

Tim Schenken arrived in Europe as one of the first racing drivers from Australia to follow the road already paved by Jack Brabham. After promising rise into Formula 1, his Grand Prix career took a wrong turn and Schenken switched his attention to SportsCar and GT cars, and even became a constructor when he and Howden Ganley established Tiga Race Cars Ltd. in Britain. Schenken later became involved in racing administration for the Australian V-8 Supercar series, and has since also served as Clerk of the Course for the Australian and Singapore Grands Prix. He currently works as Director of Racing Operations at the Confederation of Australian Motor Sport Ltd. (CAMS). Aleš Norský and Anthony Valdetaro asked him the following questions via e-mail, in April 2015.

**A.V. I remember reading that you first came to Europe or England with a letter of introduction from a prominent racing person, which you presented to another prominent racing person, who brushed you off "...in a most shattering way". Would you mind recalling the particulars of that, and saying why you think the reception was so hostile?**

T.S. David McKay, the noted motoring journalist and race driver/entrant when hearing I was going to Europe, gave me some letters of introduction. One was addressed to the Dunlop Competition Manager. Shortly after my arrival in the UK in 1965, I visited a Silverstone meeting. It must have been an important race as Dunlop was in attendance with its service and hospitality unit...a converted bus as was the standard in those days. I decided to knock on the door and was greeted by someone who took my introductory letter inside. I was asked to wait which I did for some time. Eventually the Competition Manager 'stumbled' down the steps and mumbled something which I struggled to understand. On asking him to repeat it, it became obvious he had 'had a few'. Based on that I later thought about the other letters and decided the best way to get somewhere was to make my own way.



On asking him to repeat it, it became obvious he had 'had a few'. Based on that I later thought about the other letters and decided the best way to get somewhere was to make my own way.

**A.N. You have arrived in Formula 1 in 1970, which was Jack Brabham's final season. Already three-times World Champion, with perhaps a little bit of better luck, Brabham could have been a title contender even in his farewell tour. Did you fully expect to follow in his footsteps?**

Since I was a 12-year old, I wanted to be a Grand Prix driver and dreamed of being a World Champion. Jack certainly showed us Australians the way, although he did not receive the recognition locally at the time. He suffered in Britain as well, which was generally caused by the UK motor sport magazines focusing on the English drivers, mostly Stirling Moss. Plus, motor racing was not considered a main-stream sport and only featured on the front pages when there was a fatality. I had been driving Brabham 'works assisted car' since 1969, so I guess it was natural to expect that I would get an opportunity in F-1 when Jack retired.

**A.N. After relatively strong success in Formula 3 and podium finish in the Austrian GP, your future in 1971 looked perhaps as promising as Ronnie Peterson's or François Cevert's. What prevented you from achieving more?**

During 1971, I read that Ron Tauranac would sell Motor Racing Developments (*team Brabham*) to Bernie Ecclestone. I have eventually asked Ron if this was true and he said the deal had already been done! I then met with Bernie, who was keen to sign me for two years. However, I was unsure (and advised such) of how the team would run under his ownership. Bernie wanted to be sure if my career was still on the way up, I would not go off to another team at the end of '72. On the other hand, I did not want to stay if the team did not perform well, so wanted to sign for only one year. Additionally, Ron was to stay on but it became clear very quickly that Bernie was going to run the team very differently...which of course he did, and successfully. In the end I decided to drive for John Surtees in 1972 and my

career went another direction...downhill! Like others, I found that John was difficult to work with and totally at odds to what I was used to.

**A.V. This would be pure speculation, but give it a try if you don't mind, since it seems accepted that Tyrrell got special Ford DFVs in 1971. That was your most brilliant season, as a generally-mid-field qualifier. How many grid places might it've been worth to you, if you'd gotten those same engines?**

I don't know if Tyrrell did and in any case, it's not a question that I would try to guess an answer for.

**A.V. Did you know, in 1971, that you'd be ranked the ninth-best F-1 driver in the world in AutoCourse before the book came out? How pumped were you when you learned?**

That was nice to know at the time but I doubt I dwelled on it for too long. I could race at the front with the likes of Ronnie Peterson and Emerson Fittipaldi in F-3 and F-2, and should have been capable of running with them in F-1. They both of course would have been ranked higher than me at the time.

**A.N. And then it ended somewhat unceremoniously when you were black-flagged in your last F-1 race for an illegal start. Did you simply make a mistake or decided to take your chances and see what happens?**

Colin Chapman offered me a drive in the 1974 USGP. Peterson and Jacky Ickx had reverted to the Lotus 72 as the 76, which I drove, had proved uncompetitive. As it turned out, I failed to qualify. However, the rules of the day allowed those outside the cut to grid-up and complete the warm-up lap. If one of the qualified drivers failed to finish that lap, the next in line could continue to the grid. I said to Colin if no cars stopped and I wasn't waved off the track, I would line up at the rear. No cars stopped nor was I waved off so I started the race. It was some time before the officials recognised what had happened and black-flagged me, so that was that. Colin, by the way, thought it was a great fun! *(With no intention of contradicting Tim's recollection, the situation was in fact a bit more complex. Schenken was the second reserve, José Dolhem in Surtees Ford posted the best time of those who failed to qualify. Both of them took the green flag. At the same time, Mario Andretti's Parnelli Ford failed to leave the grid, and although he was later re-started by Parnelli's mechanics, Dolhem was allowed to continue in the race, while Schenken was waved-off).*

**A.N. In Formula 2, you were one of the first drivers to be involved with Rondel Racing. How was it to work for Ron Dennis...was it obvious back then that he would reach the level of success he ultimately did?**

I was Ron's first driver. Graham Hill signed shortly after. Ron had a completely different approach. Where as many UK race teams were working out of dingy garages and using old buses or trucks as transporters, Ron worked out of a clean and bright workshop and used modern transporters. His cars were always well presented and he employed only the best mechanics. It was obvious he had a vision and understood that sponsorship was necessary for success, as costs were high. Some rather unkindly called him 'Team Dream' or 'Team Briefcase' because he always carried his documents in a brief case. The fact is he set the standard, which the others who understood the importance of presentation to find sponsorship, followed.

**A.N. You have enjoyed much greater rewards in SportsCars...are those years your best racing memories?**

I consider I had good results in most categories although not in F-1. I was at Ferrari in the 'good old times' when their cars were competitive. More so in 1972, but we struggled the following season against the Matra. It did seem strange, however, to share a car and the rewards (podium, media attention) after being in single-seaters up 'till then. My first experience with Ferrari was interesting. It was a test at Modena circuit. I arrived at this track, which I doubt had changed over the many years it had existed. The team was waiting and as I got in, Ferrari team manager Peter Schetty said to be careful, because I was sharing the track with others. I quickly found out what he meant. There was everything including racing cars, road cars upwards from Fiat 500s to road going Maserati and Ferrari. To top it off, it was an operational airport with light aircraft crossing the track between the hangars and the runway.

**A.N. As anyone of your generation of drivers, you had to deal with the deadly realities of car racing during your era. How heavily did that sit on your mind?**

This was something one put out of one's mind. If you didn't then you stopped racing or drove around at the very back of the field. 'It won't happen to me' seemed to be the thinking. One of my first GPs was Monza in 1970, the race Jochen Rindt lost his life. Here I was doing something I had worked so hard to succeed in and on the other hand, we lost Jochen, who was a hero of mine. I had seen him first when I was looking over the fence during the Tasman Series back home. So to sum it up, starting in the 1970s we thought we were lucky not to be racing in the '60s, as we had cars with a monocoque chassis and bag tanks. Even the roll-over bars looked big.

**A.V. Photos of corners of the old Österreichring suggest that some of them were like banked curves on an oval track. You did great there, achieving your best result in 1971...did you ever consider trying Indy cars?**

Funny you should ask. Both Ronnie Peterson and I did consider racing at Indianapolis. We bought automatic cars (Saab and BMW 2002 respectively) to learn to left-foot brake. However, when the race speeds kept creeping ever higher over 150 mph (241 km/h), we thought that was too fast!

**A.V. Based on the video of the 1976 Lauda accident, and the description of the '73 Cevert accident, it seems to me that the car behavior dynamics of the two were almost identical. Would you agree?**

Whilst I have seen the footage of Niki's accident many times, I am unfamiliar with François's.

**A.V. At one point, you went into the race-car design and production business with Howden Ganley. Would you summarize that enterprise and experience, and its ups and downs, for us?**

I found it a very rewarding experience but you don't get out what you put in.

**A.N. Do you maintain friendship with anyone from your racing days, or is it all in the past?**

In motor racing, and I imagine other sports at international level, you get to know many, many people but not that well. I mean you haven't been to their homes for afternoon tea. As a participant, the other drivers are your competitors so in a way they are the 'enemy' so why would you socialise with them. However, in retirement I have met through attending Grands Prix and club memberships such as the BRDC (*British Racing Drivers Club*) and the GPDC (*Grand Prix Drivers Club or Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix*), fellow race drivers who I hardly spoke to and found they are really nice persons!

**A.N. As far as I know, you have never appeared in the Tasman Cup...why was that?**

The Tasman Series, when I became a professional, was based around F-5000 cars, which I never raced.

**A.N. We still remember a time when racing drivers needed confidence, determination, and above all passion to go racing and succeed. Over the years that vocabulary gradually changed and today the required qualities are described in terms like selfish, aggressive, even ruthless. What has changed? The obvious short answer would be money, but could it really be so simple...and sinister?**

I don't think anything has changed. The attributes needed to be successful in the 1950s were the same as today. What has changed, and made these qualities public, is the media coverage and presentation.

**A.N. Australian Grand Prix Corporation's (AGPC) Chairman Ron Walker is the main negotiator in dealings with the Formula One Management (FOM). As Racing Director for CAMS, do you play any direct role in the discussions to keep the race in Melbourne?**

My involvement, as is CAMS's, is strictly sporting. Ron's roll is commercial...negotiating with FOM, selling sponsorship and seats.

**A.N. The current contract expires in 2020...will there be an Australian GP ten years from now?**

According to Ron, the AGPC has a further option to extend the present FOM contract after 2020.

**A.N. How good is Daniel Ricciardo?**

His results speak for themselves!

**A.N. Prost or Senna?**

In sheer speed, Senna. But in reality, both were equal.

**A.N. Finally, did I forget to ask anything?**

No, you did well!



*Tim Schenken přicestoval do Evropy jako jeden z prvních australských automobilových závodníků, kteří se vydali následovat cestu, kterou již vydláždil Jack Brabham. Po slibném vzestupu do Formule 1 se jeho kariéra v závodech Grand Prix zvrtila špatným směrem a Schenken se začal soustředit na závody vozů SportsCar a GT. Poté, když společně s Howdenem Ganley v Británii založili Tiga Race Cars Ltd. se dokonce stal i konstruktérem. Později se Schenken přeorientoval na administrativní činnost pro australský šampionát V-8 Supercars, a od té doby sloužil i v rolích manažera okruhu během velkých cen v Austrálii a Singapuru. V současné době pracuje jako ředitel závodní činnosti pro Konfederaci Australského Motoristického Sportu (CAMS). V dubnu 2015 mu Aleš Norský a Anthony Valdetaro přes e-mail položili následující otázky.*

**A.V. Vzpomínám si, že jsem někde četl, že když jste poprvé přijel do Evropy nebo do Anglie, měl jste u sebe doporučující dopis od významného člena motorspotu. Když jste pak ten dopis předložil dalšímu významnému členu motoristického sportu, údajně Vás odbyl "...zcela deprimujícím způsobem". Mohl by jste si pro nás vzpomenout na detaily toho setkání a pokusit se vysvětlit, proč bylo tak nepřátelské?**

T.S. David McKay, známý motoristický novinář a mecenáš, mi dal na cestu do Evropy několik doporučujících dopisů. Jeden z nich byl adresován řediteli soutěžního oddělení firmy Dunlop. Brzy po mém příjezdu do Británie v roce 1965 jsem navštívil nějakou akci na Silverstone. Musel to být poměrně důležitý závod, protože Dunlop tam měli vlastní stánek pro hosty...v přestavěném autobuse, což tehdy bylo běžné. Tak jsem se rozhodl zaklepat na dveře a někdo si můj dopis vzal s tím, abych chvíli počkal. Byla z toho docela dlouhá chvíle, ale potom ten ředitel opravdu přišel a sesunul se ze schodů směrem ke mě. Celou dobu při tom něco nesrozumitelného mumlal. Když jsem ho požádal, jestli by to mohl opakovat, zcela jasně se potvrdilo, že už měl docela 'v hlavě'. Na základě toho jsem se potom rozhodl, že pokud to chci někam dotáhnout, budu se spoléhat sám na sebe a ne na nějaké dopisy.

**A.N. Do Formule 1 jste se vypracoval v roce 1970, když Jack Brabham svou kariéru ukončoval. Jako trojnásobný mistr světa mohl Brabham s trochou štěstí zasáhnout do boje o titul i v této jeho poslední sezóně. Očekával jste, že budete pokračovat v jeho šlépějích?**

Od dob, když jsem byl dvanáctiletý kluk, jsem nemyslel na nic jiného, než že se stanu závodním jezdce a snil jsem o zisku titulu mistra světa. Jack nám všem v Austrálii každopádně ukázal, že to je možné, i když ze začátku se mu doma ani ve světě nedostalo žádné podpory. V Británii si ho moc nevšimli, protože tamní média se soustředila výhradně na domácí piloty a v první řadě to vždycky byl Stirling Moss. Kromě toho tehdy automobilové závody nebyly považovány

za plnohodnotný sport a na titulní stranu se dostaly jenom když se někdo zabil. Já jsem s továrnou podporovaným vozem Brabham jezdil od roku 1969, takže bylo přirozené očekávat, že bych měl, až Jack odejde, dostat příležitost v továrním týmu F-1.

**A.N. Po poměrně úspěšné kariéře ve Formuli 3 a umístění na stupních vítězů v rakouské velké ceně Formule 1, vypadala v roce 1971 Vaše budoucnost možná stejně slibně jako tomu bylo v případě Ronnie Petersona nebo François Ceverta. Co Vám zabránilo v tom, dosáhnout větších úspěchů?**

Během toho roku jsem se dočetl, že Ron Tauranac chce prodat Motor Racing Developments (tým Brabham) Berniemu Ecclestone. Když jsem se ho zeptal, jestli to je pravda, tak mi řekl, že už to je hotová věc! Setkal jsem se potom s Berniem, který mi nabídl smlouvu na dva roky. Jenže v té době jsem si nemohl být jistý (a byl jsem v tom směru i varován) jak si tým v jeho vlastnictví povede. Takže na jedné straně si mě on chtěl pojistit na dva roky, protože moje kariéra byla na vzestupu, a na straně druhé jsem já měl obavy z toho, že výsledky můžou jít ke dnu a nechtěl jsem se uvazovat na déle než jeden rok. Ron sice v týmu pořád figuroval, ale bylo zřejmé, že Bernie bude věci dělat zcela jinak, než tomu bylo dříve...a jak se pak se ukázalo, úspěšně. Nakonec jsem se rozhodl jít v sezoně 1972 s John Surteesem a moje kariéra se vydala novým směrem...z kopce dolů. Jako ostatní jsem i já poznal, že pracovat s Johnem bylo velmi obtížné a jeho metody byly naprosto odlišné od čehokoli, na co jsem byl zvyklý.

**A.V. Toto je čistá spekulace, ale pokud to je možné, zkuste na to odpovědět. Zdá se, že většina lidí souhlasí s názorem, že Tyrrell v sezoně 1971 od Fordu dostával speciální motory DFV. Byla to Vaše nejlepší sezona a většinou jste se kvalifikoval ve středu pole. Pokud by jste měl tentýž motor, o kolik míst dopředu by jste se mohl na startovním roštu posunout?**

Nevím, jestli Tyrrell měl něco lepšího a tak jako tak to není otázka, na kterou bych měl zájem hádat odpověď.

**A.V. Věděli jste tehdy dopředu, že AutoCourse Vás ohodnotí jako devátého nejlepšího pilota F-1 roku 1971? A jaký to byl pocit, když to oficiálně vyšlo?**

V té době to bylo fajn vědět, ale nemyslím si, že jsem se tím blažil příliš dlouho. V F-3 a F-2 jsem neměl problém zápolit o vítězství s lidmi jako Ronnie Peterson a Emerson Fittipaldi, a nebyl žádný důvod, proč bych s nimi nemohl rovnoměrně soupeřit i v F-1. Jejich hodnocení ovšem bylo vyšší, než moje.

**A.N. Nakonec to všechno skončilo dost neslavně, když jste ve svém posledním závodě F-1 dostal černou vlajku za nelegální start. Byl to z Vaší strany omyl, nebo jste se prostě rozhodl to zkusit a počkat, co se stane?**

Colin Champan mi nabídl sedačku ve velké ceně Spojených Států 1974. Peterson a Jacky Ickx se vrátili k Lotusu 72, protože model 76 se ukázal jako nepodařený, takže ho světili mně. Dopadlo to tak, že jsem se nekvalifikoval, ale v té době pravidla povolovala, aby ti nejlepší z nekvalifikovaných nastoupili do zahřívacího kola pro případ, že někdo na poslední chvíli vypadne. Řekl jsem Colinovi, že pokud mi nedají pokyn k opuštění trati, tak se zařadím za startovní rošt. Nikdo sice nevypadl, ale ani jsem nedostal žádný pokyn, takže jsem odstartoval. Pořadatelům to chvíli trvalo, než si uvědomili co a jak, a potom mě teda odmávli černou vlajkou. Mimochodem, Colin se tím vším skvěle bavil! (Aniž bych chtěl zpochybňovat Timovu paměť, bylo to ve skutečnosti trochu složitější. Schenken byl až druhou rezervou, protože nejrychlejší z těch, kdo se nekvalifikovali byl José Dolhem s vozem Surtees Ford. Oba dva odstartovali do závodu a zároveň zůstal na startu stát Parnelli Ford Mario Andrettiho. Přestože ho Parnelliho mechanici později nastartovali, byl Dolhem ponechán v závodě, kdežto Schenken byl odvolán).

**A.N. Ve Formuli 2 jste byl jedním z prvních pilotů týmu Rondel. Jaké to bylo pracovat pro Ron Dennise...bylo už tehdy zřejmé, že dosáhne takových úspěchů, k jakým se později dopracoval?**

Byl jsem jeho první jezdec, o něco později se přidal Graham Hill. Ron měl k věcem totálně jiný přístup. Zatímco ostatní britské týmy vycházely z umaštěných garáží a k přepravě personálu a vybavení používaly vyřazené autobusy a nákladáky, Ron si pojistil, že v jeho dílnách bylo čisto a nakoupil pořádné transportéry. Jeho auta byla vždycky prezentována se stejnou pečlivostí a pracovali pro něj jenom ti nejlepší mechanici. Bylo jasné, že má určitou vizi a velmi dobře



rozuměl tomu, jak důležití jsou sponzoři, protože náklady stále stouply. Někteří mu posměšně říkali 'tým snílek' nebo 'tým kuffík' protože měl vždycky všechny dokumenty uložené v kuffíku. Ale ve skutečnosti to byl on, kdo ukázal cestu všem ostatním, kteří pochopili, že prezentace je k zisku sponzorů nezbytná.

#### **A.N. Mnohem lepších úspěchů jste dosáhl ve třídě SportsCar...jsou to Vaše nejlepší závodní vzpomínky?**

Myslím si, že kromě F-1 jsem měl slušné výsledky ve všech kategoriích. Byl jsem ve 'starých dobrých časech' u Ferrari, když vyhrávali. Především v sezoně 1972, další rok na nás tlačila Matra. Byl to ale ze začátku zvláštní pocit, dělit se o vůz a zásluhy (stupně vítězů, pozornost médií), když jsem byl do té doby zvyklý na monoposty. Můj první zážitek u Ferrari byl docela zajímavý. Přijel jsem na test do Modeny a pochybuju, že se ten okruh od dávné doby svého vzniku nějak změnil. Tým mě čekal a když jsem se usadil, týmový manažer Peter Schetty mi řekl, abych dával pozor, protože na trati jsou i jiní. Brzy mi došlo, co tým myslel. Hemžilo se to tam vším možným, Fiatem 500 počínaje, přes cestovní Ferrari a Maserati, až po závodní vozy. Navíc to zároveň bylo i funkční letiště a malá letadla přejížděla přes trať do hangáru.

#### **A.N. Jako všichni jezdci Vaší generace, musel jste se vypořádat se smrtící realitou automobilových závodů té doby. Nakolik to zatěžovalo Vaši mysl?**

To bylo něco, co člověk musel potlačit. Jinak by musel přestat jezdit, nebo jenom kroužit na chvostu pole. Všichni si mysleli, že jim se to nemůže stát. Jednou z mých prvních Grand Prix byla Monza 1970, kde přišel o život Jochen Rindt. Byl jsem tam, kde jsem se celý život snažil dostat a zároveň jsme ztratili Jochena, který pro mě byl idolem. Poprvé jsem ho viděl, když jsem doma v Austrálii nakukoval přes plot při závodech tasmánské série. Abych to shrnul. My, kteří jsme začínali v sedmdesátých letech jsme si mysleli, že máme štěstí v tom, že šedesátá léta už jsou pryč. Měli jsme monokoková šasi, pružné nádrže, výstuže pro případ rolování.

#### **A.V. Obrázky starého Österreichingu ukazují, že některé zatáčky připomínaly klopení na oválech. Ten okruh Vám seděl a v roce 1971 jste na něm dosáhl svého nejlepšího výsledku...uvažoval jste někdy o tom, zkusit štěstí v IndyCars?**

Zajímavá otázka. Já i Ronnie Peterson jsme docela vážně uvažovali o tom, zkusit si to v Indianapolis. Dokonce jsme si pořídili auta s automatickou převodovkou (Saab and BMW 2002) abychom si přivykli brzdit levou nohou. Když ale průměrná rychlost stoupala stále výš nad 150 mil v hodině (241 km/h), zdálo se nám to prostě příliš rychlé!

#### **A.V. Podle toho, co jsem viděl a četl o haváriích Laudy v roce 1976 a Ceverta v 1973 bych řekl, že oba vozy měly v podstatě identickou dynamiku chování na trati. Souhlasíte s takovým názorem?**

Ačkoli jsem záběry Nikiho havárky viděl několikrát, o Françoisově nevím nic konkrétního.

#### **A.V. Jedna část Vašeho života je spojena s vývojem a výrobou závodních aut s Howdenem Ganley. Můžete v kostce shrnout jaká to byla zkušenost?**

Bylo to velmi uspokojující a naplňující, ale člověk do toho musel vložit více, než kolik vytěžil zpátky.

#### **A.N. Udržujete přátelství s některými z Vašich tehdejších kolegů, nebo to je všechno minulost?**

V motoristickém sportu, a možná i v jiných mezinárodních disciplínách, pozná člověk velkou řadu lidí, ale nikoho pořádně. Určitě se navzájem nezvete na čajové dýchánky. Pro závodního jezdce jsou ostatní piloti soupeři a do jisté míry 'nepřátelé' takže proč se s nimi sbližovat? Nicméně, po ukončení kariéry jsem se na různých akcích, nebo prostřednictvím BRDC (*British Racing Drivers Club*) a GPDC (*Grand Prix Drivers Club v originále Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix*) setkal s mnoha bývalými soupeři, se kterými jsem předtím sotva prohodil slovo. A musím říct, že to jsou vesměs velmi příjemní lidé!

#### **A.N. Pokud vím, nikdy jste se nezúčastnil v poháru Tasman...proč?**

Když jsem se stal profesionálem, série Tasman už byla založena na vozech F-5000, se kterými jsem nikdy nezávodil.

**A.N. Bývaly doby, kdy závodní jezdci k tomu, aby mohli závodit a být úspěšní, potřebovali sebevědomí, odhodlání a především vášeň. Během let se slovník trochu pozměnil a dnes jsou požadované kvality označovány spíše výrazy jako sobecký, agresivní, dokonce bezohledný. Co se změnilo? Jako krátká odpověď se nabízí slovo peníze, ale může to opravdu být tak jednoduché...a zlověstné?**



Nemyslím si, že by se nějak změnily ty požadavky. Charakteristiky potřebné k úspěchu byly v padesátých letech stejné, jako dnes. Co se změnilo je způsob, jakým to média prezentují veřejnosti.

**A.N. Předseda Australian Grand Prix Corporation (AGPC) Ron Walker je hlavním vyjednávačem s Formula One Management (FOM). Jako ředitel CAMS, jste do jednání ohledně velké ceny v Melbourne nějak přímo zapojen?**

Moje úloha, stejně jako CAMS, je zabývat se výhradně sportovní stránkou. Ron je zapojen v obchodních záležitostech, které zahrnují dohadování s FOM, sponzory, a prodej vstupenek.

**A.N. Současná smlouva vyprší v roce 2020...bude Australská GP v kalendáři i za deset let?**

Ron tvrdí, že AGPC má možnost prodloužení současné smlouvy s FOM do dalších let.

**A.N. Jak dobrý je Daniel Ricciardo?**

Jeho výsledky mluví samy za sebe!

**A.N. Prost nebo Senna?**

V ryzí rychlosti Senna. Ale ve skutečnosti byli naprosto vyrovnaní.

**A.N. Nakonec, zapoměl jsem se na něco zeptat?**

Ne, zvládl jsi to dobře!