, s. 200) k němu v létě 1995 prohlásil: „*Ale co když budeš řídit Ferrari? Je to mizerné auto, to víme oba. Ale ty z něj uděláš vítězíci vůz. A budeš na to právem pyšný, protože to bude tvůj úspěch*“.

Pro angažování Schumachera musel Montezemolo získat více financí od Fiatu, resp. jejího prezidenta Gianniho Agnelliho a tabákového koncernu Philip Morris (Hamilton, 2021a, s. 173). Podle Camerona (2003d) se na Schumacherově kontraktu ve výši 25 milionů USD finančně podílel také navrátilivší technologický partner Shell. Dohoda se Shellem byla uzavřena v září 1995 (The Independent, 1995).

V listopadu 1995 Němec testoval vůz Ferrari ze sezony 1995 412T2 v Portugalsku ve variantách s původním motorem V12 a novým V10. Na mokřím povrchu se mu vůz lépe řídil jak jeho mistrovský Benetton, v rychlém kole byl o sedm desetin rychlejší jak Berger při velké ceně a o desetinu rychlejší jak v mistrovském Benettonu. První test se zdál být úspěchem (Benson, 2020). „*Je to nejlepší pilot na světě – jestliže neuspějeme, tak budeme vědět, že to je naše vina*“, prohlásil Gianni Agnelli před sezonou (Cameron, 2003d). Před svým přestupem byl Schumacher považován za nadaného pilota, ve Ferrari se stal kompletním závodním jezdcem a člověkem. V prvních letech angažmá se Němec musel vypořádat s vysokým množstvím proher. Ty utužily jeho touhu a celého týmu po úspěchu (Automobil, 2022).

Při pátém závodě sezony v Imole Schumacher vyhrál před domácími tifosi kvalifikaci. Schumacher získal první vítězství pro Ferrari v sedmém závodě sezony (Hill, 2003, s. 354). Němec vynikal uměním v jízdě na mokřé trati, díky které získal přezdívku „Rainmaster“. To potvrdil ve Španělsku, kde ve vytrvalém dešti přesvědčivě ovládl velkou cenu (Dufek, 2012, s. 110-111). Jeho první vítězství za Scuderii bývá považováno za jedno z nejvýznamnějších v kariéře. „*Byla to jedna z neúžasnějších ukázek řídicího umění, které jsem kdy viděl, na úrovni Senny a Fangia*“, prohlásil Stirling Moss (Frankel, 2022). V následujících závodech se vůz třikrát v závodě porouchal, a tak Němec nebyl schopen na triumf navázat (Hill, 2003, s. 354).

Schumacher sužovaný technickými problémy neskrýval zklamání z přestupu, přesto neustále pracoval na zlepšování sebe a celého týmu. Přicházel na okruh první a odcházel poslední. Měl brzy velmi dobrý přehled o členech týmu, které znal jménem a zajímal se o jejich duševní pohodu. Němec byl přesvědčený o tom, že je tím mužem, který dokáže vrátit tituly do

Maranella (Weber, 2022, s. 222). Fiat začal vytvářet nátlak na Montezemola aby Todta, který přivedl pro Fiat finančně nákladného Schumachera, propustil. Montezemolo nadále podporoval Todta a nechtěl opakovat stejné chyby, jako Fiat po smrti Ferrariho, kdy se vedení Scuderie často personálně měnilo (Hughes, 2016).

Ferrari v čele s Barnardem během sezony vůz vyvíjelo a Schumacher v létě vyhrál závody v belgickém Spa a na italské Monze. Výhra v pro Ferrari domácí velké ceně byla všemi tifosi oslavována, když rudý vůz zde vyhrál poprvé od roku 1988 (Hill, 2003, s. 354). „*Nikdy jsem neviděl tolik emocí. Je to bláznivé. Tohle je možné jen v Itálii. Je to fantastické. Dostanete všude husí kůži. Čekali na to dlouho a zasloužili si to,*“ (Schumacher in Cameron-Dow, 2013) prohlásil vítězný Schumacher po závodě. Schumacher a Todt si začali společně utvářet podobný vztah jako o 20 let dříve Lauda s Montezemolem (Hughes, 2016), byť je dělil výrazně větší věkový rozdíl než tehdy Rakušana a Itala, kteří byli vrstevníky.

4.8.1 Philip Morris hlavním partnerem Scuderie Ferrari

V roce 1997 se role dlouholetého partnera Scuderie změnila. Philip Morris ukončil dlouholeté partnerství s McLarenem a Ferrari se stalo jediným podporovaným týmem. Značka Marlboro tohoto tabákového koncernu se stala titulárním sponzorem a partnerství se promítlo do oficiálního názvu týmu – Scuderia Ferrari Marlboro (Hill, 2003, s. 359). Tento oficiální název Ferrari používalo do roku 2011, kdy jej po stížnostech muselo změnit zpět na Scuderia Ferrari (Cooper, 2011). Během partnerství získávala Scuderia Ferrari od Philip Morris částku až 155 milionů liber ročně (Hughes, 2022b). „*Lidé si uvědomují, že je Ferrari sponzorováno Marlbořem a pozitivní přínos stáje Ferrari – rysy jako nebezpečí a mužnost – se promítají do značky,*“ prohlásil odborník na problematiku návykových látek John Britton v roce 2011, přestože se loga tabákových značek nesměla prezentovat na monopostech F1 (Doward, 2011). Naposledy se logo Marlboro objevilo na monopostu Ferrari při testech v Bahrajnu 2008 (Autoweek, 2008).

Philip Morris byl tehdy technickým partnerem Scuderie přes dvě desetiletí, od roku 1973 (Ferrari, 2023a). Poprvé se logo Marlboro objevilo na monopostu Ferrari v roce 1984 (Day, 2001), o 9 let později se stalo součástí brand identity – zbarvení vozu⁸⁰ na obrázku 11 a od roku 1997 se stalo titulárním partnerem. Do té doby byla značka Marlboro především spjatá s McLarenem⁸¹, historicky největším rivalem Scuderie od 70. let.

⁸⁰ anglicky livery

⁸¹ od roku 1974

V období po roce 1997 se do manažerských pozic Ferrari dostávaly osoby spjaté s koncernem Philip Morris a obě společnosti společně úzce spolupracovaly (Hughes, 2022b). Příkladem spolupráce se stali Maurizio Arrivabene⁸² a Louis Camilleri⁸³. Philip Morris se de facto stal součástí managementu Scuderie.

Obrázek 11

Zvýšená viditelnost partnera Marlboro na zbarvení monopostu Ferrari ze sezony 1993



Zdroj: Kivimagi (2021).

4.8.2 Návrat vývoje monopostů zpět do Maranella

Barnardův pětiletý kontrakt na jaře 1997 končil, Todt mu nabídl prodloužení za předpokladu, že bude pracovat z Maranella (Codling, 2021, s. 120), což Brit odmítl a šéf Scuderie byl nucen hledat jeho náhradu. Tou se stala dvojice z Benettonu, která byla hlavní součástí Schumacherova úspěchu, technický ředitel Ross Brawn a šéfkonstruktor Rory Byrne, kteří se k týmu připojili na konci roku 1996 (Dufek, 2008). „Rory, tady Jean Todt. Pojď do Ferrari. Jen jeden muž může dát Michaelovi vůz schopný získat titul – ty“ (Rencken, 2004). Vůz F310B pro rok 1997 byl posledním monopostem Ferrari navrženým Barnardem

⁸² vedoucí marketingu PMI a pozdější šéf Scuderie

⁸³ předseda PMI, později prezident Ferrari

(a Gustavem Brunnerem) ve Velké Británii (Rybecký, 2008b). Při oslavě 50. výročí vzniku automobilky, konané v Římě, prohlásil Bernie Ecclestone (O'Keefe, 2003b): „*Nechci myslet na formuli 1 bez Ferrari. Nevím, kde bychom byli bez Ferrari*“.

Hlavním Schumacherovým soupeřem v boji o titul se stal Jacques Villeneuve, syn oblíbeného pilota Scuderie, zesnulého Gillese. V Monaku Schumacher opět prokázal jezdecké schopnosti na mokré trati a zvítězil téměř o minutu. O několik měsíců později v Belgii stejně jako v Monaku přšlo a Schumacher na osychající trati triumfoval s výrazným náskokem, když v úvodních kolech získával až desetisekundový náskok na kolo. Po této velké ceně Němec vedl šampionát o jedenáct bodů (Dufek, 2012, s. 54). Náskok v průběhu sezony Němec ztratil a po kolizi na Nürburgringu s mladším bratrem Ralfem se Villeneuve s devítibodovým náskokem ujal vedení v šampionátu. Schumacher triumfoval v Japonsku a vrátil se o jeden bod do čela šampionátu před posledním závodem v Jerezu, jelikož byl Villeneuve vyloučen (Hill, 2003, s. 361).

V kvalifikaci na Velkou cenu Evropy v Jerezu zajeli Schumacher a oba piloti Williamsu na tisícinu shodný čas (Dufek, 2012, s. 55). Oba jezdci v boji o titul stáli v první řadě. Schumacher lépe odstartoval a vedl do 48. kola. Villeneuve Němce stahoval, dojel jej a následně se pokusil o předjetí. Schumacher se jej snažil zablokovat, když Kanadčan zamířil na vnitřní stranu zatáčky a předjížděl. Ferrari najelo do bočnice Williamsu, Schumacher zablokoval kola a skončil zahrabaný v kačírku. Villeneuve s mírným poškozením získal potřebné body a stal se mistrem světa (Hill, 2003, s. 361). Mezinárodní automobilová federace po sezoně odebrala Němci všechny body, když byl za manévr na Villeneuva vyloučen ze sezony 1997. Ferrari v Poháru konstruktérů zůstaly všechny body (Dufek, 2012, s. 55). Schumacher prokázal mentalitu pilota, který chtěl vyhrát za každou cenu a pod tlakem byl schopen jít za hranu pravidel (Tremayne, 2022, s. 190).

Model pro sezonu 1998 F300 byl prvním monopostem navrženým Rorym Byrnem a plně vyrobeným v Maranellu od založení Barnardova GTO (Formule, 2008e). Pro tuto sezonu FIA povinně zavedla do technických pravidel drážkované pneumatiky s cílem omezit mechanický přítlak vozů. Schumacher zpočátku sezony 1998 nestačil na nové monoposty McLaren navržené Adrianem Neweyem, který přešel z Williamsu (Hill, 2003, s. 365). Po odstoupení v Monaku činila Schumacherova ztráta na vedoucího Häkkinena přes 20 bodu. V létě pilot Scuderie snížil ztrátu na lídra šampionátu a vyhrál tři závody za sebou – v Kanadě přes penalizaci stop/go za incident s Frentzenem (Dufek, 2012, s. 58), Francii a Británii. Zde Schumacher a Ferrari dosáhli neobvyklého vítězství, kdy byl Schumacher sportovními komisaři

v této sezoně podruhé potrestán penalizací stop/go⁸⁴. Schumacher zajel do boxů si odbýt trest v posledním kole. Boxové stání Ferrari se nacházelo za cílovou čarou, trest odbyl po jejím projetí a závod vyhrál v boxové uličce (Dufek, 2012, s. 58). Podle podle zprávy FIA (1998) vyplynulo, že komisaři pochybili a trest neměl být udělen.

V Maďarsku získal Schumacher díky strategii Rosse Brawna důležitý triumf, když během závodu inženýr změnil strategii ze dvou na tři zastávky v boxech. Němec dostal jasnou instrukci zajet sérii kol v kvalifikačním tempu s nízkým objemem paliva, aby dokázal předjet McLareny, což se podařilo (Dufek, 2012, s. 58). Schumacher Häkkinena porazil v přímém souboji na italské Monze.

O titulu v roce 1998 po roce opět rozhodoval poslední závod sezony, tentokrát se konal v japonské Suzuce. Häkkinen měl na Němce před závodem čtyřbodový náskok (Hill, 2003, s. 366). Schumacher se kvalifikoval na pole position. Na startu mu zhasl motor a při následném opakovaném startu musel zaujmout poslední místo na startovním roštu. Při stíhací jízdě byl po polovině závodu Němec třetí, když mu ve 31. z původně plánovaných 53 kol explodovala zadní pneumatika Goodyear, pro který to byl poslední závod ve formuli 1 (Pavelka, 2011, s. 56). Potenciálním důvodem exploze mohlo být poškození pneumatiky po přejetí úlomků z nehody, která se stala o dvě kola dříve. Schumacher závod nedokončil a Häkkinen získal první titul mistra světa.

V prvním závodě sezony 1999 v Melbourne Eddie Irvine profitoval z odstoupení obou McLarenů a poprvé v kariéře vyhrál velkou cenu. Schumacher zvítězil v Imole, kde dokázal využít zdržení Coultharda při předjíždění pomalejších vozů a Häkkinen na cílové rovince ve vedení havaroval (Hill, 2003, s. 369). Pro Scuderii se jednalo o první vítězství na domácí trati od roku 1983. Ferrari získalo dvojitě vítězství v Monaku a Schumacher 16. výhrou ve Ferrari překonal v historických statistikách rekordní počet vítězství Nikiho Laudy (Dufek, 2012, s. 60).

Zlomovým bodem sezony se stal závod v Silverstone. Před velkou cenou v Británii byl rozdíl mezi oběma jezdci Ferrari šest bodů, tedy výrazně méně než v předchozích třech sezonách. Schumacher pokazil start a předjeli jej Coulthard a Irvine (Hamilton, 2021a, s. 175). Němec se pokusil ztracené pozice získat zpět. Při předjíždění Irvina⁸⁵ před zatáčkou Stowe zablokoval přední kola, havaroval v rychlosti přes sto kilometrů za hodinu a při nehodě si zlomil lýtkovou a holenní kost pravé nohy (Dufek, 2012, s. 62). Němec byl nucen vynechat šest

⁸⁴ za předjíždění pod žlutými vlajkami

⁸⁵ v tu chvíli byla vyvěšena červená vlajka – přerušení závodu

závodů. Příčinou zablokování kol a následné nehody byl uvolněný odvzdušňovací šroub brzdového systému (Brawn & Parr, 2023, s. 55).

Eddie Irvine se stal lídrem týmu a závod v Rakousku po kolizi McLarenů vyhrál (Dufek, 2012, s. 62). V Německu Ferrari získalo double, když dlouho vedl náhradník Mika Salo. Fin Irvinovi přepustil vedení ve velké ceně po použití týmové režie. Severní Ir vedl šampionát po havárii Häkkinena o osm bodů. Po několika nepovedených závodech Irvina se Häkkinen o dva body vrátil do čela šampionátu (Hill, 2003, s. 370). Na Velké ceně Evropy na Nürburgringu měli mechanici Scuderie v přechodných podmínkách připraveny jen 3 mokré pneumatiky pro Irvina a zmatek v garáži Scuderie zapříčinil delší než půlminutovou zastávku v boxech (Dufek, 2012, s. 63).

Schumacher po rekonvalescenci začal testoval, ale stále se necítil stoprocentně zdravý. Když se Montezemolo telefonicky dozvěděl od dcery Giny, že jde otec hrát fotbal, musel mu domluvit, aby absolvoval poslední dvě velké ceny sezony a pomohl Irvineovi získat titul (Codling, 2021, s. 129; Hamilton, 2021a, s. 175). Schumacher se do kokpitu Ferrari vrátil při předposlední VC v Malajsii s kovovými destičkami v noze. Němec vyhrál kvalifikaci a startoval z prvního místa, ale jeho úlohou bylo pomoci Irvinovi. Schumacher v průběhu závodu přepustil Irovi vedení a pohyboval se mezi ním a Häkkinenem. Oba monoposty Ferrari dojely do cíle v nezměněném pořadí (Hill, 2003, s. 371).

Oba rudé vozy byly po závodu vyloučeny kvůli technickému provinění. Po odvolání a prošetření vešly v platnost původní výsledky a Irvine před závěrečným závodem v Japonsku vedl šampionát před Finem o čtyři body, když oba získali v dosavadním průběhu sezony 4 vítězství. Vítěz závodu by se stal mistrem světa. Irvine musel do závodu startovat s nově postaveným monopostem, jelikož v kvalifikaci vážně havaroval a poškodil šasi (Maher, 2024). Häkkinen po povedeném startu přesvědčivě vyhrál a obhájil titul mistra světa (Hill, 2003, s. 371). Ferrari dokázalo poprvé od roku 1983 získat Pohár konstruktérů (Rybecký, 2008b).

4.8.3 Vrcholné období novodobé Scuderie Ferrari

Závěrečné závody roku 1999 prokázaly, že se Schumacher dokázal po zranění vrátit v minimálně stejné formě jako před nehodou. Pro rok 2000 zůstával nadále hlavním cílem získání titulu. Eddie Irvine odmítal roli pilota č. 2, neprodloužil kontrakt a nahradil jej Brazilec Rubens Barrichello.

Úvod sezony 2000 byl pro Ferrari úspěšný, když Schumacher vyhrál úvodní tři velké ceny sezony v Austrálii, Brazílii a San Marinu. Na Nürburgringu přšelo a na domácím okruhu

Němec přesvědčivě triumfoval, když od třetího místa dále byli všichni jezdci dojeli minimálně o kolo zpět (Hill, 2003, s. 373). Po polovině sezony získal Schumacher náskok přes 20 bodů. Po třech odstoupeních Schumachera ve Francii, Rakousku a Německu se jeho výhoda snížila na dva body (Dufek, 2012, s. 66). Barrichello vyhrál německou Grand Prix v přechodných podmínkách a svůj první triumf v kariéře emotivně prožíval (Hill, 2003, s. 374). Schumacher v následujících dvou velkých cenách podlehl Häkkinenovi a na Fina ztrácel šest bodů (Dufek, 2012, s. 66). Scuderia se nevzdala a Schumacher vyhrál závěrečné čtyři závody sezony.

Na Monze Němec získal emotivní vítězství. Ukončil šest závodů dlouhé čekání na výhru a zároveň 41. vítězstvím vyrovnal počet vítězství Ayrtona Senny. To vše na domácí velké ceně Ferrari před nadšenými tifosi. Na pozávodní tiskové konferenci byl Němec dojatý. *„Fanoušci jsou zkrátka úžasní. Je to neskutečné vítězství, mnohem silnější jak v roce 1998, ale nedokážu říct proč. Jsme zpátky ve hře a tohle vítězství je zadostiučiněním“* (F1 Racing, 2010, s. 33).

Ve Spojených státech, při návratu světového šampionátu do Indianapolis, Schumacher zvítězil (Dufek, 2012, s. 66). Němec se po odstoupení McLarenů ujal vedení v šampionátu a v Japonsku, kde Ferrari v posledních dvou letech titul ztratilo, měl příležitost k zisku titulu. Häkkinen vedl velkou cenu a Ross Brawn musel promýšlet strategii, jak překonat McLaren. Schumacher se dokázal díky strategii zastávek v boxech dostat do čela a zvítězit. 21 let dlouhé čekání na zisk titulu mezi jezdci bylo ukončeno. Celá Scuderia neskrývala nadšení z tohoto úspěchu a pro Němce to byl pravděpodobně nejdůležitější titul (Weber, 2022, s. 233). V Malajsii dojeli oba jezdci Scuderie na stupních vítězů a získali pro tým Pohár konstruktérů.

Ferrari získalo za vedení Scuderie Jeanem Todtem silnou politickou pozici při jednání s FIA, když na její popud technická direktiva FIA zakázala Mercedesu⁸⁶ od sezony 2001 používat píсты z beryllia (Horák, 2022; Collantine, 2007). Kritici Ferrari zkratku FIA překládali jako „Ferrari International Assistance“ (Smith, 2018d).

Před sezonou 2001 prohlásil prezident Ferrari Luca di Montezemolo, že nastává období dominance Ferrari (Dufek, 2012, s. 68). Pro sezonu 2001 se do F1 vrátil Michelin a začala tzv. „pneumatikářská válka“. Na začátku sezony byl největším soupeřem Schumachera McLaren Davida Coultharda. Němec vyhrál tři závody, Skot dva (Hill, 2003). V Rakousku musel Barrichello na pokyn týmu pustit Schumachera před sebe těsně před cílovou čarou, když Jean Todt prohlásil: *„Rubens, let Michael pass for the championship“*⁸⁷ (Reiners, 2023) aby

⁸⁶ dodavateli motorů McLarenu

⁸⁷ „Rubensi nech Michaela předjet kvůli (bodům do) šampionátu“.

Schumacher získal o dva body více za druhé místo. Od Velké ceny Monaka Schumacher navyšoval náskok v čele šampionátu. V Maďarsku 51. vítězstvím vyrovnal tehdejší historický rekord v počtu vítězství Alaina Prosta a stal se čtyřnásobným mistrem světa. Scuderia získala potřetí v řadě Pohár konstruktérů. Na obrázku 12 jsou znázorněny vliv a viditelnost tabákového koncernu Philip Morris a značky Marlboro na Ferrari a F1. Ve Spa, 10 let od svého debutu v F1, získal Němec rekordní 52. výhru (Dufek, 2012, s. 71). Do konce sezony Schumacher triumfoval v závěrečném závodě sezony v Japonsku a ukončil sezonu s rekordním počtem bodů, s 9 výhrami vyrovnal tehdejší rekordní počín Nigela Mansella z roku 1992 a o 58 bodů překonal Davida Coultharda (Hill, 2003, s. 378).

Obrázek 12

Viditelnost značky Marlboro v F1 ve spojení s partnerstvím týmu Scuderia Ferrari



Zdroj: Planet F1 (2022).

Převaha Ferrari byla značná a Scuderia sezonu 2002 začala s upraveným monopostem z předešlé sezony. Barrichello byl v Austrálii ze závodu vyřazen Ralfem Schumacherem, který při incidentu přeletěl Brazílcovo Ferrari. Michael Schumacher získal jasně vítězství. V Malajsii Němec kolidoval s Montoyou ve Williamsu a zapsal nejhorší výsledek v sezoně, třetí místo

(Hill, 2003, s. 381). Schumacher za celou sezonu nedojel mimo podium, což dokládalo dominanci Ferrari. Jeho rekord 19 umístění na stupních vítězů v řadě mezi sezonami 2001 a 2002 dosud (2024) nebyl překonán (Roberts, 2017).

V Rakousku se opakovala situace z předchozího roku, kdy Barrichello přepustil svou pozici v posledním kole na cílové rovině Schumacherovi (Dufek, 2012, s. 72). Brazilec se podle Hardyho (2022) závěrečných osm kol závodu dohadoval s týmem přes radiovou komunikaci. Fanoušci na tribunách začali brzy po skončení závodu hromadně negativně projevovat názor na jednání vedení a pilotů Ferrari při dojezdu závodu. Schumacher při pódiové ceremonii přepustil Brazilce na nejvyšší stupeň před miliony televizních diváků. Tým byl pokutován milionem dolarů za porušení protokolu o pódiové ceremonii a týmová režie byla od roku 2003 zakázána (Hardy, 2022). *„V tom raném období ve Ferrari jsme byli tak zoufalí po úspěchu a paranoidní, že o dalekosáhlých důsledcích těchto rozhodnutí se příliš nepřemýšlelo. Naplno jsme se oddali tomu, aby se Michael stal mistrem světa. Považovali jsme ho za naši největší naději a ukázalo se, že to tak bylo. V žádné fázi jsme nedělali žádné kompromisy“* (Brawn & Parr, 2023, s. 42).

Ve Francii Schumacher zvítězil poosmé z 11 závodů a na konci července se stal popáté mistrem světa. Do konce sezony zbývalo 6 závodů a Němec získal 96 ze 110 bodů, což bylo o 62 bodů více než druhý Montoya (Stats F1, 2024). Do konce sezony vyhrál Němec domácí Grand Prix, v Belgii a Japonsku a dopomohl svému týmovému kolegovi k zisku titulu vicemistra světa. Barrichello vyhrál v Maďarsku, Itálii a USA, kde jezdcí Ferrari projeli cílem vedle sebe, když Brazilec zvítězil o 11 tisícín sekundy – nejtěsnější rozdíl v historii F1 (Cleeren, 2022). Patnáct triumfů Scuderie v jednom ročníku byl tehdejšími vyrovnaným rekordem formule 1 (Hill, 2003, s. 382).

V lednu 2003 zemřel bývalý dlouholetý prezident Fiatu Gianni Agnelli a Ferrari na jeho památku pojmenovalo vůz F2003-GA (D'Alessio, 2008b). Schumacher získal rekordní šestý titul, tentokrát o něj musel bojovat až do posledního závodu v Japonsku. Titul vítězstvím v této velké ceně získal Schumacherovi jeho týmový kolega Barrichello.

O rok později monopost Ferrari F2004 navržený Rory Byrnem byl velmi zdařilým, když Scuderia jednoznačně předčila konkurenci a sedmý titul Schumacher získal symbolicky ve Spa, kde svou kariéru v F1 zahájil (Dufek, 2012, s. 82), při jubilejní 700. velké ceně Scuderie Ferrari (Jennings, 2010). Vůz F2004 stanovil rekordy okruhů ve většině velkých cen, které zůstávaly v platnosti přibližně následujících 15 let. Schumacher nebyl daleko od vytvoření dalšího

z rekordů F1 se 13 výhrami v řadě. Tuto sérii přerušila nehoda za zpomalovacím vozem s Williamsem J.P. Montoyi v Monaku (Codling, 2021, s. 149).

4.8.4 Scuderia Ferrari a Grand Prix World Championship

V listopadu 2001 byla automobilkami⁸⁸ působícími v F1 založena společnost Grand Prix World Championship (GPWC Holdings BV). Jedním ze zakládajících členů byl Fiat⁸⁹ zastupující Scuderii Ferrari (Grand Prix, 2001). Automobilky byly dlouhodobě nespokojené s vedením F1 a kritizovaly jednání tehdejšího prezidenta FIA Maxe Mosleyho (Collantine, 2005). Cílem GPWC bylo vytvoření vlastního šampionátu, jejíž úvodní sezona byla naplánována na rok 2008, po vypršení tehdy platné Concorfské dohody na konci sezony 2007 (Straw, 2021).

Hlavní příčinou sporů automobilek s Formula One Management (FOM) bylo nerovnoměrné přerozdělování příjmů v rámci F1. Concorfská dohoda z roku 1998 určovala rozdělení příjmů v poměru 23/77 v prospěch Ecclestoneova FOM. Situace se v F1 během několika let zásadně změnila (Diepraam, 2008b), kdy do šampionátu vstoupily na přelomu tisíciletí automobilky jako BMW⁹⁰, Honda⁹¹ či Toyota.

„Automobilky nejsou připraveny dotovat banky, preferují mít finanční prostředky ve svých kapsách. Bez nás budou banky v roce 2008 vlastnit sto procent ničeho. Připravujeme nový šampionát bez bank, bez Bernieho a s výrazně větší částí koláče pro výrobce. Není to vydírání, ale naše právo se rozvíjet,“ (O’Keefe, 2003c) prohlásil Luca di Montezemolo. Prezident Ferrari poukazoval na vliv holdingové společnosti SLEC⁹², založenou v roce 1996 Berniem Ecclestonem, pod kterou spadaly FOM a její dceřiné společnosti (Edmondson, 2010). Majoritním vlastníkem SLEC se stalo po krachu Kirch Gruppe v roce 2002 konsorcium bank⁹³, které vlastnilo 75 % holdingu, Bernie Ecclestone vlastnil čtvrtinový podíl (O’Keefe, 2003c; The Economist, 2004).

F1 na počátku tisíciletí podle odhadů generovala příjmy kolem 800 milionů USD (Henry, 2004). Záměrem hrozby založení nového šampionátu bylo vyjednání lepších finančních podmínek pro týmy a zisk většího podílu z celkových příjmů FOM (Straw, 2021). Týmy získávaly od FOM finanční příspěvky pouze z příjmů z prodeje televizních práv a praze

⁸⁸ současně výrobci motorů

⁸⁹ představitelem Paolo Cantarella

⁹⁰ partner Williamsu

⁹¹ partner BAR a Jordanu

⁹² pravděpodobně pojmenovaná podle manželky Bernieho Slavicy Ecclestone

⁹³ Bayerische Landesbank, Lehman Brothers a J.P. Morgan

money vyplácených podle postavení v Poháru konstruktérů předchozí sezony. Podle Henryho (2004) FOM rozdělila mezi deset týmů F1 přibližně 117 milionů USD z poplatků televizních práv a holding SLEC (FOM) získal zbývající část z celkového příjmu 250 milionů USD z prodeje televizních práv. Z reklamy získávala FOM dalších 200 milionů USD a od promotérů přibližně 370 milionů USD.

Týmy podle šéfa McLarenu Rona Dennise získávaly přibližně mezi 11 až 22 miliony USD, tedy zanedbatelnou část výše rozpočtů (Henry, 2004), které podle Bowera (2011, s. 270) dosahovaly v případě Scuderie Ferrari částky těsně přesahující 300 milionů USD.

V lednu 2005 Scuderia Ferrari oznámila dohodu s FOM/FOA⁹⁴, když tajně podepsala novou Concordskou dohodu a zavázala se pro roky 2008-2012 nadále působit v F1. Ferrari získalo od Ecclestonea jednorázový bonus ve výši sta milionů USD. „*Dohoda je významná, protože zajistí budoucí vývoj nejdůležitějšího šampionátu FIA,*“ prohlásil prezident FIA Max Mosley (Henry, 2005; Rencken, 2005a). Ferrari bylo nuceno opustit organizaci GPWC, což znamenalo počátek konce snahy automobilek prosadit vznik nového šampionátu (Rencken, 2005b). Na GPWC navázala v květnu 2005 organizace Grand Prix Manufacturers' Association (GPMA). Do konce roku 2005 Concordskou dohodou podepsalo všech 5 týmů, které nebyly součástí GPMA (Motorsport, 2005). V květnu 2006 zbývající týmy sdružené pod GPMA podepsaly novou Concordskou dohodu, platnou od sezony 2008 (Reuters, 2006) a všechny týmy F1 se zavázaly nadále pokračovat v šampionátu.

4.8.5 Pneumatikářská válka a Scuderia Ferrari

Ferrari v prvních letech 21. století využívalo úzké technologické spolupráce s pneumatikářskou firmou Bridgestone, když konkurenční týmy McLaren, Williams a Renault postupně od roku 2001 přešly k Michelinu. To zapříčinilo, že japonské firmě zůstalo z předních týmů F1 pouze Ferrari (Pavelka, 2011, s. 54). „*Nikdo jiný nepoužíval Bridgestone, protože měli pocit, že by se k nim nikdo nechoval férově, protože vztah mezi Bridgestonem a Ferrari byl tak blízký*“ (Brawn & Parr, 2023, s. 61). Bridgestone se stal téměř výhradním dodavatelem, a tak vyráběl pneumatiky především podle potřeb Scuderie a charakteristik monopostu Ferrari. Japonští inženýři se de facto stali členy Scuderie Ferrari. Do roku 2005 se počet týmů používajících japonské pneumatiky snížil na tři (Pavelka, 2011, s. 54).

⁹⁴ Berniem Ecclestonem

V roce 2003 Ferrari a Bridgestone úspěšně protestovali u FIA proti konkurenčnímu Michelinu, jehož pneumatiky při opotřebování měnily svůj tvar a překračovaly maximální povolenou šířku běhounu. Původně byla podle pravidel šíře běhounů měřena před závodem, po protestu byly pneumatiky měřeny také po něm. Nová technická direktiva toto pečlivěji kontrolovala, což pravděpodobně bylo jedním z významných faktorů při zisku titulu Ferrari v roce 2003 (Codling, 2021, s. 147).

V sezoně 2005 vstoupilo v platnost technické pravidlo, které zakazovalo výměnu pneumatik v boxech za předpokladu, že není pneumatika zjevně poškozená (Pavelka, 2011, s. 55). Ferrari s Bridgestonem v předchozích letech vyvinuli pneumatiky, které byly uzpůsobeny pro vysoký výkon na krátké stinty⁹⁵ s vyšším počtem zastávek v boxech. Z tohoto důvodu byly na začátku nového tisíciletí monoposty Scuderie rovněž navrhovány s malými nádržemi (Brawn & Parr, 2023, s. 59-60). Týmy používající pneumatiky Michelin byly zvýhodněny.

Jedinou výjimku tvořil závod v Indianapolis 2005. Ferrari a Bridgestone s know-how přidružené americké pneumatikářské společnosti Firestone byly lépe připraveny na závod než francouzský Michelin. Francouzské pneumatiky měly s povrchem oválu pro Indianapolis 500, který tvořil část okruhu pro F1, strukturální problémy, které ve volných trénincích vyústily v defekt Ralfa Schumachera (Pavelka, 2011, s. 54). Ten ve vysoké rychlosti po defektu narazil do vnější bariéry oválu, zůstal otřesený a nebyl lékaři připuštěn k závodu (BBC Sport, 2005).

„Týmy Michelin“ začaly řešit možnosti, jak předejít problémům s pneumatikami. Nejpravděpodobnějším kompromisem se zdálo být instalování šikany před závěrečnou zatáčkou na oválu. Devět týmů z 10 s nápadem souhlasilo. Ferrari se odmítlo připojit k ostatním týmům a čekalo na reakci FIA (Freeman & Beer, 2021). Ředitel závodu Charlie Whiting, zodpovědný za bezpečnost okruhu, její konfiguraci se šikanou odmítl homologovat z důvodu bezpečnosti, ačkoli bylo vedení okruhu v Indianapolis připraveno šikanu vytvořit (Cooper, 2020).

Startu závodu se účastnilo jen 6 vozů s pneumatikami Bridgestone týmů Ferrari, Jordan a Minardi. Týmy s pneumatikami Michelin zajely na konci zaváděcího kola do boxové uličky a závodu se neúčastnily (Pavelka, 2011, s. 54). Shodou okolností týmy, které odstartovaly do závodu v Indianapolis 2005, včetně Scuderie Ferrari, nebyly členy dříve zmíněné GPWC. V případě, kdyby „týmy GPWC“ opustily F1, Scuderia by zůstala jediným předním týmem F1 (Hughes, 2020c). Pneumatikářská válka skončila po sezoně 2006, kdy se po odchodu Michelinu

⁹⁵ úseky závodů mezi zastávkami v boxech

Bridgestone stal jediným dodavatelem pneumatik (Codling, 2021, s. 157). Od roku 2011 je výhradním dodavatelem pneumatik pro F1 Pirelli.

4.8.6 Závěrečná Schumacherova sezona ve Scuderii

V roce 2006 byla Scuderia se Schumacherem opět konkurenceschopnou a Němec byl schopen opět bojovat o titul. Nová technická pravidla ukončila období třílitrových motorů V10 a ty byly nahrazeny osmiválci 2,4 l. Při své poslední sezoně ve Ferrari Schumacher po zisku 91. vítězství při VC Číny vedl šampionát dva závody před koncem sezony. Při následující VC Japonska mu z vedení závodu selhal poprvé od VC Francie 2000 motor a pravděpodobnost zisku osmého titulu (a šestého ve Ferrari) se snížila na minimum (Schmidt, 2022).

Schumacher při návratu do garáže Ferrari přišel utěšit a povzbudit zklamaný tým. Vždy, když se nedařilo, Němec tým veřejně obhajoval a veškeré záležitosti byly především řešeny interně (Schmidt, 2022). Poslední závod sezony v Brazílii potvrdil zisk titulu pro Fernanda Alonsa a Němec získal při své poslední sezoně ve Ferrari titul vicemistra světa.

Scuderia směřovala do budoucnosti bez Schumachera, když Luca di Montezemolo uzavřel kontrakt s Kimim Räikkönenem (Schmidt, 2022) proti vůli Jeana Todta (Rybecký, 2007), jelikož Schumacher v průběhu sezony 2006 váhal s rozhodnutím prodloužit smlouvu (Noble, 2006). Podle Rybeckého (2007) Montezemolovi dále vadilo, že tehdejší úspěchy byly především připisovány Schumacherovi⁹⁶ a ne Ferrari, protože stejně jako Enzo Ferrari zastával postoj, kdy pojem Ferrari musí mít větší váhu než její pilot. Podle Hughese (2014b) mohl Schumacher ve Scuderii zůstat, ale přišel by o pozici lídra týmu, kterou měl od roku 1996 a po vítězství na VC Itálie oznámil na pozávodní tiskové konferenci rozhodnutí ukončit kariéru.

Schumacher byl perfekcionista, kterému záleželo na každém detailu na a mimo trať. Měl v oblibě testování a zajímala jej nová technická řešení. Každý svůj úspěch měl touhu oslavovat se všemi členy týmu. Když měl tým problémy se zastávkami v boxech, tak Němec byl schopný sedět několik hodin v monopostu pro to, aby zlepšil práci mechaniků ku prospěchu celého týmu (Dufek & Rybecký, 2008). „Byl velmi velkorysý k lidem v týmu, aby se cítili být součástí jeho titulů, součástí jeho úspěchů. Dokázal v nás vzbudit pocit, že to byl týmový úspěch a náš příspěvek na něm byl skutečný a on byl za to vděčný,“ prohlásil inženýr James Allison (Hughes, 2020b). Ne vždy jednal Němec během angažmá ve Scuderii čestně, viz. incident z Jerezu 1997⁹⁷ či zastavení v zatáčce Rascasse při kvalifikaci v Monaku 2006.

⁹⁶ a s ním Todtovi, Brawnovi a dalším

⁹⁷ po vzoru incidentu z Adelaide 1994 z dob Benettonu

„Michael byl pro Ferrari a italské fanoušky hrdinou. Mohl vyhrát na jakémkoli okruhu, za jakéhokoli počasí. Byl prvním pilotem, který měl silnou fyzickou přípravu a přinesl podrobný, profesionální přístup k závodění. Co bylo velmi důležité a je třeba toto všemi ocenit, byla jeho schopnost pracovat s týmem nejen v dobrých, ale i těžkých časech... Michael nás vždy podporoval a tohoto si fanoušci vážili“ (Montezemolo in Roberts, 2018). Na konci Schumacherova angažmá ve Ferrari Němec získal 72 vítězství ve 179 závodech a pět titulů mistra světa za sebou. Stal se s Jeanem Todtem, Rossem Brawnem, Rory Byrnem a dalšími synonymem pro novodobou úspěšnou éru Ferrari na počátku 21. století (Dufek & Rybecký, 2008).

Po sezoně 2006 vypršela smlouva Rossu Brawnovi a dlouholetý šéf vývoje motorů Paolo Martinelli odešel do jiné pozice uvnitř koncernu Fiat (Horák, 2022). Jean Todt formálně vedl Scuderii také v následující sezoně 2007, di Montezemolo fakticky předal její vedení Stefanovi Domenicalimu (Hughes, 2014b). Kimi Räikkönen se při debutu ve Ferrari stal prvním jezdcem od Mansella v Brazílii 1989, který zvítězil při prvním závodě za Scuderii. Fin na konci dramatické sezony získal dosud poslední jezdecký titul Ferrari (Horák, 2022).

4.8.7 Scuderia Ferrari a špionážní aféra Spygate

V zákulisí sezony 2007 se Ferrari stalo centrem zájmu špionážní aféry, tzv. „Spygate“. Konkurenční McLaren byl vyšetřován a posléze usvědčen vinným FIA ze špionáže Ferrari. Na straně Ferrari byl významnou osobou nespokojený šéfmechanik Nigel Stepney, který před začátkem sezony veřejně projevil zklamání nad restrukturalizací Ferrari po odchodu Rosse Brawna (Autosport, 2007). Brit předal citlivé informace o monopostu F2007 členovi McLarenu Mikovi Coughlanovi a oba společně vedli e-mailovou komunikaci. V létě byl Stepney Scuderii propuštěn a Ferrari na něj podalo soudní žalobu. McLaren se získanými dokumenty dále pracoval. McLaren byl konečným rozhodnutím FIA vyloučen z Poháru konstruktérů 2007 a potrestán rekordní pokutou sto milionů dolarů (Dufek, 2007).

4.9 2008-současnost – Scuderia Ferrari po Ferrari Dream Teamu

Todt předal vedení Scuderie Stefanovi Domenicalimu (Horák, 2022), jelikož Michael Schumacher nabídku stát se nástupcem Francouze odmítl (Noble, 2008). V létě 2007 vyslovil Ross Brawn myšlenku vrátit se do Ferrari za předpokladu, kdyby se stal šéfem týmu (Brawn & Parr, 2023, s. 68). Domenicali v první sezoně vedení Scuderie dovedl tým k titulu mezi konstruktéry a Felipe Massa byl po projetí cílem několik sekund virtuálně mistrem světa. Lewis Hamilton za sílicího deště předjel Tima Glocka v posledním sektoru posledního kola, když

Němec ve zhoršujících proměnlivých podmínkách jel na pneumatikách do suchých podmínek a Brit se stal mistrem světa (Hamilton, 2021a, s. 209).

4.9.1 Scuderia Ferrari a krize FIA-FOTA

29. července 2008 byla v Maranellu ustanovena Asociace týmů F1, zkráceně FOTA⁹⁸, jejíž úkolem bylo sjednotit a zastupovat zájmy týmů F1 při jednáních s FOM a FIA (Randuška, 2014). Prezident Ferrari Luca di Montezemolo se stal jejím prvním předsedou. FIA se s FOTA v závěru roku 2008 dohodly na dramatickém snížení nákladů týmů (Briggs, 2009), tak aby byla F1 atraktivní pro potenciální zájemce o vstup do šampionátu. Ve světě propukla hospodářská krize a automobilky⁹⁹ se ocitly v ohrožení (Straw, 2023). Snížení nákladů mělo zároveň za cíl snížit pravděpodobnost odchodu týmů z F1 (Pastorek, 2009a).

Prezident FIA Max Mosley pro sezonu 2010 navrhl zavedení „dobrovolných“ rozpočtových stropů ve výši 30 milionů liber, který byl později navýšen při jednání Světové rady motorsportu v dubnu 2009 na 40 milionů liber (Straw, 2023). Týmy, které by operovaly pod rozpočtovým stropem by měly volnější vývojové technické možnosti a týmy s neomezeným rozpočtem by byly striktně omezovány dosavadními technickými pravidly. Tím by v F1 vznikl „dvojí šampionát“, což týmy FOTA vnímaly jako nepřipustné (Diepraam, 2009a).

Krátce před VC Velké Británie 2009, 18. června, oznámila FOTA, že ustavuje nový šampionát. *„Týmy nemohou nadále dělat kompromisy ohledně základních sportovních hodnot a odmítly jakkoli měnit své původní podmíněné přihlášky pro ročník 2010,“* stálo v prohlášení FOTA (Noble, 2009a; Straw, 2021).

24. června 2009 došlo k příměří mezi FOTA a FIA, že nevznikne souběžně konaný šampionát (Briggs, 2009), který by mohl zapříčinit rozpad F1 a týmy byly „přijaty“ na startovní listině ročníku 2010 (Diepraam, 2009a). *„Včera jsem na mém prvním jednání Světové rady nereprezentoval pouze Ferrari, ale také všechny týmy formule 1,“* prohlásil Montezemolo na tiskové konferenci FOTA o den později (FOTA, 2009).

Napjatá situace nadále trvala, když v týdnu před následujícím závodem v Německu 8. července měly týmy F1 vést s FIA diskusi na téma pravidel sezony 2010. Ředitel závodů F1 Charlie Whiting oznámil týmům FOTA, že nejsou pro ročník 2010 přihlášeny a nemají právo se jakkoli podílet na úpravě technických pravidel. To bylo v rozporu s oficiálním prohlášením

⁹⁸ Formula One Teams Association

⁹⁹ především Honda, BMW, Toyota a Renault

FIA ze 24. června, čímž hrozba odchodu týmů FOTA z F1 opět vzrostla. FOTA následně obvinila FIA, že ohrožuje existenci samotné F1 (Noble, 2009b; Pastorek, 2009b). 31. července byla na zasedání Světové rady motorsportu podepsána upravená Concordská dohoda (Beer, 2009; Straw, 2021), čímž byl spor definitivně ukončen.

Max Mosley v závěrečných dnech sporu oznámil, že se nebude účastnit volby prezidenta FIA a jeho nástupcem byl zvolen Jean Todt, bývalý šéf Scuderie Ferrari. Luca di Montezemolo na konci roku 2009 přepustil pozici předsedy FOTA tehdejšímu šéfovi týmu McLaren Martinu Whitmarshovi (Diepraam, 2009a).

Aby týmy dostaly závazku smíru s FIA a úroveň nákladů se snížila na úroveň z 90. let 20. století, vstoupila v platnost Dohoda o omezení zdrojů¹⁰⁰ (Pastorek, 2011; Rencken, 2018). Ta byla podle Renckena (2018) opuštěna v roce 2013, kdy byla zpochybnována její efektivita a bylo složité ji kontrolovat. Ferrari z důvodů sporů o RRA opustilo FOTA v prosinci 2011 (Bouman, 2011). Dalším důvodem odchodu byl podpis nové Concordské dohody. Scuderia, která ztrácela výkonnostní převahu a politickou pozici, se dostala pod tlak Red Bullu, který první podepsal novou Concordskou dohodu s Berniem Ecclestone. Ferrari záhy smlouvu podepsalo jako druhé. Ecclestone si byl vědom vlivu Ferrari, pokud Scuderia podepíše dohodu, ostatní týmy ji budou následovat (Brawn & Parr, 2023, s. 138-139).

Od roku 2021 byl v F1 zaveden rozpočtový strop ve výši 147,4 milionů USD (Kanal, 2022), s ohledem na udržitelnost a snížení výkonnostní výhody nejbohatších týmů. Pod rozpočtový strop spadají výdaje na:

- a) Veškeré díly monopostu, včetně náhradních dílů,
- b) Veškeré vybavení spojené s chodem monopostu,
- c) Veškeré vybavení v garáži,
- d) Veškeré mzdy zaměstnanců, s výjimkou odměn pilotům a dalším vybraným členům týmu,
- e) Náklady na dopravu,
- f) Veškeré další náklady (Motor Sport, 2023).

4.9.2 Scuderia Ferrari po zisku Poháru konstruktérů 2008

Po roce 2008 byla technologická výhoda Ferrari snížena na minimum. Scuderia nebyla schopná udržovat tempo vývoje s nejlepšími týmy. Její vybavení začalo být zastaralé a nebyla

¹⁰⁰ Resource Restriction Agreement – RRA

ve Scuderii osoba, která by podobně jako Ross Brawn, byla schopna identifikovat a popsat proč jsou nutné další investice do zařízení v Maranellu. Problémy s větrným tunelem v Maranellu donutily Scuderii dočasně využívat větrný tunel Toyota v Kolíně nad Rýnem (Hughes, 2014b).

Pro sezonu 2009 FIA představila nová pravidla, která zásadně změnila aerodynamiku monopostů, vrátila poprvé od roku 1997 do F1 hladké pneumatiky¹⁰¹ a zavedla systém rekuperace brzděné/kinetické energie KERS¹⁰² pro zvýšení výkonu. Scuderia Ferrari nezvládla postavit konkurenceschopný vůz a skončila čtvrtá v Poháru konstruktérů. Ferrari bylo jedním z týmů, které systém KERS využívaly a Räikkönen s pomocí zvýšeného výkonu zvítězil v Belgii. Při kvalifikaci v Maďarsku se vážně zranil Felipe Massa, kterého v rychlosti přes 200 km/h zasáhla do helmy uvolněná pružina z Barrichellova monopostu Brawn. Jeho náhradníci Luca Badoer a Giancarlo Fisichella do konce sezony nedokázali získat mistrovské body a zejména Badoer byl za své výkony kritizován. Räikkönenovi byla po sezoně předčasně ukončena smlouva z důvodu příchodu Fernanda Alonsa.

V roce 2010 a 2012 Scuderia Ferrari a Fernando Alonso bojovali o titul do posledního závodu sezony. Při debutu ve Ferrari Španěl napodobil Kimiho Räikköнена a zvítězil v Bahrajnu při úvodním závodu sezony 2010. V Abu Dhabi 2010 Scuderia svou strategii podřídila Marku Webberovi, jelikož Alonso vstupoval do závěrečného závodu sezony jako vedoucí pilot klasifikace a Australan byl jeho nejbližším konkurentem. Oba piloti se dostali po zastávkách v boxech do provozu pomalejších vozů a oba do konce závodu nebyli schopni předjet Renault Vitalije Petrova a titul získal Sebastian Vettel (Roberts, 2017).

V polovině sezony 2010 se Ferrari při německé VC provinilo proti pravidlům o zákazu týmové reže a pokyn „*Fernando is faster than you*“ přenášely televizní kanály po celém světě. Po této sezoně byl ze sportovních pravidel odstraněn zákaz týmové reže zavedený v roce 2003 po provinění Ferrari při VC Rakouska 2002 (Cary, 2010). Lze tedy tvrdit, že Scuderia Ferrari zapříčinila vznik pravidla o zákazu týmové reže a rovněž jeho následné zrušení.

Alonso podlehl v roce 2012 Vettelovi o tři body. Tento rok bylo Ferrari úspěšné za přispění Španělových dovedností a zkušeností (Hamilton, 2021a, s. 236). Alonso v průběhu sezony získal výrazný bodový náskok, incidenty a následná odstoupení v Belgii a Japonsku jej o vedení v šampionátu připravily. Při posledním závodu sezony v Brazílii byl Španěl část

¹⁰¹ slicky

¹⁰² Kinetic Energy Recovery System

závodu virtuálně mistrem světa, Vettel stíhací jízdou získal umístění a body potřebné k zisku titulu mistra světa.

Výhra Alonsa při VC Číny 2013 byla pro rodinu Ferrari významnou. Na stupních vítězů trofej pro vítězný tým převzal Piero Ferrari, poprvé, kdy rodinný příslušník Scuderie stál na podiu velké ceny (Paddock Magazine, 2021). Na konci této sezony se Španěl stal vicemistrem světa s Ferrari potřetí. *„Měl komplikovanou povahu. Vždy to byl jenom on, a nikdy ne Fernando a Ferrari. Michael Schumacher a Niki Lauda mysleli vždy více na tým než sami na sebe,“* prohlásil o Alonsovi Montezemolo (Štěpanovský, 2019).

Ferrari technologicky nestíhalo vývoj nových „turbohybridních“ pravidel a ocitlo se v podobné situaci jako v roce 1992. Montezemolo později přiznal, že během přijetí technických pravidel pro rok 2014 nebyla Scuderia dostatečně připravená (Hughes, 2016). Tým v roce 2011 odmítl návrh FIA používat v F1 čtyřválcové turbomotory od roku 2014, zejména s ohledem na ochranu image silničních vozů Ferrari. S pomocí tehdejšího šéfa McLarenu Martina Whitmarshe došlo Ferrari s FIA k dohodě o navýšení počtu válců nových motorů na šest a tato změna byla odsouhlasena Světovou radou motorsportu 29. června 2011 (Gallagher, 2021, s. 148).

Domenicali rezignoval na pozici šéfa Scuderie po VC Bahrajnu 2014 a nahradil jej výkonný ředitel Ferrari pro Severní Ameriku Marco Mattiacci (Weaver, 2014). Ten ve Scuderii zůstal do konce sezony, jeho nástupcem se stal odborník na marketing společnosti Philip Morris, který byl se Scuderii dlouhodobě spjatý, Maurizio Arrivabene (Hamilton, 2021a, s. 242). Scuderia v sezoně 2014 poprvé od roku 1993 nevyhrála Grand Prix.

Neúspěšné období Ferrari v F1 rovněž neustál Luca di Montezemolo, který v září 2014 po 23 letech v pozici předsedy automobilky rezignoval pod nátlakem prezidenta Fiatu Sergia Marchionneho, který sám zaujal jeho pozici (BBC, 2014; Horák, 2022; Noble, 2014). Bernie Ecclestone pro BBC (2014) prohlásil: *„Jeho odchod pro mě znamená totéž jako když zemřel pan Enzo. Stal se Ferrarim. Když ho vidíte, vidíte Ferrari. Nevidíte Lucu“*. Luca di Montezemolo byl přímým článkem spojujícím Ferrari období vedení Enza Ferrariho s moderním Ferrari 21. století. Pochopil historii Scuderie a od 70. let byl její součástí (Smith, 2018e). Tuto skutečnost potvrzuje mapa vztahů v příloze 2.

Alonso v roce 2014 veřejně kritizoval Ferrari, podobně jako v roce 1991 Alain Prost, se stejným vyústěním. Španěla pro rok 2015 nahradil Sebastian Vettel s vizí navázat na úspěchy svého krajana Michaela Schumachera. Němec se dvakrát v letech 2017 a 2018 dokázal

přiblížit titulu mistra světa, v obou případech podlehl Lewisi Hamiltonovi a Mercedesu. Tato německá automobilka se vrátila do F1 s továrním programem v roce 2010. Tehdejší prezident koncernu Daimler Dieter Zetsche prohlásil, že bylo velkou motivací pro Mercedes soupeřit a porazit Ferrari. Na rozdíl od Mercedesu Ferrari nikdy nevyňalo finance na vlastní propagaci a podporu prodeje silničních automobilů (Allievi, 2020b).

V průběhu roku 2018 náhle zemřel Sergio Marchionne a v pozici prezidenta Ferrari jej nahradil John Elkann, vnuk Gianniho Agnelliho. Elkann propustil Arrivabeneho a do čela Scuderie dosadil Marchionneho oblíbence a dosavadního technického ředitele Mattiu Binotta (Codling, 2021, s. 201). Kimho Räikköna, který při návratu strávil ve Scuderii 5 sezon, nahradil před sezonou 2019 tehdy mladý jedenadvacetiletý Monačan Charles Leclerc, první pilot juniorské akademie Ferrari (FDA), který získal angažmá ve Scuderii. Ten se dokázal během několika prvních závodů čtyřnásobnému mistrovi světa vyrovnat a postupně jej v některých závodech překonávat. Monačan během první sezony za Scuderii vyhrál v Belgii a Itálii. Vettel zvítězil v Singapuru a byla to pro něj poslední 53. výhra kariery a 14. za Scuderii.

Ferrari bylo v průběhu sezony 2019 podezříváno ze strany FIA a ostatních týmů z důvodu vyššího průtoku paliva, než pravidla dovolují (Richtr, 2021). Vozy Scuderie byly na rovinkách výrazně rychlejší a rozdíl ve výkonu byl podle Hughese (2020a) přibližně 25 koní. Po sérii vítězství na přelomu léta a podzimu nastal ve výkonnosti vozů s motory Ferrari z důvodu technických direktiv patrný pokles, který se naplno projevil v sezoně 2020. Dodnes nebyl uveden přesný důvod výkonnostní výhody Ferrari, existují pouze spekulace a překročení průtoku paliva bývá označována jako nejpravděpodobnější příčina. Ferrari a FIA situaci v zimě 2019/20 vyřešily dohodou, jejíž detaily nebyly zveřejněny (Formula 1, 2020a), aby se předešlo možnému soudnímu sporu (Codling, 2021, s. 205). Napětí mezi piloty Ferrari narůstalo a situace vyvrcholila vzájemným kontaktem obou monopostů v Brazílii 2019.

Na začátku sezony 2019 představil šéf Scuderie Mattia Binotto heslo „Essere Ferrari“ (stylizováno jako #essereFerrari), který má vyjadřovat filozofii Ferrari, která spojuje minulost se současností a promítá budoucnost odvozenou z tradičních hodnot společnosti. „Essere Ferrari“ dále vyjadřuje sílu a sounáležitost. Volně by toto heslo bylo možné přeložit jako „duch Ferrari“ (Allievi, 2020a).

Pod vedením bývalého vedoucího oddělení motorů a technického ředitele Mattii Binotta Scuderia zaznamenala druhé nejdelší období bez vítězství v historii stáje, 45 velkých cen. Sezona 2020, kdy se Ferrari účastnilo výroční tisíce Grand Prix Ferrari v Mugellu, byla

neúspěšnou a Scuderia skončila v Poháru konstruktérů šestá, nejnižší od roku 1980 (Horák, 2022). Politická pozice Ferrari ve formuli 1 v tomto období významně oslabila a vliv Scuderie dodnes nedosahuje úrovně Mercedesu (Tota Wolffa) a Red Bullu (Christiana Hornera) (Štěpanovský, 2019).

V roce 2020 celosvětově zasáhla pandemie COVID-19, která rovněž zásadně ovlivnila formuli 1. Liberty Media musela upravit kalendář sezony a Scuderii se dostalo za této situace zvláštní pocty. V průběhu léta byla oznámena Velká cena Toskánska na okruhu Mugello, vlastněném Ferrari od roku 1988, při příležitosti výroční tisíci Grand Prix Scuderie v F1. Tato velká cena byla oficiálně nazvána: „Formula 1 Pirelli Gran Premio della Toscana Ferrari 1000 2020“ (Pirelli, 2020), což ilustrovalo motiv konání velké ceny – oslavu jubilejní tisíci GP Scuderie Ferrari. *„Jen před několika měsíci si nikdo nedokázal představit, že se náš tisíci závod má konat na našem okruhu Mugello. Jsem potěšen, že v oficiálním názvu velké ceny, se F1 rozhodla vzdát hold Ferrari, jedinému týmu, který byl součástí sedmdesáti jedna leté historie tohoto sportu“*, prohlásil Piero Ferrari (Ferrari in Williams-Smith, 2020).

Při VC Toskánska vyjely monoposty Scuderie v odstínu burgundy shodně, jako při prvním závodu samostatného Ferrari, v Piacenze 1947 (Richards, 2020a). Při této příležitosti o Ferrari promluvil Lewis Hamilton: *„Ferrari přispělo velikou měrou tomuto sportu. Po celém světě je tato značka tolik podporována a F1 by nikdy nebyla stejná bez Ferrari. Je to značka, kterou tu potřebujeme udržet a věřím, že je někdy opět budeme zpět v pozici, aby mohli zábojovat a vrátit se k tomu co se jim dříve dařilo“* (Hamilton in Richards, 2020a).

O neúspěšném období Ferrari se pro Motor Sport (Berger in Motor Sport, 2020, 42:18) rozmluvil Gerhard Berger: *„Podle mě jsou jediní dva lidé, kteří naučili Ferrari vyhrávat tituly, a to byli Niki Lauda a Michael Schumacher. Přáním Ferrari je vyhrávat tituly jako čistě italský tým, ale to v současnosti není možné. Je potřeba najít ty nejlepší z nejlepších bez ohledu na jejich národnost a odkud pocházejí. Pokud se titul vyhraje, tak italský bude, protože Ferrari italské je“*.

Toto dokládají úspěšná partnerství mezi členy Ferrari: John Surtees a Mauro Forghieri, Niki Lauda a Luca di Montezemolo s Maurem Forghierim a „Ferrari Dream Team“ - Schumacher, Todt, Brawn, Byrne a Martinelli. Všechna partnerství mají několik společných atributů. Všechna tato partnerství vznikla v období krize Scuderie. Všichni tři piloti byli zahraničními a spojoval je znak vytrvalosti – všichni tři měli v oblibě testování a dávali týmu rozsáhlou zpětnou vazbu při vývoji vozů. Dalším společným znakem byla obliba v týmu

a schopnost jeho členy motivovat a inspirovat k lepším výkonům. Žádné z těchto partnerství nebylo čistě italské, což potvrzují Bergerova slova. Toto tyto zmiňované osoby v historickém kontextu Ferrari odlišují například od Piccininiho, jehož přínos dodnes není fanoušky F1 doceňován, přestože jeho vliv na politiku F1 v 80. letech a moderní vývoj šampionátu, byl důležitý.

Pro sezonu 2022 vstoupila v platnost nová technická pravidla, která po 40 letech vrátila přítlačný efekt a Ferrari s Charlesem Leclercem vedlo šampionát po první části sezony. V průběhu sezony Scuderia nestačila vývojovému tempu Red Bullu a Monačan se stal vicemistrem světa. Po sezoně 2022 bylo ukončeno 25 let dlouhé partnerství Scuderie s Philip Morris v pozici titulárního sponzora týmu (Hughes, 2022b) a 49 let v pozici technického partnera Scuderie Ferrari (1973-2022). Mezi lety 2018 a 2021 se objevovala na monopostech loga iniciativy PMI „Mission Winnow“, která alibi marketingem navazovala na loga Marlboro.

Ferrari pro sezonu 2023 po téměř 30 letech angažovalo nového týmového šéfa se zkušenostmi s předchozím vedením týmu v motorsportu či formuli 1. Stal se jím Frédéric Vasseur, Todtův krajan. Scuderia stejným způsobem jako v roce 1988 (tehdy McLarenu) zamezila týmu Red Bull zvítězit ve všech velkých cenách sezony 2023, když Carlos Sainz zvítězil v Singapuru.

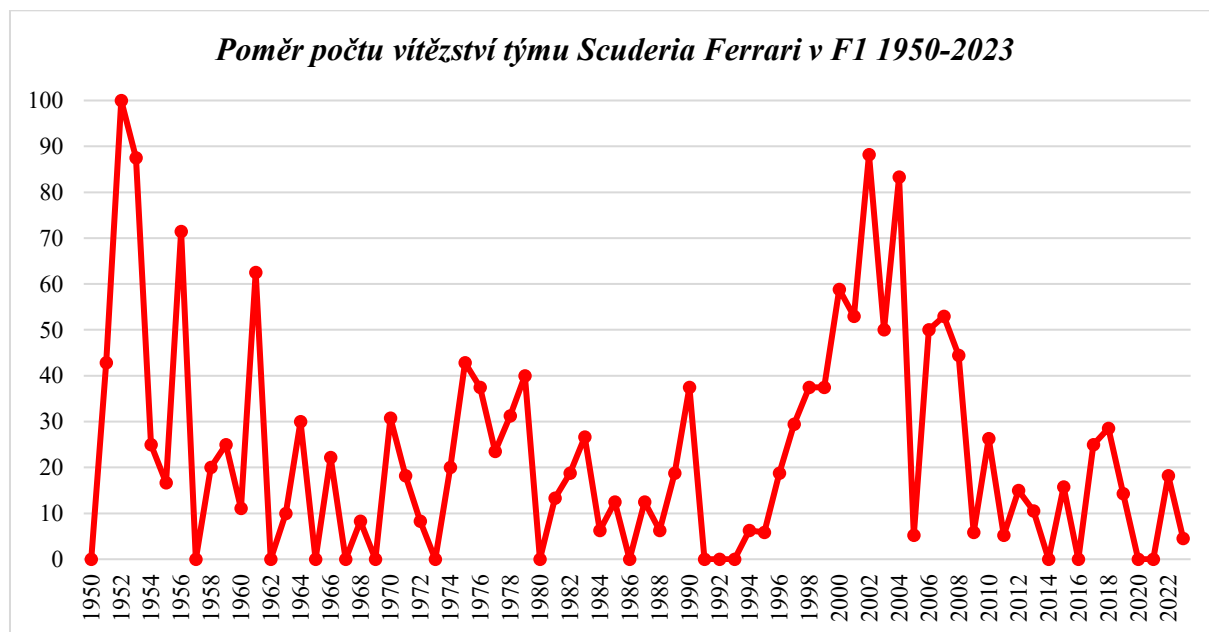
Prvního února 2024 bylo oznámeno uzavření kontraktu se sedminásobným mistrem světa Lewisem Hamiltonem. Celý rok před začátkem sezony 2025 podepsal se Scuderii Ferrari víceletý kontrakt a ve 40 letech se má stát nejstarším debutantem ve Ferrari od Juana Manuela Fangia. Podpisem kontraktu se propojí dvě nejsilnější značky formule 1 v současnosti. Faktorů pro přestup bylo zřejmě několik: Status Ferrari, nová motivace/výzva, osobnost šéfa Scuderie Frederica Vasseura, který sedminásobnému šampionovi dopomohl do formule 1 či příležitost zisku rekordního osmého titulu mistra světa. *„Stojí za to si dát za sebe argumenty, proč byl 1. únor 2024 jedním z nejpamátnejších dní v historii F1 a proč má přesah do celého světa sportu. Spojily se dvě ikony – stáj, která tvoří DNA formule 1 i pilot, který je historicky tím nejúspěšnějším –, a spojily se rovněž dvě ikony, které zásadně překračují hranice F1 i hranice sportu obecně.“* (Sára, 2024). *„Pravdou je, že Ferrari byl a je pojem, který vždy vzbuzoval úctu a touhu. Mnoho jezdců, závodních nebo civilních, chtělo usednout za volant magického vozu“* (Olšanský, 2015).

V grafu 1 jsou uvedeny poměry vítězství týmu Scuderia Ferrari v historii F1 od svého založení v roce 1950. Zde je možné vidět vzestupné a sestupné trendy. V sezoně 1952 Scuderia

zvítěžila ve všech závodech a dosáhla 100 % úspěšnosti. Dále je evidentní vzestup Ferrari v polovině 70. let s monopostem 312T a jeho evolucemi. Na začátku 90. let tým nezvítězil ve třech sezonách za sebou a následný vzestup ilustruje období „Ferrari Dream Teamu“ zakončené rokem 2008. Výjimku tvoří rok 2005, kdy Ferrari ovlivnilo pravidlo zákazu výměny pneumatik.

Graf 1

Poměr počtu vítězství týmu Scuderia Ferrari v F1 1950-2023



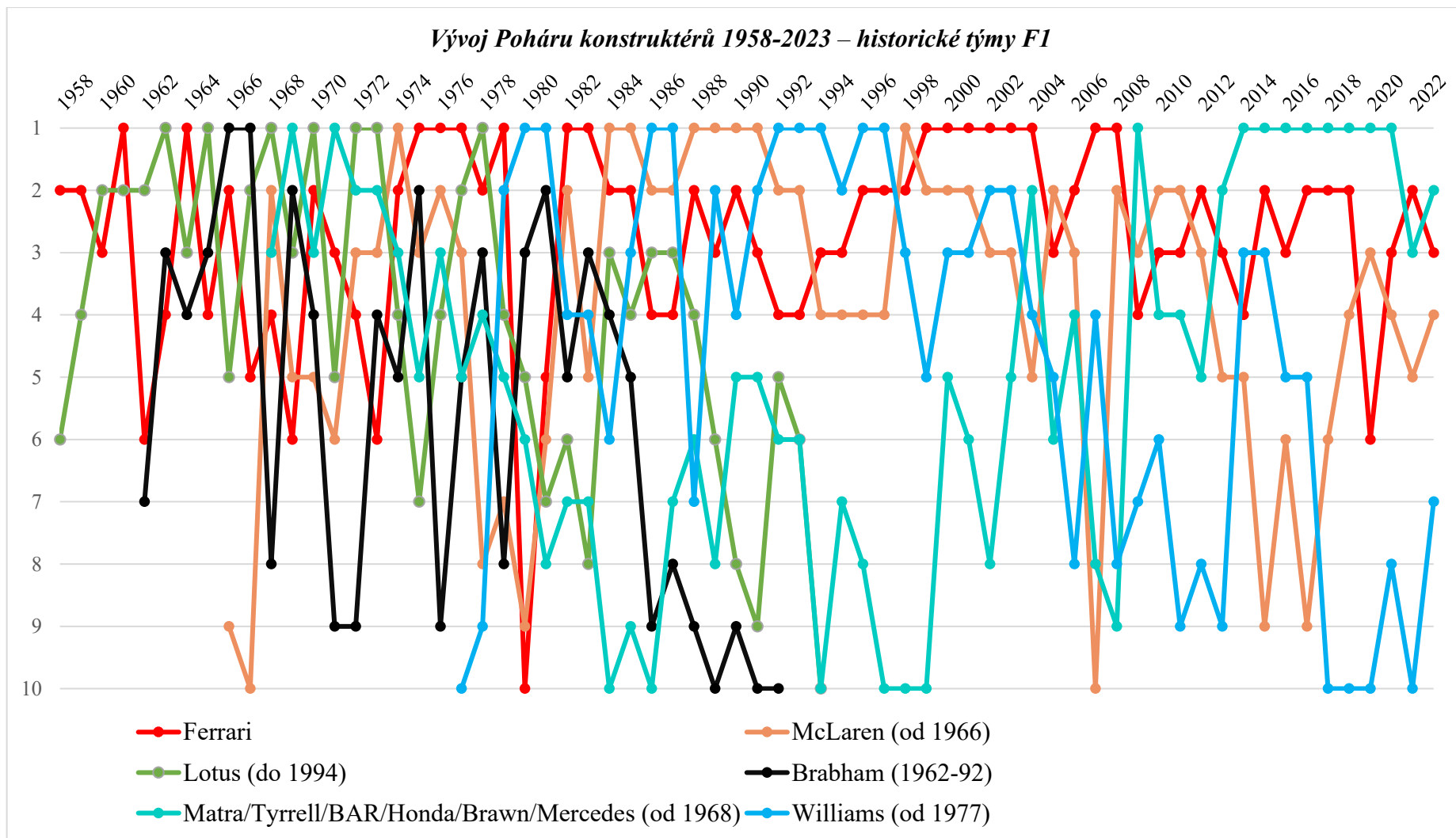
Zdroj: Zpracováno podle Jenkinse a Tallmana (2016), vlastní úprava

V grafu 2 je uvedeno porovnání Scuderie Ferrari a dalších historicky úspěšných týmů¹⁰³ v Poháru konstruktérů. Z grafu lze odvodit stabilitu výsledků Ferrari. Mezi lety 1982-2020 neskončilo Ferrari na horším než čtvrtém místě. Jak bylo výše uvedeno tento propad byl zapříčiněn technickou direktivou FIA. Ostatní „historické stáje“ měly své výkyvy výraznější a stáje Lotus a Brabham na začátku 90. let ukončily svou činnost po finančních problémech. Evidentní jsou výkonnostní výkyvy Williamsu a McLarenu po roce 2010.

¹⁰³ Tým Red Bull Racing patří v počtu titulů a vítězství k nejméně úspěšným. Jeho předchůdce Stewart GP debutoval v F1 v roce 1997. Do tohoto grafu byly zahrnuty týmy, které byly založeny před rokem 1980

Graf 2

Vývoj Poháru konstruktérů 1958-2023 – historické týmy F1



Scuderia Ferrari je dodnes podle Forbesu (Ozanian & Knight, 2023) nejhodnotnějším týmem ve formuli 1, když její hodnota je odhadována na 3,9 miliardy USD. Porovnání všech týmů F1 je uvedeno v tabulce 2.

Tabulka 2

Hodnoty týmů formule 1 v roce 2023 podle Forbesu

tým	Odhadovaná hodnota značky (v mil. USD)	Odhadované příjmy týmu (v mil. USD)	Hrubý provozní zisk (EBITDA) (v mil. USD)
<i>Scuderia Ferrari</i>	3900	680	115
<i>Mercedes</i>	3800	700	192
<i>Red Bull</i>	2600	510	85
<i>McLaren</i>	2200	490	58
<i>Alpine</i>	1400	325	50
<i>Aston Martin</i>	1375	290	32
<i>AlphaTauri</i>	1125	260	20
<i>Alfa Romeo (Sauber)</i>	900	210	25
<i>Haas</i>	780	180	2
<i>Williams</i>	725	160	-5

Zdroj: Ozanian & Knight (2023).

Při dosud posledním konaném reprezentativním výzkumu v roce 2021, kterého se zúčastnilo 167 tisíc respondentů z celého světa, se Scuderia Ferrari v popularitě týmů propadla za McLaren (29,5 %, 40 % do 25 let) a Red Bull (přibližně 20 %) na třetí místo s 18 %. Při předchozím výzkumu v roce 2017 Scuderia byla s 32 % nejpoblárnějším týmem. Důvody propadu lze přičítat změně demografické struktury respondentů, která se podstatně omladila, respondenti pod 25 let tvořili 35 % celkového vzorku a průměrný věk respondenta činil 32 let (Motorsport Network, 2021). To může značit stárnoucí věkovou strukturu tifosi, zároveň se výzkum konal v období, kdy Scuderia Ferrari nezaznamenávala vítězství a chyběly jí výrazné osobnosti¹⁰⁴. Svůj nezanedbatelný podíl má rovněž „netflixový“ seriál Drive to Survive, který významně ovlivnil demografickou strukturu fanoušků F1.

¹⁰⁴ tzv. role models

4.9.3 Scuderia Ferrari a Long Standing Team Bonus

V létě 2020 byla uzavřena a podepsána první Concorďská dohoda pod vlastnictvím F1 společností Liberty Media pro sezony 2021-25, která zásadně pozměnila finanční strukturu a systém odměňování týmů. Vítěz Poháru konstruktérů získává 14 % celkových odměn určených pro týmy, poslední tým 6 %. Veškeré předchozí bonusy pro týmy byly zrušeny, s výjimkou tzv. „historického bonusu“ pro Scuderii Ferrari (Freeman, 2020). To dokládá, že Ferrari je pro formuli 1 a jejího současného vlastníka Liberty Media nadále významnou.

O významu Scuderie Ferrari prohlásil tehdejší ředitel F1 Chase Carey: „*Scuderia Ferrari a formule 1 jdou ruku v ruce od roku 1950 a jsme šťastní, že tento vztah bude pokračovat dlouhou dobu, jakožto součást samotné DNA tohoto sportu. Na cestě, která nás vedla k vymezení nové Concorďské dohody, jsme byli schopni ocenit konstruktivní roli Ferrari, vždy zaměřené na to, aby byl vrchol motorsportu silnější, spravedlivější a udržitelnější. Nyní je scéna připravena spolupracovat, aby bylo zajištěno, že formule 1 je ještě velkolepější a atraktivnější pro miliony fanoušků po celém světě, kteří milují tento sport*“ (Ferrari, 2020).

V roce 2015, tedy v době vedení F1 Berniem Ecclestone, podle Renckena a Barretta (2016) činilo rozdělení příjmů mezi FOM a týmy v poměru 35/65. Scuderia Ferrari získala v této sezoně od FOM 105 milionů USD v bonusech, z toho 70 milionů činil tzv. „Long Standing Team Bonus“¹⁰⁵, položka, která dodnes náleží pouze Scuderii Ferrari (Rencken & Barretto, 2016), v roce 2019 LST činil 73 milionů USD (Kubala, 2019; Richards, 2020b).

Týmům každoročně rostou odměny z prize money, které jsou podle znění Concorďské dohody 2021-25 plně variabilní (Liberty Media, 2024). V roce 2022 činil poměr rozdělování příjmů přibližně 45/55 (Hardy, 2023), v roce 2023 byl poměr jiný.

V sezoně 2023, kdy F1 vlastní Liberty Media, která převzala vedení FOG od Bernieho Ecclestone na počátku roku 2017 (Formula 1, 2017), Scuderia Ferrari nadále získává „historický bonus“. Ten podle odhadů činí pět procent z celkové částky odměn vyplácených týmům (Hardy, 2023), tedy o procento méně, než poslední tým Poháru konstruktérů (Noble, 2023). V roce 2022 odměna týmům podle Hardyho (2023) činila 1,157 mld USD¹⁰⁶, Scuderia podle odhadu získala 5 % „historický bonus“ ve výši 57,85 milionů USD. Podle Nobla (2023) týmy, které v posledních 10 letech skončily na prvních třech místech v Poháru konstruktérů získávají další odměny. Příjmy F1 dosáhly v roce 2023 výše 3,222 miliard USD a týmům bylo

¹⁰⁵ LST - tzv. „historický bonus“

¹⁰⁶ tedy přibližně desetinásobek roku 2004

vyplaceno 1,215 miliardy USD (Liberty Media, 2024). Podle těchto údajů odhadovaná výše bonusu, který Scuderia Ferrari získala za sezonu 2023 činil 60,75 milionů USD, tedy přibližně o 10 milionů méně než v dobách vedení F1 Berniem Ecclestonem.

4.9.4 Scuderia Ferrari a využití práva veta

FIA oficiálně smluvně udělila právo veta Ferrari ve schvalovacím dopisu 17. ledna 2005 (FIA, 2009), byť právo veta bylo Ferrari zajištěno v první Concordské dohodě z roku 1981. Ferrari během krize FIA-FOTA zamýšlelo vetovat plánovaný rozpočtový strop odsouhlasený Světovou radou motorsportu 29. dubna 2009, ale nebylo jí to umožněno (Sylt, 2015). Právo veta „*může být použito pro změny sportovních nebo technických pravidel, které by po Ferrari vyžadovaly upravit své vozy,*“ znělo vyjádření generálního sekretáře FIA Pierra de Conincka směrem k právníkovi Ferrari Henry Peterovi (Sylt, 2015). Zároveň právo veta nesmí poškozovat tradiční hodnoty mistrovství světa a/nebo image FIA (Savard, 2021).

Ferrari v roce 2004 nevyužilo příležitosti vetovat pravidlo o zákazu výměny pneumatik. Ross Brawn si této výhody nebyl tehdy vědom. Zároveň byl přesvědčený, kdyby o existenci veta věděl, vedení Scuderie by jej nevyužilo, protože vědělo, že by její jednání bylo proti duchu sportu. Ferrari si bylo plně vědomé skutečnosti, že dominance Scuderie popularitě a sledovanosti formule 1 neprospívala (Brawn & Parr, 2023, s. 62). Podle Jenningse (2010) se údajně ve Velké Británii během jediné sezony snížila sledovanost F1 až o 5 milionů diváků.

V říjnu 2015 FIA navrhla plán zavedení maximální ceny hybridních motorů a převodovek pro zákaznické týmy. Ferrari návrh FIA vetovalo a v zájmu šampionátu vrcholná organizace pro motoristický sport toto respektovala (FIA, 2015; Parkes, 2015). Součástí návrhu bylo rovněž navýšení „standardizovaných dílů“ (FIA, 2015). Hughes (2018b) ve svém článku popsal, že by tyto změny mohly být Scuderii odůvodněny jako mířené proti jejím zájmům, jak z konkurenčního hlediska, tak z hlediska snížení jejího vlivu na F1, což by mělo za následek snížení hodnoty značky silničních vozů Ferrari.

Zároveň si prezident Ferrari Sergio Marchionne uvědomoval skutečnost, ve které by šampionát bez Ferrari měl znehodnocenou hodnotu a odchod Scuderie by měl negativní dopad na menší, ekonomicky slabší týmy. Bez zájmu velkých týmů by se snížil zájem veřejnosti a sponzorů (Allievi, 2018) a měl by vážný celkový dopad na motorsport.

Prezident FIA Jean Todt¹⁰⁷ posuzoval v roce 2013¹⁰⁸, zda má být Ferrari nadále ponecháno právo veta. FOM a ostatní týmy byly pro ponechání práva veta, a tak Todt souhlasil se zahrnutím v nové dohodě. Použití práva veta Scuderii v roce 2015 jej zklamalo (Kubala, 2015).

V roce 2020 se stal novým výkonným ředitelem Formula One Group bývalý šéf Scuderie Stefano Domenicali. S touto pozicí byl rovněž spojován, výkonný ředitel a podílový vlastník týmu Mercedes Torger Christian „Toto“ Wolff. Ferrari vyjádřilo svůj nesouhlas a využilo právo veta, aby předešlo možnému zvolení rakouského byznymena. Šéf Scuderie Mattia Binotto toto odůvodnil tvrzením, že není vhodné, aby aktivní člen týmu formule 1 zastával pozici výkonného ředitele FOG. Naopak pozitivně přijal zvolení svého krajana Domenicaliho, který v F1 získal dostatek zkušeností a od svého odchodu ze Scuderie na jaře 2014 v žádné jiné roli v F1 nepůsobil (Gasparini, 2020). Binotto chtěl v případě možného angažování Wolffa předejít potenciálnímu střetu zájmů zvýhodňující Mercedes.

Podle Chinchera (2020) je právo veta pro Scuderii opodstatněné. Ferrari jako jediné z automobilek působících v F1 účelně vzniklo, aby se účastnilo automobilových závodů, ze kterých později vzešla výroba silničních vozů, financující závodní program. F1 je pro Ferrari základem existence, která dodnes nebyla zpochybňována, včetně období, kdy Scuderia neměla v F1 úspěchy. Jednou z důležitých složek úspěchu Scuderie je podle Jenkinse a Tallmana (2016) schopnost adaptovat se, vyvíjet a měnit svůj přístup k inovacím. *„Ferrari nikdy nebylo neporazitelné. A je to kombinace zranitelnosti a vytrvalosti, která vysvětluje její jedinečnou přitažlivost“* (Williams, 2017).

Pro ostatní automobilky F1 zpravidla byla marketingovým prostředkem pro podporu prodeje automobilů a jejich představenstva mají právo kdykoli rozhodnout o ukončení působení v šampionátu. Příkladem je odchod Hondy (2008), Toyoty a BMW (2009) během světové ekonomické krize. Automobilky do F1 přicházely a odcházely dle ekonomické situace a potřeby (Chinchero, 2020). Toto tvrzení dále dokládají italští výrobci z 50. let, kdy F1 z ekonomických důvodů opustily Alfa Romeo a Maserati. Scuderia Ferrari zůstala jediným italským výrobcem v F1. *„V Itálii závodíte pro zemi, nezávodíte pro tým. V každém jiném týmu závodíte pouze pro tým, a to je velký rozdíl,“* prohlásil Jody Scheckter (Formula 1, 2020b).

¹⁰⁷ bývalý týmový šéf Scuderie Ferrari

¹⁰⁸ kdy vstupovala v platnost nová Concordská dohoda 2013-2020

„V Itálii jsou tři náboženství, přičemž dvě z nich jsou fotbal a Ferrari,“ prohlásil Ross Brawn (Brawn & Parr, 2023, s. 65) o Scuderii. Podobně je Ferrari vnímáno ve formuli 1. Bývá považováno za náboženství, které vyznávají miliony tifosi po celém světě. Obdobně se vyjádřil i Willi Weber (2022, s. 219): „V žádném týmu není atmosféra tak eroticky nabitá jako ve Ferrari. Už jen to jméno působí jako afrodisiakum“ a souhlasí s tvrzením Rosse Brawna, že Ferrari je jedním z náboženství (Weber, 2022, s. 225). Ferrari má oproti ostatním týmům odlišný status a piloti Scuderii volí na základě emocí (emozioni) a na „seznamu snů“ či „bucket listu“ pilotů F1 je angažmá ve Ferrari zpravidla nejvýše.

„Ferrari je něčím, na co může F1 v průběhu let spoléhat, a to má obrovskou hodnotu pro ty, kteří řídí tento sport“. Ferrari dodává sportu prestiž a historickou hodnotu, příspěvek, který je pro F1 významným a Scuderia je zárukou, na které lze plánovat budoucnost sportu (Chincherio, 2020). „Naproti tomu (ostatním automobilkám) tu Ferrari vždy bylo – v dobrých i horších časech – a lidé tuto skutečnost uznávají s respektem a obdivem“ (Allievi, 2020).

„Vždy jsem považoval Ferrari za nejdůležitější část byznysu F1. Vysoké poplatky od sponzorů, promotérů a televizních společností byly navázány na účast Ferrari a největší tržby se dostaly ke všem. Ale bez Ferrari by neexistoval tento příjem a F1 by nebyla takovou, jaká je“ (Ecclestone in Allievi, 2018). Sebastian Vettel promluvil o významu Ferrari pro F1 (Vettel in Smith, 2024): „Každý je fanouškem Ferrari. Dokonce pokud říkají, že nejsou, jsou fanoušky Ferrari“.

5 VÝCHODISKA REŠERŠE PRÁCE

Historický vývoj týmu Scuderia Ferrari a světového šampionátu formule 1 je vzájemně úzce propojen. Oba subjekty za svou historii zažily období vzestupů a pádů, byť ne současně. F1 se poprvé ocitla ve vážné krizi po roce 1951, kdy z finančních důvodů odstoupila Alfa Romeo a Scuderia Ferrari zůstala jediným předním týmem světového šampionátu. Na krizi F1 Ferrari profitovalo a ovládlo světové šampionáty v letech 1952 a 1953 než vstoupila v platnost nová technická pravidla, která do F1 přivedla více továrních týmů, jako byly Maserati, Mercedes-Benz a Lancia. Formule 1 získávala na popularitě, zatímco Ferrari se významně výkonnostně propadlo a Scuderii postihla první krize.

Z této situace jí pomohly finanční problémy Lancie, která ukončila závodní program, předala své veškeré závodní vybavení za pomoci Fiatu a Scuderia získala konkurenceschopný vůz. Po tragické nehodě Pierra Levegha v Le Mans se rovněž stáhl Mercedes Benz a z těchto důvodů se úroveň konkurence opět snížila, čehož Scuderia využila k zisku titulu 1956 pro Juana Manuela Fangia. Zároveň ve stejném roce prožíval Enzo Ferrari v osobním životě tragédii, kdy jeho prvorozený syn Dino podlehl svalové dystrofii a jeho smrt zásadně ovlivnila život rodiny Ferrari v návaznosti na závodní tým.

Domácí italská konkurence pro finanční náročnost postupně opustila formuli 1. Scuderia zůstala jediným zástupcem tzv. italského „Motor Valley“ proti nastupujícím britským výrobcům. Souboj dvou odlišných filozofií k vývoji závodních vozů – britské zaměření na vývoj šasi proti italskému výkonnému motoru. Časté porážky Scuderie prokázaly, že je nutné se přizpůsobit britské koncepci vozů. Britský pilot Mike Hawthorn se stal v roce 1958 posledním mistrem světa s motorem vpředu (a prvním britským šampionem) a Phil Hill posledním vítězem (a prvním americkým vítězem) Grand Prix F1 s motorem uloženým před pilotem.

Žádný jiný vůz nebyl od konce 50. let lakován do barev rosso corsa (být v průběhu let s modifikacemi) a proto Ferrari ve startovním poli dodnes vyčnívá. Scuderia se dodnes odlišuje svou filozofií a kulturou od ostatních 9 týmů F1. Ty mají své hlavní sídlo v Británii, popřípadě v USA (Haas) a Švýcarsku (Sauber). V druhé polovině 50. let zahynulo ve vozech Ferrari několik předních pilotů – Castellotti, de Portago, Collins a Musso. Enzo Ferrari vždy po svých pilotech požadoval jízdu na hranici sebeobětování a motivoval je k maximálním výkonům. Tyto nehody společně s úspěchy upevnily 50. letech status Ferrari ve světovém motorsportu.

První vůz, typ 156, který následoval britský přístup s motorem uloženým uprostřed, získal titul mistra světa s Philem Hillem. Ve stejném závodě zahynul jeho týmový kolega a soupeř v boji o titul Wolfgang von Trips (pro německý motorsport předchůdce Michaela Schumachera) nenaplnil svůj potenciál. Mistrovský triumf o několik měsíců později vystřídala další krize týmu. „Palácová revoluce“ zásadně ovlivnila chod Scuderie a většina vedoucích pracovníků opustila Ferrari po neshodách s Laurou Ferrari, která dohlížela na procesy ve Scuderii v nepřítomnosti svého manžela. Veřejnost předpovídala konec závodní činnosti, což se nestalo.

Enzo Ferrari povýšil mladé manažery a inženýry, jako byl Mauro Forghieri, do vrcholných funkcí a o tři roky později získal John Surtees titul mistra světa, jako doposud jediný v nejvyšší motocyklové a automobilové disciplíně („na dvou a čtyřech kolech“). Neshody s šéfem týmu Dragonim a nedostatek financí pro vývoj znemožnily Britovi na tento úspěch navázat. Ford s úspěchy v Le Mans, rovněž podpořil porážku Scuderie ve formuli 1, když financoval vývoj motoru – pro Enza Ferrariho stěžejní části závodního vozu.

Týmy Scuderia Ferrari a Lotus zásadně ovlivnily vývoj monopostů, když v sezoně 1968 poprvé zavedly aerodynamické prvky, které jsou stěžejní součástí vozů F1 dodnes, přítlačných křídel. Ferrari se tehdy účastnilo množství šampionátů, včetně nákladných sportovních prototypů. Nedostatek financí pro vývoj a testování se ve formuli 1 naplno projevil a Scuderia nebyla schopná do velkých cen nasazovat více než jeden vůz. Investice Fiatu do Ferrari měly nakrátko pozitivní vliv na výkonnost týmu, ale pozornost zaměřená na více motoristických odvětví přetěžovala lidské zdroje ve Scuderii. Enzo Ferrari v roce 1971 onemocněl a Fiat před rokem 1973 nakrátko odstavil Forghieriho ve prospěch Sandra Colomba. Pod jeho vedením byly výsledky Scuderie statisticky jedny z nejhorších v historii. Enzo Ferrari se po téměř dvou letech zdravotně uzdravil, vrátil Forghieriho zpět do role technického ředitele a do pozice „direttore sportivo“ následně dosadil mladíka Lucu di Montezemola.

Luca di Montezemolo brzy po svém jmenování zaujal prostředí F1, včetně podnikatele, šéfa týmu Brabham a předsedy konstruktérské organizace FOCA Bernieho Ecclestonea. Pod jeho vedením se Scuderia opět stala týmem, který je schopen získávat tituly. Ve své první sezoně ve vedení Scuderie byl blízko titulu Clay Regazzoni, o rok později jej získal Niki Lauda. Toto období trvalo pouze dvě sezony a di Montezemolo byl Fiatem přesunut do Turína.

Sezona 1976 se zpočátku zdála být jednoznačnou záležitostí Rakušana, téměř smrtelná nehoda na Nürburgringu, jí zdramatizovala a její průběh a rivalita s Jamesem Hunttem se

později stal námětem pro hollywoodský film Rona Howarda. Lauda se stal ústřední postavou Ferrari a po nehodě se odhodlal brzy vrátit do monopostu, přes vážná zranění popálené kůže. Při závěrečném závodě v Japonsku Rakušan zhodnotil rizika jízdy v obtížných povětrnostních podmínkách, vzepřel se Enzovi Ferrarimu a vůz v boxech odstavil. Důvěra Ferrariho v Laudu ochabla. Rakušan získal druhý titul v roce 1977 a unavený vnitropolitickou situací odešel za přispění Parmalatu do Brabhamu. Jeho náhradou se stal Gilles Villeneuve.

Kanaďanův divoký, neurovaný jízdní styl se velmi odlišoval od Laudovy čisté, strojové pilotáže. Na Enza Ferrariho toto zapůsobilo a brzy zapomněl na zlost z odchodu Rakušana. Historiky a novináři jsou často zmiňované závody v Dijonu 1979, Zandvoortu stejného roku či deštivý trénink pro VC USA 1979, VC ve španělské Jaramě 1981 či domácí VC 1978 a 1981, kterými Villeneuve upoutal. Jeho spor s druhým pilotem Ferrari Didierem Pironim vyústil v tragickou nehodu Kanaďana v Zolderu. Villeneuve nedostal příležitost stát se mistrem světa, přestože byl vnímán prostředím F1, jako nejlepší pilot ve startovním poli a pravděpodobně by se stal v roce 1982 mistrem světa poté, co o tři roky dříve pomohl k titulu Jodymu Scheckterovi. Pironi v průběhu sezony 1982 získal na čele mistrovství nadějně vedení a v průběhu sezony vyvázl bez zranění ze dvou těžkých nehod při testování na okruhu Paul Ricard. V Hockenheimu při deštivém tréninku riskoval a ve vysoké rychlosti kolidoval s Renaultem Alaina Prosta. Vážně poranění obou noh ukončilo závodní kariéru francouzského pilota. V letech 1982 a 1983 získalo Ferrari Pohár konstruktérů, díky příspěvku britského inženýra Harveyho Postlethwaita, který doplnil Forghieriho.

V této době se Scuderia ocitla uprostřed politické války mezi FISA a FOCA. Tým vystupoval na straně FISA, ale držel si odstup nad situací, když Enzo Ferrari zastával roli „nezávislého soudce“ a Marco Piccinini byl na velkých cenách „přítelem všech“. Ferrariho pozvání všech týmů do Maranella v lednu 1981 na jednání vyústilo v dokument, který se stal základem pro vznikající Concordskou dohodu, která dodnes v různých vydáních upravuje vztahy mezi FIA, držitelem komerčních práv a týmy formule 1. Marco Piccinini se stal jejím spoluautorem a dohoda je jedním z pilířů moderní F1.

Scuderia Ferrari rovněž zásadně ovlivnila vývoj formule 1 v druhé polovině 80. let, kdy Enzo Ferrari svým nátlakem odchodu z F1 do CART přiměl FIA upravit technická pravidla pro rok 1989 aby Scuderia směla postavit a využívat motor V12. Druhá Concordská dohoda byla podepsána v Maranellu roku 1987, kde byly zastoupeny tehdejší nejvýznamnější osobnosti tehdejší F1 – Enzo Ferrari, Bernie Ecclestone, Jean Marie Balestre a Aleardo Buzzzi a zakladatel Scuderie byl oceněn za celoživotní přínos motorsportu.

V době, kdy Scuderii nevedla silná osobnost, se tým výsledkovou listinou propadal do středu pole. Ačkoli byl v 80. letech Marco Piccinini politicky velmi činný a stal se jedním ze strůjců Concordské dohody, tak na tratích Scuderia pravidelně prohrávala s týmy vedeným Bernieem Ecclestonem, Frankem Williamsem a Ronem Dennisem. Ferrari začalo technologicky vybavením továrny zaostávat.

Po nepovedeném projektu čtyřválcového motoru byl Forghieri odsunut ze závodního oddělení do vývoje silničních vozů a Scuderia se dostala do vnitropolitického chaosu. Vývoj vozu byl s příchodem Johna Barnarda rozdělen mezi Maranello (v čele s Postlethwaitem) a designové studio GTO poblíž Guildfordu. Vztahy Piera Lardi Ferrariho s Barnardem a Piccininim se zhoršovaly, což vyústilo v oddělenou frakci uvnitř Scuderie, následný spor s otcem a odchod syna zakladatele z týmu. Piero je od roku 1988 viceprezidentem automobilky.

Po smrti Enza Ferrariho převzal Fiat plnou kontrolu nad Scuderii. Fiat dosazoval do vedení automobilky a závodního týmu osoby, které neměly s F1 žádné zkušenosti, byť Cesare Fiorio byl ústředním mužem úspěchu Lancie ve WRC. Časté změny v managementu týmu a na pozici šéfa týmu vyústily ve výkonnostní propad, který nezastavili piloti jako Alain Prost a Nigel Mansell. Ferrari po roce 1990 nevyhrálo tři sezony za sebou a kritika týmu byla oprávněná. Interní politika Scuderie vždy byla předmětem diskusí, jak za života Enza Ferrariho, tak po něm.

Byli to především lidé, silné osobnosti, které utvářely historii, pozici a vnímání Scuderie Ferrari. Od samotného počátku byl nejdůležitější osobou Enzo Ferrari. Ten se po celou kariéru do své smrti byl schopen kolem sebe obklopovat schopným týmem inženýrů, mechaniků a nad jejich prací dohlíželi šéfové týmu, kteří se zakladateli týmu přímo zodpovídali. Bez jeho přičinění by tento tým nevznikl a patrně nedosáhl úspěchů, které byly uvedeny v rešerši.

Jeho nástupcem, kterého sám Ferrari přivedl do F1, byl Luca di Montezemolo, který byl dosazen do pozice šéfa týmu a dokázal v mladém věku prosadit zásadní změny v jeho struktuře. Po smrti Ferrariho byl Agnelli v listopadu 1991 angažován jako nový prezident automobilky. Montezemolo se stal spojujícím článkem mezi Ferrari za života Enza Ferrariho a po něm, což potvrzuje příloha 2, kde jsou vyznačeny vazby mezi subjekty (lidmi, partnery a dalšími). Po svém příchodu dokázal analyticky identifikovat slabé stránky týmu. Investicemi do infrastruktury Scuderie a s příchodem nového šéfa Jeana Todta v červenci 1993 došlo k pozvolné přestavbě týmu s cílem navrátit úplný vývoj vozů F1 zpět do Maranella.

K dosažení návratu na vrcholu potřebovala Scuderia nejlepšího dostupného pilota. Tím byl Michael Schumacher, který pojal příchod do Ferrari jako novou výzvu a samotný Fiat přiznal, pokud Němec neuspěje, bude to vina týmu. Schumacher začal kolem sebe utvářet tým a budovat vítěznou kulturu. Na přelomu roku 1996 a 1997 získalo Ferrari nejbližší Schumacherovy spolupracovníky – Rosse Brawna a Roryho Byrna. „Ferrari Dream Team“ se začal utvářet. Ve třech po sobě jdoucích letech zůstala Scuderia těsně poražena. Ve své páté sezoně ve Ferrari dokázal Němec získat pro Scuderii jezdecký titul, 21 let od posledního v roce 1979. Následovala série dalších čtyřech titulů a dva z nich byly získány dominantním způsobem. Scuderia rovněž byla na vrcholu F1 politicky, když například zakázala Mercedesu používat písky z beryllia a stala se de facto výhradním odběratelem pneumatik Bridgestone, i výkonnostně.

Ferrari po sezoně 2006 opustili Michael Schumacher, který ukončil kariéru, Ross Brawn oznámil sabatiku a nakonec přijal nabídku Hondy stát se šéfem týmu, Rory Byrne se přesunul do role poradce vývoje monopostů a Jean Todt se stal prezidentem FIA. Období dominance Scuderie Ferrari skončilo podobně jako například úspěšné období Chicaga Bulls v 90. letech. Na sérii úspěchů navázal tým dostředivým efektem v letech 2007 a 2008 s jezdeckým duem Kimi Räikkönen a Felipe Massa. Fin se v sezoně 2007 se stal mistrem světa a o rok později získala Scuderia Pohár konstruktérů dosud naposledy.

V roce 2009 bylo Ferrari a Luca di Montezemolo jedním z ústředních týmů sporu FIA a FOTA ohledně rozpočtových stropů a technických pravidel. Shodně jako o několik let dříve v případě GPWC k rozpadu F1 nedošlo. V posledním desetiletí postupně politická pozice Ferrari klesá, zejména od dob vedení Scuderie bývalým inženýrem Mattiou Binottem. Změna vlastníka komerčních práv F1, kdy Bernie Ecclestone prodal Formula One Group americké Liberty Media, pozici Scuderie ovlivnila a byla snížena výše tzv. historického bonusu. Ferrari za posledních 15 let získalo 6x titul vicemistra světa – třikrát s Alonsem, dvakrát s Vettelem a jednou s Leclercem. Ve formuli 1 se počítají jen tituly a v případě Scuderie Ferrari má toto tvrzení větší váhu a tým se každoročně ocitá pod tlakem celé Itálie.

S novým šéfem Fredericem Vasseurem Scuderia očekává návrat na vrchol. Na začátku února 2024 podepsal s Ferrari sedminásobný mistr světa Lewis Hamilton, který tímto rozhodnutím zaskočil celý svět F1 a jeho ambicí je získat rekordního osmého titulu mistra světa v monopostu Ferrari. Časová osa historických událostí týmu Scuderia Ferrari je znázorněna v příloze 1 a v příloze 3 jsou uvedeny historické statistiky týmů F1 účastnících se sezony 2024.

6 DISKUSE

Téma této diplomové práce dosud nebylo zkoumáno, žádný z výzkumů se tématu významu Scuderie Ferrari pro F1 doposud nevěnoval. Obecně dosud nevzniklo mnoho výzkumů pojednávajících o Scuderii Ferrari z hlediska její historie, politiky (interní a externí – vůči FIA a jiným organizacím) a managementu týmu.

Tato diplomová práce vycházela zejména z dostupných zdrojů v publikacích, časopisech a internetových článcích. Jelikož se jedná o typ historické práce bez interview, jedním z limitů výzkumu je neschopnost získání informací o týmu Scuderia Ferrari přímo od samotných aktérů – členů týmu. Vzhledem k obsahu a rozsahu této práce, která zachycuje téměř století historie týmu s důrazem na období po roce 1950, není možné uspořádat interview s respondenty, kteří již zesnuli a lze tak vycházet pouze z jejich starších vyprávění, či (auto)biografií. Některé výpovědi dosud žijících členů týmu jsou dostupné například prostřednictvím podcastů či autobiografií. Jedním ze zdrojů, které byly v této práci použity, je výzkum Jenkinse a Tallmana (2016), kteří na přelomu tisíciletí sami uspořádali rozhovory s aktivními a bývalými členy Scuderie Ferrari mezi lety 1999 a 2004: Johnem Barnardem, Rossem Brawnem, Maurem Forghierim, Paolem Martinellim a Jeanem Todtem.

Italské publikace o životě Enza Ferrariho (Ferrari, 2008; Orefici, 1994), které byly v diplomové práci použity, jsou psány subjektivnějším stylem než práce Brocka Yatese, který některé informace, které o sobě Enzo Ferrari uváděl, vyvracel. V případech, kdy se objevovalo více výkladů různých autorů, které si navzájem odporovaly, jsou pro objektivitu práce všechny uvedeny, viz. Surtees a VC Mexika 1964, či období politické nestability Ferrari v druhé polovině 80. let. Obecně italské články a publikace nejsou vždy plně objektivní, upravují realitu a dochází tak k možnému zkreslení. Není zcela jisté to, co bylo v této práci uvedeno, je stoprocentně pravdivé. Další publikace o Enzu Ferrarim, které byly napsány od autorů Richarda Williamse (2001) a Lucy dal Monte (2018, 2024) nebyly v době vypracování práce k dispozici.

Dalším z limitů výzkumu je neschopnost čerpat informace z interních dokumentů týmu, které jsou veřejnosti skryté, a tudíž nejsou dostupné přímé důkazy o událostech, které se staly. Jelikož se jedná o čistě teoretickou práci vycházející z rozsáhlé rešerše dostupných zdrojů, byla tato práce časově náročnější oproti teoreticko-empirické práci, jejíž výsledky vycházejí především ze získaných údajů prostřednictvím vytvořené studie.

Doporučeními pro další výzkum je pokusit se navázat kontakt a v ideálním případě uspořádat rozhovory s přímými aktéry – členy týmu Scuderia Ferrari po vzoru práce Jenkinse a Tallmana (2016). Dalším doporučením je, pokud možno získání informací o Scuderii Ferrari přímo z Itálie – Maranella či Modeny, prostřednictvím návštěvy muzeí Ferrari, kde by výzkumník mohl získat další zdroje informací či navázat kontakt se zaměstnanci, průvodci či historiky Ferrari. Dalším možným zdrojem informací je italská literatura, pokud výzkumník ovládá italštinu. Posledním doporučením je možné zkontaktování historiků automobilismu, motorsportu a F1 v ČR či SK, kteří by mohli pomoci k dalšímu rozšíření této práce.

7 ZÁVĚR

Tato diplomová práce potvrdila, že je Scuderia Ferrari pro mistrovství světa F1 jedním z její pilířů a výhody, které tým získává, jsou opodstatněné. Účast Ferrari v šampionátu je jednou z jistot pro vedení F1. Ačkoli vedení týmu v minulosti několikrát hrozilo odchodem z šampionátu, včetně počátku 21. století, vždy zůstalo zavázáno účasti v mistrovství světa.

F1 potřebuje exkluzivní značky – tovární týmy a automobilky a Ferrari potřebuje formuli 1 aby mohla nadále propagovat svou značku prostřednictvím závodění v seriálu Grand Prix. V ideálním případě pro popularitu F1 je důležité, aby byla Scuderia schopná bojovat o tituly. Ferrari má své DNA založeno na závodech Grand Prix, narozdíl od ostatních automobilek působících v F1, které používají prostředí formule 1 pro podporu prodeje silničních vozů. Tato skutečnost je jedním z důvodů, proč je Scuderia tak podstatnou pro F1. Je rovněž nositelem hodnot odkazujících na počátek šampionátu a období, kdy se šampionát v 50. a 60. letech 20. století utvářel. Scuderia Ferrari je dodnes na vrcholu většiny historických statistik F1 (počtu startů, vítězství, titulů atd.). Tým je svou kulturou, odvozenou z italského původu, odlišným od ostatních týmů, které mají svá sídla v germánsky mluvících zemích – zejména v Británii, popř. ve Švýcarsku. Ferrari stále udržuje historickou tradici národních italských barev v motorsportu – rosso corsa.

Zároveň tato práce potvrdila, že za úspěšnými organizacemi stojí silné osobnosti, které utvářely historii, pozici a vnímání Scuderie Ferrari. Od samotného počátku byl nejdůležitější osobou zakladatel Enzo Ferrari, který dokázal po téměř 6 desetiletí kolem sebe utvářet tým lidí, který se stal úspěšným. Na Ferrariho odkaz navázal především Luca di Montezemolo, který byl prezidentem Ferrari v moderní éře týmu a v roce 1993 uzavřel kontrakt s Jeanem Todtem, jenž později angažoval Michaela Schumachera a jeho spolupracovníky z dob Benettonu – Rosse Brawna a Roryho Byrna. Tato práce rovněž poukázala na význam osob jakými byli piloti Alberto Ascari, Mike Hawthorn, Phil Hill, John Surtees, Niki Lauda či Gilles Villeneuve a inženýři jako Carlo Chiti, Mauro Forghieri, Harvey Postlethwaite či John Barnard.

Ferrari má dodnes stále silnou politickou pozici v prostředí F1, byť v období vedení Mattiou Binottem, bylo Ferrari upozaděno Mercedesem a Red Bullem. Bývalí členi týmu Ferrari nadále působí (či působili) ve významných pozicích prostředí motorsportu. Jean Todt byl mezi lety 2010 až 2022 prezidentem FIA, Marco Piccinini viceprezidentem FIA za dob vedení Maxem Mosleym, Stefano Domenicali se stal v roce 2020 výkonným ředitelem Formula One Group a Ross Brawn se stal v roce 2017 v nové struktuře F1 ředitelem pro motorsport a do

svého odchodu v roce 2022 se podílel na vývoji technických pravidel F1. Luca di Montezemolo zastával na začátku nového tisíciletí významné pozice v organizacích GPWC a FOTA. Marco Piccinini se stal na začátku 80. let jedním z autorů Concordské dohody – dokumentu, který je dodnes v různých úpravách platným a utváří základ moderní F1, jelikož upravuje vztahy mezi týmy F1, držitelem komerčních práv (FOM) a FIA.

Hlavním přínosem Scuderie Ferrari pro vývoj F1 z hlediska technologie, je první použití zadního přítláčného křídla na monopostu F1, jehož vývoj vedl Mauro Forghieri a použití poloautomatické převodovky s pádly Johnem Barnardem.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

1. ALLIEVI, Pino (2018). Why Formula 1 needs Ferrari and Ferrari need Formula 1. *F1 Racing*, 23(6), 36-44.
2. ALLIEVI, Pino (2020a, 28. července). *Essere Ferrari: Why does the Scuderia inspire passion in racing fans like no other team?*. Formula 1. Citováno 4.4.2024. <https://www.formula1.com/en/latest/article/essere-ferrari-why-does-the-scuderia-inspire-passion-in-racing-fans-like-no.47Kr88abvjZ5EiitqSdHIY>
3. ALLIEVI, Pino (2020b, 10. září). *Ferrari at 1000: The enduring appeal of F1's most iconic brand*. Formula 1. Citováno 8.4.2024. <https://www.formula1.com/en/latest/article/ferrari-at-1000-the-enduring-appeal-of-f1s-most-iconic-brand.6E9XR8XncKsD2vzulfZaVP>
4. ALLISON, JEFF (2020). What if Ferrari raced in IndyCar and the Indy 500?. *Vintage Motorsport Magazine*, 31(6), 38-45
5. AUTOMOBILISMO (2008, 8. dubna). *Ferrari 312 B3*. Citováno 30.1.2024. <https://www.automobilismo.it/ferrari-312-b3-1-introduzione-auto-5679>
6. AUTOMOTIVE HALL OF FAME (n.d.). *Luca di Montezemolo*. Citováno 27.12.2023. <https://www.automotivehalloffame.org/honoree/luca-di-montezemolo/>
7. AUTOSPORT (2007, 1. února). *Unhappy Stepney wants a sabbatical*. Citováno 31.1.2024. <https://web.archive.org/web/20210418152300/https://www.autosport.com/f1/news/unhappy-stepney-wants-a-sabbatical-4407610/4407610/>
8. AUTOSPORT. [AutosportOfficial]. (2019, 6. září). *What was the founder of Ferrari like? - Enzo Ferrari remembered by Ercole Colombo* [Video]. YouTube. Citováno 2.1.2024. <https://www.youtube.com/watch?v=J5FoAnyncWg>
9. AUTOSPORT. [AutosportOfficial]. (2020, 27. března). *The 5 worst title defences in F1 history* [Video]. YouTube. Citováno 20.10.2023. <https://www.youtube.com/watch?v=BonFwliW4Rs>
10. AUTOWEEK (2008, 14. dubna). *Ferrari will no longer use Marlboro branding*. Citováno 8.4.2024. <https://www.autoweek.com/news/a2038181/ferrari-will-no-longer-use-marlboro-branding/>
11. AVERSA, P., Schreiter, K. & Guerrini, F. (2021). The birth of a business icon through cultural branding: Ferrari and the Prancing Horse, 1923-1947. *Enterprise and Society*:

- the international journal of business and history*, 24(1), 28-58.
<https://doi.org/10.1017/eso.2021.22>
12. AVOSSA, Fabio (2022, 5. října). *I grandi tecnici italiani: Sandro Colombo*. Italia on road. Citováno 30.1.2024. <https://www.italiaonroad.it/2022/10/05/i-grandi-tecnici-italiani-sandro-colombo/>
 13. BARRETTO, Lawrence (2022, 18. prosince). *'I was just so proud of him' – Norbert Vettel on his son Sebastian's journey from karts to world champion*. Formula 1. Citováno 5.1.2024 <https://www.formula1.com/en/latest/article.i-was-just-so-proud-of-him-norbert-vettel-on-his-son-sebastians-journey-from.m8nN46GP7iJ1E9Bj6EUNN.html>
 14. BARRY, Ben (2022, 15. prosince). *Flat-out at Fiorano: How Ferrari created a legend out of a circuit*. Hagerty. Citováno 30.12.2023 <https://web.archive.org/web/20221221053111/https://www.hagerty.co.uk/articles/automotive-history/flat-out-at-fiorano-50-years-of-the-worlds-most-exclusive-circuit/>
 15. BBC (2014, 10. září). *Ferrari chairman Luca Di Montezemolo to quit after 23 years*. Citováno 29.12.2023. <https://www.bbc.com/sport/formula1/29138322>
 16. BBC SPORT (2005, 18. června). *Ralf to miss GP following crash*. Citováno 10.2.2024. http://news.bbc.co.uk/sport2/hi/motorsport/formula_one/4105376.stm
 17. BEER, Matt (2009, 1. srpna). *New Concorde Agreement finally signed*. Autosport. Citováno 18.3.2024. <https://www.autosport.com/f1/news/new-concorde-agreement-finally-signed-4432313/4432313/>
 18. BENSON, Andrew (2020, 13. září). *Autosport 70: The first story of Schumacher at Ferrari*. Autosport. Citováno 9.1.2024. <https://www.autosport.com/f1/news/autosport-70-the-first-story-of-schumacher-at-ferrari-4979133/4979133/>
 19. BENYON, Jack (2020, 25. července). *The inside story of Ferrari's legendary unraced IndyCar*. The Race. Citováno 22.4.2024. <https://www.the-race.com/formula-1/the-inside-story-of-ferraris-legendary-unraced-indycar/>
 20. BIRO, Pete & Levy, George (2019). *F1 Mavericks: The men and machines that revolutionized Formula 1 racing*. Quarto Publishing Group USA.
 21. BOUMAN, Berthold (2011, 2. prosince). *Ferrari and Red Bull Racing leave FOTA*. Motorsport. Citováno 20.3.2024. <https://us.motorsport.com/f1/news/f1-ferrari-and-red-bull-racing-leave-fota/2600524/>
 22. BOWER, Tom (2011). *No Angel: The Secret Life of Bernie Ecclestone*. Faber & Faber.
 23. BRAUN, Ross & Parr, Adam (2023). *Nelítostný šampionát: Mistrovské strategie ve Formuli 1*. Mamaš.

24. BREEVOORT, Leo & Diepraam, Mattijs (2023, 20. dubna). *Grand Prix car designers*. Forix 8W. Citováno 28.12.2023. <http://8w.forix.com/6thgear/designers.html>
25. BRIGGS, Gemma (2009, 24. června). *How the Formula One crisis unfolded*. The Guardian. Citováno 18.3.2024. <https://www.theguardian.com/sport/2009/jun/19/formula-one-crisis-timeline>
26. BRUNI, Alessandro (2020, 11. září). *Ferrari: Birth of a myth*. Firenze: Made in Tuscany. Citováno 12.1.2024. <https://www.firenzemadeintuscany.com/en/article/ferrari-birth-of-a-myth/>
27. BRUNNER, Mathias (2023, 17. června). *Vor 100 Jahren: So kam Ferrari zum Cavallino Rampante*. Speedweek. Citováno 6.2.2024. <https://www.speedweek.com/amp/formel1/news/209448/Vor-100-Jahren-So-kam-Ferrari-zum-Cavallino-Rampante.html?lang=en>
28. BUCKLEY, Kevin M (2023, 12. září). *It started with a sketch*. Ferrari. Citováno 6.2.2024. <https://www.ferrari.com/en-CZ/magazine/en-PL/articles/it-started-with-a-sketch-the-prancing-horse-emblem?amp=true>
29. CAMERON, David (2003a, 5. února). *The cult of a personality, I*. Atlas F1. Citováno 14.12.2023. <https://atlasf1.autosport.com/2003/feb05/cameron.html>
30. CAMERON, David (2003b, 12. února). *The cult of a personality, II*. Atlas F1. Citováno 14.12.2023. <https://atlasf1.autosport.com/2003/feb12/cameron.html>
31. CAMERON, David (2003c, 19. února). *The cult of a personality, III*. Atlas F1. Citováno 14.12.2023. <https://atlasf1.autosport.com/2003/feb19/cameron.html>
32. CAMERON, David (2003d, 26. února). *The cult of a personality, IV*. Atlas F1. Citováno 14.12.2023. <https://atlasf1.autosport.com/2003/feb26/cameron.html>
33. CAMERON-DOW, Chris (2013, 9. září). *1996 Italian Grand Prix: Schumacher masters Monza*. Chris on F1. Citováno 13.1.2024. <https://chrisonf1.com/2013/09/09/1996-italian-grand-prix-schumacher-masters-monza/>
34. CAMPI, Massimo (2021, 29. října). *29 ottobre 1991: la Ferrari caccia il "Professore"!*. Motor Emotion. Citováno 21.3.2024. <https://www.motoremotion.it/2021/10/29/29-ottobre-1991-la-ferrari-caccia-il-professore/>
35. CAMPI, Massimo (2022, 15. září). *1977: Lauda lascia la Ferrari*. Motor Emotion. Citováno 25.3.2024. <https://www.motoremotion.it/2022/09/15/1977-lauda-lascia-la-ferrari/>
36. CAPPS, Don (2000, 6. dubna). *Lancia Tipo D.50 case history*. Forix 8W. Citováno 18.4.2024. <http://8w.forix.com/d50.html>

37. CAPPS, Don (2003, 5. února). *Back to the Future: The FIASCO War*. Atlas F1. Citováno 21.3.2024. <https://atlasf1.autosport.com/2003/feb05/capps.html>
38. CAPUSSELA, Andrea Lorenzo (2018). 'The 'Economic Miracle' and an Ambitious Reform Programme', *The Political Economy of Italy's Decline* (Oxford, 2018; online edn, Oxford Academic, 24 May 2018), <https://doi.org/10.1093/oso/9780198796992.003.0007>
39. CARY, Tom (2010, 10. prosince). *FIA removes ban on team orders*. The Telegraph. Citováno 29.4.2024. <https://www.telegraph.co.uk/sport/motorsport/formulaone/8194638/FIA-removes-ban-on-team-orders.html>
40. CLEEREN, Filip (2022, 3. ledna). *Top 10: The closest finishes in Formula 1 history*. Motorsport. Citováno 10.1.2024. <https://www.motorsport.com/fl/news/top-ten-close-finishes-fl/4778094/#gal-4778094-m0-rubens-barrichello-ferrari-f2002-past-michael-schumacher-ferrari-f2002-15023615>
41. CODLING, Stuart (2018). The long interview: This is John Barnard. *F1 Racing*, 23(10). 78-86.
42. CODLING, Stuart (2021). *Ferrari Formula 1 car by car: every race car since 1950*. Motorbooks.
43. COLLANTINE, Keith (2005, 22. března). *Grand Prix World Championship (GPWC)*. RaceFans. Citováno 17.3.2024. <https://www.racefans.net/2005/03/22/grand-prix-world-championship-gpwc/>
44. COLLANTINE, Keith (2007, 8. února). *Banned: Beryllium*. RaceFans. Citováno 28.12.2023. <https://www.racefans.net/2007/02/08/banned-beryllium/>
45. COLLANTINE, Keith (2010, 21. října). *Senna clinches second world championship by taking Prost out*. RaceFans. Citováno 10.1.2024. <https://www.racefans.net/2010/10/21/20-years-since-senna-took-out-prost-at-suzuka-1990-japanese-gp-flashback/>
46. COLLANTINE, Keith (2020, 13. ledna). *Exclusive extract: How Lauda won his second title at Ferrari – then walked out*. RaceFans. Citováno 3.1.2024. <https://www.racefans.net/2020/01/13/exclusive-extract-how-lauda-won-his-second-title-at-ferrari-then-walked-out/>
47. COLOMBO, Ercole (1975, 4. října). *Luca di Montezemlo, Clay Regazzoni, Niki Lauda, Ferrari*. Citováno 20.2.2024. <https://www.morinigallaratiublishing.net/wp-content/uploads/2020/12/luca-di-montezemolo-clay-regaz.jpg>

48. COLOMBO, Ercole (1987, 17. března). *Bernie Ecclestone, Jean Marie Balestre, Enzo Ferrari, Piero Ferrari and Franco Gozzi during the signing of the FIA Concorde agreement*. Citováno 23.4.2024. https://www.autoforum.cz/tmp/magazin/ft/Ferrari_367_historie_dalsi_01.jpg
49. COOPER, Adam (2006). Clay Regazzoni: 'I was never thinking about the F1 title. I enjoyed life'. *Motor Sport Magazine*. Citováno 16.4.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/april-2006/42/i-was-never-thinking-about-world-championship-i-was-just-racing-day/>
50. COOPER, Adam (2011, 8. července). *F1: Ferrari drops Marlboro from team name*. Speed TV. Citováno 15.3.2024. <https://web.archive.org/web/20130301211309/http://formula-one.speedtv.com/article/f1-ferrari-drops-marlboro-from-team-name/>
51. COOPER, Adam (2020, 19. června). *The 2005 US GP farce: The full inside story*. Motorsport. Citováno 15.4.2024. <https://www.motorsport.com/f1/news/the-2005-us-gp-farce-the-full-inside-story/4809048/>
52. COOPER, Adam (2022, 9. listopadu). *HOW FORGHIERI HELPED SHAPE FERRARI INTO WORLD-BEATERS*. Motorsport. Citováno 6.1.2024. <https://www.motorsport.com/f1/news/how-forghieri-helped-shape-ferrari-into-world-beaters/10397160/>
53. COOPER, Sam (2023, 10. prosince). *Revealed: The five longest winning streaks by a single driver in F1*. Planet F1. Citováno 2.1.2024. <https://www.planetf1.com/features/five-longest-f1-winning-streaks>
54. CORMACK-LOYD, Florina (2024, 17. ledna). *Apple clinches top spot as world's most valuable brand, outshining Amazon, Google, and Microsoft*. Brand Finance. Citováno 11.4.2024. <https://brandfinance.com/press-releases/apple-clinches-top-spot-as-worlds-most-valuable-brand-outshining-amazon-google-and-microsoft-2>
55. ČESKÁ TELEVIZE (2020). *Archiv D: Krutá ruleta* [Video]. Citováno 28.12.2023. <https://www.ceskatelevize.cz/porady/12387474945-archiv-d/220471294071008/>
56. D'ALESSIO, Paolo (2008a). Vydařená turínská premiéra. *Formule*, 6(12), 30-31.
57. D'ALESSIO, Paolo (2008b). 60 let ve formuli 1. *Formule*, 6(12), 34-51.
58. DAY, Julia (2001, 23. února). *Philip Morris strengthens Ferrari ties*. The Guardian. Citováno 23.1.2024. <https://www.theguardian.com/media/2001/feb/23/marketingandpr3>
59. DENNIS, David (2014, 1. ledna). *Mauro Forghieri*. Sports Car Digest. Citováno 4.1.2024. <https://sportscardigest.com/mauro-forghieri/>

60. DENNIS, David (2015, 26. června). *Enzo Ferrari*. Sports Car Digest. Citováno 4.2.2024. <https://sportscardigest.com/enzo-ferrari/>
61. DIEPRAAM, Mattijs (1998). *Red fever break-out*. Forix 8W. Citováno 7.2.2024. <http://8w.forix.com/gvilleneuve.html>
62. DIEPRAAM, Mattijs (1999). *Mike the Bike & Fearless John*. Forix 8W. Citováno 8.2.2024. <http://8w.forix.com/bikers.html>
63. DIEPRAAM, Mattijs (2005, 8. prosince). *A really great one*. Forix 8W. Citováno 7.2.2024. <http://8w.forix.com/collins.html>
64. DIEPRAAM, Mattijs (2007a, 21. listopadu). *Poachers turned gamekeepers: how the FOCA became the new FIA, Part 1: Introduction and timeline*. Forix 8W. Citováno 23.1.2024. <http://8w.forix.com/fiasco-introduction-timeline.html>
65. DIEPRAAM, Mattijs (2007b, 7. června). *Late bloomer gone too soon*. Forix 8W. Citováno 7.2.2024. <http://8w.forix.com/regazzoni.html>
66. DIEPRAAM, Mattijs (2007c, 13. prosince). *Poachers turned gamekeepers: how the FOCA became the new FIA, Part 3: 1979-1980 – the FIA on the counter attack*. Forix 8W. Citováno 8.4.2024. <http://8w.forix.com/fiasco-79-80.html>
67. DIEPRAAM, Mattijs (2008a, 3. ledna). *Poachers turned gamekeepers: how the FOCA became the new FIA, Part 4: 1981 – long live the FIA F1 World Championship*. Forix 8W Citováno 19.3.2024. <http://8w.forix.com/fiasco-81.html>
68. DIEPRAAM, Mattijs (2008b, 14. srpna). *Poachers turned gamekeepers: how the FOCA became the new FIA, Part 7: Present day – a new twist to the story*. Forix 8W. Citováno 21.3.2024. <https://www.forix.com/8w/fiasco-present.html>
69. DIEPRAAM, Mattijs (2009a, 20. prosince). *Poachers turned gamekeepers: how the FOCA became the new FIA, Part 8: Encore – from Ferrari International Assistance to FIA's Intrepid Adversary*. Forix 8W. Citováno 18.3.2024. <https://www.forix.com/8w/fiasco-encore-fia-fota.html>
70. DIEPRAAM, Mattijs (2009b, 3. září). *The second lost generation from Italy*. Forix 8W. Citováno 29.3.2024. <http://8w.forix.com/bandini-scarfiotti-giunti.html>
71. DILLEN, Johan & Dirk de Jager (2022). Still talking about Gilles. *Tazio Magazine*, 4, 3.
72. DILLEN, Johan (2022a, 2. listopadu). *Mauro Forghieri (87), the bespectacled engineer who saved Ferrari*. Tazio Magazine. Citováno 2.4.2024. <https://taziomagazine.com/?p=5806>
73. DILLEN, Johan (2022b, 5. prosince). *Patrick Tambay (73): More than a super-sub*. Tazio Magazine. Citováno 2.4.2024. <https://taziomagazine.com/?p=6017>

74. DODGINS, Tony & Webber, Mark (2023). *Formula One: The Rivals: F1's Greatest Duels*. Ivy Press.
75. DODGINS, Tony, Arron, Simon & Steiner, Gunther (2022). *Formula One: The Pinnacle: The pivotal events that made F1 the greatest motorsport series*. Ivy Press.
76. DOWARD, Jamie (2011, 3. července). *Ferrari-Marlboro F1 sponsorship deal provokes anger of the health lobby*. The Guardian. Citováno 1.4.2024. <https://www.theguardian.com/society/2011/jul/03/ferrari-marlboro-formula-one-sponsorship>
77. DRURY, Colin (2017, 3. listopadu). *'Formula One drivers accepted the risks. This was the life they loved': Italy, 1957*. The Guardian Citováno 3.1.2024. <https://www.theguardian.com/sport/2017/nov/03/1957-mille-miglia-ferrari-louise-king-peter-collins>
78. DUFEK, Petr & Rybecký, Vladimír (2008). Perfekcionista. *Formule*, 6(12), 58-60.
79. DUFEK, Petr (2007). Špionážní aféra agenta 2007. *Formule & MotoGP*, 5(10), 12-13.
80. DUFEK, Petr (2008). Napoleon F1. *Formule*, 6(12), 52-54.
81. DUFEK, Petr (2012). *Michael Schumacher – Vládce rychlosti*. Sport-Press.
82. DVOŘÁK, František (2018, 14. srpna). *Nerudný génius v černých brýlích zemřel před 30 lety*. iDnes. Citováno 3.1.2024. https://www.idnes.cz/auto/historie/enzo-ferrari-vyroci-umrti.A180813_113829_auto_ojetiny_Fdv
83. DVOŘÁK, Tomáš; Fasora, Lukáš; Chocholáč, Bronislav; Malý, Tomáš; Nečasová, Denisa; Stoklásková, Zdeňka; Wihoda, Martin (2014). *Úvod do studia dějepisu, 1. díl*. 1. vyd. Masarykova univerzita. <https://digilib.phil.muni.cz/sites/default/files/pdf/130405-monography.pdf>
84. EDMONDSON, Laurence (2021, 21. července). *The collisions that defined some of F1's iconic rivalries*. ESPN. Citováno 29.9.2023. https://www.espn.com.sg/f1/story/_/id/31855567/the-track-collisions-defined-some-f1-ionic-rivalries
85. EDMONDSON, Lawrence (2010, 31. října). *Ecclestone at 80: Bernie Ecclestone timeline*. ESPN. Citováno 21.3.2024. <http://en.espn.co.uk/formula1/sport/story/53530.html>
86. ELIZALDE, Pablo (2000). *Ferrari: Myth and magic*. Atlas F1. Citováno 14.12.2023. <https://atlasf1.autosport.com/2000/jpn/ferrari.html>
87. ELSON, James (2020, 5. června). *Ferrari's IndyCar: Could unraced 637 have won Indy 500?*. Motor Sport Magazine. Citováno 4.2.2024.

- <https://www.motorsportmagazine.com/articles/us-scene/indycar/the-ferrari-that-would-have-won-the-indy-500-tale-of-the-unraced-637/>
88. ESPN (2012, 17. července). *Senna receives Bandini trophy*. ESPN. Citováno 5.1.2024. <http://en.espn.co.uk/williams/motorsport/story/84256.html>
 89. EWRC RESULTS (n.d.). *Luca Cordero di Montezemolo*. Citováno 27.12.2023. <https://www.ewrc-results.com/profile/9795-luca-cordero-di-montezemolo/>
 90. F1 EXPERIENCES (2021). *10 iconic quotes from the history of Formula 1*. Citováno 5.1.2024. <https://f1experiences.com/blog/10-iconic-quotes-from-history-of-formula-1>
 91. F1 FANDOM (n.d.). *1979 United States Grand Prix West*. Citováno 12.10.2022. https://f1.fandom.com/wiki/1979_United_States_Grand_Prix_West
 92. F1 GPDC (2016, 1. prosince). *Niki's early days*. Citováno 8.1.2024. <https://www.f1grandprixdriversclub.com/niki-lauda-early-days/>
 93. F1 GPDC (2018, 17. srpna). *Welcome Daniele Audetto*. Citováno 8.1.2024. <https://www.f1grandprixdriversclub.com/welcome-daniele-audetto/>
 94. F1 RACING (2010). Auto, které rozbřečelo Michaela Schumachera. 15(9). 28-33
 95. FAGNAN, René (2018, 31. ledna). *The first appearance of wings on Formula 1 cars*. Motorsport. Citováno 5.1.2024. <https://au.motorsport.com/f1/news/1968-first-wings-f1-1000902/1389077/>
 96. FEARNLEY, Paul (2018, 14. ledna). *'80s month: Pointless in South Africa*. Motor Sport Magazine. Citováno 20.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/80s-month-pointless-south-africa/>
 97. FEARNLEY, Paul (2019a, 19. září). *A catalogue of Ferrari walkouts*. Motor Sport Magazine. Citováno 18.1.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/catalogue-ferrari-walkouts/>
 98. FEARNLEY, Paul (2019b). Mike Hawthorn: Britain's forgotten world champion. *Motor Sport Magazine*. Citováno 11.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/february-2019/42/mike-hawthorn-britains-forgotten-world-champion/>
 99. FEARNLEY, Paul (2020, 9. září). *Ferrari's 1000 Grands Prix part 1: 1-500*. Motor Sport Magazine. Citováno 23.1.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/ferraris-most-significant-grand-prix-victories-part-1/>
 100. FEARNLEY, Paul (2022). Fangio vs Ascari — his 'greatest opponent'. *Motor Sport Magazine*. Citováno 11.3.2024.

- <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/march-2022/90/fangio-vs-ascari-his-greatest-opponent/>
- 101.FERRARI (2016, 3. ledna). *Separation of Ferrari from FCA completed*. Citováno 10.2.2024. <https://www.ferrari.com/en-EN/corporate/articles/separation-of-ferrari-from-fca-completed>
- 102.FERRARI (2019a, 11. února). *16 November 1929: The foundation of Scuderia Ferrari*. Citováno 12.1.2024. <https://www.ferrari.com/en-EN/magazine/articles/foundation-scuderia-ferrari-formula-one-team>
- 103.FERRARI (2019b, 2. dubna). *The début of the Prancing horse*. Citováno 5.2.2024. <https://www.ferrari.com/en-EN/magazine/articles/prancing-horse-scuderia-ferrari-first-appearance>
- 104.FERRARI (2020, 18. srpna). *Ferrari signs the 2021-2025 Concorde Agreement*. Citováno 24.3.2024. <https://www.ferrari.com/en-EN/formula1/articles/ferrari-signs-the-2021-2025-concorde-agreement>
- 105.FERRARI (2022, 2. listopadu). *Farewell to Mauro Forghieri*. Citováno 4.1.2024. <https://www.ferrari.com/en-EN/magazine/articles/farewell-to-mauro-forghieri>
- 106.FERRARI (2023a, 13. prosince). *Ferrari e-lab, in collaboration with Philip Morris International: The start of a cross industry project*. Citováno 23.1.2024. <https://www.ferrari.com/en-EN/corporate/articles/ferrari-e-lab-in-collaboration-with-philip-morris-international-the-start-of-a-cross-industry-project>
- 107.FERRARI (2023b, 20 října). *Finali Mondiali and Mugello: A 30-year history*. Citováno 12.1.2024. <https://www.ferrari.com/en-EN/corse-clienti/articles/finali-mondiali-and-mugello-a-30-year-history>
- 108.FERRARI (n.d.). *American surprise: The 637, secret project for Indy*. Citováno 4.2.2024. <https://www.ferrari.com/en-EN/history/moments/1986/american-surprise/more>
- 109.FERRARI (n.d.). *Home track: Fiorano circuit opens*. Citováno 26.12.2023. <https://www.ferrari.com/en-EN/history/moments/1972/home-track/more>
- 110.FERRARI, Enzo (2018). *Mé strašné radosti*. Dobrovský.
- 111.FIA (1998). *Hearing of Monday 27 July 1998 in Paris*. Citováno 9.1.2024. <https://www.fia.com/sites/default/files/judgements/1998-ica-27-07.pdf>
- 112.FIA (2009, 12. května). *A l'attention de Monsieur, Pierre De Coninck, Secrétaire General Sport*. Citováno 22.3.2024. <https://web.archive.org/web/20101123081908/https://www.fia.com/en-GB/mediacentre/Documents/1-hp-pdc.pdf>

113. FIA (2015, 26. října). *FIA Formula 1 World Championship - Cost reduction*. Citováno 22.3.2024. <https://www.fia.com/news/fia-formula-1-world-championship-cost-reduction>
114. FIA (2024). *WMSC Members 2024*. Citováno 18.3.2024. https://www.fia.com/sites/default/files/wmsc_members_january_2024.pdf
115. FIA CHAMPIONSHIPS RESULTS & STATISTICS (n.d.). *1983 FIA Formula One World Championship Italian Grand Prix*. Citováno 9.1.2024. <https://fiaresultsandstatistics.motorsportstats.com/results/1983-italian-grand-prix/standings>
116. FOLPRECHT, Radek (2018, 19. června). *Příběh Francesca Baraccy. Oř padlého Itala skončil na kapotě Ferrari*. iDnes. Citováno 6.2.2024. https://www.idnes.cz/technet/vojenstvi/francesco-baracca-enzo-ferrari.A180618_133624_vojenstvi_erp
117. FORD PERFORMANCE (2023, 3. února). *Ford in Formula One – A history*. Citováno 11.4.2024. <https://performance.ford.com/series/formula-1/news/articles/f1/2023/02/ford-in-formula-1---a-potted-history.html>
118. FORMULA 1 (2015, 28. října). *Do you remember...when Ferrari raced in blue*. Citováno 11.12.2023. <https://www.formula1.com/en/latest/features/2015/10/f1-do-you-remember-when-ferrari-raced-in-blue-in-mexico.html>
119. FORMULA 1 (2017, 23. ledna). *Liberty completes F1 acquisition*. Citováno 24.3.2024. <https://www.formula1.com/en/latest/article/liberty-completes-f1-acquisition.3zzGTfOwC4OkEc8EAKMKKw>
120. FORMULA 1 (2020a, 28. února). *FIA reaches 'settlement' with Ferrari following 2019 engine investigation*. Citováno 21.3.2024. <https://www.formula1.com/en/latest/article.fia-reaches-settlement-with-ferrari-following-2019-engine-investigation.6beurlatKeTLvJHPEuHUJW.html>
121. FORMULA 1 (2020b). *Ferrari: The passion behind the prancing horse* [Video]. Citováno 4.4.2024. <https://www.formula1.com/en/latest/video.ferrari-the-passion-behind-the-prancing-horse.1687521696911678623.html>
122. FORMULA 1. [Formula1]. (2020c, 15. dubna). *F1 Design Legend John Barnard | Beyond The Grid | Official F1 Podcast* [Video]. YouTube. Citováno 22.4.2024. <https://www.youtube.com/watch?v=FVFJNxc2jXg>
123. FORMULE (2008a). *Koník Ferrari*. 6(12), 55.
124. FORMULE (2008b). *Andrettiho kouzlo*. 6(12), 10.
125. FORMULE (2008c). *Mistři světa s vozy Ferrari*. 6(12), 66-69.

- 126.FORMULE (2008d). Lorenzo Bandini: Boj s osudem. 6(12), 32-33
- 127.FORMULE (2008e). Tajná zóna. 6(12), 11
- 128.FOTA (2009, 25. června). *FOTA Press Conference – Transcript*. Citováno 20.3.2024.
<https://web.archive.org/web/20090725034039/http://www.teamsassociation.org/press-release/2009-06-25/fota-press-conference-transcript>
- 129.FRANKEL, Andrew (2022). Greatest Races - 1996 Spanish Grand Prix: The Reign in Spain. *Octane & Evo, 75 Years of Ferrari*, 182-188.
- 130.FREEMAN, Glen & Beer, Matt (2021, 3. listopadu). *The real reasons behind F1's Indy 2005 humiliation*. The Race. Citováno 15.4.2024. <https://www.the-race.com/formula-1/the-real-reasons-behind-f1s-indy-2005-humiliation/>
- 131.FREEMAN, Glenn (2020, 20. srpna). *Who wins from F1's new Concorde deal and how it'll work*. The Race. Citováno 24.3.2024. <https://www.the-race.com/formula-1/who-wins-from-f1s-new-concorde-deal-and-how-itll-work/>
- 132.GALLAGHER, Mark (2021). *The Business of Winning: Insights in transformation from F1 to the boardroom*. 2nd edition. Kogan Page Limited.
- 133.GASPARINI, Gianluca (2020, 9. října). *La rivelazione di Binotto: "Su Wolff capo della F1 abbiamo messo il veto"*. La Gazzetta dello Sport. Citováno 22.3.2024.
https://www.gazzetta.it/Formula-1/09-10-2020/ferrari-binotto-su-wolff-capo-f1-abbiamo-messo-veto-3802659376311.shtml?refresh_ce
- 134.GAULD, Graham (2016, 1. prosince). *Daniele Audetto: A man of many parts*. F1 GPDC. Citováno 8.1.2024. <https://www.f1grandprixdriversclub.com/daniele-audetto-a-man-of-many-parts/>
- 135.GAULD, Graham (2020, 9. června). *Meet Mauro*. F1 GPDC. Citováno 8.1.2024.
<https://www.f1grandprixdriversclub.com/meet-mauro/>
136. GRAND PRIX (1995, 11. září). *Lauda ousted by Ferrari*. Citováno 30.4.2024.
<https://www.grandprix.com/news/lauda-ousted-by-ferrari.html>
- 137.GRAND PRIX (2001, 28. listopadu). *The birth of GPWC Holding BV*. Citováno 18.3.2024. <https://www.grandprix.com/ns/ns05202.html>
- 138.GRAND PRIX (2016). *Grand Prix results: Canadian GP, 1968*. Citováno 12.10.2022.
<https://web.archive.org/web/20170701145034/http://grandprix.com/gpe/rr171.html>
- 139.GRANT-BRAHAM, Bruce & Britton, John (2012). Motor racing, tobacco company sponsorship, barcodes and alibi marketing. *Tob Control*, 21(6), 529-35.
<https://doi.org/10.1136/tc.2011.043448>.

140. GREUTER, Henri & de Roos, Arjan (2009, 4. srpna). *Fiasco Italo-Brittanico, Part 3: The Indy project that became a blackmail project*. Forix 8W. Citováno 4.2.2024. <http://8w.forix.com/march90ca-ferrari.html>
141. GREUTER, Henri & de Roos, Arjan (2013, 22. května). *Ferrari at Indianapolis: mutual love unanswered, 1986: projects 034 and 637, mere blackmail tools?*. Forix 8W. Citováno 29.3.2024. <http://8w.forix.com/ferrari-indianapolis-1986.html>
142. HAMILTON, Maurice & Roebuck, Nigel (2022). Villeneuve vs Pironi: the tragic rivalry. *Motor Sport Magazine*. Citováno 19.1.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/june-2022/88/villeneuve-vs-pironi-the-tragic-rivalry/>
143. HAMILTON, Maurice (2021a). *Formula 1: Oficiální historie F1*. Euromedia Group.
144. HAMILTON, Maurice (2021b). Flashback: Enzo Ferrari presides over the signing of F1 Concorde Agreement. *Motor Sport Magazine*. Citováno 21.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/july-2021/61/flashback-enzo-ferrari-presides-over-the-signing-of-f1-concorde-agreement/>
145. HARDY, Ed (2023, 10. prosince). *F1 prize money: How much teams earned in the 2023 season*. Motorsport. Citováno 24.3.2024. <https://www.motorsport.com/f1/news/f1-prize-money-how-teams-earned/10553551/>
146. HARDY, Edward (2022, 12. května). *Austria '02: How Ferrari team orders controversy embarrassed F1*. *Motor Sport Magazine*. Citováno 10.1.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/austria-02-how-ferrari-team-orders-controversy-embarrassed-f1/>
147. HEAP, Richard (Director) & Matthews, John L (Producer) (2009). *Deadliest Crash: The Le Mans 1955 Disaster* [Film]. Bigger Picture Films.
148. HELGERT, Marco (2003, 9. června). *Jean Todt: Zehn Jahre bei Ferrari*. Motorsport Total. Citováno 8.1.2024. <https://www.motorsport-total.com/formel-1/news/jean-todt-zehn-jahre-bei-ferrari-03060910>
149. HENRY, Alan (2002, 30. listopadu). *Too good for formula one*. The Guardian. Citováno 31.1.2024. <https://www.theguardian.com/sport/2002/nov/30/formulaone.comment>
150. HENRY, Alan (2004, 27. října). *Teams threaten Ecclestone's empire*. The Guardian. Citováno 18.3.2024. <https://www.theguardian.com/sport/2004/oct/27/formulaone.formulaone2004>

151. HENRY, Alan (2005, 20. ledna). *Ferrari put brakes on breakaway*. The Guardian. Citováno 17.3.2024. <https://www.theguardian.com/sport/2005/jan/20/formulaone.formulaone2005>
152. HESELTINE, Richard (2016). 50 years on: John Frankenheimer's journey to Grand Prix. *Motor Sport Magazine*. Citováno 5.1.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/special-article/best-of-racing-at-the-movies/92/50-years-on-john-frankenheimers-journey-to-grand-prix/>
153. HIGGINS, Coilin (2021). *Ferrari's private playground: The history of Pista di Fiorano*. Rossoautomobili. Citováno 30.12.2023. <https://rossoautomobili.com/blogs/magazine/ferrari-s-private-playground-the-history-of-the-pista-di-fiorano>
154. HILL, Tim (2012). *Formule 1: Úplná historie*. Naše vojsko.
155. HILL, Tim. (2003). *Formula One: Unseen Archives*. Parragon.
156. HINDLE, Steve (2014, 23. února). *Exclusive interview with John Surtees: The marques and the champion*. Transmission. Citováno 4.1.2024. <https://transmission-one.com/people/interviews/conversation-john-surtees-marques-champion/>
157. HOPE-FROST, Henry (2017, 8. listopadu). *Top 12: Ferrari-free Grands Prix*. Goodwood. Citováno 26.12.2023. <https://www.goodwood.com/grr/fl/exceptional-11-ferrari-free-grands-prix/>
158. HORÁK, Petr (2022). Rudá ve světě závodů. *Automobil*, Speciál 75 let Ferrari. 62-66.
159. HORTON, Roger (1999a, 31. března). *The return of the Enzo's*. Atlas F1. Citováno 15.5.2023. <http://atlasf1.autosport.com/99/mar31/horton.html>
160. HORTON, Roger (1999b, 21. dubna). *Farewell to a friend*. Atlas F1. Citováno 10.2.2024. <https://www.atlasf1.com/99/apr21/horton.html>
161. HROCH, Miroslav a kolektiv (1983). *Úvod do studia dějepisu IV.: Metody historikovy práce*. Státní pedagogické nakladatelství.
162. HUGHES, Mark (2014a). Here comes the son. *Motor Sport Magazine*. Citováno 31.1.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/november-2014/30/here-comes-son/>
163. HUGHES, Mark (2014b). Decline of a superpower. *Motor Sport Magazine*. Citováno 31.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/july-2014/38/decline-superpower/>
164. HUGHES, Mark (2016). Luca di Montezemolo: 'Ferrari is my life'. *Motor Sport Magazine*. Citováno 11.3.2024.

- <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/april-2016/16/apart-from-my-family-ferrari-is-and-will-always-be-the-most-important-element-of-my-life/>
165. HUGHES, Mark (2018a). The great imitation. *Motor Sport Magazine*. Citováno 11.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/october-2018/116/great-imitation/>
166. HUGHES, Mark (2018b, 16. března). *The power of Ferrari's F1 veto*. *Motor Sport Magazine*. Citováno 22.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/power-ferraris-f1-veto/>
167. HUGHES, Mark (2020a, 3. září). *How Ferrari fuel suspicions began at Monza in 2019. The Race*. Citováno 23.1.2024. <https://www.the-race.com/formula-1/how-ferrari-fuel-suspicions-began-at-monza-in-2019/>
168. HUGHES, Mark (2020b). Knowing Michael Schumacher: Cracking the Enigma Code. *Motor Sport Magazine*. Citováno 11.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/december-2020/83/knowning-michael-schumacher-cracking-the-enigma-code/>
169. HUGHES, Mark (2020c). F1 in the 2000s: Boom then bust. *Motor Sport Magazine*. Citováno 11.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/may-2020/108/f1-in-the-2000s-boom-then-bust/>
170. HUGHES, Mark (2022a, 2. listopadu). *Mark Hughes' tribute to Ferrari engineering genius Forghieri*. *The Race*. Citováno 12.1.2024. <https://www.the-race.com/formula-1/mark-hughes-tribute-to-ferrari-engineering-genius-forghieri/>
171. HUGHES, Mark (2022b). Marlboro in Formula 1: King size allies. *Motor Sport Magazine*. Citováno 11.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/march-2022/98/marlboro-in-formula-1-king-size-allies/>
172. HUTTON, Ray (2004). *Federation Internationale de L'Automobile centenary*. MRP Publishing.
173. CHAIN BEAR. [chainbear]. (2018, 27. listopadu). *Car and driver numbers in F1 - a short history* [Video]. YouTube. Citováno 28.2.2024. https://www.youtube.com/watch?v=PzmCS_HV4EE
174. CHINCHERO, Roberto (2020, 2. října). *FERRARI: ECCO PERCHÉ IL DIRITTO DI VETO NON È UN PRIVILEGIO*. Motorsport. Citováno 22.3.2024. <https://it.motorsport.com/f1/news/f1-ferrari-ecco-perche-il-diritto-di-veto-non-e-un-privilegio/4885261/>

175. IMHOF, Thomas & Gert Vermersch (2022). Gilles Villeneuve, the tribute: May 8th, 1982, 13:52. *Tazio Magazine*, 4, 28-40.
176. IRIMIA, Silvan (2022, 9. května). *Biggest letdowns from title-winning teams in F1 history*. Autoevolution. Citováno 20.10.2022. <https://www.autoevolution.com/news/biggest-letdowns-from-title-winning-teams-in-f1-history-188282.html>
177. JENKINS, Mark & Tallman, Stephan (2016). The Geography of Learning: Ferrari Gestione Sportiva 1929-2008. *Journal of Economic Geography*, 16(2), 447-470. <https://doi.org/10.1093/jeg/lbv001>.
178. JENKINSON, Denis (1958). 1958 Portuguese Grand Prix race report: GB 1-2-3 in Boavista. *Motor Sport Magazine*. Citováno 11.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/october-1958/31/vii-grande/>
179. JENKINSON, Denis (1961). 1961 Italian Grand Prix race report: von Trips suffers fatal accident whilst Hill wins title. *Motor Sport Magazine*. Citováno 20.9.2022. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/october-1961/44/xxxii-italian-grand-prix/>
180. JENKINSON, Denis (1982). FERRARI – World Champion Constructors. *Motor Sport Magazine*. Citováno 19.1.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/december-1982/40/ferrari-world-champion-constructors/>
181. JENKINSON, Denis (1983a). 1983 German Grand Prix race report. *Motor Sport Magazine*. Citováno 9.1.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/september-1983/44/the-german-grand-prix-3/>
182. JENKINSON, Denis (1983b). Ferrari. *Motor Sport Magazine*. Citováno 9.1.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/december-1983/66/ferrari/>
183. JENNINGS, Charles (2010). *Burning Rubber: The extraordinary story of Formula One*. Quercus.
184. JONES, Bruce (2005). *Encyklopedie formule 1*. Ottovo nakladatelství.
185. KANAL, Samarth (2022, 28. října). *Timeline: How the FIA cost cap story unfolded as Red Bull and Aston Martin enter agreements over breaches*. Formula 1. Citováno 8.4.2024. <https://www.formula1.com/en/latest/article/timeline-how-the-fia-cost-cap-story-unfolded.6yAhD5hKoRuUTqhU1wYuGY>

- 186.KIRBY, Gordon (2015, 21. října). *Lotus's ground-effect revolution, part one*. Citováno 27.12.2023. Motor Sport Magazine. <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/lotuss-ground-effect-revolution-part-one/>
- 187.KIVIMAGI, Karl Alexander (2021, 31. července). *The iconic Marlboro livery used in formula 1, rally and other racing series*. Atelier Eau Rouge. Citováno 23.4.2024. https://ateliereaurouge.com/wp-content/uploads/2021/02/ferrari_f93a_marlboro.jpg
- 188.KLEMM, Roman (2011, 16. února). *Největší hrdina volantu Jean Behra by se dnes dožil devadesáti let*. iDnes. Citováno 4.1.2024. https://www.idnes.cz/sport/formule/nejvetsi-hrdina-volantu-jean-behra-by-se-dnes-dozil-devadesati-let.A110215_220403_formule_mah
- 189.KLEMM, Roman (2019). *Hrdinové formule 1, 2. díl*. CPress.
- 190.KNOLL, Ziv (2022, 15. dubna). *Wolfgang von Trips*. The Human Side of Racing. Citováno 26.12.2023. <https://humansideofracing.com/portraits/wolfgang-von-trips/>
- 191.KRUPKA, Jaroslav (2021, 10. září). *Děsivá nehoda v F1: Diváci jásali, pak strnuli. Z vozu se stala smrtící střela*. Deník. Citováno 7.2.2024. <https://www.denik.cz/staty-eu/wolfgang-von-trips-monza.html>
- 192.KUBALA, Petr (2015, 1. listopadu). *Todta veto Ferrari zklamalo*. F1 Sport. Citováno 22.3.2024. <https://f1sport.auto.cz/clanek/todta-veto-ferrari-zklamalo>
- 193.KUBALA, Petr (2019, 8. června). *Jak si týmy rozdělí peníze od roku 2021? Ferrari bude mít stále vlastní bonus*. F1 Sport. Citováno 24.3.2024. <https://f1sport.auto.cz/clanek/jak-si-tymy-rozdeli-penize-od-roku-2021-ferrari-bude-mit-stale-vlastni-bonus>
- 194.KUČERA, Stanislav (2020, 26. května). *Stalo se 26. května: Ascariho nehoda. Bez šťastné přílby, jen v civilu*. iDnes. Citováno 28.12.2023. https://www.idnes.cz/sport/formule/stalo-se-pred-lety-alberto-ascari-formule-1-smrt-nehoda.A200525_203730_motorsport_elv
- 195.LEACH, Nathaniel (2018, 14. září). *Formula One: Liberty-Supported management reinvesting in brand*. MOI Global. Citováno 21.3.2024. <https://moiglobal.com/nathaniel-leach-201806/>
- 196.LIBERTY MEDIA (2024, 28. února). *Liberty Media Corporation reports fourth quarter and year end 2023 financial results*. Citováno 24.3.2024. <https://www.libertymedia.com/news/detail/525/liberty-media-corporation-reports-fourth-quarter-and-year>

197. LOGOS WORLD (2024, 16. dubna). *Ferrari Logo*. Citováno 23.4.2024 <https://logos-world.net/wp-content/uploads/2020/07/Ferrari-Logo-History.jpg>
198. LUDVIGSEN, Karl (2018, 23. srpna). *In the camp of the enemy*. Forza Magazine. Citováno 24.1.2024. <https://www.forza-mag.com/issues/169/articles/in-the-camp-of-the-enemy>
199. LUDVIGSEN, Karl (2019, 30. května). *Creating Ferrari's first championships*. Forza Magazine. Citováno 13.1.2024. <https://www.forza-mag.com/issues/175/articles/creating-ferrari-s-first-championships>
200. LUDVIGSEN, Karl (2021a, 2. prosince). *The rise and fall of Scuderia Ferrari*. Forza Magazine. Citováno 12.1.2024. <https://www.forza-mag.com/issues/195/articles/the-rise-and-fall-of-scuderia-ferrari>
201. LUDVIGSEN, Karl (2021b, 19. července). *The wilderness years*. Forza Magazine. Citováno 24.1.2024. <https://www.forza-mag.com/issues/192/articles/the-wilderness-years>
202. MAHER, Thomas (2024, 20. března). *'I knew Michael didn't want Eddie to win' – The inside story of Mika Hakkinen's dramatic 1999 title win*. Planet F1. Citováno 25.3.2024. <https://www.planetf1.com/features/inside-story-mika-hakkinen-dramatic-f1-1999-title-victory-against-ferrari-part-four>
203. MALLETT, Delwyn (2022). Badge of honour. *Octane & Evo*, 75 Years of Ferrari, 208-210.
204. MALSHER-LOPEZ, David (2018, 7. prosince). *Jacky Ickx – The quiet hero*. Motorsport. Citováno 2.4.2024. <https://www.motorsport.com/f1/news/jacky-ickx-the-quiet-hero/4310338/>
205. MARCHI, Davide (2023, 17. srpna). *The dawn of a legend*. Ferrari. Citováno 28.1.2024. <https://www.ferrari.com/en-CZ/magazine/en-SL/articles/the-dawn-of-a-legend-ferrari-125-gpc?amp=true>
206. MARINCOVICH, Carlo (1988, 7. červen). *Ferrari sceglie i poveri*. la Repubblica. Citováno 9.1.2024. <https://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/1988/06/07/ferrari-sceglie-poveri.html>
207. MCDONOUGH, Ed (2005). *Alfetta: The Alfa Romeo 158/159 Grand Prix Car*. The Crowood Press.

- 208.MCELROY, Ryan (2017, 31. října). *How Italy's top fighter ace inspired the Prancing horse Ferrari badge.* Car Keys. Citováno 23.4.2024. <https://www.carkeys.co.uk/media/5142/fl3.jpg>
- 209.MELISSEN, Wouter (2023). *Ferrari 312 B3: How torment, trial, and error built a great race team.* Revs Institute. Citováno 30.1.2024. <https://automedia.revsinstitute.org/ferrari-312-b3-how-torment-trial-and-error-built-a-great-race-team>
- 210.MOORE, Simon & Collins, Peter (2021, 11. červen). *1940 Auto Avio Costruzioni 815 - Enzo Ferrari's first ever car.* Drives Today. Citováno 11.1.2024. <https://drives.today/articles/34/retro/1940-auto-avio-costruzioni-815-enzo-ferrari-s-first-ever-car/chris-rees.html>
- 211.MOTOR SPORT MAGAZINE (1951). *Gran Premio de Espana.* Citováno 26.12.2023. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/november-1951/35/gran-premio-de-espana/>
- 212.MOTOR SPORT MAGAZINE (1989). *Fiorio moves to Ferrari.* Citováno 16.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/april-1989/7/fiorio-moves-to-ferrari/>
- 213.MOTOR SPORT MAGAZINE (2023, 5. září). *What is the F1 cost cap? No breaches reported in latest FIA report.* Citováno 8.4.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/what-is-the-f1-cost-cap/>
- 214.MOTOR SPORT MAGAZINE. [Motorsportmagazine]. (2020, 5. listopadu). *Podcast: Gerhard Berger | Driving for Ferrari* [Video]. YouTube. Citováno 19.4.2023. <https://www.youtube.com/watch?v=WHvodLeLAXQ>
- 215.MOTORSPORT (2005, 8. prosince). *Williams signs new Concorde Agreement.* Citováno 18.3.2024. <https://us.motorsport.com/f1/news/williams-signs-new-concorde-agreement/1290270/>
- 216.MOTORSPORT MEMORIAL (n.d.). *Albino Albertini.* Citováno 26.12.2023. <http://www.motorsportmemorial.org/focus.php?db=ct&n=612>
- 217.MOTORSPORT NETWORK (2021). *Global F1 fan survey 2021.* Citováno 4.4.2024. <https://cdn-1.motorsportnetwork.com/survey/2021/2021-f1-global-fan-survey-motorsportnetwork.pdf>
- 218.MUSEO FRANCESCO BARACCA (2022). *The Prancing horse.* Citováno 25.4.2024. <https://www.museobaracca.it/wp-content/uploads/2022/08/Stemma-Piemonte-Reale-definitiva-scaled.jpg>

- 219.NAAFS, Bas (2015, 16. prosince). *History: Ferrari and the Great Walkout of 1961*. GP Today. Citováno 22.1.2024. <https://www.gptoday.net/en/news/f1/207607/history-ferrari-and-the-great-walkout-of-1961>
- 220.NAESS, Hans Erik (2020). *A History of Organizational Change: The Case of Fédération Internationale de l'Automobile (FIA), 1945–2020*. Palgrave Macmillan Cham. <https://doi.org/10.1007/978-3-030-48270-1>
- 221.NEWMAN, Robert (2007, 1. února). *Regazzoni killed in road accident*. Sports Car Digest. Citováno 4.2.2024. <https://sportscardigest.com/regazzoni-killed-in-road-accident/>
- 222.NOBLE, Jonathan (2006, 22. duben). *Ferrari boss says no deal with Raikkonen*. Autosport. Citováno 29.12.2023. <https://www.autosport.com/f1/news/ferrari-boss-says-no-deal-with-raikkonen-4400908/4400908/>
- 223.NOBLE, Jonathan (2008, 4. ledna). *Schumacher turned down Ferrari offer*. Autosport. Citováno 25.2.2024. <https://www.autosport.com/f1/news/schumacher-turned-down-ferrari-offer-4418460/4418460/>
- 224.NOBLE, Jonathan (2009a, 19. června). *FOTA teams to launch breakaway series*. Autosport. Citováno 20.3.2024. <https://www.autosport.com/f1/news/fota-teams-to-launch-breakaway-series-4429439/4429439/>
- 225.NOBLE, Jonathan (2009b, 8. července). *FOTA says FIA putting F1 in jeopardy*. Autosport. Citováno 20.3.2024. <https://www.autosport.com/f1/news/fota-says-fia-putting-f1-in-jeopardy-4430989/4430989/>
- 226.NOBLE, Jonathan (2014, 10. září). *Analysis: What Luca di Montezemolo's exit means for Ferrari F1 team*. Autosport. Citováno 28.12.2023. <https://www.autosport.com/f1/news/analysis-what-luca-di-montezemolos-exit-means-for-ferrari-f1-team-5047274/5047274/>
- 227.NOBLE, Jonathan (2023, 25. října). *What's the real prize money impact for F1 teams if Andretti joins the grid*. Motorsport. Citováno 24.3.2024. <https://www.motorsport.com/f1/news/whats-the-real-prize-money-impact-for-f1-teams-if-andretti-joins-the-grid/10537382/>
- 228.NYBERG, Rainer (1999). *The deer hunter*. Forix 8W. Citováno 7.2.2024. <http://8w.forix.com/johansson.html>
- 229.NYE, Doug (2017a, 15. března). *Doug Nye: The incredible John Surtees*. Goodwood. Citováno 4.1.2024. <https://www.goodwood.com/grr/columnists/doug-nye/2017/3/doug-nye-the-incredible-john-surtees/>

230. NYE, Doug (2017b, 1. února). *Doug Nye: The InterContinental Formula - when regulation changes bred failure*. Goodwood. Citováno 14.4.2024. <https://www.goodwood.com/grr/columnists/doug-nye/doug-nye-the-rise-and-demise-of-the-1.5-litre-kiddy-cars/>
231. NYE, Doug (2019). Mauro Forghieri: Enzo Ferrari's right hand man. *Motor Sport Magazine*. Citováno 12.1.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/august-2019/90/mauro-forghieri/>
232. NYE, Doug (2020a). Lauda's Ferrari 312T: Maranello's lost masterpiece. *Motor Sport Magazine*. Citováno 13.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/august-2020/58/laudass-ferrari-312t-maranellos-lost-masterpiece/>
233. NYE, Doug (2020b). F1 in the 1950s: On the edge. *Motor Sport Magazine*. Citováno 13.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/may-2020/62/the-1950s-on-the-edge/>
234. NYE, Doug (2022). Enzo Ferrari. *Octane & Evo, 75 Years of Ferrari*, 18-30.
235. NYE, Doug (2023). Ferrari F1 bosses rarely last long in the job. *Motor Sport Magazine*. Citováno 2.2.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/february-2023/25/ferrari-f1-bosses-rarely-last-long-in-the-job/>
236. O'KEEFE, Thomas (2001a, 26. září). *Phil Hill: Made in America, Part I: California dreamer*. Atlas F1. Citováno 13.12.2023. <https://atlasf1.autosport.com/2001/usa/preview/okeefe.html>
237. O'KEEFE, Thomas (2001b, 3. října). *Phil Hill: Made in America, Part II: Triumph and tragedy at Monza*. Atlas F1. Citováno 13.12.2023. <https://atlasf1.autosport.com/2001/usa/okeefe.html>
238. O'KEEFE, Thomas (2003a, 23. června). *Tifosi IPO: Part I: The empire of passion*. Atlas F1. Citováno 15.12.2023. <https://www.atlasf1.com/2003/eur/preview/okeefe.html>
239. O'KEEFE, Thomas (2003b, 9. července). *Tifosi IPO: Part III: The white knight in spoiling armor*. Atlas F1. Citováno 11.2.2024. <https://atlasf1.autosport.com/2003/fra/okeefe.html>
240. O'KEEFE, Thomas (2000). *The 1935 Alfa Romeo Bimotore: The first Ferrari?*. Atlas F1. Citováno 4.2.2024. <https://www.atlasf1.com/2000/bri/okeefe.html>
241. O'KEEFE, Thomas (2003c, 5. listopadu). *The knock on the door*. Atlas F1. Citováno 21.3.2024. <https://atlasf1.autosport.com/2003/nov05/okeefe.html>

242. OAGANA, Alex (2020, 18. února). *How an employee uprising almost killed Ferrari – The great Ferrari walkout*. Autoevolution. Citováno 15.1.2024. <https://www.autoevolution.com/news/how-an-employee-uprising-almost-killed-ferrari-the-great-ferrari-walkout-100552.html>
243. OLIVER, Ben (2016). *The story behind TAG Heuer's legendary Monza*. Goodwood. Citováno 19.12.2023. <https://www.goodwood.com/grr/event-coverage/festival-of-speed/2016/6/tag-hauer-monza/>
244. OLŠANSKÝ, Milan (2015). *Enzo Anselmo Ferrari – „Il Commendatore“ – 2. díl*. Automobil. Citováno 6.2.2024. https://www.automobilrevue.cz/rubriky/presunuto-na-trucker-cz-truck-bus/historie/enzo-anselmo-ferrari-il-commendatore-2-dil_44405.html
245. OREFICI, Oscar (1994). *Ferrari – Půlstoletí automobilu*. Nakladatelství Svoboda.
246. OSTLER, Simon (2022, 1. září). *The worst F1 title defences*. Goodwood. Citováno 20.10.2022. <https://www.goodwood.com/grr/f1/the-worst-f1-title-defences/>
247. OWEN, Oliver (2020). F1 70: 1970s. *F1 Magazine*, 1(3), 61-71
248. OZANIAN, Mike & Brett Knight (2023, 19. července). *Formula 1's most valuable teams 2023*. Forbes. Citováno 2.1.2024. <https://www.forbes.com/sites/mikeozanian/2023/07/19/formula-1s-most-valuable-teams-2023/>
249. PADDOCK MAGAZINE (2021, 22. července). *12. Piero Ferrari*. Citováno 3.1.2024. <https://www.thepaddockmagazine.com/profiles-rich-list-piero-ferrari/>
250. PÁLENÍK, Jan. (2016, 10. prosince). *Smlouvu s ďáblem stvrdil zelený čtyřlístek. Hrdé alfy zdobí dodnes*. iDnes. Citováno 27.12.2023. https://www.idnes.cz/auto/historie/alfa-romeo-zeleny-ctyrlistek-quadrifoglio-verde.A161120_230717_auto_ojetiny_fdv
251. PANDEY, Manish (Writer and Director). (2022). *The Talented Mr. Ferrari* (Series 1, Episode 3) [TV series episode]. In M. Pandey, J. Reeve, a C. Sharp (Executive Producers), *Lucky!*. Jiva Maya Production.
252. PARKES, Ian (2015, 26. října). *FIA confirms budget F1 engine after Ferrari veto on powertrain plan*. Autosport. Citováno 22.3.2024. <https://www.autosport.com/f1/news/fia-confirms-budget-f1-engine-after-ferrari-veto-on-powertrain-plan-4998351/4998351/>
253. PASTOREK, Jan (2009a, 16. června). *FIA: FOTA si chce přivlastnit formuli 1 a tvořit vlastní pravidla*. F1 Sport. Citováno 18.3.2024. <https://web.archive.org/web/20210511134604/https://f1sport.auto.cz/clanek/fia-fota-si-chce-privlastnit-formuli-1-a-tvorit-vlastni-pravidla>

- 254.PASTOREK, Jan (2009b, 10. července). *Hrozba konkurenčního šampionátu stále existuje*. F1 Sport. Citováno 18.3.2024. <https://web.archive.org/web/20210508041532/https://f1sport.auto.cz/clanek/hrozba-konkurenčního-sampionátu-stále-existuje>
- 255.PASTOREK, Jan (2011, 10. ledna). *Spory o Dohodu o omezení zdrojů můžou vnést do formule 1 problémy*. F1 Sport. Citováno 18.3.2024. <https://f1sport.auto.cz/clanek/spory-o-dohodu-o-omezení-zdrojů-můžou-vněst-do-formule-1-problémy>
- 256.PAVELKA, Robert (2011). *Formule 1 od startu k cíli*. Nakladatelství XYZ.
- 257.PHILLIPS, George (2009, 20. června). *Remembering the Ferrari 637*. Oilpressure. Citováno 4.2.2024. <https://oilpressure.com/2009/06/20/remembering-the-ferrari-637/>
- 258.PIRELLI (2020). *Emotions & numbers Formula 1 Pirelli Gran Premio della Toscana Ferrari 1000 2020*. Citováno 23.1.2024. <https://www.pirelli.com/global/en-ww/emotions-and-numbers/infographics-2020/formula-1-pirelli-gran-premio-della-toscana-ferrari-1000-2020-58425/>
- 259.PLANET F1 (2022, 19. srpna). *Look at those scenes*. X (Twitter). Citováno 23.4.2024. <https://pbs.twimg.com/media/FahlewpUIAAJ5ON.jpg:large>
- 260.POLÁŠEK, Dan & Vičík, Radek (2023, 14. srpna). *Před 35 lety zemřel "il Commendatore". Světu dal legendu jménem Ferrari*. Citováno 3.1.2024. <https://sport.aktualne.cz/motorismus/formule-1/obrazem-1000-startu-staje-ferrari-ve-f1/r~5ea16d76f28811ea8972ac1f6b220ee8/>
- 261.PORSCHE (2011, 28. března). *Porsche vydá nové akcie a fúzi s VW už nic nezabrání*. Aktuálně. Citováno 23.4.2024. <https://zpravy.aktualne.cz/porsche-logo/r~i:photo:306874/r~i:article:695369/>
- 262.PRANKERD, Tom (2000). *Chris Amon – The unluckiest hero*. Forix 8W. Citováno 29.3.2024. <http://8w.forix.com/amon.html>
- 263.PRANKERD, Tom (2013, 11. července). *GP '51 - Round 6: XIV Großer Preis von Deutschland*. A Second A Lap. Citováno 2.1.2024. <https://second-a-lap.blogspot.com/2013/07/gp-51-round-6-xiv-groer-preis-von.html>
- 264.PRANKERD, Tom (2014, 13. září). *GP '61 - The Intercontinental Formula*. A Second A Lap. Citováno 14.4.2024. <https://second-a-lap.blogspot.com/2014/09/gp-61-intercontinental-formula.html>
- 265.PRITCHARD, Anthony (2015). *Grand Prix Ferrari: The Years of Enzo Ferrari's Power, 1948-1980*. Veloce Publishing.

266. PRITCHARD, Anthony. (1989). *Ferrari Turbos: The Grand Prix Cars, 1981-88*. Aston Publications.
267. RANUDŠKA, Robert (2014, 15. února). *Rozpadne se FOTA?*. Formule. Citováno 16.4.2024. <https://www.formule.cz/clanek/23475-fota-na-rozpade> (18.3.2024)
268. REINERS, Andreas (2023, 13. srpna). *Barrichello: Die Wahrheit über seinen Ferrari-Vertrag*. Speedweek. Citováno 10.1.2024. <https://www.speedweek.com/amp/formel1/news/212053/Barrichello-Die-Wahrheit-ueber-seinen-Ferrari-Vertrag.html?lang=en>
269. RENCKEN, Dieter & Barretto, Lawrence (2016, 6. dubna). *Formula 1 team payments for 2016 revealed*. Citováno 24.3.2024. <https://www.autosport.com/f1/news/formula-1-team-payments-for-2016-revealed-4991581/4991581/>
270. RENCKEN, Dieter (2004, 28. ledna). *The Alchemist*. Atlas F1. Citováno 15.12.2023. <https://atlasf1.autosport.com/2004/jan28/rencken.html>
271. RENCKEN, Dieter (2005a, 19. ledna). *The Weekly Grapevine: Unholy Trinity*. Atlas F1. Citováno 15.12.2023. <https://www.atlasf1.com/2005/jan19/wgrapevine.html>
272. RENCKEN, Dieter (2005b, 26. ledna). *The Weekly Grapevine: Ferrari and the rest*. Atlas F1. Citováno 17.3.2024. <https://www.atlasf1.com/2005/jan26/wgrapevine.html>
273. RENCKEN, Dieter (2018, 14. února). *Why a cost cap is no cure-all – and why F1's big teams are fighting it*. RaceFans. Citováno 18.3.2024. <https://www.racefans.net/2018/02/14/f1-cost-cap-big-teams-fighting/>
274. REUTERS (2006, 20. května). *Ecclestone signs GPMA deal*. Eurosport. Citováno 18.3.2024. https://www.eurosport.com/formula-1/ecclestone-signs-gpma-deal_sto888659/story.shtml
275. RICHARDS, Giles (2020a, 11. září). *F1 salutes 'iconic' Ferrari and team's 1,000th race at Tuscan Grand Prix*. The Guardian. Citováno 30.12.2023. <https://www.theguardian.com/sport/2020/sep/11/f1-salutes-ferraris-1000th-race-with-tuscan-grand-prix-at-mugello>
276. RICHARDS, Giles (2020b, 11. února). *Ferrari unveil new car with F1 teams set to agree more equitable revenue deal*. The Guardian. Citováno 24.3.2024. <https://www.theguardian.com/sport/2020/feb/11/f1-teams-2021-deal-negotiations>
277. RICHTR, Tomáš (2021, 24. února). *Motorům Ferrari byl prý za podvádění utlumen výkon, letos jej má zpět*. GPF1. Citováno 23.1.2024. <https://gpf1.cz/motorum-ferrari-byl-pry-za-podvadeni-utlumen-vykon-letos-jej-ma-zpet/>

- 278.ROBERTS, James (2017). Who is the greatest Ferrari GP winner of all time?. *F1 Racing*, 22(12), 56-62.
- 279.ROBERTS, James (2018). The presidential tour. *F1 Racing*, 23(12), 44-50.
- 280.ROBINSON, Joshua & Clegg, Jonathan (2024). *The Formula: How Rogues, Geniuses, and Speed Freaks Reengineered F1 into the World's Fastest-Growing Sport*. Hachette UK.
- 281.ROEBUCK, Nigel (2007). Didier Pironi: Nigel Roebuck's F1 Legends. *Motor Sport Magazine*. Citováno 19.1.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/june-2007/36/fatal-friction/>
- 282.ROEBUCK, Nigel (2008). Peter Collins: This charming man. *Motor Sport Magazine*. Citováno 11.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/september-2008/62/charming-man/>
- 283.ROEBUCK, Nigel (2018). Nigel Roebuck's Grand Prix Greats: Lorenzo Bandini: Italy's lost leader. *F1 Racing*, 23(7). 104-105
- 284.ROSPIGLIOSI, William (1957, 20. května). *Horror in Italy*. Sports Illustrated. Citováno 3.1.2024. <https://vault.si.com/vault/1957/05/20/horror-in-italy>
- 285.ROWLINSON, Andrew (2010). Lord of the black arts. *Motor Sport Magazine*. Citováno 16.4.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/june-2010/56/lord-black-arts/>
- 286.RYBECKÝ, Vladimír (2007). Sřet charakterů. *Formule & MotoGP*, 5(10), 16-17.
- 287.RYBECKÝ, Vladimír (2008a). Enzo Anselmo Ferrari: Commendatore. *Formule*, 6(12), 12-17.
- 288.RYBECKÝ, Vladimír (2008b). Formule 1, to je Scuderia Ferrari. *Formule*, 6(12), 18-29.
- 289.RYBECKÝ, Vladimír (2008c). Člen rodiny. *Formule*, 6(12), 56-57.
- 290.RYBECKÝ, Vladimír (2008d). Gilles Villeneuve: Posedlost rychlostí. *Formule*, 6(12), 62-64.
- 291.SÁRA, Robert (2024, 2. února). *KOMENTÁŘ: Den, který změnil F1! Je skutečně Hamiltonův přesun k Ferrari tím nej?*. Sport. Citováno 20.4.2024. <https://www.sport.cz/clanek/nazory-komentare-komentar-den-ktery-zmenil-f1-je-skutecne-hamiltonuv-presun-k-ferrari-tim-nej-5021876>
- 292.SARPERO, Luca (2017, 7. ledna). *F1 | Ferrari 126 C4 : l'ultima rossa di Forghieri*. F1 Sport IT. Citováno: 23.4.2024. <https://www.f1sport.it/wp-content/uploads/2016/12/ferrari126c4.jpg>

- 293.SAVARD, Joe (2013, 22. února). *Roberto Nosetto*. JoeblogsF1. Citováno 19.1.2024.
<https://joesaward.wordpress.com/2013/02/22/roberto-nosetto/>
- 294.SAVARD, Joe (2017, 14. ledna). *Fascinating F1 fact:38*. JoeblogsF1. Citováno 30.1.2024. <https://joesaward.wordpress.com/2017/01/14/fascinating-f1-fact38/>
- 295.SAVARD, Joe (2020, 6. srpna). *F1 Celebrates 70th Anniversary British Grand Prix— Here's How We Got To No. 1*. Autoweek. Citováno 26.12.2023.
<https://www.autoweek.com/racing/formula-1/a33532048/f1-70th-british-grand-prix-how-we-got-1/>
- 296.SAVARD, Joe (2021, 10. února). *Green notebook from the kitchen*. JoeblogsF1. Citováno 22.3.2024. <https://joesaward.wordpress.com/2021/02/10/green-notebook-from-the-kitchen/>
- 297.SAVARD, Joe (2022, 2. listopadu). *Mauro Forghieri 1935-2022*. JoeblogsF1. Citováno 19.1.2024. <https://joesaward.wordpress.com/2022/11/02/mauro-forghieri-1935-2022/>
- 298.SEDGWICK, David (2014, 26. srpna). *THE TRUE 1982 WORLD CHAMPION - THE TRAGIC STORY OF DIDIER PIRONI*. Motorsport. Citováno 3.4.2024.
<https://www.motorsport.com/f1/news/the-true-1982-world-champion-the-tragic-story-of-didier-pironi/455837/>
- 299.SEYMOUR, Mike (2023, 10. února). *The beginner's guide to... Formula 1 engine and gearbox penalties*. Formula 1. Citováno 9.1.2024.
<https://www.formula1.com/en/latest/article.the-beginners-guide-to-formula-1-engine-and-gearbox-penalties.2TSy7BFgEvdNLojGLWS3F1.html>
- 300.SCHECKTER, Jody (1999). Gilles Villeneuve, by Jody Scheckter. *Motor Sport Magazine*. Citováno 12.3.2024.
<https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/august-1999/30/gilles/>
- 301.SCHMIDT, Michael (2022). Zlaté časy. *Automobil*, Speciál 75 let Ferrari. 68-70.
- 302.SCHOT, Marcel & Borsboom, Marcel (2003, 10. prosince). *2004 Countdown: Facts & Stats*. Atlas F1. Citováno 13.12.2023.
<https://atlasf1.autosport.com/2003/dec10/countdown.html>
- 303.SCHOT, Marcel (2001, 12. září). *Focus: Niki Lauda at the Italian GP*. Atlas F1. Citováno 16.12.2023. <https://atlasf1.autosport.com/2001/ita/preview/schot.html>
- 304.SCHWOON, Stefan (2017, 11. listopadu). *City of Stuttgart (Germany)*. CRW Flags. Citováno 23.4.2024. <https://www.crwflags.com/fotw/Flags/de-bw-st.html>
- 305.SMITH, Damien (2017). The six eras of Ferrari: Chapter 1—1947-1960. *F1 Racing*, 22(12), 50-55.

306. SMITH, Damien (2018a). The six eras of Ferrari: Chapter 2–1961-1973. *F1 Racing*, 23(1), 92-96.
307. SMITH, Damien (2018b). The six eras of Ferrari: Chapter 3–1974-1980. *F1 Racing*, 23(2), 90-95.
308. SMITH, Damien (2018c). The six eras of Ferrari: Chapter 4–1980-1993. *F1 Racing*, 23(3), 82-87.
309. SMITH, Damien (2018d). The six eras of Ferrari: Chapter 5–1994-2004. *F1 Racing*, 23(5), 82-87.
310. SMITH, Damien (2018e). The six eras of Ferrari: Chapter 6–2005-present. *F1 Racing*, 23(6), 80-85.
311. SMITH, Luke (2024, 1. února). *Why F1's Lewis Hamilton is quitting Mercedes to form a Ferrari 'superteam'*. Citováno 7.5.2024. The Athletic. <https://theathletic.com/5243782/2024/02/01/f1-lewis-hamilton-mercedes-ferrari/>
312. SNELLMAN, Leif (2001). *Legendary team leaders in the Targa Florio*. Forix 8W. Citováno 29.3.2024. <http://8w.forix.com/targa.html#SILVA>
313. STATS F1 (n.d.). *FRANCE 2002*. Citováno 10.1.2024. <https://www.statsf1.com/en/2002/france/championnat.aspx>
314. STRAW, Edd (2017, 29. prosince). *Why the Ferrari 641 should have won a Formula 1 title in 1990*. Autosport. Citováno 9.1.2024. <https://www.autosport.com/f1/news/why-the-ferrari-641-should-have-won-a-formula-1-title-in-1990-4988738/4988738/>
315. STRAW, Edd (2021, 21. dubna). *The F1 wars that threatened a Super league-style breakaway*. The Race. Citováno 17.3.2024. <https://www.the-race.com/formula-1/the-f1-wars-that-threatened-a-super-league-style-breakaway/>
316. STRAW, Edd (2023, 2. února). *Brutal failure of F1's last influx of new teams is a warning*. The Race. Citováno 18.3.2024. <https://www.the-race.com/formula-1/brutal-failure-of-f1s-last-influx-of-new-teams-is-a-warning/>
317. STUART, Greg (2019, 13. ledna). *TOP 10: Ferrari bombshells in F1*. Formula 1. Citováno 4.3.2024. <https://www.formula1.com/en/latest/article.top-10-ferrari-bombshells-in-f1.2IEYoNLqh22UwCygWqeMc6.html>
318. STUART, Greg (2021, 9. března). *Life after Ferrari: How have superstar drivers fared after leaving the Scuderia?*. Formula 1. Citováno 8.2.2024. <https://www.formula1.com/en/latest/article.life-after-ferrari-how-have-superstar-drivers-fared-after-leaving-the.4mQboi4tJHgBtviWcmdeSX.html>

319. SYLT, Christian (2015, 15. prosince). *Analysis: Just How Powerful Is Ferrari's F1 Veto?*. Autoweek. Citováno 22.3.2024. <https://www.autoweek.com/racing/formula-1/a1882661/analysis-just-how-powerful-ferraris-f1-veto-power/>
320. ŠENKERŤÍK, Dan (n.d.). *Giotto Bizzarini a jeho vozy*. Lusso Legends. Citováno 11.4.2024. <https://lussolegends.cz/giotto-bizzarini-a-jeho-vozy/clanek>
321. ŠIK, Michal (2020, 3. června). *Velké kauzy F1: Závod, který se nepočítal*. F1 Sport. Citováno 30.3.2024. <https://f1sport.auto.cz/clanek/velke-kauzy-f1-zavod-ktery-se-nepocital>
322. ŠIK, Michal (2021, 7. února). *Velké kauzy F1: Závod, který se nepočítal 2 a okolnosti podpisu první Concordské dohody*. F1 Sport. Citováno 20.3.2024. <https://f1sport.auto.cz/clanek/velke-kauzy-f1-zavod-ktery-se-nepocital-2-a-okolnosti-podpisu-prvni-concordske-dohody>
323. ŠTĚPANOVSKEÝ, Michal (2019, 9. listopadu). *Problémy Ferrari ve formuli 1: Čím to, že na titul čeká už 12 let?*. Auto. Citováno 24.1.2024. <https://www.auto.cz/problemy-ferrari-ve-formuli-1-cim-to-ze-na-titul-ceka-uz-12-let-131931>
324. TAG HEUER (2008, 10. září). *A new Timekeeping Global solution: TAG Heuer & Chronolec*. Citováno 19.12.2023. <https://www.cronobandeira.com/news/docs/20080910pressreleaseen.pdf>
325. TARSLEY, Paul (2020, 22. ledna). *On this day: Mike Hawthorn, Just what did happen on 22nd January 1959?*. Historic Racing News. Citováno 11.2.2024. <https://www.historicracingnews.com/Article/Mike-Hawthorn-Just-what-DID-happen-on-22nd-January-1959-/2151>
326. THE ECONOMIST (2004, 26. srpna). *Chicanery in Formula One?*. Citováno 21.3.2024. <https://www.economist.com/special-report/2004/08/26/chicanery-in-formula-one>
327. THE INDEPENDENT (1995, 6. září). *Shell to join forces with Ferrari*. Citováno 4.4.2024. <https://www.independent.co.uk/sport/shell-to-join-forces-with-ferrari-1599906.html>
328. THE INDIANAPOLIS STAR (1976, 6. července). *Hunt Wins Appeal, Spanish Grand Prix*. Citováno 8.1.2024. <https://www.newspapers.com/article/the-indianapolis-star-james-hunt-mclar/56375913/>
329. TREMAYNE, David (2020a, 13. května). *Why is it called Formula 1 – and 12 other questions about the championship's origins*. Formula 1. Citováno 26.12.2023. <https://www.formula1.com/en/latest/article.why-is-it-called-formula-1-and-12-other-questions-about-the-championships.1GHeel6u4jga6hMpX2eFs1.html>

330. TREMAYNE, David (2020b). F1 70: 1960s. *F1 Magazine*, 1(3), 49-59
331. TREMAYNE, David (2022). A man apart. *Octane & Evo*, 75 Years of Ferrari, 190.
332. TYTLER, Ewan (2001, 16. května). *For Whom The Bell Tolls*. Atlas F1. Citováno 15.12.2023. <https://www.atlasf1.com/2001/aut/tytler.html>
333. VAN DE BURGT, Andrew (2019). Niki Lauda: A life less ordinary. *F1 Racing*, 24(7), 49-60.
334. VAN VEEN, Coor (2012, 10. března). *1979 GP Zandvoort - Gilles Villeneuve - crash 13*. Flickr. Citováno 29.4.2024. <https://www.flickr.com/photos/vroemmm/6970342891>
335. WALSH, Fergal (2018, 21. prosince). *The second chance: John Surtees – The man who survived a frightening sportscar crash at Mosport (1965)*. GP Today. Citováno 4.1.2024. <https://www.gptoday.net/en/news/f1/243967/the-second-chance-john-surtees-the-man-who-survived-a-frightening-sportscar-crash-at-mosport-1965>
336. WEAVER, Paul (2014, 14. dubna). *Stefano Domenicali resigns as Ferrari's F1 chief over poor results*. The Guardian. Citováno 25.3.2024. <https://www.theguardian.com/sport/2014/apr/14/stefano-domenicali-ferrari-team-principal-f1>
337. WEBER, Willi (2022). *S benzínem v krvi*. Euromedia.
338. WIDDOWS, Rob (2016). Gerhard Berger: 'The risks were a turn-on for me. I was always looking for the edge'. *Motor Sport Magazine*. Citováno 11.3.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/march-2016/66/risks-were-turn-me-i-was-always-looking-edge/>
339. WIKIPEDIA (n.d.). *Francesco Baracca*. Citováno 23.4.2024. https://id.wikipedia.org/wiki/Francesco_Baracca
340. WILLIAMS, Richard (2004, 23. ledna). *Mistress of the maestro of Maranello*. The Guardian. Citováno 3.1.2024. <https://www.theguardian.com/sport/2004/jan/23/formulaone.comment>
341. WILLIAMS, Richard (2017). The glory of Ferrari. *F1 Racing*, 22(12). 32-35.
342. WILLIAMS, Richard (2019, 25. listopadu). *Ferrari's historic penchant for a good crisis remains – 90 years down the track*. The Guardian. Citováno 30.12.2023. <https://www.theguardian.com/sport/blog/2019/nov/25/ferrari-historic-penchant-crisis-90-years-anniversary-maranello>
343. WILLIAMS, Richard (2022, 10. listopadu). *Mauro Forghieri obituary*. The Guardian. Citováno 4.1.2024. <https://www.theguardian.com/sport/2022/nov/10/mauro-forghieri-obituary>

344. WILLIAMS, Richard (2024). Laura Ferrari: The driving force behind Enzo's empire. *Motor Sport Magazine*. Citováno 15.1.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/archive/article/february-2024/56/laura-ferrari-the-driving-force-behind-enzos-empire/>
345. WILLIAMS-SMITH, Jake (2020, 10. září). *2020 F1 Tuscan Grand Prix Ferrari 1000 race preview: Ferrari's home celebrations*. Motor Sport Magazine Citováno 23.1.2024. <https://www.motorsportmagazine.com/articles/single-seaters/f1/2020-f1-tuscan-grand-prix-ferrari-1000-race-preview-ferraris-home-celebrations/>
346. X F1 (2023, 7. července). *Most consecutive led laps*. Citováno 2.1.2024. <https://pbs.twimg.com/media/F0XxfOTXgAEX5dr?format=jpg&name=large>
347. YATES, Brock (2023). *Enzo Ferrari. Člověk, autá, preteky, stroj*. Citadella.

SEZNAM TABULEK, OBRÁZKŮ A GRAFŮ

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Primární a sekundární zaměření britských a italských konstruktérů ve formuli 1

Tabulka 2 – Hodnoty týmů formule 1 v roce 2023 podle Forbesu

Seznam obrázků

Obrázek 1 – Erb rodiny Baracca

Obrázek 2 – Francesco Baracca a vzpínající se kůň na trupu jeho stíhacího letadla

Obrázek 3 – Znak jízdního pluku Piemonte Reale Cavalleria

Obrázek 4 – Vlajka města Stuttgart

Obrázek 5 – Znak automobilky Porsche

Obrázek 6 – Původní znak Scuderie Ferrari 1932

Obrázek 7 – Luca di Montezemolo, Niki Lauda a Clay Regazzoni při VC USA 1975

Obrázek 8 – Villeneuvova snaha dovést vůz do boxů během VC Nizozemska 1979

Obrázek 9 – První logo Marlboro na monopostu Ferrari

Obrázek 10 – Tisková konference při příležitosti podpisu Concordské dohody v březnu 1987

Obrázek 11 – Zvýšená viditelnost partnera Marlboro na zbarvení monopostu Ferrari ze sezony 1993

Obrázek 12 – Viditelnost značky Marlboro v F1 ve spojení s partnerstvím týmu Scuderia Ferrari

Seznam grafů

Graf 1 – Poměr počtu vítězství týmu Scuderia Ferrari v F1 1950-2023

Graf 2 – Vývoj Poháru konstruktérů 1958-2023 – historické týmy F1

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 – Významné události historie Scuderie Ferrari ve formuli 1 znázorněné na časové ose

Příloha 2 – Jednotlivé vazby mezi prvky historie Scuderie Ferrari v F1 po roce 1950

Příloha 3 – Tabulka týmů mistrovství světa F1 2024