

Nicolas Joseph Cugnot constructed the first self-propelled vehicle already in 1769 by using a device converting the reciprocating motion of steam piston into a rotary motion, reaching top speed of over seven kilometers per hour. In 1860 Jean Joseph Étienne Lenoir patented a gas-fired apparatus with piston, cylinder, connecting rods, and flywheel that became commercially viable. Nikolaus Otto improved the concept into a more efficient four-stroke internal combustion unit in 1876. Then in 1885, Gottlieb Daimler and Wilhelm Maybach developed the design further and patented a practical petrol engine. Few months later Daimler constructed the first real automobile, and in 1912 Peugeot introduced the modern twin-cam engine concept.

The first racing driver in history was arguably Frenchman Georges Bouton, who raced a De Dion-Bouton alone against the clock from Pont de Neuilly to Bois de Boulogne in Paris as early as 28 April 1887, but the first recorded auto race was held on 22 July 1894 on the route from Paris to Rouen. Within months, more races were held in France, Italy and the USA, and the era of city-to-city auto racing took off. By the turn of the century there were about 25 annual automobile races held in Europe and North America. However, until 1901 there was no proper definition of what constituted 'an automobile'. The winners of the 1894 Paris-Rouen (Comte Jules de Dijon) and the 1895 Paris-Bordeaux-Paris (Émile Levassor) races were denied prize money because the organizers have decided that their vehicles were not viable as passenger road cars. The steam powered De Dion-Bouton was classified as a tractor. First petrol engine car across the finish line was a Peugeot of Georges Lemaître, who arrived several minutes after de Dijon. And the Panhard-Levassor was questioned because it only had two seats. Still, the growing popularity of the new sport was confirmed when the 1900 Paris-Toulouse-Paris race was contested as an unofficial event in the Paris Olympic Games, won by Pierre Velghe. Other early race winners included J. Frank Duryea, René de Knyff, Fernand Charron, Henri Fournier, Vincenzo Lancia, Henry Ford or Marcel Renault.

The first attempt at a Championship of sorts was declared in 1900 by an American media magnate James Gordon Bennett as the Gordon Bennett Cup, which lasted for six years. It was a competition between nations that consisted of only one selected race each year. Only cars designated in advance as representatives of a particular auto club were eligible to win the trophy, not necessarily the winner of the race. France won four times, Britain and Germany one each. The cup rules included the use of distinctive flags to signal the conditions on the race track, as well as introduction of national racing colors, which at first were blue for France, yellow for Belgium, white for Germany, red for the USA, and green for Britain. During the 1920s, when Americans began to concentrate solely on the domestic races and were almost absent from the European events, the red color permanently identified with Italy.

Since the very beginning, automobile racing was dangerous. The first reported racing fatalities occurred in the 1898 Paris-Nice race, when the cars of Monsieur de Montariol and Marquis de Montignac collided, and de Montignac was killed together with de Montariol's mechanic. The 1903 Paris-Madrid had to be stopped in Bordeaux, after series of accidents caused eight fatalities. The first auto racing event at the Indianapolis Motor Speedway in 1909 resulted in five people being killed. Consequently, the track owners decided to replace the unstable tar and gravel surface with bricks. Over the decades, too many drivers, mechanics, officials and spectators were killed during motorsport events. Achille Varzi's fatal accident at Bremgarten in 1948 prompted the FIA to establish mandatory use of helmets.

The first organization regulating car traffic, l'Automobile Club de France (ACF), was established already in 1895. Its traffic rules, together with those created for the Gordon Bennett Cup, were generally considered valid for most international races. Then, the 1903 Paris-Madrid became the first reported race to be stopped early and the carnage forced the officials to realize that more governance was needed, for auto racing to continue. In 1904, several European countries (France, Germany, Austria, Belgium, Italy, Great Britain) created the Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus (AIACR). Belgian aristocrat Etienne de Zuylen van Nijevelt became its first president, and fulfilled that role until 1931. Soon, others (Switzerland, Russia, Spain, Denmark, Netherlands, Portugal, and the United States) joined the new coalition, and AIACR became the first de facto globally recognized governing body for motorsports. Most of the previously established sporting rules were adopted, and some essentially still exist today. Here are few examples of how the rules were being enforced in the early years of motorsport:

- 1) The 1908 New York-Paris race started on 12 February 1908 from the Times Square and remains the only auto race to basically circumvent the globe. The cars drove across the United States, Japan, Russia, Mongolia, Poland, Germany, and France. Team Germany reached Paris on 26 July 1908, four days ahead of the team USA. Nonetheless, the Germans were penalized a total 30 days for transporting the car by train and then missing the Alaska checkpoint. Americans were declared winners despite some allegations that their car was serviced at a factory in Buffalo, New York shortly after the start of the race. Team Italy arrived third on 17 September 1908. The victorious Thomas Flyer was reportedly the first car, racing or otherwise, to use safety seat belts.

2) The first reported true disqualification of a race winner due to breach of pre-determined rules came in the 1909 New York-Seattle Guggenheim Cup, when it was confirmed that the Ford Model T that has reached the finish first, had illegally changed the engine along the route. Several months after the race the Automobile Club of America voted to strip Ford of the victory and declared the Shawmut crew a winner.

3) An accident disrupted the official timing and scoring midway through the inaugural Indy 500 race in 1911. Many believe that Ralph Mulford, driving a Lozier, actually won the race. He apparently ran some extra laps to make sure that the scorers would give him credit for completing the full 500 miles. Meanwhile Ray Harroun pulled into the Winner's Circle and received the trophy. Mulford was classified second. Harroun's Marmon Wasp was reportedly the first car, racing or otherwise, to use a rear-view mirror.

Technical rules varied from race to race and kept evolving over time. Generally, the weight restrictions involved 400 kg minimum and 1000 kg maximum, and limits were also imposed on engine size and displacement. In 1907 AIACR adopted the first universal rule setting the minimum weight at 1100 kg. At the same time, Vanderbilt Cup organizers established maximum weight of 1200 kg, to which AIARC responded by lowering the minimum weight to 900 kg for 1909. It did not take long before a dispute over the international rules erupted between Europe and North America, as the Americans believed that the established parameters favored European cars and made it impossible for most American made cars to participate in the European Grands Prix. This resulted in the European drivers boycotting the 1908 Vanderbilt Cup, and the prolonged tension and impasse between France and the US over what the rules should be, meant that the ACF Grand Prix was not run at all between 1909 and 1911!

The tragedy at the 'red flagged' Paris-Madrid/Bordeaux marathon in 1903 also prompted an end of city-to-city races, although few more were still held outside of Western Europe. Even before that the first classic American oval race was held on a horse racetrack in Cranston, Rhode Island (winner A.H. Whiting) already in 1896, and first oval race in Europe followed three years later at a horse-trotting track in Vienna's Prater park (winner Baron Theodor von Liebig driving NW). But it was Baron Pierre de Crawhez who really realized that there is not much opportunity for spectators to actually see automobile racing if the cars only pass through each location once. This led to an idea to create a semi-permanent closed road circuit where cars would race in laps with the start and finish at the same point. First race on a purpose built circuit was held at Bastogne in 1902, and one year later the one-mile horse racing oval in Milwaukee, Wisconsin was reserved primarily for auto racing. Development of closed road and later specialized stadium style racing circuits was the trend ever since and auto racing has become a true spectator sport. The 1906 ACF race was the first to be called a Grand Prix (winner Ferenz Szisz in a Renault), and because of the lessons learned from the tragedy of Paris-Madrid, featured safety barriers and fences. In spite of the AIACR ban, city-to-city races on open roads were continued in Russia and the USA, and events like Peking-Paris or New York-Paris were other exceptions. Probably the last of these marathons was the 1925 Moscow-Leningrad (today St.Petersburg)-Tiflis (today Tbilisi)-Moscow. It was perhaps not a real race but a durability and reliability test with no official winner declaration. But apparently some sort of scoring must have been kept, because per Tatra Museum, Adolf Veřmiřovský in T-11 has reached Moscow first in class. In any event, circuit racing introduced new race cars (including the 1923 Benz Tropfenwagen, first car to place the engine behind the driver) and developed the next generation of drivers, some of whom rose to prominence above the others: Camille Jenatzy, Léon Théry, George Heath, Victor Hémery, Arthur Durray, Louis Wagner, Felice Nazzaro, Harry F. Grant, Ralph de Palma, Georges Boillot, Jules Goux, René Thomas, Christian Lautenschlager, Dario Resta, Giuseppe Campari, Howdy Wilcox.

In 1922 AIACR formed a division, Commission Sportive Internationale (CSI), with the mandate to establish specific rules for international Grand Prix racing. There were approximately ten Grand Prix races held in post-WWI Europe each year, which included major events as well as small club meetings. The most important races, one from each country, were selected to form the Grandes Épreuves. Gradually, a regular Grand Prix season has been developing. Meantime in North America, a National Championship for drivers, organized by the American Automobile Association (AAA), was held regularly already since 1920. René de Knyff became the first CSI president. The Grand Prix cars were limited to 2.00 liters, which in 1926 was reduced to 1.50 liters with accompanying minimum weight of 600 kg. Supercharges were allowed a year later with the minimum weight increase to 700 kg. Each time the rules were adopted by the Indianapolis 500.

From 1925 to 1927, CSI announced a World Automobile Championship that included the most prominent races from several countries on both sides of the Atlantic. The World Champions were Alfa Romeo in 1925, Bugatti in 1926, and Delage in 1927.

In 1929, Formula Libre was introduced. The engine capacity was not restricted at all, although weight and dimension regulations were enforced. Minimum weight was raised to 900 kg.

The sport continued to evolve an ever better organization. Many mixed events declared multiple winners for various categories of car specifications. This was different from joint winners who co-drove the same car in some other races. Starting grids were determined in various ways, sometimes based on the timing a race entry was confirmed by a team, other times by drawing or by a ballot. Practice times were used to determine the starting order for the first time at the 1933 Monaco Grand Prix. There continued to be controversies as well. Allegedly, the drivers in the 1933 Tripoli Grand Prix agreed to ensure that Achille Varzi would win, in exchange for sharing the winnings from a lottery ticket drawn by a spectator who has proposed the idea. Nonetheless, there is no tangible evidence to support this version of events, quite possibly invented by Daimler-Benz manager Alfred Neubauer to enhance his memoirs. One way or another, what seems to be certain is that at the 1926 Solitude-Rennen Neubauer introduced another innovation in motor racing in form of message boards used to inform his drivers about the current situation on the circuit, gaps to other cars, etc... During the 1920s and 1930s, many new names were added to the list of race winners: Tommy Milton, André Boillot, Albert Divo, Antonio Ascari, Henry Segrave, Meo Constantini, Gastone Brilli-Peri, Christian Werner, Robert Benoist, Baconin Borzacchini, Louis Wagner, René Dreyfus, Philippe Étancelin, Marcel Lehoux, Luigi Fagioli, William Grover-Williams, Raymond Sommer, Hans von Stuck, Antonio Brivio-Svorza, Bernd Rosemeyer, Whitney W. Straight, Carlo Pintacuda, Guy Moll. And it also was an era when the first true superstars of the sport began to emerge: Louis Chiron, Rudolf Caracciola, Tazio Nuvolari, Emilio Materassi, Achille Varzi, Jean Pierre Wimille.

In 1931, under new AIACR president Robert de Vogüé from France, CSI introduced the European Championship for drivers. Ferdinando Minoia in Alfa Romeo became the first European Champion. The 1932 European Championship was combined for manufacturers and drivers, and in slightly confusing scoring system, only the best placed car of a factory team counted. Alfa Romeo won the title, with Tazio Nuvolari being most successful among the drivers.

After a short break, the German sports establishment advocated reinstatement of the Championship for 1935. As was customary since the 1925 manufacturer's Championship, the drivers competed for the title based on penalty points system, and at the end of the year, a driver with least points was declared the European Champion. Although officially sanctioned by AIACR, the series administration was strongly influenced by German authorities. Consequently, the current political situation was clearly reflected in the fact that initially the participating races were held in Germany and the friendly nations of Spain and Italy, along with Switzerland and Belgium, while the prominent French and British Grandes Épreuves were absent. The Championship underwent several modifications and lasted until the beginning of the WWII. The titles were won by Rudolf Caracciola (three times), Bernd Rosemeyer, and Hermann Lang. Gradually, drivers who would later play noteworthy roles in the World Championship began to enter the scene: Birabongse Bira, Giuseppe Farina, Luigi Villorosi, Chico Landi, Peter Whitehead, Emmanuel de Graffenried, Juan Manuel Fangio, Bob Gerard, Alberto Ascari.

Maximum weight of 750 kilograms was imposed in 1934. Under another French president Joseph Thibaud de Rohan-Chabot (since 1936) and in effort to control the ever increasing speeds, the CSI reversed direction with the 1938 rules package that introduced minimum weight of 400 kilograms for Voiturette class and 850 kilograms for Grand Prix class. At the same time, engine capacity for the Grand Prix category was restricted to 4½ liters or 3.00 liters for supercharged engines. After the WW2, new rules were established by the CSI, reducing the supercharged engine capacity to 1½ liters while maintaining the 4½ liter volume for atmospheric engines, with minimum weight set at 700 kg. The 1946 Torino Grand Prix was the first race sanctioned for this new class and was won by Achille Varzi in Alfa Romeo. The AAA also amended the pre-war rules, but decided to maintain the 3.00 liter capacity for supercharged engines, while dropping the weight requirement altogether, apparently in an effort to be more inclusive of dirt-track cars that were the most common racing machines in North America. This now allowed them to race at other venues, particularly Indy 500, but has effectively ended an era of the so-called International Formula that provided fragile balance of compatible race cars on both sides of the Atlantic. The AIACR renamed its new class to Formula A and then it reorganized itself in 1947 and became the Fédération Internationale de l'Automobile (FIA). In October of the same year, the Formula 1 and Formula 2 categories were established and Nello Pagani won the first ever Formula 1 race on 29 March 1948 in Pau. By then, international auto racing was not limited only to Europe and North America, but was common in North and South Africa as well as South America, New Zealand, and Australia. In 1946, a global racing series called Circus Racing Organization was proposed by Piero Dusio, and endorsed by Egypt' King Farouk, but the plans did not succeed.

Nonetheless, the time for establishing a World Championship has come, and was announced at the end of the 1949 season. The series was proposed by the chairman of Automobile Club d'Italia, Marquis Antonio Brivio-Svorza, and the rules were open to all existing Formula 1 cars. Applications from the national autoclubs in Britain, Monaco, Switzerland, Belgium, France, Italy, Argentina, Holland, and Spain were considered, however, the last three were not approved. Nonetheless, the FIA did not want its new World Championship to be staged exclusively in Europe, so a decision was made to add the International 500-Mile Sweepstakes Race at the Indianapolis Motor Speedway to the calendar. This might have made sense politically and commercially, but in reality it only created somewhat absurd situation, not least because the race was not to be sanctioned as a United States Grand Prix by the FIA, but would remain a separate event under the

jurisdiction of the American Automobile Association. Consequently, the pre-war 3.00 liter supercharged engines were legal in this race.

---

Listing of some of the most recognized racing drivers who were killed during the period from 1900 to 1949:

‡ Luigi Arcangeli, Antonio Ascari, Sir Henry Birkin, Georges Boillot, Pietro Bordino, Baconin Borzacchini, Gastone Brilli-Peri, David Bruce-Brown, Giuseppe Campari, Albert Clement, Gaston Chevrolet, Stanislas Czaikowski, Christian Kautz, Marcel Lehoux, Frank Lockhart, Giulio Masetti, Emilio Materassi, Jay McNay, Otto Merz, Guy Moll, Heinrich Joachim von Morgen, Jimmy Murphy, Bernd Rosemeyer, Dario Resta, Richard Seaman, Eugenio Siena, Ugo Sivocci, Achille Varzi, Emilio Villorosi, Howdy Wilcox, Jean Pierre Wimille, Paolo Zuccarelli.

Also, some of the biggest personalities in the automotive history have died during the period between 1894 and 1949. They included: Karl Benz, Ettore Bugatti, Gottlieb Daimler, Fred Duesenberg, John Dunlop, Carl G. Fischer, Henry Ford, Alfieri Maserati, Wilhelm Maybach, André Michelin, Harry A. Miller, Armand Peugeot, Robert Peugeot, Louis Renault, Nicola Romeo, Count Robert de Vogüé, Baron Etienne de Zuylen van Nijvel.

---

Nicolas Joseph Cugnot první samohybné vozidlo už v roce 1769, když využil mechanismu, který převedl pohyb parního pístu do rotace a dosáhl tak maximální rychlosti přes 7 km/h. V roce 1860 Jean Joseph Étienne Lenoir patentoval plynový mechanismus s pístem, válcem, a spojovacími tyčemi napojenými na setrvačnick, který se prokázal jako komerčně životaschopný. V roce 1876 Nicolaus Otto tento koncept vylepšil na čtyřtákní aparát, a v roce 1885 Gottlieb Daimler a Wilhelm Maybach vyvinuli a patentovali prakticky využitelný benzínový motor. O několik měsíců poté sestrojil Daimler vůbec první skutečný automobil, a v roce 1912 Peugeot představil už moderní dvouhřídelní koncept motoru.

Zřejmě vůbec prvním automobilovým závodníkem byl Georges Bouton, který v Paříži zápolil sám proti hodinám na trase od mostu Pont de Neuilly k parku Bois de Boulogne už 28. dubna 1887. První opravdu automobilový závod byl zorganizován o dalších sedm let později 22. července 1894, z Paříže do Rouen. Hned v příštím roce se závody kromě Francie konaly také v Itálii a USA...a éra meziměstských automobilových závodů byla definitivně odstartována. Na přelomu století se už v Evropě a v Severní Americe konalo zhruba 25 automobilových závodů ročně. Až do roku 1901 ale neexistovala žádná definice toho, co automobil vlastně je. Vítězům závodů Paříž-Rouen z roku 1894 (hrabě Jules de Dijon) a Paříž-Bordeaux-Paříž v roce 1895 (Émile Levassor) odmítli pořadatelé vyplatit vypsanou odměnu, protože vozidla neodpovídala jejich představě o cestovním automobilu. V prvním případě byl parní De Dijon-Bouton prohlášen za traktor (první vůz na benzínový pohon projel cílem o několik minut později a byl to Peugeot za jehož volantem seděl Georges Lemaître). V případě vozu Panhard-Levassor pořadatelům vadilo, že měl pouze dvě sedadla. Nicméně, popularita tohoto nového sportu byla potvrzena, když byl v roce 1900 závod Paříž-Toulouse-Paříž pořádán jako neoficiální podnik Olympijských her a vyhrál ho Francouz Pierre Velghe. Mezi další vítěze těchto prvních závodů se zapsali J. Frank Duryea, René de Knyff, Fernand Charron, Henri Fournier, Vincenzo Lancia, Henry Ford nebo Marcel Renault.

Prvním jakýmsi pokusem o šampionát byl Gordon Bennett Cup, pořádaný v letech 1900 až 1905, a sponzorovaný americkým tiskovým magnátem James Gordon Bennettem. Pohár byl uspořádán jako klání mezi národy, nebylo to ale klasické mistrovství, protože výsledky byly určeny pouze jedním závodem ročně. Navíc, nárok na získání poháru měly pouze vozy předem určené daným autoklubem, což nemusel nutně být první vůz v cíli. Francie získala čtyři vítězství, Británie a Německo po jednom. Gordon Bennett Cup také zavedl používání specifických vlajek k signalizaci situace na trati, a dal vzniknout i původním národním barvám závodních vozů. Francie zvolila modrou, Belgie žlutou, Německo bílou, USA červenou, a Británie zelenou. Teprve během dvacátých let, když už se Američané více-méně soustředili jen na domácí závody a v Evropě je prakticky nebylo vidět, se červená natrvalo stala barvou Itálie.

Automobilové závody byly od samotného počátku nebezpečné. K první zaznamenané smrtelné nehodě došlo v závodě Paříž-Nice 1898, když se srazila vozidla Monsieur de Montariol a markýze de Montignac. Montariolův mechanik a samotný de Montignac nehodu nepřežili. Série havárií zapříčinila osm smrtelných nehod během maratónu Paříž-Madrid v roce 1903 a závod musel být ukončen v Bordeaux. Vůbec první závody na oválu v Indianapolis si v roce 1909 vyžádaly pět obětí na životech...což organizátory přivedlo ke kroku nahradit nestabilní štěrko-térový povrch cihlami. Během ubíhajícího desetiletí přišlo v motoristickém sportu o život příliš mnoho pilotů, mechaniků, pořadatelů i diváků. Smrtelná nehoda Achille Varziho v Bermgarten 1948 vedla alespoň k tomu, že FIA předepsala povinné používání ochranné helmy.

První organizací, která se začala zabývat regulací automobilového provozu, se stal l'Automobile Club de France (ACF) založený už roku 1895. Jejich dopravní předpisy, v kombinaci s pravidly které zavedl Gordon Bennett Cup, byly

uznávány jako platné regule pro většinu mezinárodních závodů. Když se ale Paříž-Madrid/Bordeaux stal prvním zaznamenaným předčasně ukončeným závodem, došlo zároveň k realizaci, že k tomu, aby mohl pokračovat, potřebuje automobilový sport přísnější dohled. Už v příštím roce se několik evropských zemí (Francie, Německo, Rakousko, Belgie, Itálie, Velká Británie) shodlo na založení organizace Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus (AIACR). Belgický aristokrat Etienne de Zuylen van Nijvel se stal prvním prezidentem a setrval v této roli až do roku 1931. Brzy se přidaly další země (Švýcarsko, Rusko, Španělsko, Dánsko, Holandsko, Portugalsko a Spojené Státy) a AIACR se tak stala prvním de facto globálně uznávaným řídicím orgánem motoristického sportu. Většina existujících sportovních pravidel byla adoptována a rozšířena...a mnoho z nich v podstatě existuje dodnes. Zde je několik příkladů toho, jak se s dodržováním pravidel potýkali pořadatelé už v počátcích motorsportu:

1) Závod New York-Paříž odstartoval 12. února 1908 z Times Square a dodnes zůstává jediným automobilovým závodem který prakticky vedl kolem celé zeměkoule. Trasa vedla přes USA, Japonsko, Rusko, Mongolsko, Polsko, Německo a Francii. Německý tým do Paříže dorazil jako první 26. července 1908, čtyři dny před týmem USA. Němci byli potrestáni pokutou 30 dnů za transport vozu vlakem a minutí kontrolní stanice na Aljašce. Američané byli vyhlášeni za vítěze, přestože čelili obvinění, že jejich vůz byl krátce po startu nedovoleně opraven v továrně v Buffalo, New York. Jako třetí se v cíli 17. září 1908 objevil tým Itálie. Vítězný vůz Thomas Flyer byl podle všeho prvním automobilem vybaveným bezpečnostními pásy.

2) K první diskvalifikaci vítěze na základě porušení předem ustanovených pravidel došlo v závodě New York-Seattle Guggenheim Cup v roce 1909, když bylo potvrzeno, že vítězný vůz Ford Model T obdržel na trase nedovolenou výměnu motoru. Americký autoklub Fordu oficiálně odebral vítězství několik měsíců po závodě a přidělil ho posádce vozu Shawmut.

3) Nehoda během prvního závodu Indy 500 v roce 1911 způsobila zmatek v časomíře a celkovém pořadí. Mnoho lidí věří, že pravým vítězem byl Ralph Mulford s vozem Lozier, který podle všeho po ukončení závodu zajel ještě pár extra kol, aby si pojistil, že absolvoval celých 500 mil. Ray Harroun mezitím zajel do prostoru pro vítěze, kde slavnostně obdržel trofej. Mulford byl klasifikován jako druhý. Vítězný vůz Marmon Wasp byl údajně prvním automobilem, který měl instalováno zpětné zrcátko.

Velké závody měly svá vlastní technická pravidla, která se během let stále vyvíjela. Většinou se jednalo o váhový limit mezi minimem 400 kg a maximem 1000 kg a omezeny byly i velikost a obsah motoru. V roce 1907 AIACR vyhlásila první všeobecná pravidla s minimální vahou 1100 kg. V téže době pořadatelé Vanderbilt Cup zavedli maximální váhu 1200 kg, na což AIACR zareagovala snížením minimální váhy na 900 kg pro sezonu 1909. Netrvalo dlouho a mezinárodní pravidla vedla k prvnímu konfliktu mezi Evropou a Severní Amerikou. Američané věřili, že ustanovené parametry upřednostňovaly evropské vozy a znemožňovaly mnoha americkým značkám účast v evropských velkých cenách. Tento konflikt vedl v roce 1908 k bojkotu závodu Vanderbilt Cup evropskými piloty a v důsledku pokračujících sporů mezi Francií a USA se v letech 1909 až 1911 vůbec nekonala ACF Grand Prix!

Důsledkem katastrofy závodu z Paříže do Madridu/Bordeaux v roce 1903 byl zákaz dalšího závodění na veřejných silnicích, i když nějaké byly stále pořádány mimo západní Evropu. Ještě předtím byl v USA poprvé uspořádán později klasický oválový závod už v roce 1896, na dostihové dráze ve městě Cranston, stát Rhode Island (vítěz A.H. Whiting) a zřejmě první závod na oválu v Evropě se konal o tři roky později na klusácké dráze ve vídeňském parku Prater (vítěz Baron Theodor von Liebig na voze zkonstruovaném v kopřivnické Nesselsdorfer Wagenbau Fabriks Gesellschaft). Byl to ale až Baron Pierre de Crawhez, kdo si opravdu uvědomil, že pro diváky, kolem kterých automobily projedou jenom jednou za závod, není automobilový sport příliš atraktivní. To ho přivedlo k myšlence pořádat závody na uzavřeném okruhu, kde automobily budou jezdit dokola a start a cíl budou na stejném místě. První uzavřený okruh určený speciálně pro automobilové závody vznikl roku 1902 v lesnaté oblasti belgických Ardén a o rok později byl pro automobilové závody vyhrazen i jednomílový dostihový ovál v americkém městě Milwaukee. Závodní tratě se pak dále vyvíjely až k moderním okruhům s tribunami a automobilové závody se staly opravdu diváckým sportem. Velká cena Francie v roce 1906 byla první s oficiálním titulem Grand Prix a jela se po uzavřených silnicích tvořících okruh. Ponaučení z tragédie v roce 1903 znamenalo, že na trati byly instalovány bezpečnostní bariéry a ploty. Navzdory zákazu AIACR se závody mezi městy po veřejných silnicích nadále konaly například v Rusku a USA a výjimku tvořily i podniky jako Peking-Paříž nebo New York-Paříž. Možná poslední z takovýchto maratonů byl uspořádán v roce 1925 na trati Moskva-Leningrad (dnes Petrohrad)-Tiflis (dnes Tbilisi)-Moskva. Nejednalo se ale zřejmě o pravý automobilový závod, protože celý podnik byl pojat jako test výkonnosti a trvanlivosti různých značek automobilů bez oficiálního vyhlášení vítěze. Přesto ale nějaké skóre muselo být vedeno, protože podle tatrováckého muzea dojel Josef Veřmiřovský s vozem T-11 do Moskvy jako první v dané třídě. V každém případě rozmach okruhů představil nové typy závodních vozů (včetně Benz Tropfenwagen z roku 1923, prvního automobilu který usadil motor za řidičem) a vychoval další generaci závodních jezdců, z nichž někteří dosáhli větší prominence, než jiní: Camille Jenatzy, Léon Théry, George Heath, Victor Hémerly, Arthur Durray, Louis Wagner, Felice Nazzaro, Harry F. Grant, Ralph de Palma, Georges Boillot, Jules Goux, René Thomas, Christian Lautenschlager, Dario Resta, Giuseppe Campari, Howdy Wilcox.



V roce 1922 AIACR založila samostatnou divizi, Commission Sportive Internationale (CSI), speciálně zaměřenou na pořádání a regulaci motoristického sportu. Po první světové válce se v Evropě pořádalo zhruba deset závodů ročně a regulerní sezona se teprve začínala formovat. Tvořily ji jak národní Grand Prix, takzvané Grandes Épreuves, tak i městské velké ceny a menší klubové závody. Mezitím v severní Americe byl pod vedením American Automobile Association (AAA) pravidelný národní šampionát pořádán už od roku 1920. René de Knyff se stal prvním prezidentem CSI. Vozy Grand Prix byly omezeny na obsah 2.00 litrů, což bylo v roce 1926 sníženo na 1.50 litrů s minimální vahou 600 kg, a o rok později bylo povoleno pužití kompresoru. Všechna tato pravidla byla adoptována i pro závod 500 mil v Indianapolis.

Aby nezůstala pozadu, CSI na rok 1925 vyhlásila světový pohár pro výrobce automobilů. Závody vybrané do tohoto šampionátu byly ty nejprominentnější z několika zemí na obou stranách Atlantiku. Mistrovský pohár se pořádal po tři roky a vítězné značky byly Alfa Romeo, Bugatti, a Delage.

V roce 1929 byla představena Formula Libre, která nijak nelimitovala obsah motorů, ale váha a rozměry stále podléhaly pravidlům. Minimální váha byla stanovena na 900 kg.

Sport pomalu ale jistě získával stále lepší organizaci. Mnohé smíšené závody vyhlášovaly několik vítězů pro různé kategorie vozů, což bylo něco jiného než vyhlášení společných vítězů v závodech, kde se o vůz dělilo více jezdců. Startovní rošty byly určovány podle různých kritérií, někdy na základě pořadí ve kterém byly potvrzeny přihlášky k závodům, jindy losováním, nebo hlasováním. Seřazení na startu podle tréninkových časů bylo poprvé použito ve velké ceně Monaka 1933. Nezmizely ani různé kontroverze. Výsledek velké ceny Tripolisu 1933 byl údajně ovlivněn tím, že přední závodníci předem odsouhlasili, aby závod vyhrál Achille Varzi. Motivací měl být podíl na odměně za vítězný los jednoho z diváků, který měl také celý podvod vymyslet a navrhnout zainteresovaným závodníkům. K této verzi událostí ale neexistují žádné hmatatelné důkazy a je dost pravděpodobné, že si celou historku vymyslel manažer Daimler-Benzu Alfred Neubauer, aby jí trochu opepřil svoje memoáry. Ať tak či onak, co se zdá být jisté je fakt, že v závodě Solitude-Rennen roku 1926 představil Neubauer další inovaci v motoristickém sportu, v podobě informačních tabulí, kterými své jezdce upozorňoval na průběžnou situaci na trati, vzdálenost mezi ostatními vozy, a podobně. Během 20. a 30. let dvacátého století se mezi vítěze automobilového sportu zapsala řada dalších jmen: Tommy Milton, André Boillot, Albert Divo, Antonio Ascari, Henry Segrave, Meo Constantini, Gastone Brilli-Peri, Christian Werner, Robert Benoist, Baconin Borzacchini, Louis Wagner, René Dreyfus, Philippe Étancelin, Marcel Lehoux, Luigi Fagioli, William Grover-Williams, Raymond Sommer, Hans von Stuck, Antonio Brivio-Svorza, Bernd Rosemeyer, Whitney W. Straight, Carlo Pintacuda, Guy Moll. Byla to také éra, kdy se na scéně objevily i první superhvězdy: Louis Chiron, Rudolf Caracciola, Tazio Nuvolari, Emilio Materassi, Achille Varzi, Jean Pierre Wimille.

V roce 1931 se novým prezidentem AIACR stal Robert de Vogüé z Francie, a CSI se poprvé pokusila zorganizovat evropské mistrovství pro jezdce, které vyhrál italský závodník Ferdinando Minoia s Alfou Romeo. Pro příští sezonu bylo mistrovství zkombinováno pro konstruktéry i závodníky, s poněkud chaotickým systémem hodnocení, kdy vůz i jezdec dostali body pouze v případě, když se umístili jako nejlepší v rámci týmu. Vítězství konstruktérů získala Alfa Romeo a Tazio Nuvolari byl nejúspěšnější mezi piloty.

Po kratší přestávce bylo na podnět německé sportovní organizace mistrovství Evropy obnoveno v roce 1935 a jak bylo zvykem už od dob mistrovství konstruktérů z roku 1925, byl šampionát založen na systému trestných bodů, kdy jezdec s nejnižším počtem bodů byl na konci roku vyhlášen mistrem Evropy. Ačkoli se jednalo o šampionát oficiálně pořádaný AIACR, byl de facto řízen německými autoritami. Tento fakt mimo jiné znamenal, že soudobé politické napětí se odrazilo i na organizaci mistrovství. K německé Grand Prix se přidaly velké ceny zpřátelených Itálie a Španělska, doplněné Švýcarskem a Belgií, zatímco některé prominentní Grandes Épreuves zpočátku chyběly, nejviditelněji Francie a Británie. Každopádně tento šampionát s menšími obměnami přetrval až do počátku druhé světové války. Mistry Evropy byli postupně vyhlášeni Rudolf Caracciola (celkem třikrát), Bernd Rosemeyer a Hermann Lang. Postupně se na scéně začali objevovat i jezdci, kteří později hráli výraznou roli i ve světovém šampionátu: Birabongse Bira, Giuseppe Farina, Luigi Villorosi, Chico Landi, Peter Whitehead, Emmanuel de Graffenried, Juan Manuel Fangio, Bob Gerard, Alberto Ascari.

V roce 1934 byla ustanovena maximální váha 750 kilogramů. Pod dalším francouzským prezidentem Josephem Thibaud de Rohan-Chabot (vstoupil v 1936) a v další snaze dostat pod kontrolu stále se zvyšující rychlosti, ale CSI s novým balíčkem pravidel v roce 1938 otočila o 180 stupňů a zavedla minimální váhu, která byla 400 kilogramů pro vozy třídy Voiturette a 850 kilogramů pro vozy typu Grand Prix. Zároveň byla omezena kapacita motoru na 4½ litru, nebo 3.00 litry s kompresorem. Po druhé světové válce CSI ustanovila nová pravidla a snížila obsah přeplňovaných motorů na 1½ litru, zatímco kapacita atmosférických motorů zůstala na 4½ litrech. Minimální váhový limit byl stanoven na 700 kg. Velká cena Turína v roce 1946 byla prvním závodem pro tuto novou kategorii monopostů. Vítězem se stal Achille Varzi na Alfa Romeo. Předválečná technická pravidla upravila i AAA, která se ale rozhodla ponechat kapacitu motorů s kompresorem na objemu 3.00 litrů a zároveň zrušit jakýkoli váhový limit. Účelem bylo umožnit vozům pro

škvárové okruhy, které v severní Americe co do počtu převládaly, účastnit se i ostatních závodů, především Indy 500. Tento krok znamenal definitivní konec takzvané Mezinárodní Formule, která, jakkoli křehká, doposud zajišťovala, že závodní vozy na obou stranách Atlantiku měly více-méně stejné parametry. AIARC přejmenovala svoji novou třídu na Formuli A a když se později přeorganizovala na Fédération Internationale de l'Automobile (FIA) byly v říjnu 1947 ustanoveny kategorie Formule 1 a Formule 2. Italský pilot Nello Pagani na Maserati se 29. března 1948 stal prvním oficiálním vítězem závodu Formule 1 ve velké ceně města Pau. V té době už automobilové závody dávno přesahovaly daleko za hranice Evropy a severní Ameriky, a pravidelně se konaly i v jižní Americe, na severu a jihu Afriky, Novém Zélandu, a v Austrálii. V roce 1946 Piero Dusio založil Circus Racing Organization s úmyslem organizace globální série závodů. Plán se nepodařilo uskutečnit, přestože ho podpořil i egyptský král Farouk.

Nicméně, doba opravdu dozrála k tomu, aby mohlo vzniknout opravdové mistrovství světa, k jehož vyhlášení došlo na konci roku 1949. Hlavním iniciátorem byl předseda italského autoklubu markýz Antonio Brivio-Svorza a šampionát byl otevřen pro všechny vozy kategorie Formule 1. Přihlášky přišly od autoklubů Velké Británie, Monaka, Švýcarska, Belgie, Francie, Itálie, Argentiny, Holandska a Španělska. Poslední tři nebyly přijaty, ale protože FIA nechtěla, aby se nové mistrovství světa odehrávalo pouze na evropské půdě, padlo rozhodnutí zařadit do oficiálního kalendáře i závod 500 mil v Indianapolis. Což možná dávalo smysl politicky a obchodně, ale ve skutečnosti tím vznikla poněkud absurdní situace, nejen proto, že Indy 500 nebyla velkou cenou USA pod hlavičkou FIA, ale samostatným podnikem řízeným americkým autoklubem. Tím pádem byly v tomto závodě legální i předválečné motory o obsahu tří litrů s kompresorem.

---

Seznam nejznámějších závodních jezdců, kteří přišli o život v letech 1900 až 1949:

† Luigi Arcangeli, Antonio Ascari, Sir Henry Birkin, Georges Boillot, Pietro Bordino, Baconin Borzacchini, Gastone Brilli-Peri, David Bruce-Brown, Giuseppe Campari, Albert Clement, Gaston Chevrolet, Stanislas Czaikowski, Christian Kautz, Marcel Lehoux, Frank Lockhart, Giulio Masetti, Emilio Materassi, Jay McNay, Otto Merz, Guy Moll, Heinrich Joachim von Morgen, Jimmy Murphy, Bernd Rosemeyer, Dario Resta, Richard Seaman, Eugenio Siena, Ugo Sivocci, Achille Varzi, Emilio Villorosi, Howdy Wilcox, Jean Pierre Wimille, Paolo Zuccarelli, and other drivers, mechanics, officials and spectators.

V letech 1894 až 1949 zemřela také celá řada osobností historie automobilismu, mezi které patřili: Karl Benz, Ettore Bugatti, Gottlieb Daimler, Fred Duesenberg, John Dunlop, Carl G. Fischer, Henry Ford, Alfieri Maserati, Wilhelm Maybach, André Michelin, Harry A. Miller, Armand Peugeot, Robert Peugeot, Louis Renault, Nicola Romeo, hrabě Robert de Vogüè, baron Etienne de Zuylen van Nijvel.

---