

## **GRAND PRIX RACING AND THE BRICKYARD (1911-2013)**

### **A century-long affair (almost) without passion**

Indianapolis Motor Speedway (IMS) is the racetrack with perhaps the biggest history of them all. In 1909 the tar covered gravel oval was paved with 3,200,000 bricks, which gave it its nickname – the Brickyard. Since the mid-1930s the bricks were slowly being covered with asphalt, however, the entire surface is asphalt only since 1961. Today's F-1 fans know that between 2000 and 2007 the IMS has hosted the United States Grand Prix on the newly build infield road course, and some would add that the five-hundred mile race was part of the World Championship from 1950 to 1960. However, not everyone is aware just how tightly is this Mecca of North American motorsport tied with Formula 1 (and its predecessors), despite the fact that since 1911 only a single annual race has been held here: the International 500-Mile Sweepstakes Race, known simply as the Indy 500. Only in 1994 NASCAR's Brickyard 400 was added, and in 2000 the before mentioned USGP brought Formula 1 to IMS. This common history was, however, often uneasy and the two-time World Champion and Indy 500 winner Jim Clark summed it up when he said only half-jokingly that the only thing that is wrong with Indy 500 is the fact that it has too many Americans.

But back to the beginning. Already during the first Indy 500 the Europeans were represented, primarily as car manufacturers. Makes such as Mercedes, Fiat, Benz, Opel, Peugeot, or Bugatti were regular participants until about mid-1920s. European Grand Prix drivers were not too far behind and in 1913 Jules Goux won convincingly driving a Peugeot. During this race, the first indirect connection was established between Indy 500 and Formula 1 World Championship, although it would not be created for another 37 years! One of the participants was Belgian Theodore Pilette, whose son André and grandson Teddy both later participated in the World Championship. Throughout the early years, Indy 500 grid included a number of Grand Prix pilots, including many stars such as Albert Guyot, René Thomas, Arthur Duray, Dario Resta, Paul Bablot, Louis Wagner, André Boilot, Jean Chassagne, Pietro Bordino, Count Louis Zborowski, or Baconin Borzacchini. In 1914 and 1916 Thomas and Resta added their names to the winner's trophy. And it was René Thomas in a Delage, who in 1919 broke the first magical barrier when he set a one lap qualifying speed of 104.78 mph. While nobody could realize it at the time, the 1924 running of Indy 500 featured another father of future Formula 1 driver. This time it was a British dentist and motoring enthusiast Alfred E. Moss. Besides the fact that his son Stirling (born five years later) was destined to become a living legend, Mr. Moss himself run the not very successful BRP (British Racing Partnership) Formula 1 team from 1959 to 1964. Beginning in 1929 the technical regulations between European and North American racing cars widened and during the 1930s the involvement of European drivers in the Indy 500 cooled down considerably. Nonetheless, when American Automobile Association adopted the regulations introduced by Commission Sportive Internationale in 1937, the door was open again. Car manufacturers Maserati (winner in 1939 and 1940) and Alfa Romeo took advantage of this, however, the political situation in Europe obviously had negative effect on broader participation. The great Tazio Nuvolari visited IMS in 1938 and when Alfa Romeo withdrew the entry, took few orientation laps in borrowed Miller Offenhauser. In 1939, the future first American Formula 1 driver Harry Schell stood behind the third indirect link between the Indy 500 and Formula 1. Actually, it was his mother Lucy O'Reilly-Schell, who sponsored two Maseratis for René Dreyfus and René LeBegue from the team Ecurie Bleu managed by Luigi Chinetti. Nonetheless, the first driver who actually started in both Indy 500 and future Formula 1 Grand Prix was Louis Chiron, who took part in the 1929 running and finished seventh. After the WWII the last significant European to drive in Indy 500 prior to founding of the Formula 1 World Championship, was Luigi Villorosi in 1946, who also finished in 7th place. Rudolf Caracciola was supposed to drive one of the pre-war Mercedes-Benz cars, but they never arrived to Indianapolis. Joel Thorne offered the German ace one of his cars (Adams Sparks) and Caracciola passed the rookie test without a problem. Then during one of the practice sessions he was possibly struck by a bird and crashed heavily on the back straight, nearly losing his life. IMS owner Tony Hulman ensured that Caracciola received the best possible care and then offered him and his wife a stay at one of his houses during convalescence. Years later, Caracciola repaid the kindness with donating his racing trophies to the Indianapolis Hall of Fame Museum. In the meantime, George Robson in the other Thorne Engineering Special won the race. Finally, also in 1946 Achile Varzi practiced in a Maserati but did not take part in qualifying.

In 1947 the recently established Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) wrote new technical regulations that separated Europe from North America once again. Strangely, it presented no obstacle two years later for the Indy 500 to be included as one of the seven venues of the new Formula 1 series. The primary reason was the fact that FIA did not want its World Championship to be run exclusively in Europe. Interestingly, the application by Argentina was denied. Apparently, from the political and commercial point the inclusion of North America was much more lucrative, despite the absurdity of the situation. Indy 500 remained part of the World Championship until 1960, but not as the US Grand Prix. FIA had virtually no influence over the format of those events, as the races were sanctioned by the American Automobile Association (1950-1955) and the United States Auto Club (1956-1960). Ironically, the interaction between Indy 500 and F-1 during this time was at its lowest. The only European attempt to conquer the American oval was the 1952 participation by Alberto Ascari in a modified Ferrari Special. Ascari qualified 19th and retired with mechanical failure after 40 laps. Only Troy Ruttman made the trip to Europe to start in the 1958 French Grand Prix, while Rodger Ward took part in the first official USGP at Sebring in 1959 and also at Watkins Glen 1963. It should be noted that Giuseppe Farina practiced at the Speedway in 1956 and Juan Manuel Fangio in 1958, however, neither did

participate in the race itself. Other Grand Prix drivers who practiced but not raced there during the overlapping years were John Fitch, Jorge Daponte, and Chuck Daigh. Finally, Lloyd Ruby took part in the 1960 Indy 500 and in the 1961 USGP at Watkins Glen.

Immediately after the conclusion of this illogical partnership the European interest in Indy 500 has increased again. Already in 1961 World Champion Jack Brabham was there in his modified rear-engined Cooper Climax. Next to the American roadsters this car was a true dwarf, nonetheless, solidly finished in 9th place. After one year absence, Jim Clark and Dan Gurney finished 2nd and 7th respectively, driving Lotus Fords. One year later Clark qualified on the pole position, and despite his early retirement in the race, it was clear that the old times are coming to an end. The winner A.J. Foyt was to be the last driver to win at the Brickyard with front-engined open-wheel car. In 1965 nothing stood in the way for Clark and Lotus to triumph. In the full field of 33 cars were only six classic roadsters, and besides Lotus, chassis by Lola and Brabham were also represented. It was no secret that besides prestige, money was the main motivator for the Europeans. And the \$166,621 Clark and Chapman brought home from Indianapolis was reportedly more than what they would earn in Formula 1 for the entire year. As a reminder, in 1965 Clark and Lotus had won the drivers as well as constructor titles, six World Championship races, and two non-Championship Grands Prix. Back at the IMS, the 1966 running was completely dominated by the Europeans. Newcomer Jackie Stewart driving a Lola Ford had the race in the bag when he had to retire with only ten laps to go. His teammate (also a rookie) Graham Hill inherited the win, with Clark finishing second. Nonetheless, this was the last great achievement for Grand Prix drivers at the IMS for many years, although their participation was still quite solid in 1967 and the likes of Pedro Rodriguez or Chris Amon were expressing interest as well. But after Formula 1 driver Mike Spence was killed during practice in 1968 the Indy 500 became a North American affair once again. With just few exceptions, the only F-1 pilots to participate were the Americans Dan Gurney, Peter Revson, Mark Donohue, George Follmer, and Mario Andretti who tirelessly traveled between Europe, North America, and the rest of the world throughout the 1970s. Gurney as a constructor of the Eagle chassis entered cars at the Speedway as well as in Formula 1. As auto racing was becoming more professional, the opportunities for drivers to be involved in different series were becoming increasingly limited. World Champion James Hunt expressed interest in the Indy 500, but in the end had to settle for being only a spectator in 1977, together with Gunnar Nilsson. Nonetheless, Clay Regazzoni did get into the race, although without much success. During this era the Europeans were best represented by McLaren chassis, which won in 1972, 1974, and 1976. American constructors Parnelli and Penske both had a brief presence in Formula 1, and tyre suppliers Goodyear, Firestone with engine builder Cosworth operated on both sides of the Atlantic as well.

Theodore Racing began to sponsor Indy 500 entries in the late 1970s and later became an entrant themselves, with March and Eagle cars. But in 1983 they entered own factory car Theodore T83, which was based on the Ensign N182 chassis. Tom Sneva drove the Cosworth powered car in practice, but casted it aside in favor of March, in which he won the race. A year later, Equipe Ligier arrived at the Speedway with their own model LC02 Cosworth (modified Ligier JS21) and driver Kevin Cogan, but just like in the case of Theodore, the car proved uncompetitive in practice. Also in 1984, the Indy 500 field included the two time Formula 1 World Champion Emerson Fittipaldi. Although he qualified lowly 23rd and run for only 37 laps, his arrival started new era for the race and its relationship with Formula 1. Since then, the Indy 500 starting grid gradually became more and more international, and many drivers took part either before or after their Formula 1 careers. In spite of the slow start, Fittipaldi himself achieved his professional renaissance in North America, and managed to win the Indy 500 twice in 1989 and again in 1993 when in 3rd place behind him finished then current World Champion Nigel Mansell. Ayrton Senna visited the race in 1992 but did not express much interest in potentially taking part. Future World Champion Jaques Villeneuve triumphed in 1995 and the list of winners also includes Eddie Cheever (1998) and Juan Pablo Montoya (2000). Throughout the 1980s and 1990s constructors March and Lola were among the leading participants in the Indy 500, as were engine suppliers Cosworth and Mercedes-Benz, and those makes shared a number of victories among them. Especially the March Cosworth combination was absolutely dominant for several years in the mid-1980s. Even Scuderia Ferrari looked into returning to North America, and in 1986 produced tipo 637 IndyCar, in cooperation with team Truesports. It never raced at the Speedway, but was used by Alfa Romeo to test their Indy engine, which was then used in the CART series by Morales Motorsports and Patrick Racing between 1989 and 1991. In the opposite direction, the 1992 Indy 500 winners Galmer Engineering were briefly involved in the failed 1993 rescue attempt of Brabham Racing in Formula 1.

This brings us to the time when IMS hosted real Formula 1 race for the first time. In the eight races run to date, Ferrari drivers won six times. During its short history, the revitalized USGP also had to deal with a couple of scandals. In 2002 IMS became one of the four blemishes that arguably stain Michael Schumacher's incredible career (the other three being Adelaide 1994, Jerez 1997, and Monaco 2006). After dominating the entire race, Schumacher apparently decided to orchestrate a finish where he and teammate Rubens Barrichello would finish in perfect formation. Without telling anybody of this plan he suddenly slowed down in the last corner of the race. Confused Barrichello initially hit the brakes as well, but then decided that it must be a payback for the win he had to concede in Austria due to team orders, and took the lead. Schumacher responded by stepping on the gas, which again confused the Brazilian and the cars crossed the finish line in a slow zig-zag fashion. Barrichello won by 0.011 seconds. Although all this took place on perhaps the last 200 meters of the race within only a few seconds, the result was grotesque. Spectators and officials

alike were not amused by what they saw as the German's arrogance, and let their feelings known during the trophy presentation. In the end, neither Schumacher nor Barrichello had anything to smile about. Yet, three years later IMS had to deal with an even greater fiasco during its Formula 1 weekend. More than enough was written about the tyre affair at the 2005 USGP, so just to summarize, with only six cars, the resulting race contained the smallest ever grid in Formula 1's history. Ferraris obviously dominated, and the entire situation became so intense that the future of Formula 1's very existence at the IMS was in question. Fortunately, the 2006 race was a success and a long-term relationship now seemed quite probable. But after the 2007 race the Speedway and the Formula One Administration have announced that this has been the last United States Grand Prix for the foreseeable future. To confuse the matters more, at the December FIA Awards Gala in Monaco, IMS President Tony George received a trophy for the best promoted Grand Prix event of 2007. Therefore, the speculation could not be put to rest quite completely, although it is now extremely doubtful that Formula 1 would return to Indianapolis ever again. But one way or the other, the Formula 1 common history with the Indy 500 still continues on another level as well. The leading chassis supplier for Indy 500 during the past decade is the occasional Formula 1 constructor from Italy Dallara, and the engine supply comes from Honda.

It also needs to be noted that despite all such problems and the fact that Formula 1 has the shortest tradition at the IMS, today Michael Schumacher remains the most successful driver to ever race there. With five victories, he stands at the top alone. Sharing second place are the four-time Indy 500 winners A.J. Foyt, Al Unser, and Rick Mears, together with Jeff Gordon who has won the Brickyard 400 four times. And just to be complete, since 2008 the MotoGP also takes part in Indianapolis, which for the IMS represents a full circle, because the very first motorized event there was a motorcycle race in the summer of 1909.

**Hopefully complete list of drivers who took part in Indy 500 as well as Formula 1:** Louis Chiron, Luigi Villorosi, Alberto Ascari, Troy Ruttman, Rodger Ward, Jack Brabham, Lloyd Ruby, Dan Gurney, Jim Clark, Bobby Unser, Walt Hansgen, Mario Andretti, Masten Gregory, Graham Hill, Jackie Stewart, Denny Hulme, Ronnie Bucknum, Jochen Rindt, Peter Revson, Mark Donohue, George Follmer, David Hobbs, Sam Posey, Vern Schuppan, Danny Ongais, Clay Regazzoni, Jim Crawford, Bobby Rahal, Héctor Rebaque, Danny Sullivan (also Brickyard 400), Emerson Fittipaldi, Derek Daly, Teo Fabi, Roberto Guerrero, Michael Andretti, Raúl Boesel, Roberto Moreno, Fabrizio Barbazza, Eddie Cheever, Nigel Mansell, Stefan Jonansson, Nelson Piquet, Mauricio Gugelmin, Shinji Nakano, Christian Fittipaldi (failed to qualify for 2003 Brickyard 400), Jacques Villeneuve (also Brickyard 400), Eliseo Salazar, Michele Alboreto, Juan Pablo Montoya (also Brickyard 400), Massimiliano Papis (also Brickyard 400), Toranosuke Takagi, Tomáš Enge, Justin Wilson, Sébastien Bourdais, Takuma Satō, Robert Doornbos, Jean Alesi. Villeneuve, Montoya, Enge, Wilson, Doornbos, Satō, and Alesi have participated in Indy 500 as well as USGP held at the IMS. Meanwhile, Scott Speed is the only driver to compete in the Formula 1 Grand Prix at the IMS and the NASCAR Brickyard 400, without appearing in the Indy 500.

## **ZÁVODY GRAND PRIX A STARÁ CIHELNA (1911-2013)** **Stoletá aféra (téměř) bez vášně**

Indianapolis Motor Speedway (IMS) je pravděpodobně závodní drahou s největší historií vůbec. V roce 1909 byl původní štěrko-térový ovál vydlážděn více než třemi miliony cihel, od čehož také pochází jeho přezdívka – the Brickyard, neboli cihelna. Cihly byly od poloviny třicátých let pomalu zakrývány asfaltem, ale dráha je kompletně asfaltová teprve od roku 1961. Dnešní fanoušci F-1 vědí, že v letech 2000 až 2007 zde na nově vestavěném okruhu hostovala i velká cena Spojených Států a znalci k tomu mohou dodat, že pětisetmílový závod na tomto oválu byl také započítáván do mistrovství světa Formule 1 mezi léty 1950 a 1960. Ne každý si však uvědomuje, jak pestře je tato Mekka severoamerického motoristického sportu s Formulí 1 (a jejími předchůdci) skutečně protkána, přestože od roku 1911 se zde každoročně pořádá pouze jediný podnik se sáhodlouhým jménem International 500-Mile Sweepstakes Race, známý jednoduše jako Indy 500. Teprve v roce 1994 přibyl závod Brickyard 400 série NASCAR, a v roce 2000 už zmíněná United States Grand Prix (USGP) Formule 1. Tato společná historie byla však často problematická. Dvojnásobný mistr světa a vítěz Indy 500 Jim Clark jednou v položertu řekl, že jedině, co je s Indy 500 v nepořádku je fakt, že se jí zúčastňuje příliš mnoho Američanů.

Ale zpátky na začátek. Již v prvním ročníku Indy 500 byli zastoupeni Evropané, především technikou. Automobily značek Mercedes, Fiat, Benz, Opel, Peugeot a Bugatti se pravidelně objevovaly na startu až do poloviny dvacátých let minulého století. Evropští piloti závodů Grand Prix na sebe nedali dlouho čekat a v roce 1913 Francouz Jules Goux na voze Peugeot závod s převahou vyhrál. Už v tomto ročníku došlo k prvnímu nepřímému styku mezi IMS a šampionátem Formule 1, přestože tento si na svůj vznik musel počkat dalších 37 let! Závodu se totiž zúčastnil Belgičan Theodore Pilette, jehož syn André byl v letech 1951-1964 nepravidelným účastníkem v mistrovství světa Formule 1, a vnuk Teddy si zajel v domácí velké ceně v roce 1974. Během dalších let se v poli Indy 500 objevila celá řada pilotů Grand Prix, včetně tehdy velmi zvučných jmen jako Albert Guyot, René Thomas, Arthur Duray, Dario Resta, Paul Bablot, Louis Wagner, André Boilot, Jean Chassagne, Pietro Bordino, hrabě Louis Zborowski, nebo

Baconin Borzacchini. Thomas a Resta se v letech 1914 a 1916 také zapsali na listinu vítězů. V roce 1919 René Thomas s vozem Delage zdolal první magickou hranici, když v kvalifikaci zajel jedno kolo průměrnou rychlostí 104.78 mil v hodině. Aniž by si to tehdy mohl kdo uvědomit, i v roce 1924 se Indy 500 zúčastnil otec budoucího pilota šampionátu Formule 1. Tentokrát to byl britský zubař a motoristický nadšenec Alfred E. Moss. Kromě toho, že jeho syn Stirling (narozený o pět let později) se měl stát v motoristickém sportu živoucí legendou, pan Moss byl v letech 1959-1964 manažerem nepříliš úspěšného týmu BRP (British Racing Partnership). Od roku 1929 se technická pravidla evropských a amerických závodních automobilů začala rozcházet, což vedlo k tomu, že během třicátých let evropská účast v Indy 500 značně ochladla. Když však americká automobilová asociace v roce 1937 převzala nová pravidla vynesena evropskou Commission Sportive Internationale, dveře k účasti byly opět otevřeny. Využily toho především italské automobilky Maserati (vítězný vůz v letech 1939 a 1940) a Alfa Romeo. Velký Tazio Nuvolari sice IMS navštívil v roce 1938, ale když Alfa Romeo zrušila účast, stačil jenom zajet pár orientačních kol se zapůjčeným vozem Miller Offenhauser. Do třetice se o nepřímý kontakt mezi IMS a Formulí 1 postaral budoucí první americký pilot světového šampionátu Harry Schell. Přesněji řečeno, byla to jeho matka Lucy O'Reilly-Schell, která v ročníku 1940 sponzorovala dvě Maserati týmu Ecurie Bleu. Manažerem zde byl Luigi Chinetti a jezdci René Dreyfus a René LeBegue. Už předtím se ale prvním mužem, který opravdu startoval jak v Indy 500 tak i v budoucí Formulí 1, stal v Československu velmi populární Louis Chiron, který v roce 1929 dojel na sedmém místě. Další dění bylo pochopitelně ovlivněno druhou světovou válkou a posledním významným evropanem, který v Indy 500 startoval před ustanovením mistrovství světa Formule 1, byl Luigi Villorosi v ročníku 1946 kde také dojel sedmý. Rudolf Caracciola měl nastoupit v jednom z předválečných vozů Mercedes-Benz, který ale nikdy nedorazil na místo. Joel Thorne německému šampionovi nabídl jeden ze svých vozů (Adams Sparks) a Caracciola bez problémů prošel nováčkovskou orientací. Pak ale během jednoho z tréninků těžce havaroval, snad po srážce s ptákem, na zadní rovince a málem přišel o život. Majitel IMS Tony Hulman se postaral o to, že se Caracciolovi dostalo té nejlepší péče a potom mu a manželce nabídl pobyt v jednom z vlastních domů k dalšímu zotavení. Po letech Caracciola oplatil tuto laskavost věnováním svých trofejí do Indianapolis Hall of Fame Museum. Mimochodem, George Robson si ve druhém voze Thorne Engineering Special v závodě dojel pro vítězství. Pro úplnost, v roce 1946 na oválu trénoval i Achile Varzi s Maserati, ale do oficiální kvalifikace nenastoupil.

V roce 1947 nově zorganizovaná Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) vypsala technická pravidla, která Evropu od Ameriky znovu odtrhla. To ale nebránilo tomu, aby o dva roky později v rámci přípravy na vyhlášení světového šampionátu Formule 1, byla Indy 500 poněkud křečovitě začleněna mezi první sedm oficiálních podniků. Indy 500 byla pak součástí mistrovství světa až do roku 1960, ne však jako velká cena Spojených Států. FIA neměla prakticky žádný vliv na formát a průběh závodů, které pořádala American Automobile Association (1950-1955) a United States Auto Club (1956-1960). Ironií zůstává fakt, že v tomto období byla skutečná interakce mezi F1 a Indy 500 téměř mizivá. Jediným evropským pokusem pokořit americký ovál byl start Alberta Ascariho na upraveném Ferrari speciálu v roce 1952. Ascari se kvalifikoval na devatenáctou pozici a po 40 kolech odstoupil pro poruchu. Z druhé strany přicestoval do Evropy pouze Troy Ruttman, který startoval ve velké ceně Francie 1958. Rodger Ward se objevil na startu první oficiální USGP v Sebringu 1959 a později i ve Watkins Glen 1963. Za zmínku stojí i to, že Giuseppe Farina si jízdu na IMS vyzkoušel v roce 1956, zatímco Juan Manuel Fangio zde kroužil v roce 1958. Žádný z nich se však nezúčastnil závodu samotného. Další piloti Grand Prix, kteří během této jedenáctileté éry na oválu trénovali ale nestartovali byli John Fitch, Jorge Daponte, a Chuck Daigh. Pro úplnost, Lloyd Ruby startoval v Indy 500 v roce 1960 a také v USGP roku 1961 ve Watkins Glen.

Ihned po ukončení této nelogické symbiózy ale zájem Evropanů o účast v Indy 500 znovu vzrostl. Už v ročníku 1961 se zde objevil úřadující mistr světa Jack Brabham ve svém upraveném Cooper Climax s motorem vzadu. Proti monstrózním americkým roadsterům byl tento vůz opravdovým trpaslíkem, ale spolehlivě dojel na devátém místě. Po roční přestávce byli Evropané zpátky a tentokrát Jim Clark a Dan Gurney obsadili druhé a sedmé místo s vozy Lotus Ford. O rok později se Clark kvalifikoval na pole position a přestože v závodě odpadl, bylo jasné, že starým časům je odzvoněno. Vítěz A.J. Foyt byl posledním, kdo na IMS vyhrál v monopostu s motorem vpředu. V ročníku 1965 totiž už Clarkovi v Chapmanově voze nestálo nic v cestě a s přehledem zvítězil. Ze 33 startujících bylo pouze šest klasických roadsterů a vedle Lotusu se objevily i šasi značek Lola a Brabham. Nebylo tajemstvím, že vedle prestiže byly hlavní motivací Evropanů peníze, a těch 166 621 dolarů, které si Clark s Chapmanem z Indianapolis odvezli bylo údajně více, než to, co ve Formulí 1 vydělali za celý rok. K tomu je třeba připomenout, že Clark a Lotus v roce 1965 vyhráli jak šampionát jezdců, tak i konstruktérů, a kromě šesti závodů mistrovství světa také dvě nemistrovské Grand Prix. V roce 1966 pak Evropané Indy 500 zcela ovládli. Nováček Jackie Stewart na voze Lola Ford měl závod téměř v kapse, když deset kol před cílem musel odstoupit. Vítězství zdědil jeho týmový kolega (který také startoval poprvé) Graham Hill a Clark s Lotusem byl druhý. Tím ale velké úspěchy pilotů Grand Prix v Indy 500 zároveň skončily, přestože jejich zastoupení bylo i v ročníku 1967 velmi silné, a zájem projeвили i takoví jezdci jako Pedro Rodriguez nebo Chris Amon. Když se ale při tréninku v roce 1968 zabil úspěšný jezdec Formule 1 Mike Spence, stala se Indy 500 znovu více-méně jen severoamerickou záležitostí. Jedinými účastníky z řad pilotů F1 byli, až na pár výjimek, pouze Američané Dan Gurney, Peter Revson, Mark Donohue, George Follmer a Mario Andretti, který více než deset let neúnavně cestoval mezi Evropou, severní Amerikou a zbytkem světa. Gurney, jako konstruktér šasi Eagle nasazoval vozy jak v F1 tak i v Indy 500. Jak se automobilové závody stávaly stále profesionálnější záležitostí, příležitostí k hostování v jiných

šampionátech ubývalo. Ačkoli mistr světa James Hunt projevil o Indy 500 zájem, nakonec se musel při ročníku 1977 spokojit jen s rolí diváka a společně s ním i Gunnar Nilsson. Na start se sice dostal Clay Regazzoni, ale bez velkého úspěchu. Během této doby byli Evropané nejlépe zastoupeni šasi McLaren, které zvítězilo v letech 1972, 1974, a 1976. Na druhé straně, Američtí IndyCar konstruktéři Parnelli a Penske měli nakrátko účast i v mistrovství světa Formule 1. Na obou stranách oceánu po nějaký čas společně působili i dodavatelé pneumatik Firestone a Goodyear, a výrobce motorů Cosworth.

Theodore Racing se v Indy 500 objevil jako sponsor už koncem sedmdesátých let a později začal přihlašovat vlastní vozy March a Eagle. V roce 1983 nasadili tovární konstrukci Theodore T83, který byl odvozen on Ensignu N182. Tom Sneva jel s tímto Cosworthem poháněným voze v tréningu, ale rozhodl se pro March, se kterým potom v závodě vyhrál. O rok později na Speedway dorazila Equipe Ligier s vlastním modelem LC02 Cosworth (modifikovaný Ligier JS21) a pilotem Kevin Coganem, ale stejně jako v případě Theodore, vůz se v tréningu projevil jako nekonkurenceschopný. V roce 1984 se ale na startu Indy 500 objevil mistr světa Formule 1 z let 1972 a 1974 Emerson Fittipaldi. I když se kvalifikoval až na 23 pozici a ujel pouhých 37 kol, jeho přítomnost zahájila novou éru v historii Indy 500 a jejího vztahu k Formuli 1. Od této doby se totiž pomalu ale jistě začala Indy 500 stávat více a více mezinárodní záležitostí. Mnozí piloti se zde zúčastňují buď před zahájením nebo po ukončení své kariéry ve Formuli 1. Přes pomalý začátek, Fittipaldi nakonec v Americe prožil svou renesanci a Indy 500 vyhrál hned dvakrát v letech 1989 a 1993, kdy na třetí pozici dojel tehdy úřadující mistr světa Formule 1 Nigel Mansell. V roce 1992 se jako návštěvník zúčastnil Ayrton Senna, ale o účast v samotném závodě neprojevil přílišný zájem. V ročníku 1995 triumfoval budoucí mistr světa Jacques Villeneuve a mezi vítěze se připsali i Eddie Cheever (1998) a Juan Pablo Montoya (2000). Během osmdesátých a devadesátých let 20. století konstruktéři March a Lola patřili mezi přední účastníky Indy 500, stejně jako dodavatelé motorů Cosworth a Mercedes-Benz. Tyto značky se podělily o řadu vítězství a především kombinace March Cosworth byla v polovině osmdesátých let naprosto dominantní. Dokonce i Scuderia Ferrari uvažovala o návratu do severní Ameriky, když v roce 1986 představila typ 637 IndyCar, ve spolupráci s týmem Truesports. Tento vůz na Speedway nikdy nezavázal, ale Alfa Romeo ho použila k testování vlastního motoru pro Indy, který pak v letech 1989-1991 v sérii CART používali Morales Motorsports a Patrick Racing. Z druhé strany, Galmer Engineering, vítězové Indy 500 z roku 1992 byli o rok později krátce zapojeni do marného pokusu zachránit tým Formule 1 Brabham Racing.

Tímto jsme se přenesli do doby, kdy se na IMS objevila pravá Formule 1. Dosavadním osmi ročníkům dominovala stáj Ferrari, jejíž piloti zde vyhráli šestkrát. Za tuto krátkou dobu se ale nově obnovená USGP může pochlubit i dvěma skandály. V roce 2002 si na IMS Michael Schumacher udělal jednu ze čtyř skvrn, kterými potřísnil svou neuvěřitelnou kariéru (ostatní tři jsou Adelaide 1994, Jerez 1997, a Monaco 2006). Potom, co zcela dominoval po celý závod, se podle všeho najednou rozhodl zrežimovat finále při kterém by on a týmový kolega Rubens Barrichello projeli cílovou čarou zároveň. Aniž by se o tomto záměru někomu zmínil, začal Schumacher v poslední zatáčce najednou brzdit. Zmatený Barrichello nevěděl co se děje a také prudce zpomalil. Po vteřině ho však napadlo, že mu Schumacher asi vrací vítězství o které byl Brazilec připraven týmovým příkazem při velké ceně Rakouska, a převzal vedení. Na to ale Schumacher reagoval přidáním plynu, což znovu zmátlo Barrichella a nakonec oba rudé vozy projely cílem skoro stylem přískokem vpřed. Barrichello zvítězil o 0.011 sekundy. Ačkoli celá tato šarváda trvala jen pár vteřin na v podstatě posledních 200 metrech celého závodu, konečným výsledkem byla fraška. Organizátoři ani diváci nebyli, tím co viděli jako Němcovu aroganci pobavení a dali to pocítit při vyhlášení vítězů, takže ani Schumacher a Barrichello neměli důvod k úsměvům. Nicméně, o tři roky později se IMS měla dočkat ještě většího fiaska. Kolem aféry s pneumatikami Michelin toho bylo napsáno více než dost, takže stačí shrnout jen to, že USGP 2005 byla velkou cenou s nejmenším počtem startujících v celé historii Formule 1. Ferrari v šestičlenném poli suverénně dominovalo, celá situace byla však natolik vypjatá, že samotná existence další spolupráce mezi F1 a IMS byla ohrožena. Naštěstí, ročník 2006 skončil úspěšně a vyhlídky k tomu, že USGP najde na IMS dlouhodobý domov vypadaly nadějně. Nicméně, krátce po závodě v roce 2007, vedení IMS a Formula One Administration vydaly společné prohlášení, že Formule 1 v Indianapolis končí, možná navždy. V prosinci však Generální Ředitel IMS Tony George převzal na gala FIA Awards v Monaku cenu za nejlépe zorganizovanou Grand Prix roku. Takže spekulace se mohly rozvířít nanovo, i když dnes je možné říci s téměř naprostou jistotou, že další závody Formule 1 se v Indianapolis konat nebudou. V každém případě ale společná historie IMS a F1 pokračuje, i když v jiném rozměru. Jedním z předních dodavatelů šasi pro závody Indy 500 je v posledním desetiletí občasný konstruktér monopostů F1 italská Dallara, zatímco Honda dodává motory.

Na závěr je třeba poznamenat, že navzdory všem problémům a faktu, že Formule 1 má v Indianapolis nejkratší tradici, Michael Schumacher zůstává nejúspěšnějším jezdcem, který kdy na IMS startoval. S pěti vítězstvími je na vrcholu sám. O druhou příčku se pod ním dělí čtyřnásobní vítězové Indy 500 A.J. Foyt, Al Unser a Rick Mears, a Jeff Gordon který čtyřikrát triumfoval v Brickyard 400. A jen pro úplnost, od roku 2008 se v Indianapolis koná i závod mistrovství světa MotoGP, kterým IMS uzavřela pomyslný kruh dějin, protože vůbec první motoristický podnik na tomto oválu byl závod motocyklů v létě roku 1909.

**(Doufám, že) kompletní seznam pilotů kteří dosud startovali v Indy 500 i v šampionátu Formule 1:** Louis Chiron, Luigi Villorosi, Alberto Ascari, Troy Ruttman, Rodger Ward, Jack Brabham, Lloyd Ruby, Dan Gurney, Jim Clark, Bobby

Unser, Walt Hansgen, Mario Andretti, Masten Gregory, Graham Hill, Jackie Stewart, Denny Hulme, Ronnie Bucknum, Jochen Rindt, Peter Revson, Mark Donohue, George Follmer, David Hobbs, Sam Posey, Vern Schuppan, Danny Ongais, Clay Regazzoni, Jim Crawford, Bobby Rahal, Héctor Rebaque, Danny Sullivan (také Brickyard 400), Emerson Fittipaldi, Derek Daly, Teo Fabi, Roberto Guerrero, Michael Andretti, Raúl Boesel, Roberto Moreno, Fabrizio Barbazza, Eddie Cheever, Nigel Mansell, Stefan Jonansson, Nelson Piquet, Mauricio Gugelmin, Shinji Nakano, Christian Fittipaldi (neprošel kvalifikací pro Brickyard 400), Jacques Villeneuve (také Brickyard 400), Eliseo Salazar, Michele Alboreto, Juan Pablo Montoya (také Brickyard 400), Massimiliano Papis (také Brickyard 400), Toranosuke Takagi, Tomáš Enge, Justin Wilson, Sébastien Bourdais, Robert Doornbos, Takuma Satō, Jean Alesi. Villeneuve, Montoya, Enge, Wilson, Doornbos, Satō a Alesi se kromě Indy 500 zúčastnili i USGP která se konala na IMS. Scott Speed je prozatím jediným pilotem, který závodil v USGP Formule 1 na IMS a v Brickyard 400, ale bez účasti v Indy 500.