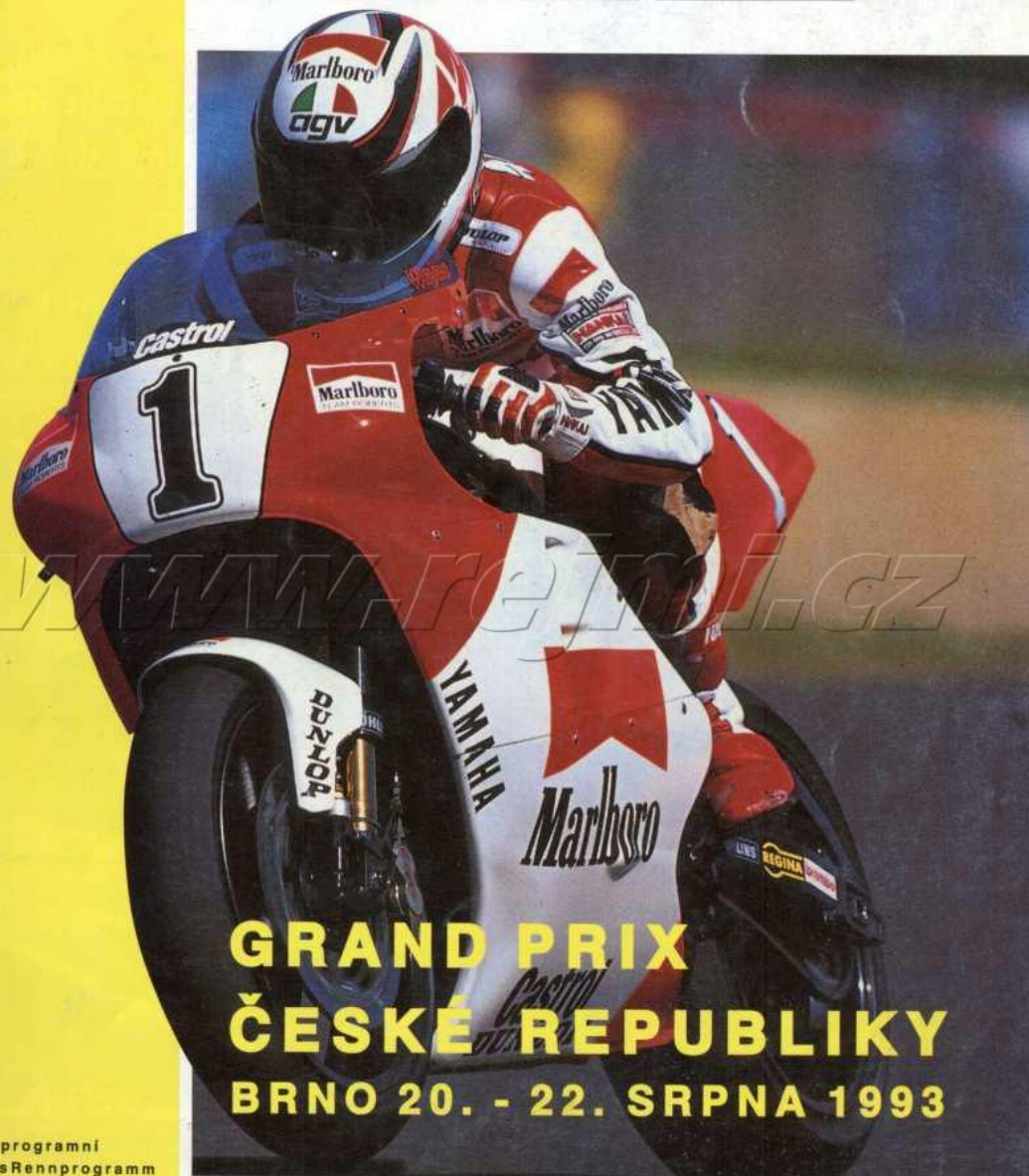
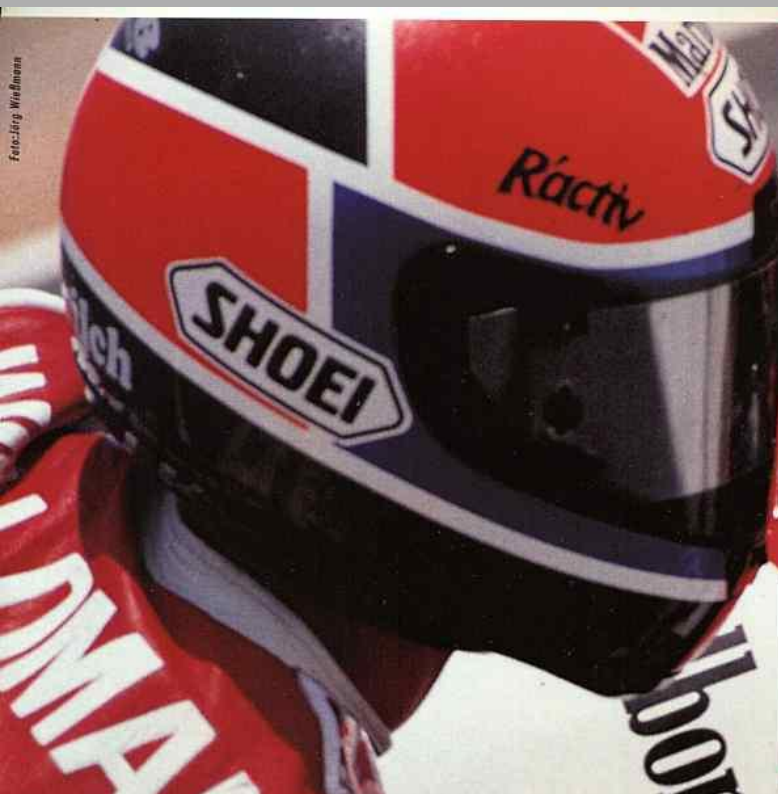


AUSTRÁLIE	28. března	NĚMECKO	13. června	ČESKÁ REPUBLIKA	22. srpna
MALAJSIE	4. dubna	NIZOZEMSKO	26. června	ITALIE	5. září
JAPONSKO	18. dubna	EVROPA	4. července	USA	12. září
ŠPÁNĚLSKO	2. května	SAN MARINO	18. července	ŠPÁNĚLSKO/FIM	26. září
RAKOUSKO	16. května	VELKÁ BRITÁNIE	1. srpna		



**GRAND PRIX
ČESKÉ REPUBLIKY
BRNO 20. - 22. SRPNA 1993**

Officiální programní
offizielles Rennprogramm



GROSSER PREIS DER
TSCHECHISCHEN
REPUBLIK 1993:

AM START:
Die besten
Fahrer der Welt.

IMMER DABEI:
Einer der besten
Helme der Welt.

SHOEI®



SHOEI X8 R INTERNATIONAL „D“



SHOEI RF 200 „DARYL BEATTIE“



SHOEI RF 200 „SPIRIT“



SHOEI RF 200 „BLAZE“

SHOEI RF 200 „EDO“TC 9

schuh
MOTORRAD-ZUBEHÖR

SHOEI IMPORT UND VERTRIEB:
SCHUH MOTORRAD ZUBEHÖR GMBH
Essener Straße 7 • 66606 St. Wendel
Btx: *453 33# • Tel.: 068 51/8901-0
Telefax: 068 51/1770

H.P.B. MOTO-CENTRUM
P.O.-Box 8-26301 • Dobris 1
Tel.: 305 - 2 1839 • Fax.: 305 - 2 1827



Časový rozvrh / Zeitplan

Pátek, 20. srpna / Freitag, 20. August 1993

Tridy/ Klassen	Volný trénink/ Freies Training Hodin/Uhr	Časový trénink/ Zeittraining Hodin/Uhr
GP2 – 250 cm ³	9.00 – 10.00	13.30 – 14.30
GP1 – 500 cm ³	10.15 – 11.15	14.45 – 15.45
GP3 – 125 cm ³	11.30 – 12.30	16.00 – 17.00
Sidecars	12.45 – 13.15	17.15 – 17.45
Pro Superbike		18.00 – 18.40 19.00 – 19.40

Sobota, 21. srpna / Samstag, 21. August 1993

Tridy/ Klassen	Volný trénink/ Freies Training Hodin/Uhr	Časový trénink/ Zeittraining Hodin/Uhr
Sidecars		12.45 – 13.15
GP2 – 250 cm ³	9.00 – 10.00	13.30 – 14.30
GP1 – 500 cm ³	10.15 – 11.15	14.45 – 15.45
GP3 – 125 cm ³	11.30 – 12.30	16.00 – 17.00

Závod/Rennen
17.30 10 Kol/Runden = 53,940 km
Pro Superbike
1. Jízda/1. Lauf

Neděle, 22. srpna / Sonntag, 22. August 1993

Tridy/ Klassen	Warm Up Hodin/Uhr
GP2 – 250 cm ³	9.30 – 9.50
GP1 – 500 cm ³	10.00 – 10.20
GP3 – 125 cm ³	10.30 – 10.50
Sidecars	11.00 – 11.20

Závod/Rennen
Hodin/Uhr

GP2 – 250 cm ³	12.00 20 Kol/Runden = 107,880 km
GP1 – 500 cm ³	13.15 22 Kol/Runden = 117,668 km
GP3 – 125 cm ³	14.30 19 Kol/Runden = 102,486 km
Pro Superbike 2. Jízda/2. Lauf	15.30 10 Kol/Runden = 53,940 km
Sidecars	16.15 19 Kol/Runden = 102,486 km

Obsah Inhalt

Obsah	Inhalt
Úvodní slovo	5 Grußwort
* Brno všera a dnes	6 Brunn gestern und heute
Startovní listina 250 cm ³	10 Startliste 250 cm ³
Portréty jezdců 250 cm ³	12 Fahrerporträts 250 cm ³
Stav MS 250 cm ³	13 WM-Stand 250 cm ³
* Technika velkých cen	14 Grand Prix-Technik
Tým Rothmans Honda	18 Team Rothmans-Honda
Startovní listina 500 cm ³	20 Startliste 500 cm ³
Portréty jezdců 500 cm ³	22 Fahrerporträts 500 cm ³
Stav MS 500 cm ³	24 WM-Stand 500 cm ³
Startovní listina 125 cm ³	26 Startliste 125 cm ³
Portréty jezdců 125 cm ³	28 Fahrerporträts 125 cm ³
Stav MS 125 cm ³	29 WM-Stand 125 cm ³
Startovní listina Pro Superbike	30 Startliste Pro Superbike
Portréty jezdců Pro Superbike	32 Fahrerporträts Pro Superbike
Stav německého mistrovství	33 DM-Stand Pro Superbike
* Zpráva o seriálu Pro Superbike	34 Pro Superbike-Report
* Úřadující mistři světa	38 Die amtierenden Weltmeister
Startovní listina Sidecarů	40 Startliste Sidecars
Informace o AMC Sachsenring	42 Report AMC Sachsenring
Pořadatel	43 Organisations-Ordnung

* Český proklad najdete v proložce

Tiráž Impressum

Yvadatel

Realisation und
Herausgeber

**moto
motion**

Benzstraße 4, D-67141 Neuhofen, Telefon 0 62 36/5 41 77,
Telefax 0 62 36/5 41 76

Redakce,
grafika, sazba

Redaktion,
Layout und Satz

MOTORRAD

Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart,
Telefon 07 11/182-13 74, Telefax 07 11/182-17 81

Produkte

Produktion

Volker Kammlott, Mannheim

Výroba

Herstellung

Broeken und Neu, Benzstraße 6, D-67141 Neuhofen

Tisk

Druck

GV-Ludwigsburg, Stuttgarter Straße 56,
D-71638 Ludwigsburg

Motorradsport pur!

Motorradsport-Fans können jetzt kurzfristig **PS Das Sport-Motorrad Magazin 3** Ausgaben lang mit **20% Ersparnis!** testen - mit einem tollen Dankeschön! **PS** berichtet über alle Superbike-Veranstaltungen mit fundierten Hintergrundberichten, brandaktuellen Racing-News und fesselnden Fotos. Jeden Monat bringt **PS** aktuelle Reportagen und Tests neuer Modelle und zeigt Entwicklungen in der Motorrad-Sport-Szene auf. In Tune-Up beschreibt **PS** wie Großserienmotorräder optimiert werden können.

Mit 20% Preisvorteil: Testen Sie PS Das Sport-Motorrad Magazin. Sie werden begeistert sein!

Interesse?

Dann schicken Sie einfach diesen Coupon an **PS, Leserservice, 20080 Hamburg**.

Garantie: Diese Bestellung können Sie schriftlich beim **PS Leserservice, 20080 Hamburg**, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang des Coupons beim Leserservice widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs. Ihr Geschenk können Sie in jedem Fall behalten.



Alle Sport-Fans, die **PS** testen möchten, erhalten als Dankeschön einen **PS** Sticker der aktiven Rennfahrer. Wählen Sie sich Ihren individuellen Sticker aus. Diese Sticker gibt es nur von **PS**!



1 Edwin Weibel mit seiner Ducati 888 Racing



2 Udo Merk auf Yamaha YZF 750 SP

3 Andreas Hofmann auf Kawasaki ZXR 750



Úvodní slovo

Grüßwort

Vážený hosté města Brna,



Ing. Jiří Horák
primátor města Brna

Dipl.-Ing. Jiri Horak
Oberbürgermeister der Stadt Brunn

letošní 750 výročí udělení městských privilegií Brnu dává mimořádnou příležitost k tomu, aby se naše město, v němž se setkává tolik historických epoch, stalo místem setkání lidí z celé republiky i z celého světa. Přijíždějí sem za sluběžními povinnostmi, za poučením, ale také za zábavou a za odpočinkem v krásné přírodě, která Brno obklopuje. Mnozí přijíždějí do Brna také za sportem. Jedním z jeho

nejpřitažlivějších center je už od dob první republiky proslulý Masarykův okruh, který stejně jako brněnské výstaviště vlastně od počátků - také k prezentaci strojírenství, jež spolu s textilem tvoří páteř brněnského průmyslu. Vždyť už před 230 lety tu začala pracovat první manufaktura na výrobu jemného sukna, roku 1814 se v Brně jako ve všech prvním městě Rakouské monarchie objevil parní stroj, v roce 1839 byla otevřena železnice Vídeň-Brno.

Bohatá a slavná tradice našeho města nás zavazuje a zároveň i inspiruje. Brno teď žije ve znamení velkých rozvojových projektů, jako jetechnologický park, mezinárodní letiště, Jižní centrum a mnohé další. Ať se tedy rychlá kola na brněnském Masarykově okruhu stanou symbolem stejně dynamického rozvoje druhého největšího města České republiky, města, k jehož tradicím patří i pohostinnost.

Vítám vás v Brně, přeji vám příjemný pobyt a doufám, že se sem budete rádi vracet i v budoucnosti.

Sehr geehrte Gäste der Stadt Brunn,

die diesjährige 750-Jahrfeier anlässlich der Erteilung der Stadtprivilegien an Brunn bietet eine außerordentliche Gelegenheit dafür, daß unsere Stadt, die so viele historische Epochen vereint, zum Ort des Treffens von Menschen aus der ganzen Republik und auch der gesamten Welt wird. Sie reisen aus geschäftlichen Gründen, um Erkenntnisse zu erwerben, aber auch zur Unterhaltung und zur Erholung in der wunderschönen Natur, die Brunn umgibt, hierher. Viele kommen auch des Sports wegen nach Brunn. Eines der anziehendsten Zentren ist schon seit der Zeit der ersten Republik der berühmte Masaryk-Ring, der ebenso wie das Brünner Messegelände eigentlich von Anfang an der Präsentation der Technik dient, die zusammen mit der Textilbranche das Rückgrat der Brünner Industrie bildet. Immerhin begann schon vor 230 Jahren die erste Manufaktur zur Tuchherstellung zu arbeiten, 1814 wurde in Brunn als überhaupt der ersten Stadt der Österreichischen Monarchie eine Dampfmaschine produziert, 1839 wurde die Eisenbahnstrecke Wien-Brunn in Betrieb genommen.

Die reiche und ruhmvolle Tradition unserer Stadt verpflichtet uns und sie inspiriert uns gleichzeitig. Brunn lebt jetzt im Zeichen der großen Entwicklungsprojekte, wie zum Beispiel des Technologischen Parks, des internationalen Flugplatzes, des Zentrums Süd und vieler weiterer. Sollen die schnellen Räder auf dem Brünner Masaryk-Ring zum Symbol der dynamischen Entwicklung der zweitgrößten Stadt der Tschechischen Republik, der Stadt, zu deren Tradition auch die Gastlichkeit gehört, werden.

Ich begrüße Sie in Brunn. Ich wünsche Ihnen einen angenehmen Aufenthalt und ich hoffe, daß Sie auch in der Zukunft gern wieder hierher zurückkehren.

EINLADUNG

Wir laden Sie ein, die nächsten 3 Ausgaben von **PS** zu testen - für nur DM 13,20 und mit 20% Ersparnis! (Ausland: DM 17,40; CH: Fr. 14,40; A: €S 103,20). Das Geschenk gehört Ihnen, auch wenn Sie von Ihrem Widerrufsrecht Gebrauch machen! Eine darüber hinausgehende Bezugsverpflichtung besteht nicht. Wenn Sie **PS** anschließend nicht weiterlesen möchten, teilen Sie uns dies spätestens 10 Tage nach Erhalt der dritten Ausgabe mit, und die Sache ist erledigt. Wenn Sie es wünschen, erhalten Sie **PS** weiterhin frei Haus mit 10% Ersparnis und jederzeitiger Kündigungsmöglichkeit (Jahresbeitrag z. Zt. 59,40 DM, Ausland 76,- DM). Bitte kreuzen Sie das nebenstehende Kästchen an, wenn Sie von uns nicht angesprochen werden wollen.

Name, Vorname (bitte ausschreiben):

Straße, Nr.:

Neue PLZ Wohnort:

Als Dankeschön möchte ich: (bitte ankreuzen)

Ducati-Sticker 45742H3 Yamaha-Sticker 45743H3
 Kawasaki-Sticker 45744H3

Mein Zahlungswunsch:

Bequem per Bankeinzug Gegen Rechnung

BLZ Konto

Bank

Datum Unterschrift

Vertrauensgarantie: Mir ist bekannt, daß ich diesen Auftrag schriftlich beim **PS-Leserservice, 20080 Hamburg**, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieses Coupons beim Leserservice widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs. Mein Dankeschön kann ich in jedem Fall behalten.

Datum Unterschrift



Brünn gestern und heute



An der Wand lang: Vierzylinder-CZ 350 von 1969



Brünn Evolution: einst Straßenkurs, heute modernes Motodrom (rechts)



Seit 1930 hat sich die Brünnner Rennstrecke vom gefährlichen Straßenkurs zum hochmodernen Motodrom entwickelt. Eines ist dabei geblieben: die Begeisterung der Fans.

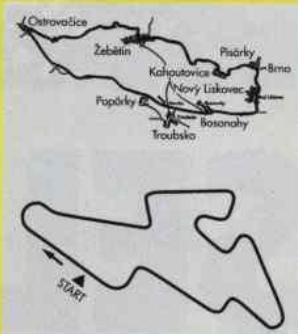
Von Dr. Mojmir Stojan, Fotos: gad, Archiv Stojan

KURSWECHSEL



Liebling der Massen: Mang vor Pons beim Grand Prix 1987

In der Kürze liegt die Würze: 1930 war der Brünner Kurs 29 Kilometer lang, die heutige Piste (untere Skizze) mißt gerade noch 5,4 Kilometer



Die Geschichte der Rennstrecke von Brünn beginnt im Jahre 1928 – auf dem Nürburgring. Dort hatten einige Funktionäre des Brünner Autoclubs ein Rennen besucht. Die Herrschaften waren von der damals funkelneuen Berg- und Talpiste in der Eifel so angetan, daß sie einen spontanen Entschluß faßten: Zu Hause eine ähnliche Piste zu bauen, auf der spätestens 1930 das erste Rennen gestartet werden sollte.

Gesagt, getan: Am 10. April 1930 begannen die Bauarbeiten in Brünn. Mehr als 7000 Eisenbahnwaggons mit Baumaterial wurden angekarrt, bis zu 600 Arbeiter schufteten in Tag- und Nachtschichten rund um die Uhr und stampften in einem knappen halben Jahr eine Rennstrecke aus dem Boden, die in der Tat ein wenig an den Nürburgring erinnerte. Der Brünner Straßenkurs war 29 Kilometer lang und hatte 68 Rechts- sowie 60 Linkskurven. Die Masaryk-Ring getaufte Rennbahn führte wie ihr großes Vorbild in Deutschland über Berg und Tal. Zudem jagten die Akteure durch Ortschaften.

Mehr als 150 000 Zuschauer pilgerten Ende September 1930 zum ersten Autorennen nach Brünn. Bis 1938 gehörte die tschechische Strecke ganz den Rennautos, ehe der Zweite Weltkrieg die Motoren für lange Zeit verstummen ließ.

1949 startete mit einem weiteren Auto-Grand Prix das zweite Kapitel in der Historie des Masaryk-Rings – auf einem inzwischen auf 17 Kilometer verkürzten Kurs, der fortan im Uhrzeigersinn befahren wurde. 1950 feierten endlich die Motorräder ihre Premiere in Brünn.

Die ersten internationalen Zweiradrennen wurden auch von den einheimischen Fahrern und ihren CZ- oder Jawa-Maschinen geprägt. 1955 feierten die 150 000 Fans auf dem Masaryk-Ring zum Beispiel Miroslav Čada. Der heutige Rennstrecken-Manager von Brünn startete damals im 350er Rennen eine fantastische Aufholjagd und attackierte zum Schluß noch den deutschen NSU-Fahrer Baltisberger, der am Ende aber knapp die Oberhand behielt.

Ein Jahr später verunglückte Baltisberger in Brünn tödlich. Er war auf regennasser Strecke ins Schleudern geraten und mit seiner NSU gegen einen Telefonmast geprallt. Am selben Tag starb der Franzose Mouty. In den folgenden Jahren sollten noch mehrere Motorrad-Rennfahrer auf dem gefährlichen Straßenkurs ihr Leben verlieren.

Die Verantwortlichen reagierten und modifizierten den Kurs erneut. Der Streckenbelag wurde verbessert, Leitplanken sollten die Fahrer schützen. 1964 reduzierte man den Parcours auf eine Länge von knapp 14 Kilometern.

Nach einer Reihe von internationalen Rennen fand 1965 in Brünn der erste Motorrad-Grand Prix statt. Phil Read ge-

wann auf einer Yamaha den 250er WM-Lauf, in der 500er Königsklasse gab es einen Doppelsieg für den legendären Rennstall von MV Agusta: Mike Hailwood siegte vor Giacomo Agostini.

Zehn Jahre später – der Masaryk-Ring war mittlerweile auf knappe elf Kilometer geschrumpft – neigte sich die Ära der MV Agusta-Viertaktrenner langsam dem Ende zu. Beim spannenden 500er WM-Finale 1975 in Brünn gewann zwar noch einmal der britische WM-Werksfahrer Phil Read, doch die Weltmeisterschaft ging an einen Piloten, der dem italienischen Traditions-Rennstall inzwischen verlassen hatte. Giacomo Agostini reichte ein zweiter Platz in der damaligen Tschechoslowakei zum Gewinn des 15. und letzten WM-Titels seiner überaus erfolgreichen Karriere – und es war gleichzeitig seine erste Weltmeisterschaft auf der japanischen Zweitakt-Yamaha.

Doch nicht nur für MV Agusta war mittlerweile die Zeit abgelaufen. Auch Rennstrecken wie Brünn – immer noch führte der Kurs durch die Vororte der Stadt – entsprachen auf Dauer nicht mehr den erhöhten Sicherheits-Anforderungen Anfang der 80er Jahre, nur wenig später wie auf der Nordschleife des Nürburgrings, fiel auch in Brünn der Vorhang für den Motorrad-GP-Sport.

Aber nur vorübergehend, denn sowohl in der Eifel als auch in der Tschechoslowakei entstanden neue, hochmoderne und sichere Arenen, die für Motorradrennen und die Auto-Formel 1 homologiert wurden.

Doch bei den Zuschauern stießen die beiden Strecken auf höchst unterschiedliche Akzeptanz. Während der 1984 eingeweihte Nürburgring von Beginn an Mühe hatte, die Fans zu den Rennen zu locken, war das neue Motodrom von Brünn ein ebensolcher Publikumsmagnet wie der traditionelle Straßenkurs zuvor.

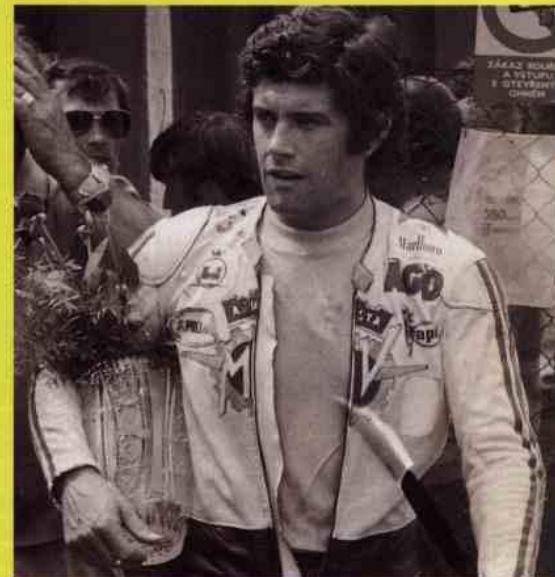
Mehr als 100 000 Fans belagerten die Naturtribünen entlang der 5,4 Kilometer langen Strecke, als der WM-Zirkus im August 1987 nach Brünn zurückkehrte. Die meisten Zuschauer waren aus der damaligen DDR gekommen. Ihr Idol Toni Mang feierte in der Tschechoslowakei fünf Rennen vor Saisonschluß auf der 250er Rothmans-Honda seinen 40. Grand Prix-Sieg – ein wichtiger Schritt zu Mangs späterem Titelgewinn.

Zwei Jahre danach hatte der deutsche 80er Pilot Peter Öttl beim WM-Finale in Brünn alle Trümpfe in der Hand. Doch zwei Kurven vor dem Ziel mußte er zu Boden – aus der Traum von der greifbar nahen Weltmeisterschaft.

Ötts Niederlage war nur eine von unzähligen Geschichten und Geschichten in der bewegten Brünn-Historie. Und es werden sicher noch viele hinzukommen, nachdem die Strecke nach der Unterbrechung von 1992 in diesem Jahr wieder auf dem WM-Kalender steht. □



250er Duell: Kel Carruthers siegte 1970 vor Kent Andersson



Der Dominator: Agostini gewann in Brünn mehrmals auf MV Agusta



Sieger 1973: das deutsche BMW-Gespann Enders/Engelhardt

GP2 250



YAMAHA

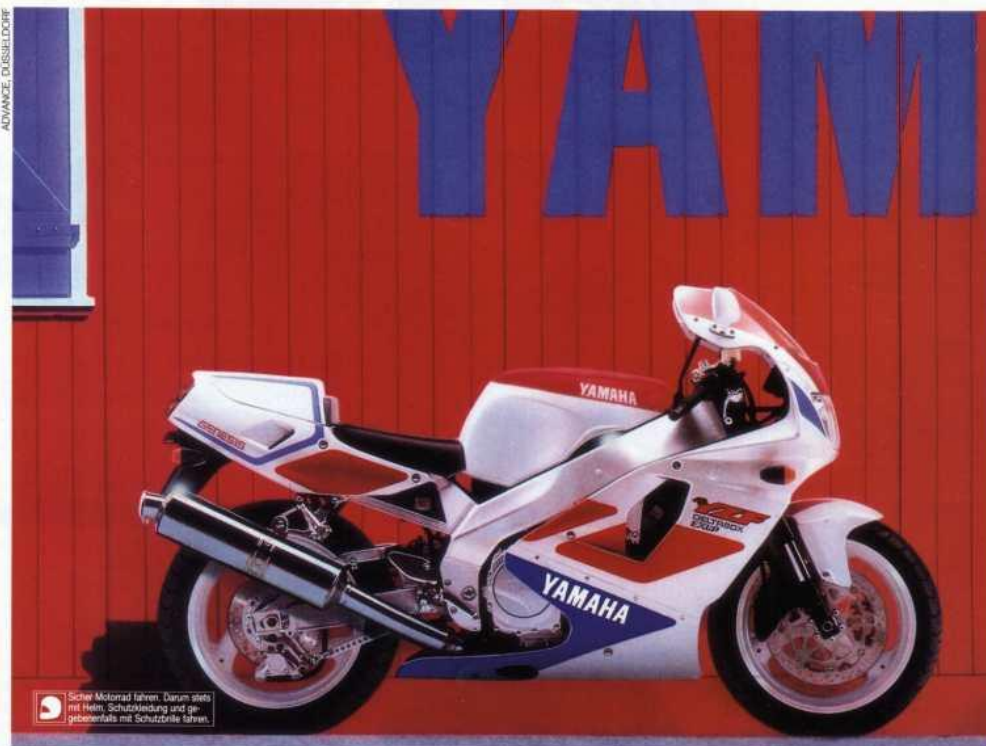
Tréning: Fr+Sa 9.00 + 13.30 h
 Warm up: So 9.30 h
 Start: So 12.00 h
 Vzdál.: 20 Runden = 107,88 km



Číslo Nr.	Jezdec Fahrer	Tým Team	Motorcykl Motorrad	Národnost Nationalität
3	CHILI Pierfrancesco	Telkor-Yamaha Valesi	Yamaha TZM	Italien
4	BRADL Helmut	HB Honda Germany	Honda NSR	Deutschland
5	BIAGGI Massimiliano	Rothmans Kanemoto Honda	Honda NSR	Italien
6	PUIG Alberto	Ducados-Honda-Pons	Honda NSR	Spanien
7	SCHMID Jochen	JTR-Mitsui Yamaha Racing	Yamaha TZM	Deutschland
10	ROMBONI Dorianio	HB Racing Team Italy	Honda NSR	Italien
11	ZEELENBERG Wilco	Exact Software-DC Sports	Aprilia	Niederlande
13	REGGIANI Loris	Aprilia Racing Team	Aprilia RSV	Italien
14	AOKI Nobuatsu	Kanemoto Racing	Honda NSR	Japan
16	PREINING Andy	Team Preining	Aprilia	Österreich
17	RUGGIA Jean Philippe	Aprilia Racing Team	Aprilia RSV	Frankreich
18	OKADA Tadayuki	HRC Rothmans Honda	Honda NSR	Japan
20	SUTER Eskil	Mohaa Aprilia	Aprilia RSV	Schweiz
21	CASOLI Paolo	Gilera Racing Team	Gilera GFR	Italien
22	MAUREL Luis Carlos	PR 2-Ducados Aprilia	Aprilia	Spanien
23	HAENGGELI Bernard	Marlboro Aprilia Suisse	Aprilia RS	Schweiz
24	V.D. GOORBERGH Patrick	Exact Software-DC Sports	DBS Aprilia	Niederlande
25	V.D. GOORBERGH Jürgen	V.D. Goorbergh Racing	Aprilia	Niederlande
26	KASSNER Bernd	Rallye Sport Team Munich	Aprilia	Deutschland
27	PROTAT Frederic	FP Racing	Aprilia FPR	Frankreich
28	BOSSHARD Adrian	Honda Suisse Muehlebach	Honda RS	Schweiz
30	BIRJA Juan	Team Aspar	Honda	Spanien
31	HARADA Tetsuya	Telkor-Yamaha Valesi	Yamaha TZM	Japan
32	BAHR Volker	HB Honda Germany	Honda RS	Deutschland
34	D'ANTIN Luis	S.S.P. Competicion	Honda RS	Spanien
36	RIBA Pere	Carlos Cardus Honda	Honda NSR	Spanien
37	CRAFAR Simon	Lucky Strike Suzuki 250	Suzuki RGV	Neuseeland
38	CHECA Carles	Daytona-Pit Lane Racing	Honda	Spanien
39	GRAMIGNI Alessandro	Gilera Racing Team	Gilera GFR	Italien
43	PENNACCHIOLI Massimo	P.M. Racing	Honda	Italien
44	BAYLE Jean Michel	Chesterfield Team de Radiques	Aprilia	Frankreich
51	JEANDAT Jean Pierre	FP Racing	Aprilia FPR	Frankreich
65	CAPIROSSI Loris	Marlboro Team Pileri	Honda NSR	Italien
70	MORAVEK Marek		Yamaha	Tschech. Republik
71	STASA Bohumil		Aprilia	Tschech. Republik

Rekord okruhu/Rundenrekord: Helmut Bradl (D), Honda, 2.07,052 min = 152,838 km/h

ADVANCE DÜSSELDORF



Sicher Motorrad fahren. Darum steht mit Helm, Schutzkleidung und geeigneten Reifen mit Schutzzone fahren.

Neu. Die YAMAHA YZF 750. Mit Sicherheit kompromißloser.

Sportlichkeit pur: Die neue YAMAHA YZF 750. Ein betont leistungsorientiertes Motorrad von eindeutiger Herkunft. Hochgradig professionell ausgelegt ist sie in

zwei Varianten erhältlich: Als "Normalversion" YZF 750 R oder als Ultrasportler YZF 750 SP. Super aerodynamisch. Superleicht. Kurz: Das neue Superbike.

Typisch Yamaha. Konsequenter gedacht.

YAMAHA



Die treibende Kraft des neuen Supersportlers: Ein 749 ccm flüssigkeitsgekühlter DOHC 20 Ventile-Vierzylindermotor mit EXUP-System. Dieses Triebwerk ermöglicht mit seiner Leistungsentfaltung überragende Fahreigenschaften und ist eine konsequente Weiterentwicklung des OW01-Motors.



Rennsporttypisch: Das vordere Federungssystem, das mit seiner 41mm Upside-down Gabel für außergewöhnliche Verwindungssteifigkeit sorgt. Einmalig in dieser Klasse: Die Doppelscheibenbremse vorn, die mit ihren 6-Kolben-Bremszangen absoluten Racing-Standard dokumentiert.



250

Portréty jezdců

Fahrerporträts

Helmut Bradl (Německo) Startovní číslo 4
31 let, ženatý, jeden syn
Motocykl: Honda NSR 250
Největší úspěchy:
1988 vicemistr Německa ve stejné třídě na Hondě
1989 9. místo v MS 250 na Hondě
1990 4. místo v MS 250 cm³ na Hondě
1991 Vicemistr světa tříd do 250 cm³ na Hondě
1992 4. místo v MS 250 na Hondě



Helmut Bradl

4

Helmut Bradl (Deutschland) Startnummer 4
31 Jahre, verheiratet, ein Sohn
Motorrad: Honda NSR 250
Größte Erfolge:
1988 Deutscher 250-cm³-Vize-Meister auf Honda
1989 9. Platz in der 250-cm³-WM auf Honda
1990 4. Platz in der 250-cm³-WM auf Honda
1991 250-cm³-Vize-Weltmeister auf Honda
1992 4. Platz in der 250-cm³-WM auf Honda

Doriano Romboni (Itálie) Startovní číslo 10
24, svobodný
Motocykl: Honda NSR 250
Největší úspěchy:
1988 8. místo v ME 125 cm³ na Hondě
1990 4. místo v mistrovství světa do 125 cm³ na Hondě, vítěz Velké ceny Německa na Nürburgringu
1991 15. místo v MS 250 na Hondě
1992 10. místo v MS 250 na Hondě



Doriano Romboni

10

Doriano Romboni (Italien) Startnummer 10
24 Jahre, ledig
Motorrad: Honda NSR 250
Größte Erfolge:
1988 8. Platz in der 125-cm³-Europameisterschaft auf Honda
1990 4. Platz in der 125-cm³-WM auf Honda; erster Grand Prix-Sieg auf dem Nürburgring/Deutschland
1991 15. Platz in der 250-cm³-WM auf Honda
1992 10. Platz in der 250-cm³-WM auf Honda

Tetsuya Harada (Japonsko) Startovní číslo 31
23 let, svobodný
Motocykl: Yamaha TZM 250
Největší úspěchy:
1988 Juniácký mistr Japonska ve třídě do 125 cm³ na Yamaze
1989 4. místo v mistrovství Japonska do 250 cm³ na Yamaze
1990 Vicemistr Japonska do 250 cm³ na Yamaze
1991 Vicemistr Japonska do 250 cm³ na Yamaze
1992 Mistr Japonska do 250 cm³ na Yamaze



Tetsuya Harada

31

Tetsuya Harada (Japan) Startnummer 31
23 Jahre, ledig
Motorrad: Yamaha TZM 250
Größte Erfolge:
1988 Japanischer 125-cm³-Junioren-Meister auf Yamaha
1989 4. Platz in der Japanischen 250-cm³-Meisterschaft
1990 Japanischer 250-cm³-Vize-Meister auf Yamaha
1991 Japanischer 250-cm³-Vize-Meister auf Yamaha
1992 Japanischer 250-cm³-Meister auf Yamaha



Massimiliano Biaggi

5

Massimiliano Biaggi (Itálie) Startovní číslo 5
22 let, svobodný
Motocykl: Honda NSR 250
Největší úspěchy:
1991 Mistr Evropy do 250 cm³ na Aprilii, první účast na velké ceně (Paul Ricard / F)
1992 5. místo v MS do 250 cm³ na Aprilii, vítěz VC Jižní Afriky v Kyalami

Massimiliano Biaggi (Italien) Startnummer 5
22 Jahre, ledig
Motorrad: Honda NSR 250
Größte Erfolge:
1991 250-cm³-Europameister auf Aprilia; erster 250-cm³-Grand Prix in Paul Ricard/Frankreich
1992 5. Platz in der 250-cm³-WM auf Aprilia; erster Grand Prix-Sieg in Kyalami/Südafrika

Loris Reggiani (Itálie) Startovní číslo 13
33 let, svobodný
Motocykl: Aprilia RSV 250
Největší úspěchy:
1980 1. vítězství v VC anglie na Minarelli 125 cm³
1981 Vicemistr světa tříd do 125 cm³ na Minarelli
1990 13. místo v MS 250 na Aprilii
1991 6. místo v MS 250 na Aprilii
1992 Vicemistr světa tříd do 250 cm³ na Aprilii



Loris Reggiani

13

Loris Reggiani (Italien) Startnummer 13
33 Jahre, ledig
Motorrad: Aprilia RSV 250
Größte Erfolge:
1980 Erster Grand Prix-Sieg in England auf 125-cm³-Minarelli
1981 125-cm³-Vize-Weltmeister auf Minarelli
1990 13. Platz in der 250-cm³-WM auf Aprilia
1991 6. Platz in der 250-cm³-WM auf Aprilia
1992 250-cm³-Vize-Weltmeister auf Aprilia

Loris Capirossi (Itálie) Startovní číslo 65
23 let, svobodný
Motocykl: Honda NSR 250
Největší úspěchy:
1988 9. místo v mistrovství Evropy do 125 cm³ na stroji Mancini
1989 4. místo v mistrovství Evropy do 125 cm³ na Hondě
1990 Mistr světa tříd do 125 cm³ na Hondě
1991 Mistr světa tříd do 125 cm³ na Hondě
1992 12. místo v MS do 250 cm³ na Hondě



Loris Capirossi

65

Loris Capirossi (Italien) Startnummer 65
23 Jahre, ledig
Motorrad: Honda NSR 250
Größte Erfolge:
1988 9. Platz in der 125-cm³-Europameisterschaft auf Mancini
1989 4. Platz in der 125-cm³-Europameisterschaft auf Honda
1990 125-cm³-Weltmeister auf Honda
1991 125-cm³-Weltmeister auf Honda
1992 12. Platz in der 250-cm³-WM auf Honda



250

Stav MS

WM-Stand

Hon na Harada

Tetsuya Haradovi není vstřícnost, co závidět. Vítězství v Austrálii, Japonsku a Španělsku znamenala famózní začátek sezóny tohoto japonského továrního jezdce Yamahy, avšak nyní pomalu ale jistě o své bezpečné vedení přichází. Před brněnskou Grand Prix činí Haradův náskok ještě 25 bodů, ale zdá se, že je jen otázkou času, kdy ho konkurence předstihne.

Jako nejúspěšnější lovec na Haradu se v posledních závodech osvědčil tovární jezdec Hondy Loris Capirossi, který se probíjával na druhé místo MS. Zatímco od svého posledního vítězství ve Španělsku získal Harada 56 bodů, nablížíval jich jeho italský pronásledovatel přesně dvojnásobek a navíc vyhrál dvě Grand Prix v Assenu a Mugellu.

Za třetím v MS Maxem Biaggim, který stejně jako Capirossi sedlá Hondu NSR 250, je připraven první tovární stroj Aprilia. Jean-Philippe Ruggia svým vítězstvím v Doningtonu naznačil, že se malá italská továrna pomalu vrací do loňské formy. Koncem poslední sezóny představovaly závodní stroje Aprilia, vyvinuté hollandským technikem Janem Witteveenem, měřítko kvality ve třídě 250.

Honda ovšem nebyla ochotna nést tíhu víceroch porážek dlouho. Přes zimu se proto japonský technici pokusili postavit tovární NSR 250 na nohy. O tom, že se jim to podařilo, svědčí úspěchy, kterých dosáhl Loris Capirossi, Max Biaggi a dvakrát vítěz, ale posléze bohužel zraněný Doriano Romboni.

Také Romboniho německý kolega z týmu HB Helmut Bradl již měl letos vítězství



Tetsuya Harada (31), Loris Reggiani (13), Loris Capirossi
Spürten den Druck der Konkurrenz: WM-Leader Tetsuya Harada

dvakrát na dosah. Na Salzburgringu a na Hockenheimu svedl tvrdé souboje se svými mladšími spolujezdci na továrních Hondami Rombonim a Capirossim a skončil v obou případech třetí. V roce 1991 při poslední brněnské Grand Prix Bradl suverénně zvítězil. Takový mistrovský kousek se jezdců z Bavarska v jezdecké i technicky nesmírně vyrovnaném poli 250 tentokrát těžko podaří. „K tomu“, říká Bradl, „mi chybí pět koní“.

Jochen Schmid, sedmý v MS 1992, se jen pomalu rozhy-

bává. Před třemi týdny však tovární jezdec Yamahy svou smůlu (danou technickými problémy) konečně prolomil: v Doningtonu získal švábský jezdec sedmé místo.

Jagd nach Harada

Tetsuya Harada ist wahrlich nicht zu beneiden. Mit Siegen in Australien, Japan und Spanien legte der japanische Yamaha-Werksfahrer zwar

einen famosen Saisonstart hin, doch langsam aber sicher schmilzt seine einst komfortable Führung in der 250er WM immer mehr zusammen. Vor dem Brunn-Grand Prix beträgt Haradas Vorsprung noch 25 Punkte, es scheint aber nur eine Frage der Zeit zu sein, wann die Konkurrenz auf die Überholspur geht.

Als erfolgreichster Harada-Jäger erwies sich in den letzten Rennen Honda-Werksfahrer Loris Capirossi, der sich auf den zweiten WM-Platz vorkämpfte. Während Harada seit seinem letzten Sieg in Spanien 56 Punkte holte, sammelte sein italienischer Sieger Verfolger im gleichen Zeitraum fast das doppelte an Zählern und gewann dabei in Assen und Mugello.

Hinter dem WM-Dritten Max Biaggi, wie Capirossi auf einer Honda NSR 250 unterwegs, kommt bereits die erste Aprilia-Werksmaschine. Jean-Philippe Ruggia bewies mit seinem Sieg in Donington, daß das kleine italienische Werk langsam wieder an die Form des Vorjahres anknüpft. Gegen Ende der letzten Saison waren die Aprilia-Renner das Maß der Dinge in der 250er WM.

Honda hatte die diversen Niederlagen allerdings nicht auf sich sitzen lassen. Über Winter machten die japanischen Techniker der Werks-NSR 250 Beine – mit Erfolg, wie Loris Capirossi, Max Biaggi und der zweimal siegreiche, dann aber leider verletzte Doriano Romboni 1993 deutlich bewiesen.

Auch Rombonis deutscher HB-Teamkollege Helmut Bradl war in diesem Jahr zweimal knapp am Sieg dran. In Salzburg und Hockenheim lieferte er sich spannende Kämpfe mit seinen jüngeren Werksfahrer-Kollegen Romboni und Capirossi und wurde jeweils Dritter.

Prüfung der MS po 10 z 14 závodů

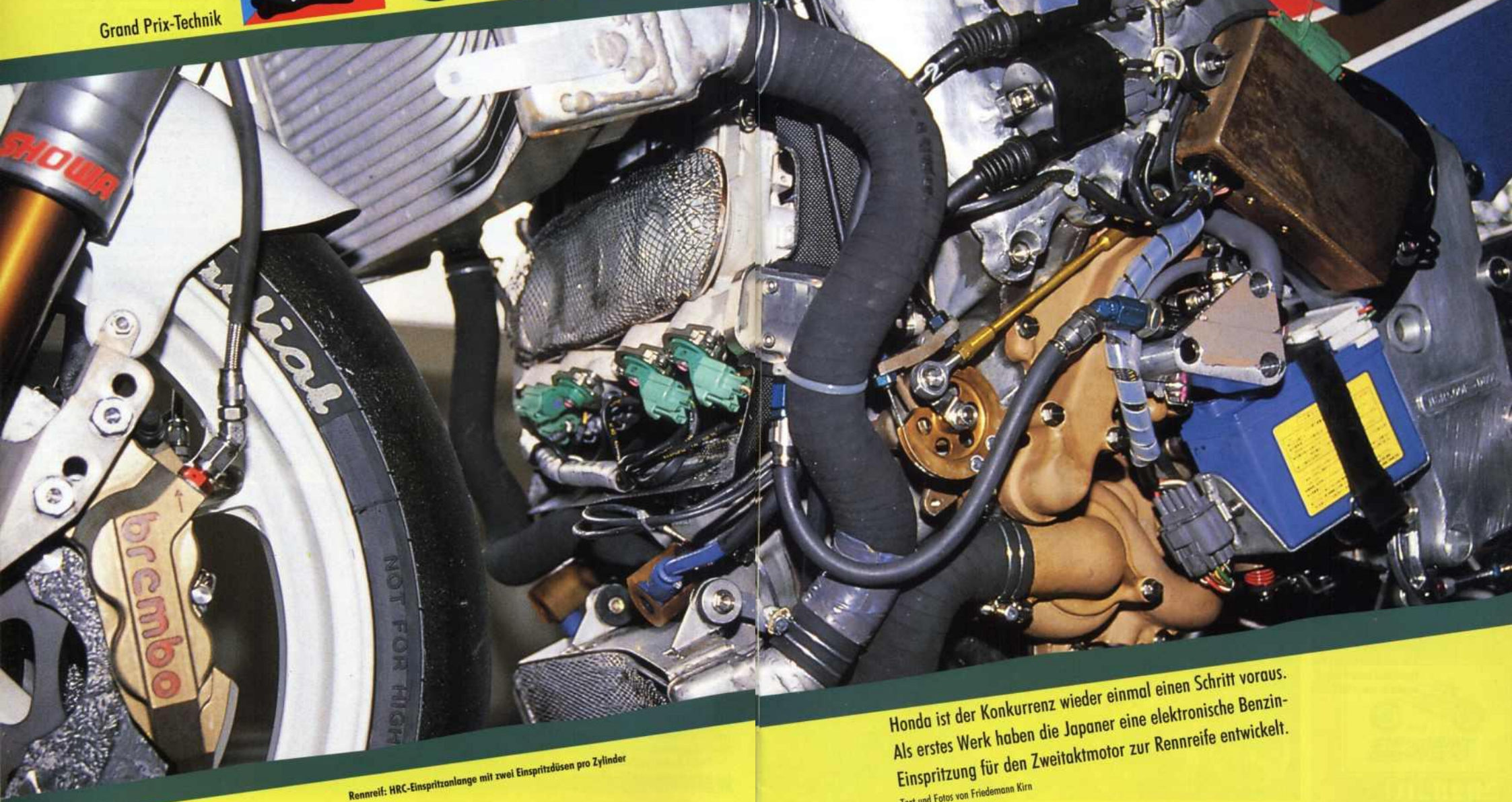
Aktueller WM-Zwischenstand nach 10 von 14 Läufen

Misto	Jezdec	Body	AMS	MAL	JPN	SPA	ANT	GER	HRD	EUR	RSM	GBR
Pos.	Fahrer	Punkte										
1	T. HARADA	151	25	20	25	25	10	10	20	-	16	-
2	L. CAPIROSSI	126	-	4	6	6	20	20	25	-	25	20
3	M. BIAGGI	106	16	-	-	20	11	13	-	-	25	11
4	J.P. RUGGIA	104	7	-	11	16	-	-	8	13	11	13
5	T. OKADA	99	13	16	20	9	-	-	-	-	20	10
6	D. ROMBONI	96	9	13	16	8	25	25	-	-	-	-
7	H. BRADL	96	8	10	10	11	16	16	11	5	9	-
8	L. REGGIANI	81	2	9	-	-	13	11	10	-	20	16
9	J. HOCHENSKI	80	20	11	7	13	9	4	16	-	-	-
10	N. ADAMI	75	11	25	13	-	-	-	-	6	13	7
11	P. CIRILI	72	6	7	9	4	8	9	8	-	8	13
12	A. PUGIS	53	3	8	1	-	7	5	7	16	6	-
13	L. D'ANTIN	38	-	6	3	5	4	6	5	9	-	-
14	W. ZEELLENBERG	37	5	-	-	-	-	-	-	9	8	-
15	J. SCHMID	32	4	-	2	7	2	3	-	-	4	1
16	C. CARDUS	27	18	-	-	-	-	-	7	-	10	-
17	A. PREINING	24	-	2	5	1	4	-	-	3	7	-
18	P.V.D. GOORBER	18	-	3	4	-	-	-	-	-	3	7
19	E. SUTER	18	-	1	-	-	-	-	5	-	2	-
20	A. BOSSHARD	18	1	5	-	-	3	3	-	-	4	-
21	J.M. BAYLE	12	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
22	S. CRAPAR	9	-	-	-	-	-	-	-	-	6	3



Grand Prix-Technik

SPRITZTOUR



Rennreif: HRC-Einspritzanlage mit zwei Einspritzdüsen pro Zylinder

Honda ist der Konkurrenz wieder einmal einen Schritt voraus. Als erstes Werk haben die Japaner eine elektronische Benzineinspritzung für den Zweitaktmotor zur Rennreihe entwickelt.

Text und Fotos von Friedemann Kirn

Grand Prix-Technik

Unter höchster Geheimhaltung ging das Honda-Werksteam zum diesjährigen Saisonauftakt in Australien mit einer elektronischen Benzineinspritzung ins 500er Rennen. Doch die Premiere fiel ins Wasser: Michael Doohan fuhr an die Box und gab Leistungsverlust zu Protokoll, Daryl Beattie fiel aus komfortabler Führung auf Platz vier zurück und erklärte treuherzig, ein paar Regentropfen hätten ihn nervös gemacht, und Shinichi Itoh redete sich nach seinem siebten Platz auf Fahrwerksprobleme heraus.

Daß die erstmals unter Grand Prix-Bedingungen eingesetzte Einspritzanlage mit der Bezeichnung PGM-FI offenbar noch nicht optimal funktionierte, wurde offiziell nie bestätigt. Denn die Honda Racing Corporation (HRC) war nicht an peinlichen Enthüllungen, sondern am überzeugenden Triumph überlegener Technik interessiert.

Doch als Shinichi Itoh mit einer verfeinerten Einspritzelektronik in Hockenheim auftauchte, Pole Position holte und im Rennen Dritter wurde, bestand kein Grund mehr zur Geheimniskrämerei. „Beide Motorräder von Shinichi Itoh sind derzeit mit der Einspritzung ausgestattet, er fährt damit und wird die Entwicklung weiter vorantreiben“, läufte HRC-Vizepräsident Yoichi Oguma das lange Zeit wohlgeheute Geheimnis und präsentierte beim WM-Lauf in Assen der internationalen Fachpresse das unverkleidete Einspritz-Motorrad.

Die HRC-Tüftler entwickelten für die NSR 500-Werksmaschine eine elektronische Saugrohr-Einspritzung, die anhand von verschiedenen Parametern die optimale Gemischzusammensetzung für den V4-Motor errechnet und regelt. Sensoren

messen die Gasstellung, die Drehzahl und den Saugrohrunterdruck. Die äußeren Bedingungen beim Rennen wie Lufttemperatur und Luftdruck fließen als Korrekturfaktoren ebenfalls in die Berechnung ein.

Ein großes Problem der Benzin-Einspritzung am Zweitakter, das schon viele Projekte dieser Art scheitern ließ, hat HRC mit einem pfliffigen Trick gelöst. Während der Viertaktmotor alle zwei Umdrehungen der Kurbelwelle zündet, muß der Zweitakter bei jeder Umdrehung zünden. Für den Renn-Zweitakter übliche Drehzahlen von bis zu 13 000 Touren pro Minute sind von der Einspritzung aber kaum zu schaffen. Bei der PGM-FI von HRC klappt es: Mit zwei Einspritzdüsen pro Zylinder, die nicht gleichzeitig, sondern zeitversetzt arbeiten.

Welche Vorteile bietet ein Einspritzmotor gegenüber einer herkömmlichen Version mit Vergasern? Die elektronische Einspritzung sorgt für eine konstantere Zusammensetzung des Gemischs. Dadurch werden Leistungseinbrüche vermieden, die beim Vergasermotor im Übergangsbereich bei Last- und Drehzahlwechseln entstehen. Obendrein reduziert die Einspritztechnik den Verbrauch, senkt den Schadstoff-Ausstoß und spart den Mechanikern an der Box Arbeit: Das lästige Wechseln der Vergaserdüsen entfällt.

In der japanischen Meisterschaft lief bereits 1990 eine Honda NSR 250 mit PGM-FI, doch für die NSR 500 wurde das System, das in der Größe der Vergaserbatterie entspricht, problemlos gegen die Vergaser ausgetauscht werden kann und auf den ersten Blick sogar ganz ähnlich aussieht, in wesentlichen Punkten modifiziert und optimiert. „Nicht überlegene Leistung, sondern saubere Motoren für eine bessere Umwelt sind unser Entwicklungsziel“, deutete Oguma an, daß es

wohl auch im Serienbau ein Comeback der ehemals stinkenden Zweitakter geben könnte – mit High Technology bis zum geregeltem Abgas-Katalysator, für den eine elektronische Benzineinspritzung Grundvoraussetzung ist.

Während Honda bereits in die Zukunft blickt, tritt Konkurrent Yamaha in der 500er WM zur Zeit auf der Stelle. Eiskalt wurde Wayne Rainey erwischt, als er Ende Januar mit größten Erwartungen in den Sattel seiner komplett neukonstruierten Werks-Yamaha YZR 500 stieg und ein ziemlich unbrauchbares Motorrad vorfand. Zum relativ schlappen Motor kamen Probleme mit dem deutlich steifer gewordenen Rahmen. So stabil er war, so unhandlich benahm er sich, ließ das nötige Feeling für Reifen und Fahrbahn vermissen und reagierte auf Veränderungen an der Abstimmung etwa wie ein Regatta-Boot, bei dem man in völliger Flaute den Spinnaker hisst. Als auch die dritte Chassis-Variante keine durchschlagende Verbesserung brachte, ging Rainey in Barcelona mit einem käuflichen Rahmen des französischen ROC-Besitzers Serge Rosset ins Rennen. Prompt hatte Rainey ein Gefühl für den Asphalt, „als ob ich beide Hände am Boden hätte“, prompt gewann er das Rennen. Und während Yamaha Krusenstäbe zusammenrief, ließ Rosset im Taumel des Triumphs Champagnerorken knallen.

Yamaha operiert freilich nicht nur in der Halbliter-WM. Mit unterschiedlichem Erfolg engagiert sich die Firma auch in der 250er Klasse. Der japanische Werksfahrer Tetsuya Harada stürmte mit der TZM 250 gleich zu Saisonbeginn an die Tabellenspitze, hatte auf schnellen Strecken wie in Hockenheim und in Salzburg aber keine Chance gegen Honda. Für Haradas deutschen Markenkollegen Jochen Schmid lief dagegen die bisherige Saison nicht nach Wunsch. Auch in der

Achtelliter-WM wird sich Yamaha 1994 mit dem Production Racer TZ 125 wieder engagieren.

Anstatt wie in früheren Jahren ein komplett neues Motorrad in Empfang zu nehmen, entwickelte WM-Favorit Kevin Schwantz die RGV 500 mit dem hochangesehenen Cheftechniker Stuart Shenton Schritt für Schritt zum derzeit am besten ausbalancierten Motorrad der Halbliterklasse, wendig, wieselflink und nur mit einem Handicap: Auf manchen Strecken hat die Maschine Traktionsprobleme.

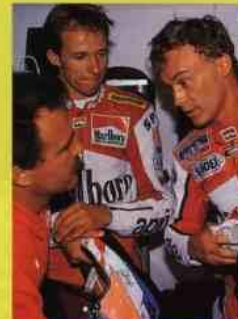
Daß Suzuki bei den 250ern hinterherhinkt, ist wohl hauptsächlich ein Problem der Entwicklungskapazitäten. Honda rüstete in dieser Klasse am gewaltigsten auf und machte die 1992 oft gegen Aprilia unterlegene NSR 250 inzwischen zum überlegenen Kraftprotz.

Die anfänglichen Schwierigkeiten von Aprilia in der Viertelliter Klasse sind auf eine Neukonstruktion zurückzuführen. Der neue V2-Drehschiebermotor ist deutlich kompakter als sein Vorgänger und machte ein anderes Chassis notwendig.

Trotz des aufopfernden fahrerischen Einsatzes von Ralf Waldmann ist Aprilia auch bei den 125ern nicht voll konkurrenzfähig. Die Maschinen sind um fünf Kilogramm zu schwer und haben zuwenig PS. Doch auch das Honda-Werk mit dem teuren A-Teilekit verpaßt die Show. Der konstruktive Aufwand für die Auslaßsteuerung schafft thermische Probleme, die deutlich simpler aufgebauten B-Kit-Maschinen ohne Auslaßsteuerung laufen den A-Kit-Honda wie schon im letzten Jahr deutlich den Rang ab.

Zum Glück zählte auch Dirk Raudies nicht zum Kreis der Auserwählten, die von Honda mit dem A-Kit bedacht wurden – denn der, sowie Turbulenzen im Team kosteten schon Ralf Waldmann im letzten Jahr den möglichen WM-Titel. □

Besser als das Werksteil: Serge Rosset mit dem ROC-Rahmen, den der pfliffige Franzose für die 500er Werks-Yamaha von Weltmeister Wayne Rainey baute

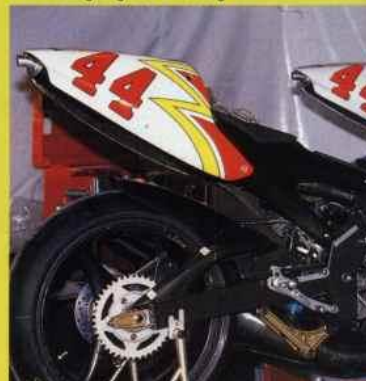


Kriegsrat: Die 125er Aprilia-Stars Oliver Petrucci (Mitte) und Ralf Waldmann haben Probleme. Die Maschinen sind um fünf Kilo zu schwer und haben zuwenig PS

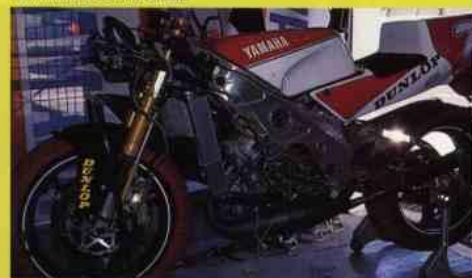
Comeback: Yamaha steigt 1994 mit der TZ 125 wieder in die Achtelliter-WM ein. Der Prototyp des Production Racers sorgte bereits in Japan für Furore



Rückschritt: Die 250er Aprilia hatten ihre Überlegenheit aus der vergangenen Saison verloren. Erst in Donington gab es einen Sieg



Nicht so schnell wie erwartet: die Yamaha TZM 250 des deutschen Werksfahrers Jochen Schmid



WP
RACING
WILBERS
Products

**WHITE
POWER
SERIES
1993**

In der Superbike Meisterschaft mit WHITE POWER unterwegs

DUCATI

Edwin Weibel, Bernhard Schick, Owen Coles

HONDA

Michael Gahrnski

KAWASAKI

Jörg Diepold, Frank Jörger

SUZUKI

Gerhard Lindner, Achim Penech

YAMAHA

Roger Kellenberger, Udo Mark, Bernd Caspers

**PRO
SUPERBIKE
PARTNER**

WILBERS

Products

Alfred-Mozer-Str. 84 - 4460 Nordhorn
Tel. 05921/6057 - Fax 05921/74099



Tým Rothmans-Honda
Team Rothmans-Honda



Číslo jedna teamu Rothmans-Honda: Michael Doohan

In der 500er WM 1993 die Nummer eins bei Rothmans-Honda: Michael Doohan

RYCHLÝ EXPRES

S Hondou prožil Rothmans osm úspěšných let v mistrovství světa silničních motocyklů. Nyní přeřadí tabákový sponzor o zub výš: v roce 1994 se pustí do automobilové formule 1.

Friedemann Kirn, snímky archiv MOTORRAD

Především zdrženlivý, citlivý a přísne věřící Freddie Spencer byl právě největší tero pro tým Rothmans-Hondě, vystupující všude v bílomodrých barvách. Právě tak astronomické jako jeho plat, který si tato superhvězda s jemným citem pro hranice nechala vepsat do smlouvy, bylo jeho jezdecké umění na tovární Hondě NSR 500, vykřičené jako neovladatelná bestie. Se svým úspěšným stylem prudkého nájezdu do zatáčky s ostrým brzděním jako u motokrosu, následným rychlým narovnáním stroje a plnou akcelerací do druhé zatáčky získal v r. 1985 přesvědčivě titul mistra světa a předurčil jezdecký styl v pětistovkách až do dnešních dnů. Jen tak mimochodem se Freddie Spencerovi podařilo v této sezóně legendární koušek: jako jediný a pravděpodobně poslední jezdec novověku Velkých cen dokázal

dies' který by byl daleko vpředu, vzdal. Pro vleklé oční patičky s rozlišovací schopností skončila Spencerova éra. Ale tým Rothmans získal v roce 1987 ztracené tituly zpátky – s dvěma zkušenými bojovníky, kteří oba rádi popili bavovské pivo a měli vždy srdce na jazyku: byli to Toni Mang a Wayne Gardner.

Dramatičtější se nemohla tato sezóna vyvíjet pro Manga, který se stal mistrem světa na Kawasaki v roce 1982. Na prvním závodě sezóny 1987 v Japonsku byl pouze osmý, ve druhém závodě ve španělsku vypadl. Potom následovala vítězství na Hockenheimu, Monze a v Salzburku, v Doningtonu Parku, v Anderstoppu a v Brně. A když v září, dva týdny před svými 38. narozeninami, vyhrál ještě ve spalujícím vedru Jaramy s lahví vody na zádech portugalskou Vel-

kou cenu, měl již pátý titul mistra světa v kapse a ukázal to ještě jednou všem mladíkům.

S podporou Rothmanse zosnoval v r. 1989 legendární stvořitel mistrů světa Erv Kanemoto přesun budící rozruch: akto-muto datu trojnásobného mistra světa Lawsona přetáhl od Yamahy k Hondě. Lawson naučil pořad ještě choulolistovu, i když velice silnou Hondou způsobům a se svým přesným, chladným až netečným jezdeckým stylem získal tento Kalifornčan svůj titul číslo čtyři.

Dalším přesným zásahem Erva Kanemota byly dva tituly mistra světa Lucy Cadalaro ve třídě 250 cm³ v letech 1991 a 1992. I když v pětistovkách vzhledem ke zranění Gardnera a Doohana po r. 1989 již po titulu nesáhl, zůstal Rothmans podlínikem na epochálním technickém vývoji. Nejen pětistovkový motor, nazývaný Big Bang (velký třesk), s rychle za sebou zapalujícími svíčkami ve válcích, který v roce 1992 budil pozornost a byl ode všech ostatních výrobců kopírován, ale také vsřík benzínu PGM-FI, uvedený v r. 1993 nejdříve s největším možným utajováním v týmu pětistovek, nesou označení Rothmans-Honda.

Prato vůči nejen členové týmu s politováním, že Rothmans se koncem sezóny 1993 obrátí zády ke sportu motocyklů, Velkých cen a bude napříště podporovat tým formule 1 Williams-Renault.

EXPRESSGUT

Mit Honda erlebte Rothmans acht erfolgreiche Jahre in der Motorrad-Straßen-WM. Nun legt der Tabak-sponsor noch einen Zahn zu: 1994 geht es in die Auto-Formel 1.

Von Friedemann Kirn; Fotos: MOTORRAD-Archiv

Seit sich Rothmans 1985 als Sponsor mit der japanischen Honda Racing Corporation (HRC) verbündete, schrieb die südafrikanische Zigarettensmarke mit sieben WM-Titeln nicht nur Rennsportgeschichte. Dank großartiger, unvergessener Fahrerpersönlichkeiten und intensiver, weltweiter Public Relation der vornehmen britischen Art machte Rothmans den Motorsport auch weltweit salonfähig.

Vor allem der zurückhaltende, sensible und strenggläubige Freddie Spencer war der Volltreffer schlechthin für das überall elegant in blau-weiß auftretende Rothmans-Team. Ebenso astronomisch wie die Gage, die sich der Mega-Star mit feinem Gespür für den Grenzbereich in den Vertrag schreiben ließ, war auch sein Fahrkönnen auf der als unbeherrschbares Biest verschrienen Werks-Honda NSR 500. Mit seiner erfolgreichen Eigenart, wie beim Moto Cross spitz in die Kurve hineinzubremsten, früh wieder aufzurichten und mit großem Schwung auf die nächste Gerade zu beschleunigen, sahnte er 1985 überlegen den WM-Titel ab und prägte den Fahrstil der Halbliter-

men, profitierte dabei aber auch von der motorischen Überlegenheit der Honda NSR 250, damals der einzigen Werksmaschine dieser Kategorie.

Gleich im ersten Rennen der Saison 1986 gab „Fast Freddie“ aber weit in Führung liegend auf. Wegen langwieriger Sehenscheidenbeschwerden ging die Ära Spencer zu Ende. Doch das Rothmans-Team holte sich die verlorenen Titel 1987 zurück – mit zwei Haudtegen, die beide gern mal ein bayerisches Weißbier zu sich nahmen und ihr Herz stets auf der Zunge trugen: Toni Mang und Wayne Gardner.

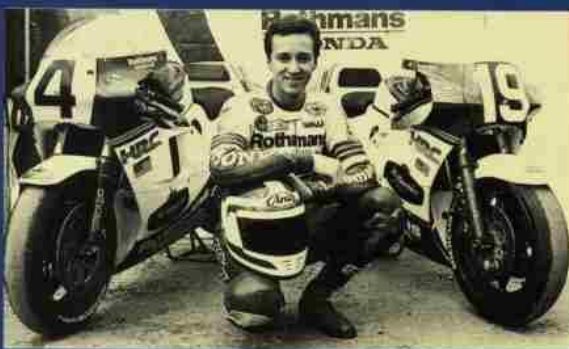
Dramatischer hätte die Saison gar nicht verlaufen können für Mang, der 1982 auf Kawasaki zum letzten Mal Weltmeister geworden war. Beim Saisonstart 1987 in Japan wurde er nur Achter, im zweiten Rennen in Spanien rutschte er aus. Danach folgten Triumphe in Hockenheim, Monza und Salzburg, im Donington Park, in Anderstorp und Brunn, und als er im September, zwei Wochen vor seinem 38. Geburtstag, auch noch den portugiesischen Grand Prix in der brennenden Hitze

klasse bis zum heutigen Tag. Ganz nebenbei schaffte Freddie Spencer in jener Saison das legendäre Double: Als einzigem und wohl letztem Fahrer der Grand Prix-Neuzeit gelang es ihm, Halbliter- und Viertelliter-Titel in einer Saison abzuräumen, profitierte dabei aber auch von der motorischen Überlegenheit der Honda NSR 250, damals der einzigen Werksmaschine dieser Kategorie.

Gleich im ersten Rennen der Saison 1986 gab „Fast Freddie“ aber weit in Führung liegend auf. Wegen langwieriger Sehenscheidenbeschwerden ging die Ära Spencer zu Ende. Doch das Rothmans-Team holte sich die verlorenen Titel 1987 zurück – mit zwei Haudtegen, die beide gern mal ein bayerisches Weißbier zu sich nahmen und ihr Herz stets auf der Zunge trugen: Toni Mang und Wayne Gardner.

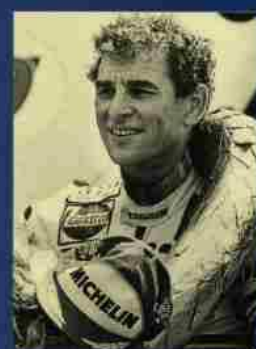
Dramatischer hätte die Saison gar nicht verlaufen können für Mang, der 1982 auf Kawasaki zum letzten Mal Weltmeister geworden war. Beim Saisonstart 1987 in Japan wurde er nur Achter, im zweiten Rennen in Spanien rutschte er aus. Danach folgten Triumphe in Hockenheim, Monza und Salzburg, im Donington Park, in Anderstorp und Brunn, und als er im September, zwei Wochen vor seinem 38. Geburtstag, auch noch den portugiesischen Grand Prix in der brennenden Hitze

klasse bis zum heutigen Tag. Ganz nebenbei schaffte Freddie Spencer in jener Saison das legendäre Double: Als einzigem und wohl letztem Fahrer der Grand Prix-Neuzeit gelang es ihm, Halbliter- und Viertelliter-Titel in einer Saison abzuräumen, profitierte dabei aber auch von der motorischen Überlegenheit der Honda NSR 250, damals der einzigen Werksmaschine dieser Kategorie.



Dvě mouchy jednou ranou: Freddie Spencer, mistr světa 250 a 500 v roce 1985

Das doppelte Flottchen: Freddie Spencer, 250er und 500er Weltmeister 1985



Toni Mang získal na Hondě v barvách Rothmans svůj třetí titul mistra světa ve 250 roku 1987

Bayera-Power: Toni Mang holte 1987 mit der Rothmans-Honda seinen dritten WM-Titel in der 250er Klasse

Návštěva v depu: Zakladatel firmy Soichiro Honda s jezdcí Ron Haslam (vlevo) a Wayne Gardner

Der Baß als Boxengast: Firmengründer Soichiro Honda mit den Piloten Ron Haslam (links) und Wayne Gardner



GP 1 500

 **SUZUKI**

Tréning: Fr+Sa 10.15 + 14.45 h
Warm up: So 10.00 h
Start: So 13.15 h
Vzdál.: 22 Runden = 117,67 km

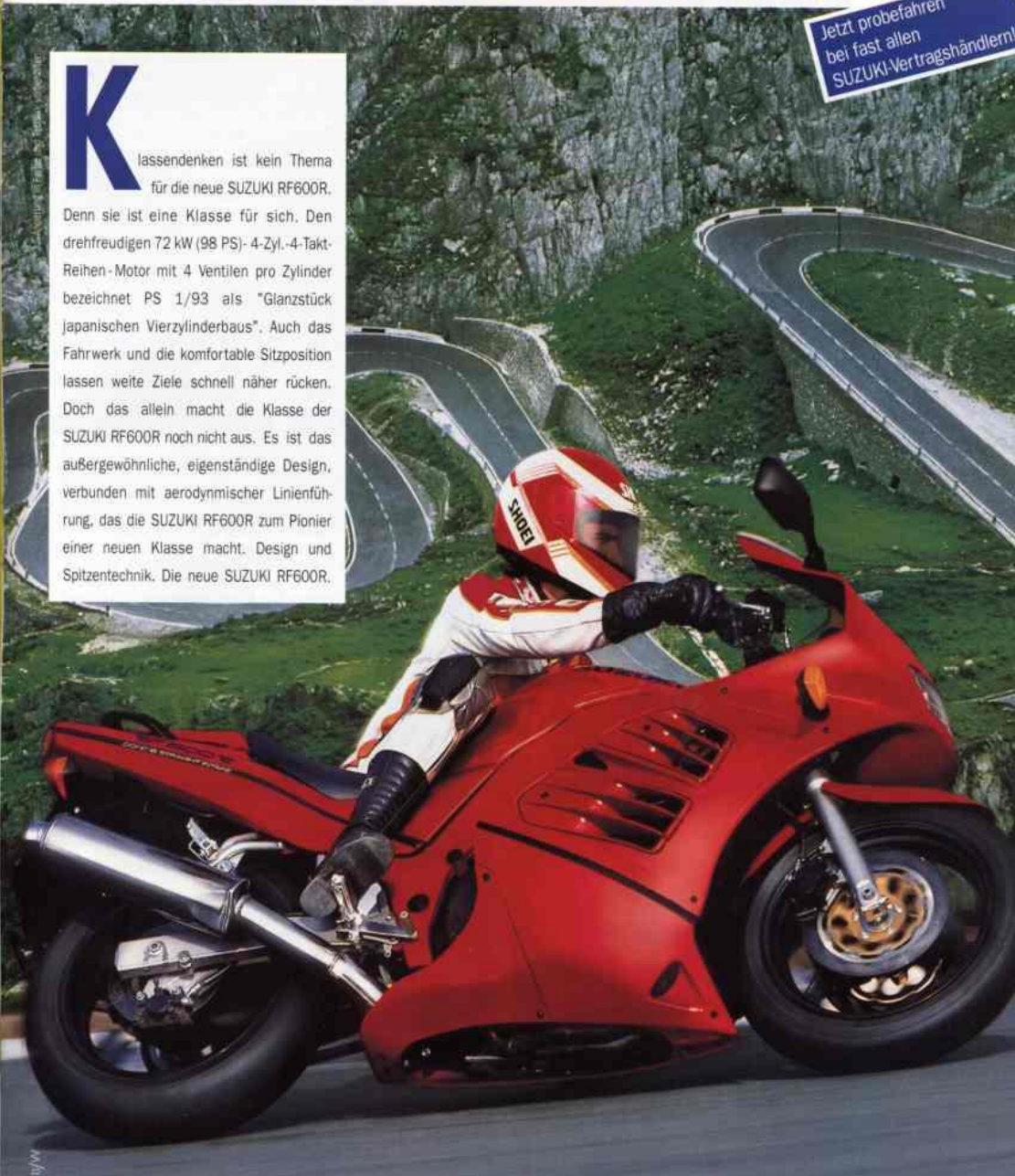


DESIGN UND SPITZENTECHNIK. DIE NEUE SUZUKI RF600R.

Jetzt probefahren
bei fast allen
SUZUKI-Vertragshändlern!

Klassendenken ist kein Thema für die neue SUZUKI RF600R.

Denn sie ist eine Klasse für sich. Den drehfreudigen 72 kW (98 PS)- 4-Zyl.-4-Takt-Reihen-Motor mit 4 Ventilen pro Zylinder bezeichnet PS 1/93 als "Glanzstück japanischen Vierzylinderbaus". Auch das Fahrwerk und die komfortable Sitzposition lassen weite Ziele schnell näher rücken. Doch das allein macht die Klasse der SUZUKI RF600R noch nicht aus. Es ist das außergewöhnliche, eigenständige Design, verbunden mit aerodynamischer Linienführung, das die SUZUKI RF600R zum Pionier einer neuen Klasse macht. Design und Spitzentechnik. Die neue SUZUKI RF600R.



Číslo Nr.	Jezdec Fahrer	Tým Team	Motocykl Motorrad	Národnost Nationalität
1	RAINEY Wayne	Marlboro Team Roberts	Yamaha	Amerika
2	DOOHAN Mick	Rothmans Honda Team	Honda NSR	Australien
3	KOCINSKI John	Cagiva Team Agostini	Cagiva	USA
4	BEATTIE Daryl	Rothmans Honda Team	Honda NSR	Australien
5	CHANDLER Doug	Cagiva Team Agostini	Cagiva	Amerika
6	ITOH Shinichi	HRC Rothmans Honda	Honda NSR	Japan
7	CADALORA Luca	Marlboro Team Roberts	Yamaha	Italien
8	CRIVILLE Alex	Marlboro-Honda-Pons	Honda NSR	Spanie
9	BARROS Alexandre	Lucky Strike Suzuki	Suzuki	Brasilien
11	MACKENZIE Niall	Team Valvoline	ROC Yamaha	England
12	MLADIN Mathew	Cagiva Team Agostini	Cagiva	Australien
14	PAPA Marco	Librenti Corse	Librenti	Italien
15	UDAGAWA Tsutomu	Team Udagawa	ROC Yamaha	Japan
16	RUDROFF Michael	Rallye Sport	Harris Yamaha	Deutschland
18	GARCIA Bernard	Yamaha Motor France	ROC Yamaha	Frankreich
19	SPENCER Freddie	Yamaha Motor France	Yamaha	USA
20	MC WILLIAMS Jeremy	Team Millar	Yamaha YZR	England
21	NAVEAU Laurent	Euro Team	ROC Yamaha	Belgien
22	MITCHELL Kevin	M.B.M. Racing Team	Harris Yamaha	England
23	DAVID Serge	Team ROC	ROC Yamaha	Schweiz
24	DOORAKKERS Cees	Doorakkers Racing	Harris Yamaha	Niederlande
25	CRINE Thierry	Ville de Paris	ROC Yamaha	Frankreich
27	COLLEONI Renzo	Team Elit	ROC Yamaha	Italien
28	REYNOLDS John	Padgetts Motorcycles	Harris Yamaha	England
29	EMMETT Sean	Shell Team Harris	Harris Yamaha	England
30	MELLA Juan Lopez	Lopez Mella Racing Team	ROC Yamaha	Spanien
31	BONHUIL Bruno	M.T.D. Objectif 500	ROC Yamaha	Frankreich
32	KUHN Jose	Team ROC	ROC Yamaha	Frankreich
33	MEKLAU Andreas	ARC-Austrian Racing Co	ROC Yamaha	Österreich
34	SCHWANTZ Kevin	Lucky Strike Suzuki	Suzuki	Amerika
36	PEDERCINI Lucio	Team Pedercini	ROC Yamaha	Italien
42	STROUD Andrew	Team Harris	Harris Yamaha	Neuseeland
43	JEFFERIES David	Peter Graves Racing Team	Harris Yamaha	England

Rekord okruhu/Rundenrekord: Wayne Rainey (USA), Yamaha, 2.03,266 min = 157,533 km/h

 **Castrol** Alle SUZUKI's fahren bleibst und am liebsten mit Castrol.
 **Shell** Motorradfahrer nehmen Rücksicht!

 **SUZUKI**
Alle Ideen auf zwei Rädern



Portréty jezdců

500

Fahrerporträts

Wayne Rainey (USA) Startovní číslo 1

32 let, ženatý, otec syna
Motocykl: Yamaha YZR 500
Největší úspěchy:
1988 3. místo v MS půllitřina Yamaha
1989 Vicemistr světa třídy do 500 cm³ na Yamaha
1990 Mistr světa půllitřina Yamaha
1991 Mistr světa půllitřina Yamaha
1992 Mistr světa půllitřina Yamaha



Wayne Rainey

1



Michael Doohan

2

Michael Doohan (Austrálie) Startovní číslo 2

28 let, svobodný
Motocykl: Honda NSR 500
Největší úspěchy:
1988 3 vítězství v závodech MS superbiků v Japonsku a Austrálii
1989 9. místo v mistrovství světa třídy do 500 cm³ na Hondě
1990 3. místo v MS do 500 cm³ na Hondě
1991 Vicemistr světa třídy do 500 cm³ na Hondě
1992 Vicemistr světa třídy do 500 cm³ na Hondě

Michael Doohan (Austrálie) Startnummer 2

28 Jahre, ledig
Motorrad: Honda NSR 500
Größte Erfolge:
1988 3 Laufsiege in der Superbike-WM in Japan und Australien
1989 9. Platz in der 500-cm³-WM auf Honda
1990 3. Platz in der 500-cm³-WM auf Honda
1991 500-cm³-Vizeweltmeister auf Honda
1992 500-cm³-Vizeweltmeister auf Honda

Wayne Rainey (USA) Startnummer 1

32 Jahre, verheiratet, ein Sohn
Motorrad: Yamaha YZR 500
Größte Erfolge:
1988 3. Platz in der 500-cm³-WM auf Yamaha
1989 500-cm³-Vizeweltmeister auf Yamaha
1990 500-cm³-Weltmeister auf Yamaha
1991 500-cm³-Weltmeister auf Yamaha
1992 500-cm³-Weltmeister auf Yamaha

Daryl Beattie (Austrálie) Startovní číslo 4

22 let, svobodný
Motocykl: Honda NSR 500
Největší úspěchy:
1989 Mistr Austrálie třídy do 250 cm³, vítěz Velké ceny Austrálie (Phillip Island) ve třídě 250 cm³, 35. místo v celkové klasifikaci MS 250 na Hondě
1992 14. místo v MS 500 na Hondě; mistr Japonska v půllitřina na Hondě



Daryl Beattie

4



Alex Crivillé

8

Alex Crivillé (Španělsko) Startovní číslo 8

23 let, svobodný
Motocykl: Honda NSR 500
Největší úspěchy:
1988 Vicemistr světa ve třídě do 80 cm³ na Derbi
1989 Mistr světa třídy do 125 cm³ na Cobasu
1990 11. místo v mistrovství světa 250 cm³ na Yamaze
1991 13. místo v mistrovství světa do 250 cm³ na Cobasu
1992 8. místo v MS 500 na Hondě

Alex Crivillé (Španien) Startnummer 8

23 Jahre, ledig
Motorrad: Honda NSR 500
Größte Erfolge:
1988 80-cm³-Vizeweltmeister auf Derbi
1989 125-cm³-Weltmeister auf Cobas
1990 11. Platz in der 250-cm³-WM auf Yamaha
1991 13. Platz in der 250-cm³-WM auf Cobas
1992 8. Platz in der 500-cm³-WM auf Honda; Sieger in Assen

Michael Rudroff (Německo) Startovní číslo 16

32 let, svobodný
Motocykl: Harris-Yamaha 500
Největší úspěchy:
1986 Juniorský mistr Německa do 500 cm³ na Suzuki
1988 Vicemistr Evropy do 500 cm³ na Hondě
1989 Mistr Německa do 500 cm³ na Hondě
1991 18. místo v MS 500, mistr Německa půllitřina Hondě
1992 22. místo v MS 500 na Yamaze



Michael Rudroff

16



Kevin Schwantz

34

Kevin Schwantz (USA) Startovní číslo 34

28 let, svobodný
Motocykl: Suzuki RGV 500
Největší úspěchy:
1988 vítěz 200 mil v Daytona, rovněž na Suzuki
1989 4. místo v mistrovství světa do 500 cm³ na Suzuki
1990 Vicemistr světa třídy do 500 cm³ na Suzuki
1991 3. místo v MS 500 na Suzuki
1992 4. místo v MS 500 na Suzuki

Kevin Schwantz (USA) Startnummer 34

27 Jahre, ledig
Motorrad: Suzuki RGV 500
Größte Erfolge:
1988 Sieger bei den 200 Meilen von Daytona auf Suzuki
1989 4. Platz in der 500-cm³-WM auf Suzuki
1990 500-cm³-Vizeweltmeister auf Suzuki
1991 3. Platz in der 500-cm³-WM auf Suzuki
1992 4. Platz in der 500-cm³-WM auf Suzuki

Michael Rudroff (Deutschland) Startnummer 16

32 Jahre, ledig
Motorrad: Harris-Yamaha 500
Größte Erfolge:
1986 Deutscher 500-cm³-Junioren-Meister auf Suzuki
1988 500-cm³-Vize-Europameister auf Honda
1989 Deutscher 500-cm³-Meister auf Honda
1991 18. Platz in der 500-cm³-WM auf Honda
1992 22. Platz in der 500-cm³-WM auf Yamaha

An MOTORSPORT aktuell kommt keiner vorbei!



Ein schneller Sport braucht eine schnelle Zeitung
Sonderangebot: Testen Sie vier Ausgaben kostenlos und unverbindlich MOTORSPORT aktuell – die schnellste Motorsport-Zeitung der Welt.

Lesen Sie 1 Monat lang nicht nur ausführliche und aktuelle Rennberichte über die Motorrad-Grand-Prix, sondern erfahren Sie jeden Mittwoch alle Neuigkeiten aus der Motorsport-Szene mit piffigen Interviews, fachkundigen Kommentaren, informativen Vorschauen und TV-Hinweisen. Dazu liefert MOTORSPORT aktuell jede Woche Berichte, Resultate und Fotos aus allen Sparten des Motorsports,

von der Formel 1 über die Tourenwagen und GT bis zur Rallye-WM und sämtliche Disziplinen des Motorradsports (Grand Prix, Superbike, Motocross, Enduro, Bahnsport und Trial). Exklusive Kolumnen von Stars wie Gerhard Berger, Karl Wendlinger, Didier Auriol, Michael Doohan, Rolf Biland, Helmut Bradl und Kevin Schwantz ergänzen unser lückenloses Angebot.



JA,

ich möchte MOTORSPORT aktuell 4 Wochen lang kostenlos kennenlernen. Nur wenn ich nach Erhalt der zweiten Gratis-Ausgabe nicht absage, beziehe ich MOTORSPORT aktuell bei jederzeitiger Kündigungsmöglichkeit zum Halbjahrespreis von nur 59,50 DM weiter.

Name, Vorname: _____

Strasse, Hausnummer: _____

Postleitzahl, Ort: _____

Datum, Unterschrift: _____

Garantie: Ich habe die Zusicherung, dass ich diesen Auftrag innerhalb von 10 Tagen durch eine kurze Notiz an den Verlag kündigen kann.

Datum, Unterschrift: _____

Bitte einsenden an: MOTORSPORT aktuell, Postfach, CH-8032 Zürich



500

Stav MS

WM-Stand

Schwantz před Raineym

Ve správnou chvíli – právě před brněnskou Velkou cenou – získalo MS ve třídě 500 znovu na dramatickosti. Pouhé tři body dělí hvězdu týmu Suzuki Kevinu Schwantze od obhájce titulu Wayne Raineyho.

Přitom před posledním závodem v Doningtonu se favorizovaný Kevin Schwantz mohl těšit již z příjemného náskoku 23 bodů. Událost ze samotného úvodu anglické Grand Prix 500 vše změnila. Tovární jezdec Hondy Michael Doohan v prvním kole nedobrzdl před šikanou svůj stroj a sestřelil kromě vedoucího jezdce MS Schwantze také jeho kolegu z týmu Suzuki Alexandre Barrose.

Naštěstí vyvázli všichni jezdci nezraněni, Kevin Schwantz ale musel nečinně přihlížet, jak si Luca Cadalora dojel v Doningtonu pro svou první Grand Prix ve třídě 500. Itál, který se stal suverénním mistrem světa ve 250, zvítězil v Anglii s náskokem tří sekund před svým kolegou z továrního týmu Yamahy Kenny Robertse Wayne Raineym. Šampion půllitřů posledních tří let Rainey sice má nesmírné problémy s rámem své Yamahy YZR 500, ale díky Schwantzově smůle v Doningtonu jeho šance na dosažení čtvrtého titulu mistra světa v řadě opět ožily.

Za Schwantzem, který by v tomto roce chtěl dosáhnout svůj první mistrovský titul, a Raineym následuje ve stávajícím pořadí MS trio továrních jezdců Hondy sestávající z Darylů Beattieho, Michaela Doohana a Shinichi Itoha.

Doohan stále trpí následky komplikované zlomeniny nohy z loňského Assenu. Austrá-



Boj na ostří nože: Kevin Schwantz (34) proti mistru Wayne Raineymu
Spannender Fight: Kevin Schwantz (34) gegen Champion Wayne Rainey

lan nemůže stále pravou nohou ovládat pedál zadní brzdy. Proto mu technici Hondy zabudovali na levé straně řídítka ruční páku. Michael Doohan si už na neobvyklý způsob brzdění dobře přivyknul a pomalu se navrácí zpět ke své bývalé výkonnosti. Během Grand Prix v Mugellu před pěti týdny se loňský vicemistr postavil na opět až na nejvyšší stupeň stupně vítězů – poprvé od jeho suverénního vítězství na Hockenheimu v červnu 1992. V této sezóně získal mistrovské body v krá-

lovské třídě Grand Prix také jeden jezdec z Německa. V Assenu byl Michael Rudroff dvanáctý a v Doningtonu dojel se svou Harris-Yamahou dokonce desátý.

Schwantz vor Rainey

Gerade rechtzeitig zum Brunn-Grand Prix prickelt es in der 500er WM wieder vor Spannung. Nur noch drei Punkte liegt Suzuki-Star Kevin

Schwantz vor Titelverteidiger Wayne Rainey.

Dabei konnte sich WM-Favorit Schwantz vor dem letzten Rennen in Donington nach über einen bequemen 23-Punkte-Vorsprung freuen. Doch gleich zu Beginn des englischen 500er Grand Prix überschlugen sich die Ereignisse. Honda-Werksfahrer Michael Doohan verbremste sich in der ersten Runde vor der Schikane und schoß dabei neben WM-Leader Schwantz auch noch dessen Suzuki-Teamkollegen Alexandre Barros ab.

Zum Glück blieben alle Fahrer unverletzt, aber Kevin Schwantz mußte vom Pistenrand aus tatenlos zusehen, wie Luca Cadalora in Donington seinen ersten 500er Grand Prix gewann. Der Italiener siegte in England mit drei Sekunden Vorsprung auf Wayne Rainey, seinen Kollegen im Yamaha-Werkssteam von Kenny Roberts. Rainey, der Halbliter-Champion der letzten drei Jahre, hat zwar immense Probleme mit dem Fahrwerk seiner Yamaha YZR 500, aber durch das Pech von Schwantz in Donington sind seine Chancen auf den vierten WM-Titel in Folge nach wie vor intakt.

Hinter Schwantz und Rainey folgt in der aktuellen WM-Tabelle das Trio der Honda-Werksfahrer, bestehend aus Daryl Beattie, Michael Doohan sowie Shinichi Itoha.

Auch ein deutscher Fahrer hat in dieser Saison bereits 13 WM-Punkte in der Grand Prix-Königsklasse gesammelt. In Assen wurde Michael Rudroff Zwölfter, vor drei Wochen in Donington kam er mit seiner 500er Harris-Yamaha sogar auf den zehnten Platz. Und für Brunn verspricht das Original vom Chiemsee augenzwinkernd: „Da wird zugeschlagen, da ist die bayrische Macht wieder da.“

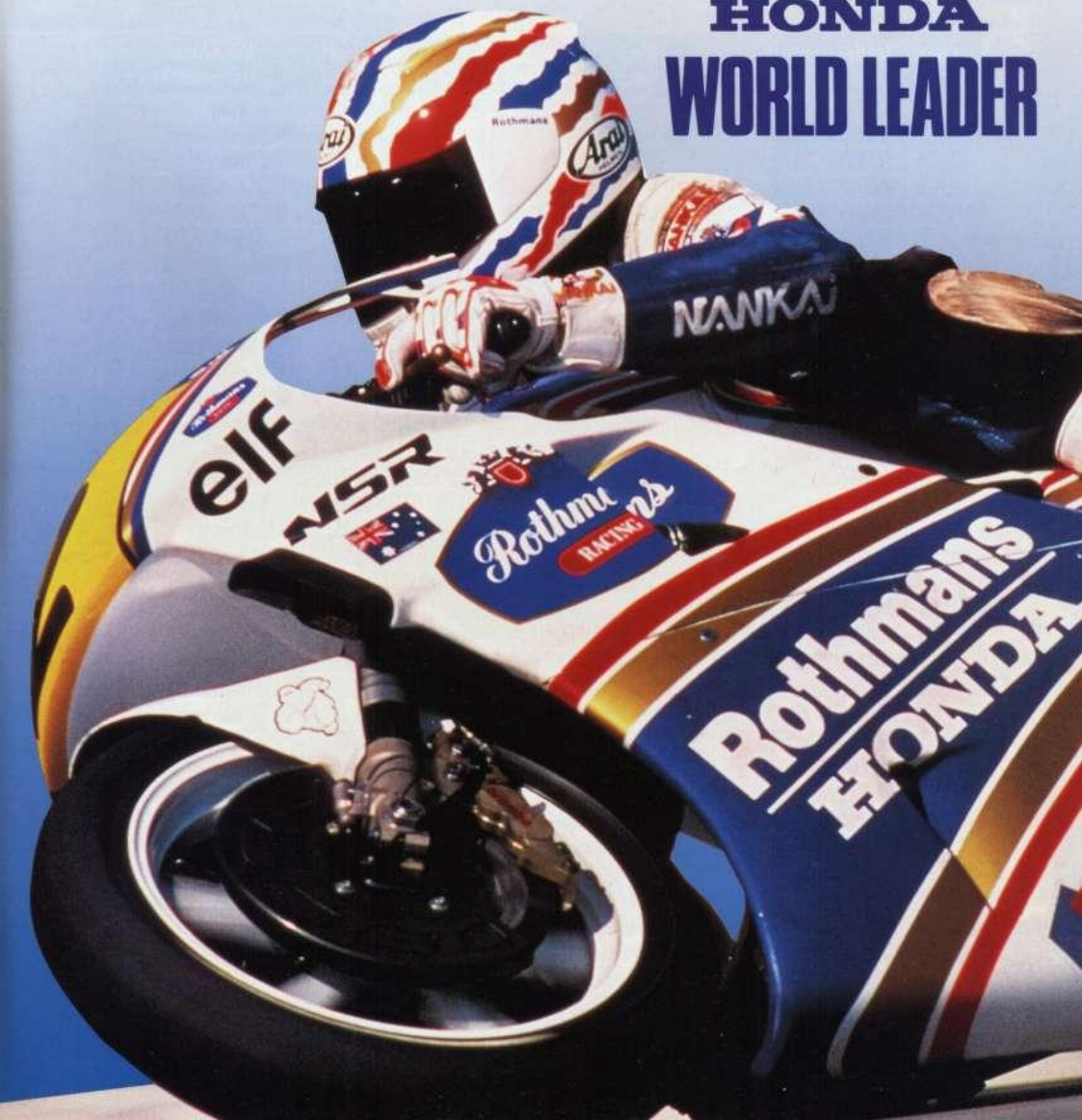
Prüfbahnreihenfolge MS po 10 z 14 závodů

Aktueller WM-Zwischenstand nach 10 von 14 Läufen

Misto	Jezdec	Body	AUS	MAL	JPN	SPA	AUT	GER	NED	EUR	KSM	GBR
Pos.	Fahrer	Punkte										
1	K. SCHWANTZ	192	25	16	20	25	25	20	25	16	20	-
2	W. RAINEY	189	20	25	25	20	16	11	11	25	16	20
3	D. BEATTIE	126	13	20	16	10	9	25	-	13	10	10
4	M. DOOHAN	120	-	13	9	13	20	-	20	20	25	-
5	S. ITOH	92	9	10	13	-	10	16	10	-	13	11
6	L. CADALORA	84	8	-	-	11	11	8	9	1	11	25
7	N. MACKENZIE	80	4	0	3	9	5	7	8	10	8	16
8	A. CRIVILLE	77	10	11	11	16	-	13	16	-	-	-
9	A. BARROS	43	11	9	10	-	13	-	-	11	9	-
10	D. CHANDLER	59	16	7	5	-	8	10	13	-	-	-
11	M. MILADIN	35	7	6	-	-	6	9	-	-	7	-
12	J. LOPEZ MIELLA	34	-	3	-	-	8	3	2	-	9	-
13	J. KIHNI	33	3	-	-	2	7	-	3	8	6	4
14	B. GARCIA	23	4	-	-	-	-	6	5	-	5	3
15	R. COLLEONI	22	-	1	-	-	3	-	-	-	6	4
16	L. NAVEAU	20	5	5	-	-	4	4	1	-	-	1
17	J. REYNOLDS	19	-	4	-	-	-	2	-	6	-	7
18	T. UDAGAWA	18	2	-	2	6	1	5	2	-	-	-
19	S. EMMETT	14	-	2	1	7	-	-	-	4	-	-
20	C. FOGARTY	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
21	M. RUDROFF	13	-	-	-	-	-	-	3	4	-	6
22	T. HONMA	8	-	-	8	-	-	-	-	-	-	-



Rothmans HONDA WORLD LEADER



GP3 125



Tréning: Fr+Sa 11.30 + 16.00 h
 Warm up: So 10.30 h
 Start: So 14.30 h
 Vzdál.: 19 Runden = 102,49 km



Wir drücken Dir die Daumen, Waldi!



aprilia

Číslo Nr.	Jezdec Fahrer	Tým Team	Motorcykl Motorrad	Národnost Nationalität
2	GRESINI Fausto	Marlboro Team Pileri	Honda RS	Italien
3	WALDMANN Ralf	Marlboro Aprilia	Aprilia RSR	Deutschland
4	CASANOVA Bruno	Scot Racing Team	Aprilia RSR	Italien
5	RAUDIES Dirk	Team Europa Raudies	Honda RS	Deutschland
6	MARTINEZ Jorge	Team Aspar	Honda	Spanien
7	UEDA Noboru	Marlboro Team Pileri	Honda RS	Japan
8	SAKATA Kazuto	F.C.C. Technical Sports	Honda RS	Japan
9	GIRO Carolos	Ducados Aprilia	Aprilia SPS	Spanien
10	SPAAN Hans	Exact Software-DC Sports	Honda RS	Niederlande
11	OETTL Peter	Team Aprilia Deutschland	Aprilia	Deutschland
12	TORRONTÉGUI Herri	Team Semprucci	Aprilia RS	Spanien
14	KOCH Oliver	GP Team Ditter Plastic	Honda RS	Deutschland
15	PETRUCCIANI Oliver	Marlboro Aprilia	Aprilia AF 1	Schweiz
16	GIANOLA Ezio	Daytona-Pit Lane Racing	Honda	Italien
17	SAITO Akira	Elf Team Kepla	Honda RS	Japan
19	WADA Kinya	Jha Racing	Honda RS	Japan
20	BAUMANN Manfred	Team Baumann	Honda RS	Österreich
21	KURFISS Stefan	Team Aprilia Deutschland	Aprilia	Deutschland
22	CECCHINELLO Lucio	Gazzaniga Corse	Gazzaniga	Italien
24	AOKI Haruchika	Moto Bum Honda	Honda RS	Japan
25	HODGSON Neil	Burnett Racing	Honda RS	England
27	MIRALLES Julian	Miralles Racing Team	Honda RS	Spanien
28	ANCONA Luigi	IPA Corse Effeuno	Honda	Italien
29	MOLENAAR Arie	Arie Molenaar Racing	Honda	Niederlande
39	PALMIERI Giovanni	Team Semprucci	Aprilia RS	Schweiz
31	MC COY Garry	AGV-Team Germany	Aprilia	Australien
33	PREIN Stefan	Team & Co	Honda	Deutschland
36	TSUJIMURA Takeshi	F.C.C. Technical Sports	Honda RS	Japan
37	GEISSLER Manfred	Team & Co	Honda	Deutschland
41	ALVARO Luis	Zwafink Racing	Honda RS	Spanien
42	SATO Shinya	Team Unemoto & Harc.Pro	Honda RS	Japan
43	HERNANDEZ Manuel	Team Hernandez	Aprilia	Spanien
65	DEBBIA Gabriele	Daytona-Pit Lane Racing	Honda	Italien
67	TOGNOLI Daniela	IPA Corse Effeuno	Honda	Italien
70	KACKO Miroslav		Honda	Tscheck. Republik
71	HULES Jaroslav		Honda	Tscheck. Republik

Rekord okruhu/Rundenrekord: Kazuto Sakata (J), Honda, 2.14,977 min = 143,865 km/h





125

Ralf Waldmann (Německo) Startovní číslo 3
29 let, svobodný
Motocykl: Aprilia RSR 125
Největší úspěchy:
1988 5. místo v mistrovství Evropy 80 cm³ na Seelu
1989 Vítězství Německa do 80 cm³ na Seelu
1990 19. místo v MS 125 cm³ na stroji Cobas – Rotax
1991 3. místo v MS 125 cm³ na Hondě
1992 3. místo v MS 125 cm³ na Hondě



Ralf Waldmann

3

Ralf Waldmann (Deutschland) Startnummer 3
27 Jahre, ledig
Motorrad: Aprilia RSR 125
Größte Erfolge:
1988 5. Platz in der 80-cm³-Europameisterschaft auf Seel
1989 Deutscher 80-cm³-Vize-Meister auf Seel
1990 19. Platz in der 125-cm³-WM auf Cobas-Rotax
1991 3. Platz in der 125-cm³-WM auf Honda
1992 3. Platz in der 125-cm³-WM auf Honda



Dirk Raudies

5

Dirk Raudies (Německo) Startovní číslo 5
29 let, ženatý, jeden syn
Motocykl: Honda RS 125
Největší úspěchy:
1990 5. místo v mistrovství světa do 125 cm³, mistr Německa do 125 cm³ na Hondě
1991 8. místo v MS do 125 cm³ na Hondě
1992 6. místo v MS 125 na Hondě; první vítězství ve Velké ceně Brazílie v Interlagos

Dirk Raudies (Deutschland) Startnummer 5
29 Jahre, verheiratet, ein Sohn
Motorrad: Honda RS 125
Größte Erfolge:
1990 5. Platz in der 125-cm³-WM; Deutscher 125-cm³-Meister auf Honda
1991 8. Platz in der 125-cm³-WM auf Honda
1992 6. Platz in der 125-cm³-WM auf Honda; erster Grand Prix-Sieg in Interlagos/Brazilien

Noboru Ueda (Japonsko) Startovní číslo 7
26 let, svobodný
Motocykl: Honda RS 125
Největší úspěchy:
1991 5. místo v mistrovství světa do 125 cm³ na Hondě; 1. start v MS a první vítězství ve VC Japonska v Suzuka
1992 9. místo v MS 125 cm³ na Hondě



Noboru Ueda

7

Noboru Ueda (Japan) Startnummer 7
26 Jahre, ledig
Motorrad: Honda RS 125
Größte Erfolge:
1991 5. Platz in der 125-cm³-WM auf Honda; erster WM-Start und erster Sieg in Suzuka/Japan
1992 9. Platz in der 125-cm³-WM auf Honda



Kazuto Sakata

8

Kazuto Sakata (Japonsko) Startovní číslo 7
27 let, svobodný
Motocykl: Honda RS 125
Největší úspěchy:
1988 až 1990 starty v japonském juniorském mistrovství a v mezinárodní třídě A
1991 13. místo v MS do 125 cm³ na Hondě
1992 11. místo v MS do 125 cm³ na Hondě

Kazuto Sakata (Japan) Startnummer 8
27 Jahre, ledig
Motorrad: Honda RS 125
Größte Erfolge:
1988 bis 1990 Starts in den japanischen Nachwuchs-Meisterschaften und der internationalen A-Klasse
1991 13. Platz in der 125-cm³-WM auf Honda
1992 11. Platz in der 125-cm³-WM auf Honda

Peter Öttl (Německo) Startovní číslo 11
28 let, svobodný
Motocykl: Aprilia RSR 125
Největší úspěchy:
1988 5. místo v MS do 80 cm³ na Krausenu
1989 3. místo v MS do 80 cm³ na Krausenu; první vítězství ve VC Německa na Hockenheimu
1991 9. místo v MS do 125 cm³ na Rotaxu; vítěz VCItálie v Mugello
1992 14. místo v MS 125 na Krausenu



Peter Öttl

11

Peter Öttl (Deutschland) Startnummer 11
28 Jahre, ledig
Motorrad: Aprilia RSR 125
Größte Erfolge:
1988 5. Platz in der 80-cm³-WM auf Krauser
1989 3. Platz in der 80-cm³-WM auf Krauser; erster Grand Prix-Sieg in Hockenheim/Deutschland
1991 9. Platz in der 125-cm³-WM auf Rotax; Sieg in Mugello
1992 14. Platz in der 125-cm³-WM auf Rotax



Oliver Petrucci

15

Oliver Petrucci (Švýcarsko) Startovní číslo 15
23 let, svobodný
Motocykl: Aprilia RSR 125
Největší úspěchy:
1989 2. místo ve švýcarském mistrovství do 125 cm³
1990 7. místo v ME do 125 cm³ na Aprilii; 10. místo ve švýcarském mistrovství do 125 cm³; 3 starty – 3 vítězství
1991 22. místo v MS do 125 cm³ na Aprilii
1992 15. místo v mistrovství světa do 125 cm³ na Hondě

Oliver Petrucci (Schweiz) Startnummer 15
23 Jahre, ledig
Motorrad: Aprilia RSR 125
Größte Erfolge:
1989 2. Platz in der Schweizer 125-cm³-Meisterschaft
1990 7. Platz in der 125-cm³-EM auf Aprilia; 10. Platz in der Schweizer 125-cm³-Meisterschaft; 3 Starts – 3 Siege
1991 22. Platz in der 125-cm³-WM auf Aprilia
1992 15. Platz in der 125-cm³-WM auf Honda



125

Švábský šíp

Od roku 1987, kdy Toni Mang nposledy triumfoval v MS 250, nemohli motocykloví fanoušci v SRN oslavovat německého Mistra světa. Ve 125 měli ve Stefanu Preinovi (1990) a Ralfu Waldmannovi (1992) dva němečtí jezdci reálné šance na titul.

To co se oběma mistrům valkých náklonů z Porýní-Westfálska nepodařilo, může v tomto roce dosáhnout jejich jezdecký kolega z Horního Švábska Dirk Raudies. Jezdec Hondy zahájil sezónu třemi vítězstvími, když konkurenty svou sólovou jízdou degradoval do role statistik. Dokonce i pád ve Španělsku a po něm následující neshody v týmu, při nichž došlo k roztržce mezi Dirkem Raudiesem a jeho „opratovníkem“ Mariem Rubattem, dokázaly Raudiesovu vítěznou sérii jen trochu přibrzdit. V Hockenheimu, Assenu, Mugello a Doningtonu následovala vítězství v GP číslo čtyři až sedm.

Čtyři závody před koncem sezóny vede Raudies MS 125 se 17 bodovým náskokem před Kazuto Sakatou. Japonec, který mána svém kontě jediné vítězství v sezóně, se naposledy v Doningtonu pokusil Dirka Raudiese pokořit. Tvrdý souboj obou jezdců trval přes polovinu závodu, než Sakata při podřazování udělal chybu, přetáhl zatáčku a stejní jako na Hockenheimu musel vyjet na trávník.

Třetí v MS je Sakatův japonský krajan a týmový kolega Takeshi Tsujimura. Na čtvrtém místě následuje Ralf Waldmann, před sezónou mnohými odborníky tipovaný za největšího favorita. Poté, když v závěru loňské sezóny doplatil na technické i organizační problémy ve svém týmu Honda, rozhodl se v šve v roce 1993 udělat lépe. Třetí z MS



K nedostizení: Dirk Raudies odjíždí svým konkurentům ve třídě 125 cm³. Nicht zu lassen: Dirk Raudies entläßt der 125er Konkurrenz

přestoupil do mistrovského týmu Aprilia, ale nový tovární stroj 1993 není tak rychlý jak se očekávalo. Navzdory jedinému umístění na medailovém místě je Ralf Waldmann nyní na čtvrtém místě MS.

Schwaben-Pfeil

Seit 1987, als Toni Mang zum letzten Mal in der 250er WM triumphierte, konnten die deutschen Motorrad-

fans keinen Weltmeister aus ihrem Land mehr feiern. In der Achtteliter-Kategorie hatten mit Stefan Prein (1990) und Ralf Waldmann (1992) aber immerhin zwei deutsche Fahrer reelle Titelchancen.

Was den beiden Schräglagen-Künstlern aus Nordrhein-Westfalen nicht gelang, könnte in diesem Jahr ein Fahrerkollege aus Oberschwaben schaffen: Dirk Raudies. Der Honda-Fahrer hatte 1992 in Brasilien seinen ersten Grand Prix gewonnen. 1993 startete Raudies gleich mit drei souve-

ränen Siegen in die Saison – wobei er die Konkurrenten mit seinen einsamen Solofahrten mitunter regelrecht zu Statisten degradierte. Auch ein Sturz in Spanien und der darauf folgende Eklat im Team, bei dem es zum Zerwürfnis zwischen Dirk Raudies und seinem Betreuer und Fahrwerkspezialisten Mario Rubatto kam, konnten die Erfolgsserie nur vorübergehend stoppen. In Hockenheim, Assen, Mugello und Donington folgten die GP-Siege vier bis sieben.

Vier Rennen vor Saison-schluß führt Raudies die 125er WM mit 17 Punkten Vorsprung vor Kazuto Sakata an. Der Japaner, der bislang einen Saisonsieg auf seinem Konto hat, versuchte zuletzt in Donington, Dirk Raudies ein Schnippen zu schlagen. Der spannende Zweikampf der beiden dauerte bis zur Hälfte des Rennens, ehe sich Sakata beim Herunterschalten um einen Gang verzähnte, die Kurve verpaßte und – wie schon in Hockenheim – übers Gras hoppelte.

WM-Dritter ist Sakatas japanischer Landsmann und Teamkollege Takeshi Tsujimura. Auf Platz vier folgt Ralf Waldmann, den viele Insider vor der WM-Runde 1993 als Topfavoriten getippt hatten. Nachdem Waldmann im Endspurt der letzten Saison an der Technik sowie den Querelen in seinem Honda-Team gescheitert war, sollte in diesem Jahr alles besser werden. Der WM-Dritte wechselte ins Aprilia-Weltmeisterteam, doch die neuen Werkserrenner für 1993 liefen nicht so schnell wie erwartet. Trotzdem gab es einige Podestplätze für Ralf Waldmann – wie zuletzt in Donington, wo der Blondschopf vor seinem ebenfalls sehr stark fahrenden Teamkollegen Oliver Petrucci Dritter wurde.

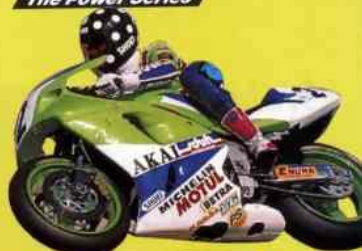
Prüfbahné pořadí MS po 10 z 14 závody

Aktueller WM-Zwischenstand nach 10 von 14 Läufen

Misto Jezdec Pos.	Fahrer	Body Punkte	AUS	MAL	JPN	SPA	AUT	GER	NED	EUR	RSM	GBR
1	D. RAUDIES	202	25	25	25	-	16	25	25	11	25	25
2	K. SAKATA	185	20	20	20	25	20	20	-	-	20	20
3	T. TSUJIMURA	118	7	16	16	16	25	16	-	-	7	7
4	R. WALDMANN	108	-	11	10	20	7	11	-	-	20	13
5	A. SAITO	96	9	-	13	-	11	13	7	16	16	11
6	N. UEDA	93	8	13	11	11	-	5	-	25	10	10
7	H. TORRONTÉGUI	62	16	7	5	13	5	1	2	13	-	-
8	O. PETRUCCI	58	-	4	6	10	6	2	8	4	5	13
9	J. MARTINEZ	49	-	6	7	9	-	3	-	10	9	5
10	F. GRESINI	42	11	8	-	-	-	8	-	-	-	9
11	E. GIARDOLA	40	-	-	-	-	13	10	9	8	-	-
12	P. DIETL	39	-	-	-	-	6	-	8	10	-	7
13	M. RAUHANN	36	-	-	-	-	10	7	16	3	-	-
14	O. KOCH	35	-	9	-	8	1	6	6	1	1	3
15	M. ONG	26	13	10	3	-	-	-	-	-	-	-
16	K. WADA	25	10	-	-	-	2	2	-	4	-	4
17	H. AOKI	22	2	5	9	-	-	-	-	6	-	-
18	L. ANCONA	22	3	2	7	-	4	-	-	4	-	-
19	M. STEF	21	4	-	-	-	4	-	13	-	-	-
20	B. CASANOVA	18	-	-	-	-	9	9	-	-	-	-
21	H. SPAAN	16	-	-	-	-	-	-	11	5	-	-
22	S. PREIN	12	5	3	1	1	-	-	-	-	2	3



Tréning: Fr 18.00 + 19.00 h
 Rennen 1: Sa 17.30 h
 Rennen 2: So 15.30 h
 Vzdál.: 10 Runden = 53,94 km



Číslo Nr.	Jezdec Fahrer	Tým Team	Motocykl Motorrad	Národnost Nationalität
1	WEIBEL Edwin	DNL-Marushin-Ducati-Team Deutschland	Ducati	Schweiz
2	HOFMANN Andreas	Team Green Kawasaki Deutschland	Kawasaki	Schweiz
3	GSCHEWENDER Ernst	Team Green Kawasaki Deutschland	Kawasaki	Deutschland
5	FRANZ Thomas	Team Bank	Kawasaki	Deutschland
6	SCHICK Bernhard	DNL-Marushin-Ducati Team Deutschland	Ducati	Deutschland
7	HAMBACH Wolfgang	KBS-Kühnert Team-Frankfurt	Kawasaki	Deutschland
8	CASPERS Bernd	Yamaha Wegner	Yamaha	Deutschland
11	LINDNER Gerhard	Motorrad Action Team	Suzuki	Deutschland
12	JANISCH Reiner	Hein Gericke Suzuki Deutschland Racing	Suzuki	Deutschland
15	STOCKER Thomas	Hein Gericke Suzuki Deutschland Racing	Suzuki	Deutschland
16	JÖRGER Frank	Motorradhaus Krenzer	Kawasaki	Deutschland
17	MARK Udo	Mitsui Yamaha Racing	Yamaha	Deutschland
18	ACHATZ Rainer		Yamaha	Deutschland
19	RUBATTO Peter	Motorport DNL Stadler	Ducati	Deutschland
21	GALINSKI Michael	Wellbrock & Co.	Honda	Deutschland
22	ENZINGER Herbert	Superbike Team Enzinger	Ducati	Deutschland
24	PLATACIS Heinz	Zweirad Schneider Rösrath	Kawasaki	Deutschland
25	GRUSCHKA Anton		Yamaha	Deutschland
27	DEWALD Mathias	Goofy's Bike Shop & Strohle	Ducati	Deutschland
28	GEIGER Michael	Bayer Team	Kawasaki	Deutschland
30	BECK Richard	Goofy's Bike Shop & Strohle	Ducati	Deutschland
32	HEIER Markus	Markus Heier	Yamaha	Deutschland
33	BRUNZEL Uwe-Ralf	Peter Lortz Racing	Ducati	Deutschland
34	PENISCH Achim	Hein Gericke Suzuki Deutschland Racing	Suzuki	Deutschland
38	COLES Owen	DNL-Marushin-Ducati-Team Deutschland	Ducati	Australien
40	OCHSENREITER Thomas	Rimmel Racing Team M	Kawasaki	Deutschland
42	ALTZSCHNER Ralf	Altzschner Racing Team	Suzuki	Deutschland
44	OSCHWALD Roland	Thiede-Power-Racing-Team Berlin	Honda	Schweiz
45	DENZ Michael	Team Yamaha Nijal	Yamaha	Deutschland
47	NOLDEN Erich	Team Bank Kawasaki	Kawasaki	Deutschland
48	KELLENBERGER Roger	Mitsui-Yamaha-Racing	Yamaha	Schweiz
49	SCHMIDT Oliver	Zweirad Schneider	Yamaha	Deutschland
50	DIEPOLD Jörg	Motorradhaus Krenzer	Kawasaki	Deutschland
51	SCHMID Alfred	Motorradsport Vilsmaier	Kawasaki	Deutschland
52	TOPHAM Stephen	Bruno Racing	Yamaha	Deutschland
53	ZUCKSCHWERDT Thomas		Yamaha	Deutschland
56	EHRENBERGER Claus	Peter Lortz Racing	Ducati	Deutschland
69	TRUCHSESS Karl	Kawasaki Austria	Kawasaki	Österreich
70	HARMATI Arpad	Laaks Harmateam	Yamaha	Ungarn
71	BURSA Michal		Suzuki	Tschechien
72	PAJIC Mile	Kawasaki BSM	Kawasaki	Niederlande
75	KELLENBERGER Marcel	Ristorante San Marino Racing Team	Kawasaki	Schweiz
76	KELLER Peter	Bayer Racing	Kawasaki	Deutschland
81	BERGHAMMER Anton	Digicard GmbH	Ducati	Österreich
101	HANIKA Karel	Boby Racing Team	Kawasaki	Tschechien

Rekord okruhu/Rundenrekord: Carl Rogarty (GB), Ducati, 2.06,44 min = 153,577 km/h

MARUSHIN

HELMETS

VT-930-SERIE

Die Vorteile liegen auf dem Kopf!

In enger Zusammenarbeit mit Spitzensportlern wurde das neue atmungsaktive Material der Innenausstattung und das MARUSHIN-Power-Vent Belüftungssystem entwickelt. Die neue MARUSHIN-SCD-Carbonverbundtechnologie ermöglichte es, diesen ultraleichten Helm zu bauen! Alle Punkte zusammen ermöglichen einen Tragekomfort, der Sie buchstäblich schweben läßt!

VT 930 »BLAZE«, serienmäßig mit 1,5 mm Antiscratch-Visier. **599.-**



ultra leicht

... durch die neue MARUSHIN SCD-Carbon-Verbundtechnologie!

* VT 930 einfarbig **529.-**

VT-929-SERIE



VT 929 SHODAN EVOLUTION Gewicht: 1350 g, Größen: XS-XL, serienmäßig mit 1,5 mm Antiscratch-Visier ausgerüstet. **529.-**



VT 919 SHODAN RACING Gewicht: 1350 g, Größen: XS-XL, serienmäßig mit 1,5 mm Antiscratch-Visier ausgestattet. **529.-**

VT 930 GALAXY 1090 g **529.- DM**

VT-919-SERIE



VT 919 SHODAN Serienmäßig mit 1,5 mm Antiscratch-Visier ausgerüstet. Größen: XS-XL. **499.-**



VT 919 einfarbig Serienmäßig mit 1,5 mm Antiscratch-Visier ausgestattet. Größen: XS-XL. **369.-**



JF-MOTORSPORT GMBH
 DIESELSTRASSE 10
 6352 OBER-MÖRLEN
 FAX: 0 60 02 / 17 76

VERTIED IN ÖSTERREICH:
 KRAUSE&Co. GMBH
 Brünner Str. 127, 2201 Gerasdorf
 VERTIED IN DER SCHWEIZ:
 GERR Motorsport AG
 Gewerbehweg 11, 3139 Sestigen



Edwin Weibel (Švýcarsko) Startovní číslo 1

Věk: 37 let, svobodný
Motocykl: Ducati 888 Superbike
Největší úspěchy:
 1984 až 1989 5x mistr Švýcarska (250 a 350 cm³, produkční sportovní stroje)
 1990 6. místo v mistrovství Německa superbikůna Kawasaki Jung
 1991 19. místo v MS superbikůna Hondě
 1992 Mistr Německa superbikůna Ducati



Edwin Weibel

1



Andreas Hofmann

2

Andreas Hofmann (Švýcarsko) Startovní číslo 2

Věk: 37 let, ženatý, dvě dcery
Motocykl: Kawasaki ZXR 750
Největší úspěchy:
 1985 Mistr Německa superbikůna Kawasaki – Jung
 1988 Vicemistr Německa superbikůna Hondě Eckert
 1989 Mistr Německa superbikůna Hondě Eckert
 1990 Mistr Německa superbikůna Hondě Eckert
 1992 Vicemistr Německa superbikůna Kawasaki

Andreas Hofmann (Schweiz) Startnummer 2
 Alter: 37 Jahre, verheiratet, zwei Töchter
Motorrad: Kawasaki ZXR 750
Größte Erfolge:
 1985 Deutscher Superbike-Meister auf Jung-Kawasaki
 1988 Deutscher Superbike-Vizemeister auf Eckert-Honda
 1989 Deutscher Superbike-Meister auf Eckert-Honda
 1990 Deutscher Superbike-Meister auf Eckert-Honda
 1992 Deutscher Superbike-Vizemeister auf Kawasaki

Edwin Weibel (Schweiz) Startnummer 1

Alter: 37 Jahre, ledig
Motorrad: Ducati 888 Superbike
Größte Erfolge:
 1984 bis 1989: Fünfmal Schweizer Meister (250 cm³, 350 cm³ und Sport-Produktion)
 1990 6. Platz Deutsche Superbike-Meisterschaft auf Kawasaki
 1991 19. Platz Superbike-Weltmeisterschaft auf Honda
 1992 Deutscher Superbike-Meister auf Ducati

Ernst Gschwender (Německo) Startovní číslo 3

Věk: 37 let, svobodný
Motocykl: Kawasaki ZXR 750
Největší úspěchy:
 1983 Mistr Německa do 500 cm³ na Suzuki
 1985 Vicemistr Německa superbikůna Suzuki
 1986 Vicemistr Německa superbikůna Suzuki
 1987 Mistr Německa superbikůna Suzuki
 1988 Mistr Německa superbikůna Suzuki



Ernst Gschwender

3



Rainer Jänisch

12

Rainer Jänisch (Německo) Startovní číslo 12

Věk: 28 let, svobodný
Motocykl: Suzuki GSX – R 750
Největší úspěchy:
 1990 4. místo v německém mistrovství sériových strojůna Suzuki
 1991 3. místo v německém mistrovství sériových strojůna Suzuki
 1992 11. místo v mistrovství Německa superbikůna Suzuki

Rainer Jänisch (Deutschland) Startnummer 12
 Alter: 28 Jahre, ledig
Motorrad: Suzuki GSX-R 750
Größte Erfolge:
 1990 4. Platz Deutsche Meisterschaft Serien-Motorräder auf Suzuki
 1991 3. Platz Deutsche Meisterschaft Serien-Motorräder auf Suzuki
 1992 11. Platz Deutsche Superbike-Meisterschaft auf Suzuki

Ernst Gschwender (Deutschland) Startnummer 3

Alter: 37 Jahre, ledig
Motorrad: Kawasaki ZXR 750
Größte Erfolge:
 1983 Deutscher Meister 500 cm³ auf Suzuki
 1985 Deutscher Superbike-Vizemeister auf Suzuki
 1986 Deutscher Superbike-Vizemeister auf Suzuki
 1987 Deutscher Superbike-Meister auf Suzuki
 1988 Deutscher Superbike-Meister auf Suzuki

Udo Mark (Německo) Startovní číslo 17

Věk: 29 let, svobodný
Motocykl: Yamaha YZF 750 SP
Největší úspěchy:
 1986 2. místo v Yamahu – Castrol Cupu
 1989 4. místo v německém mistrovství superbikůna Yamaze
 1990 Vicemistr Německa superbikůna Yamaze
 1991 Mistr Německa superbikůna 11. místo v MS superbikůna Yamaze



Udo Mark

17



Herbert Enzinger

22

Herbert Enzinger (Německo) Startovní číslo 22

Věk: 31 let, ženatý, 1 dcera
Motocykl: Ducati 888 SP 4
Největší úspěchy:
 1987 4. místo v německém mistrovství BoT na BMW
 1988 3. místo v německém mistrovství BoT na BMW
 1989 4. místo v německém mistrovství BoT na BMW
 1991 5. místo v německém mistrovství BoT na BMW
 1992 6. místo v německém mistrovství BoT na BMW

Herbert Enzinger (Deutschland) Startnummer 22
 Alter: 31 Jahre, verheiratet, 1 Tochter
Motorrad: Ducati 888 SP 4
Größte Erfolge:
 1987 4. Platz Deutsche Meisterschaft BoT auf BMW
 1988 3. Platz Deutsche Meisterschaft BoT auf BMW
 1989 4. Platz Deutsche Meisterschaft BoT auf BMW
 1991 5. Platz Deutsche Meisterschaft BoT auf BMW
 1992 6. Platz Deutsche Meisterschaft BoT auf BMW

Favoritem je Hofman

K do bude mistrem? Suzuki? Zaručené ne. Yamaha? Skoro jistě ne. Kawasaki? To už je pravděpodobnější. Ducati? I to je dost pravděpodobné. Takové tedy byly prognózy na téma mistrovství SRN superbiků.

Favority mezi jezdci jsou Andy Hofmann a Ernst Gschwender na strojích Kawasaki, obh jce titulu Edwin Weibel z domu Ducati spolu s Udo Markem, mistrem superbiků 1991, a jejich nový týmový kolega Roger Kellenberg ze Švýcar.

Po prvních čtyřech z vodch je vše jasnější. Kawasaki je úspěšnější a Hofmann s Gschwenderem na zelených ZXR 750 obsazují nejvyšší příčky.

Z okruhu favoritů vypadl Roger Kellenberg, který od svého lěžkého padu v květnu na Nurburgringu musí se zlomeným loktem bezmocně sledovat, jak jeho soupeřům přibývají body. Hofmann a Gschwender na Salzburgringu slizli všechnu smetanu, takže v Colmar-Bergu v Lukembursku museli Mark a Weibel hodně přiláčit.

Pak přišla změna, když ladič Edwina Weibela Edgar Schnyder upravil Ducati 888 na 926 cm³. S ní poč ktem srpna Weibel v obou jízch mládly od Kawasaki zcela deklasoval.

Zde v Brně nejde jen o prestiž, ale i předběžné rozhodnutí v nejdůležitější třídě v SRN. Ot zkou je, zda Kawasaki dok že udržet svůj n skok před výkonnějšími Ducati. Ot zkou rovněž je, zda se, poprvé před kulisov elity Grand Prix, nepostar některý z jezdců o překvapení. Například objev roku Herbert Enzinger na soukromé Ducati, Bernhard



Ernst Gschwender (3), Andreas Hofmann (2)
 Grüne Walle: Kawasaki-Stars Gschwender (3) und Hofmann (2)

Schick (Ducati), Australan Owen Coles (Ducati), soukromník na Yamaze Anton Gruschka nebo mladici na Suzuki Rainer Jänisch a Thomas Stocker.

Hofmanns Stärke

W er wird Meister? Suzuki? Eher nicht. Yamaha? Sehr wahrscheinlich. Ducati? Ebenso wahrscheinlich. So die

Prognosen am Anfang der Saison 1993 zum Thema Superbike-DM.

Die Favoriten unter den Fahrern waren: Andy Hofmann und Ernst Gschwender aus der Abteilung Kawasaki, der amtierende Meister Edwin Weibel aus dem Hause Ducati und die beiden Yamaha-Fahrer Udo Mark, Superbike-Meister 1991, und sein neuer Markengefährte Roger Kellenberger aus der Schweiz.

Nach den ersten vier Läufen schien die Sache klar: Kawasaki machte Ernst, Hof-

mann und Gschwender mit den grünen ZXR 750 schoben die meisten Podestplätze ein.

Aus dem Favoritenkreis hat sich inzwischen Roger Kellenberger verabschiedet. Nach seinem schweren Sturz am Nürburgring im Mai mußte er mit gebrochenem Handgelenk hilflos zusehen, wie seine Konkurrenten Punkte sammelten. Hofmann und Gschwender sahnfen in Salzburg ab, Mark und Weibel legten in Colmar-Berg/Luxemburg kräftig nach.

Dann kam der Hammer: Edwin Weibels Tuner und Schweizer Landsmann Edgar Schnyder präparierte eine Ducati 888 mit 926-cm³-Motor, mit der Weibel am Nürburgring Anfang August mit zwei Laufsiegen die Kawasaki-Jungs nahezu deklassierte. Selbst Udo Mark auf der Yamaha konnte da kaum mithalten, die Ducati war einfach zu stark.

Hier in Brunn geht es nicht nur ums Prestige, sondern auch um eine Vorentscheidung in der wichtigsten deutschen Rennklasse: Kann Kawasaki den Vorsprung vor der starken Ducati halten? Kann Udo Mark mit der Yamaha entscheidend aufschließen? Und noch etwas ist wichtig:

Bei dem erstmaligen Gastspiel der Superbike vor der Kulisse eines Grand Prix in Brunn könnten einige Fahrer für eine Überraschung sorgen, die die Entscheidung in der Superbike-DM nachhaltig beeinflussen könnte.

Zum Beispiel Fahrer wie Herbert Enzinger auf der privaten Ducati, seine Markenkollegen Bernhard Schick und Owen Coles, Anton Gruschka, ein bissiger Yamaha-Privatfahrer, oder die Suzuki-Jungs Rainer Jänisch, Achim Penisch oder Thomas Stocker, der anstelle des zurückgetretenen Sven Seidel ins Team aufgenommen wurde.

Prüfzählung DS po 12 z 20 závodů DM-Zwischenstand nach 12 von 20 Läufen

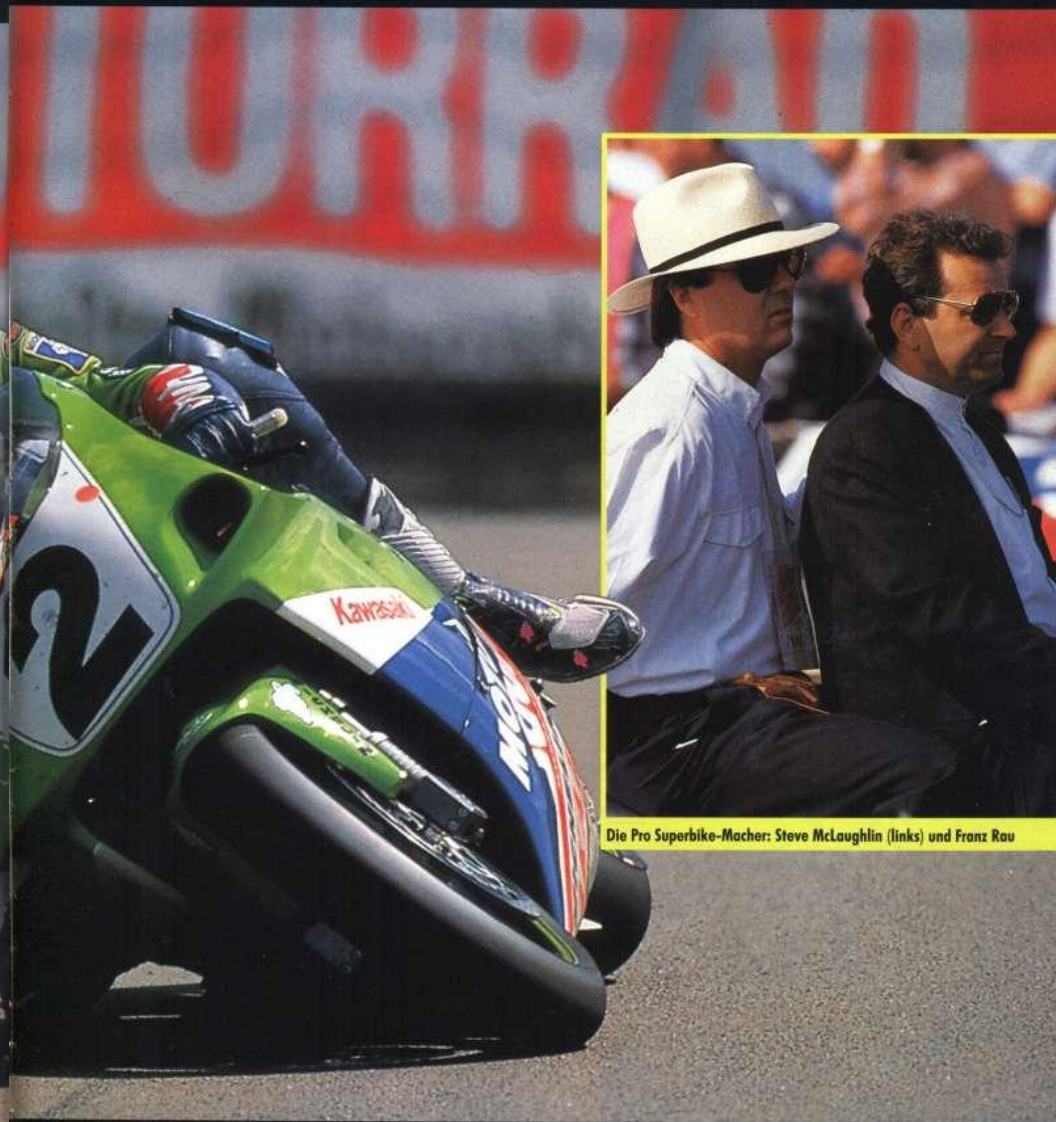
Misto	Jazdec	Body	Nürb.-	Speyer	Nürb.-	Salz-	Colmar-	Nürb.-
Pos.	Fahrer	Punkte	ring	ring	ring	burg	Berg	ring
1.	A. HOFMANN	200	37	37	40	37	15	34
2.	E. GSCHWENDER	179	22	25	26	37	28	30
3.	E. WEIBEL	175	30	26	34	15	30	40
4.	U. MARK	143	28	11	30	28	33	26
5.	H. ENZINGER	102	9	10	19	11	34	19
6.	R. JÄNISCH	87	8	17	16	9	22	10
7.	O. COLES	84	8	17	21	7	24	17
8.	B. SCHICK	81	15	9	2	24	14	17
9.	B. CASPERS	52	16	5	7	12	7	5
10.	R. KELLENBERGER	46	25	11	0	0	0	0
11.	A. GRUSCHKA	49	0	1	14	5	31	18
12.	T. FRANZ	36	6	16	0	0	14	0
13.	P. RUBATTO	35	1	13	0	10	8	0
14.	S. SEIDEL	31	0	15	0	8	8	0
15.	W. HAMBACH	31	8	6	8	9	0	0
16.	K. HENNEMANN	31	3	8	10	4	6	0
17.	T. HEILER	28	18	10	0	0	0	0
18.	M. GEMER	28	0	0	4	8	8	8
19.	H. OSCHWALD	20	0	8	0	0	9	3
20.	A. PENISCH	18	7	0	3	8	0	0
21.	M. GALINSKI	18	0	3	10	0	5	0
22.	F. JÜRGER	16	0	0	11	4	1	0
23.	C. EHRENBARGER	15	0	0	0	0	0	15
24.	G. LINDNER	13	0	4	3	4	2	0



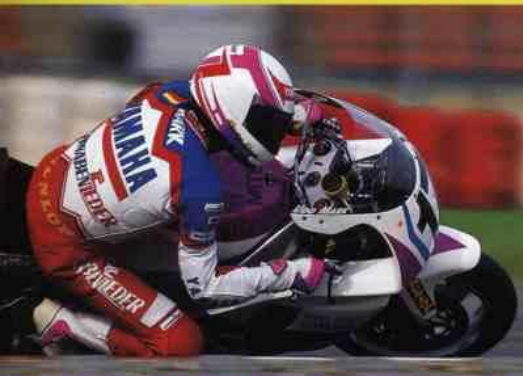
EXTRA KLASSE

Pro Superbike heißt das Programm, das die Deutsche Superbike-Meisterschaft auf den Weg zu einer professionellen Rennserie gebracht hat.

Von Michael Rohrer; Fotos: Stefan Wolf (2), Friedemann Kirn (1), fact (1), Buenos Dias (1)



Die Pro Superbike-Macher: Steve McLaughlin (links) und Franz Rau



Der Meister von 1991 auch 1993 mit an der Spitze: Yamaha-Fahrer Udo Mark



Aktueller Pro Superbike-Champion: Edwin Weibel auf der Ducati



Wie alles anging: Andreas Hofmann auf der Jung-Kawasaki 1985

Seit 1991 läuft die Deutsche Superbike-Meisterschaft in stark veränderter und professioneller Form. Damals wurde „Pro Superbike“, ein Industrie pool zur Präsentation und Vermarktung der Superbike-DM, ins Leben gerufen.

Hinter Pro Superbike stehen die deutschen Niederlassungen der japanischen Motorradhersteller Kawasaki, Suzuki und Yamaha sowie die Zubehör-Firmen Hein Gericke, Schuh und JF Motorsport. Dieser Pool, der von der Agentur „Moto Motion“ organisiert und verwaltet wird, bringt pro Jahr insgesamt rund 750 000 Mark auf. Diese Gelder fließen hauptsächlich in professionelle Fernsehproduktionen, die am Mittwoch- und Donnerstag nach den Rennen jeweils um 18.30 Uhr im Deutschen Sportfernsehen (DSF) sowie als Zusammenfassungen zwischen den Grand Prix-Übertragungen in Eurosport gesendet werden.

Aber auch in Organisation und Präsentation der einzelnen Superbike-DM-Veranstaltungen wird seitens Pro Superbike kräftig investiert, so daß die gesamte DM-Szene in den wenigen Jahren entscheidende Schritte vorwärts gekommen ist.

Die bisherigen Deutschen Superbike-Meister der Pro-Superbike-Ära, 1991 Udo Mark auf Yamaha und 1992 der Schweizer Edwin Weibel auf einer JF-Motorsport-Ducati, führen zwar beide für die offiziellen Importeurs-Teams ihrer Marken. Aber auch die Händler-Teams und die Privatfahrer profitieren von der Pro Superbike-Struktur. So wird zum Beispiel im Training das Superbike-DM-Feld in die drei Kategorien Importeursfahrer, Händlerfahrer und Privatfahrer eingeteilt. Und der Trainingschnellste in jeder Gruppe bekommt 1000 Mark Preisgeld von dem Mineralölhersteller Motul.

Die Superbike-Klasse wurde als professionelle Rennkategorie mit dennoch relativ seriennahen Viertakt-Maschinen Anfang der 80er Jahre in den USA aus der Taufe gehoben und läuft seit 1985 auch als offizielle DM-Klasse in Deutschland. Erster Meister war im übrigen der heutige Kawasaki Deutschland-Vertragsfahrer Andreas Hofmann aus der Schweiz, damals noch auf einer 1000er Kawasaki des Kölner Händlers Rolf Jung.

Mittlerweile schreibt das an internationale Rennen angeglichene DM-Reglement allerdings Motorrädern mit maximal 750 cm³ Hubraum und 165 Kilogramm Mindestgewicht vor. Dies gilt aber nur für Motorräder mit vier Zylindern. Zweizylinder-Motoren, beispielsweise von Ducati, dürfen bis zu 1000 cm³ Hubraum haben und mit 140 Kilogramm auch leichter sein.

Mit ihrem unverwechselbaren tiefen Viertakt-Sound dürfte die „Extra-Klasse“ auch beim Grand Prix in Brunn die Rennfans begeistern. □

Spitzentechnik für Profis – und für Sie.



Initiativ-Partner:



Profis wie Ernst Gschwender und Andreas Hofmann fahren die Kawasaki ZXR 750 R, damit sie in den Superbike-Rennen dort zu finden sind, wo sie sein wollen: an der Spitze. Kenner und Könner wie Sie fahren die Kawasaki ZXR 750, weil sie wissen, worauf sie bei diesem Modell vertrauen können: Spitzentechnik pur, in der der Rennsport-Erfahrung von Kawasaki integriert ist – optimiert für ihren vernünftigen, verantwortungsvollen Einsatz auf der Straße. ■



Das Technik-Portrait der Kawasaki ZXR 750: 4-Zylinder-Viertakt-Reihenmotor, flüssigkeitsgekühlt, DOHC, 16 Ventile, 749 cm³, digitale Transistor-Zündanlage, 4 Vergaser, 72 kW (98 PS) bei 11.000/min, 6 Gänge, O-Ring-Kette, Perimeter Formprofil-Alu-Rahmen, Upside-down-Telegabel vorn, Alu-Schwinge mit Uni-Trak-System hinten, gelochte Doppelscheibenbremse vorn, Reifen vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17, lieferbare Farben: Blau/Weiß/Grün oder Violett/Schwarz/Pink.



Offizielle Ausstatter des Superbike-Team:



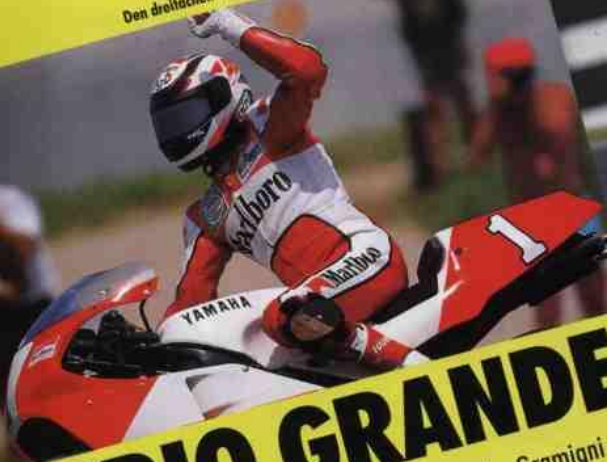
Kawasaki-Fahrer und -Fahrerinnen tragen immer die richtige Motorradschutzkleidung und fahren verantwortungsvoll.



Die Weltmeister

Den dreifachen Weltmeister Wayne Rainey interessiert nur der vierte Titel

Als die 39 noch Glückszahl war: Alessandro Gramigni, 125er Weltmeister 1992



Lucky Luca: In der Viertelliter-Klasse war Cadalora unantastbar

TRIO GRANDE

Wayne Rainey, Luca Cadalora und Alessandro Gramigni hießen die WM-Champions 1992. Aber nur einer der drei will seinen Titel in diesem Jahr verteidigen: Halbliter-Weltmeister Rainey.

500 cm³:

Wayne Rainey

Den letzten, wozu möglich einzig schweren Fehler seiner Karriere machte Wayne Rainey 1989 im schwedischen Anderstorp. Mit einem Sturz verspielte er den ersten WM-Titel seiner Laufbahn an Eddie Lawson.

Doch seither gab sich Rainey keine Blöße mehr und gewann drei WM-Titel in der 500er Königsklasse hintereinander. 1992 half ihm zwar das Verletzungsspech von Honda-Star Michael Doohan, der sich in Assen das Schienbein brach. Doch auch Rainey's WM-Saison 1993 verlief nicht ohne Probleme. Ein Test-Sturz kostete ihn die Hälfte eines kleinen Fingers, im Training von Hockenheim stürzte er abermals so schwer, daß er das Rennen nach wenigen Runden aufgab und seinerseits in Assen gar nicht antreten konnte.

Der 500er Weltmeister, 1960 im kalifornischen Norfolk geboren, verbrachte seine Jugend mit Dirt Track-Rennen, wo er das „Back Wheel Steering“, das



Steuern des Motorrads mit driftendem Hinterrad, lernte. Als Eddie Lawson 1983 in den Grand Prix-Sport einstieg, übernahm Rainey dessen Platz bei Kawasaki USA und wurde prompt US-Superbike-Meister. Auf einer privaten Yamaha von Kenny Roberts nahm er 1984 an der 250-cm³-Weltmeisterschaft teil und schaute sich interessiert in Europa um, hatte aber Probleme mit den damals noch üblichen Schiebstarts.

Darauf kehrte Wayne Rainey in die USA zurück, lernte, mit einer 500er umzugehen und gewann nebenbei 1987 nochmals die US-Superbike-Championship. 1988 kam Rainey auf Yamaha in die Weltmeisterschaft zurück, gewann gleich seinen ersten Grand Prix in Großbritannien.

Sein Fahrstil wirkt weich und kalkuliert, doch dabei übersieht man leicht, mit welcher Kraft und Entschiedenheit er seine vergleichsweise sture Yamaha dazu zwingen muß, derart flink um die Rennstrecken zu flitzen. Nach enttäuschenden Tests im letzten Winter, bei denen sich die neueste Modellgeneration der 500er Werks-Yamaha als ziemliche Fehlkonstruktion entpuppte, führte Rainey sein Team mit immensen Ehrgeiz und unerschütterlicher Zielstrebigkeit auf den Erfolgsweg zurück. Denn für ihn zählt nur die Zukunft – mit Titel Nummer vier.

250 cm³:

Luca Cadalora

Die meisten seiner Fans kennen Luca Cadalora als den Grand Prix-Fahrer der 1991 und 1992 mit seiner Rothmans-Honda als eine Art Übermensch die 250-cm³-Klasse dominierte.

Doch das war nicht immer so. Sei der junge, am 17. Mai 1963 in Modena geborene Italiener 1981 auf einer Maschine seines berühmten Onkels Walter Villa zu seinem ersten Straßenrennen ausrückte, hat er für jeden Erfolg hart geschuftet und eine immense Zahl sportlicher Rückschläge wegstecken müssen. 1982 gewann Luca Cadalora zwar auf Anhieb die italienische 125-cm³-Juniorenmeisterschaft, doch die Art, wie er 1983 im Endspurt auf einer Zweizylinder-MBA an der Europameisterschaft scheiterte, sollte typisch werden für Glück und Pech Cadaloras. Beim letzten Rennen in Hockenheim hätte ihm schon ein vierter Platz gereicht, aber zwei Kurven vor Schluß wurde er von einem stürzenden Rivalen umgerissen.

Zwei Jahre als Privatfahrer in der 125er Weltmeisterschaft folgten, bis Cadalora das damals führende Garelli-Werk von seinem Talent überzeugt hatte. 1986 wurde er als Nummer zwei neben Weltmeister Fausto Gresini engagiert,



gewann aber gleich mal drei der ersten fünf Rennen und feierte am Ende den ersten WM-Titel.

Sein weicher, sauberer Fahrstil war auch Yamaha-Teamchef Giacomo Agostini aufgefallen, der den neuen Star neben Martin Wimmer für sein 250-cm³-Werksteam verpflichtete. Doch es dauerte lange bis zum Durchbruch. Im ersten Jahr blieb Cadalora ohne Sieg, im zweiten Jahr stand er sich selbst im Weg, als er nach zwei Siegen zwei weitere Triumphe in Führung liegend durch Stürze verschenkte und eine Menge Starts vermasselte. Stürze und Siege bestimmten auch das dritte Jahr.

Erst 1991 hatte Luca Cadalora mit dem erfahrenen Weltmeister-Macher Ery Kanemoto im Rothmans-Honda-Team den richtigen Techniker und das richtige Umfeld, endlich an die Erfolge der alten 125-cm³-Zeiten anknüpfen zu können. Jetzt ist Cadalora wieder zu Yamaha zurückgekehrt und startet für das Robert-Team bei den 500ern.

125 cm³:

Alessandro Gramigni

Alessandro Gramigni war ein typischer Senkrechtstarter im Grand Prix-Zirkus – und ein typisches Beispiel für die erfolgreiche Aufbauarbeit des „Team Italia“. Für das Nachwuchs-Team der italienischen Föderation wurde der am 29. Dezember 1968 geborene Florentiner 1988 und 1989 Vize-Europameister der 125er Klasse. 1990



nahm er seine erste GP-Saison in Angriff, wurde in Schweden Zweiter und feierte bereits 1991 in Brünn den ersten Sieg.

Nach seinem Triumph in Malaysia zu Beginn der WM-Saison 1992 kam er als Titel-Mitfavorit nach Europa, erlebte aber einen schweren Rückschlag, als er im Straßenverkehr schuldlos von einem Auto niedergemäht wurde und einen Unterschenkelbruch erlitt. Bereits vier Wochen nach dem Unfall bestritt Gramigni schon wieder den Heim-GP in Italien, obwohl er mit dem eingegippten linken Bein nicht einmal auftreten, geschweige denn gehen konnte. Eine Woche später halte er schon wieder WM-Punkte. Mit einem Sieg in Ungarn und drei Podestplätzen hintereinander machte er beim Saisonfinale dann alles klar, worauf er seine brave Aprilia innig abkübte.

Trotzdem drehte Gramigni dem Aprilia-Werk 1993 den Rücken. Obwohl er eine 250-cm³-Werksmaschine hätte haben können, setzte Gramigni auf das finanziell lukrativere Angebot des Gilera-Rennstalls, weil er damit rechnete, sich dort mit weniger Druck an die neuen Limits herantasten und dazu noch eine Maschine nach seinem Geschmack entwickeln zu können. Daß er auch dazu Talente hat, bezweifelt niemand. Während Gramigni bei Interviews und Pressekonferenzen lustig auf Englisch radebrecht und die Lacher stets auf seine Seite bringt, pflegt er in der Box in Feldwibelmanier aufzutreten und so präzise Angaben zu machen, als sei er bereits seit Jahren in dieser Klasse zuhause. Auch politisch nimmt er die Niederlagen mit der kränkelnden Gilera nicht wehrlos hin. An der Entlassung des früheren Gilera-Projektleiters Federico Martini, der seine Fahrer mit klemmenden Motoren und festgehenden Getrieben beglückte, hatte Alessandro Gramigni maßgeblichen Anteil. □

Deutsche Motorrad Meisterschaft

FINALE 1993



PREIS VON HEIDELBERG

HOCKENHEIMRING
24./25. September

Training

Freitag
ab 8.45 Uhr

Rennen

Samstag
ab 13.00 Uhr





SIDE CAR

MOTORRAD

Europas größte Motorradzeitschrift

Tréink: Fr 17.15 h + Sa 12.45 h

Warm up: So 11.00 h

Start: So 16.15 h

Vzdál.: 19 Runden = 102,49 km

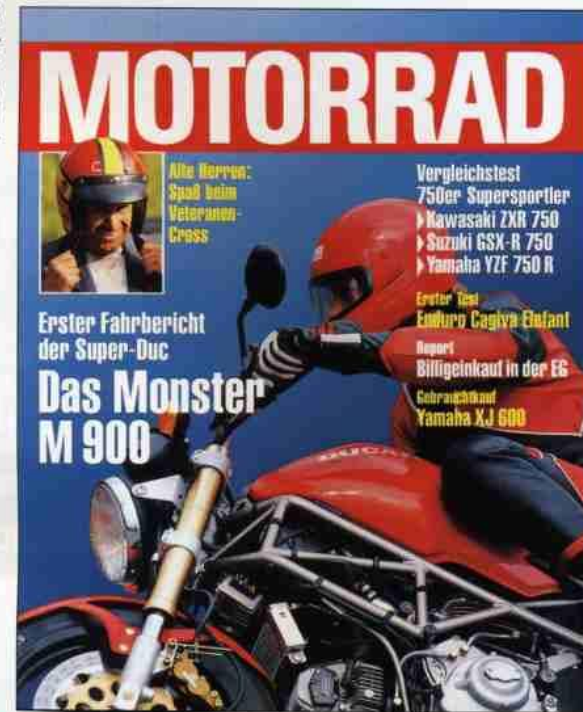
Číslo Nr.	Jezdec Fahrer	Tým Team	Motocykl Motorrad	Národnost Nationalität
1	BILAND Rolf WALTISPERG Kurt	Biland-Racing	Krauser	Schweiz Schweiz
2	WEBSTER Steve SIMMONS Gavin	Steve Webster Racing	LCR/ADM	England England
3	KLAFFENBOCK Klaus PARZER Christian	ADM-Racing	LCR/ADM	Österreich Österreich
4	STREUER Egbert BROWN Peter	Streuer-Racing	Stredor	Niederlande England
5	DIXON Darren HETHERINGTON Andy	PADGETT-Racing-Team	LCR	England England
6	KUMAGAYA Yoshi HOUGHTON Brian	Team Kumagaya	Krauser	Japan England
7	GÜDEL Paul GÜDEL Charly	BP-Racing-Team	LCR/ADM	Schweiz Schweiz
8	BOHNHORST Ralph ZILLMANN Siegfried	Steinhausen-Racing	LCR/ADM	Deutschland Deutschland
9	BOSINGER Markus LEIBUNGUT Beat	Bösiger Racing	LCR/ADM	Schweiz Schweiz
10	BRINDLEY Barry WHITESIDE Scott	SABRE-Racing	Krauser	England England
11	EGLOFF Markus EGLOFF Urs	EGLOFF-Racing	Yamaha	Schweiz Schweiz
12	ABBOTT Steve TALLFORD Julian	Steve Abbott Racing	Windle	England England
14	BRINDLEY Derek HUTCHINSON Paul	ADM-Racing	LCR/ADM	England England
15	WYSSEN Tony WYSSEN Kilian	Wyssen-Racing	LCR/ADM	Schweiz Schweiz
16	GALLROSS Billy BERGLUND Peter	GALLROSS-Racing	Yamaha	Schweden Schweden
17	VAN KEMPEN Theo DE HAAS Gera	Van Kempen-Racing	LCR/ADM	Niederlande Niederlande
18	KOSTER Reiner COMBI Oscar	Kroko Racing-Team	Krauser	Schweiz Italien
19	BAKER Tony PRIOR Simon	Cumbria Express	Krauser	England England
20	LAUSLETHO Jukka LEVINSEN Jorgen	Team CASTROL	LCR/ADM	Finnland Dänemark
21	KNIGHT Gary SCOTT Guv	Team Redline	Krauser	England England
22	HUGLI James HANNI Adolf	Warsteiner Racing-Team	LCR/ADM	Schweiz Schweiz
23	REDDINGTON Mark CRONE Trevor	Reddington Racing	Krauser	England England
24	KOHLMANN Baptist THEUER Ernst		Krauser	Deutschland Deutschland
25	HOLLWEG Reinhold "MEHLIR"		LCR	Deutschland Deutschland

Rekord okruhu/Rundenrekord: Streuer/Brown (NL/GB), LCR, 2.07,982 min = 151,728 km/h

JEDE MENGE FAHRSPASS FÜR MOTORRAD-FANS!

Zugreifen und testen! Denn mit ganz besonderen Vorteilen wollen wir Sie vom Frei-Haus-Bezug von Europas größter und beliebtester Motorrad-Zeitschrift überzeugen.

MOTORRAD berichtet alle 14 Tage in aktuellen Reportagen über die neuesten Modelle und Entwicklungen in der Motorrad-Szene. In kompetenten Tests werden die neuesten Maschinen und technischen Entwicklungen präsentiert. MOTORRAD berichtet hautnah mit faszinierenden Fotos von allen Rennstrecken der Welt, und für Reisefans gibt es in jeder Ausgabe auf 24 Farbsseiten das „Motorrad Unterwegs“ Reisemagazin.



1 BMW RS 1100

2 Harley Davidson Heritage Softtail



Gratis für Sie!

Als Geschenk erhalten Sie den Sticker Ihrer Wahl, den es nur von MOTORRAD gibt. Der Sticker gehört Ihnen auch dann, wenn Sie von Ihrem Widerrufsrecht Gebrauch machen!

Genießen Sie ab sofort diese Vorteile:

● Sie erhalten die nächsten 6 Ausgaben zum Testpreis mit

15% Ersparnis

gegenüber dem Einzelverkauf

● Risikofrei und bequem frei Haus
● Entscheiden Sie erst nach diesem Test, ob Sie MOTORRAD regelmäßig im Direktbezug lesen wollen.



3 Ducati 900 Monster



4 Yamaha YZR 750

5 BMW R100R



HOLEN SIE SICH DIE MOTORRAD-FASZINATION FREI HAUS!

Coupon bitte einsenden an: MOTORRAD, Leserservice, 20080 Hamburg.

Wir laden Sie ein, die nächsten 6 Ausgaben von MOTORRAD zu testen – für nur 30,60 DM und mit 15% Ersparnis! Das Geschenk gehört Ihnen auf jeden Fall, unabhängig, ob Sie von Ihrem Widerrufsrecht Gebrauch machen.

Wenn Sie MOTORRAD anschließend nicht weiterlesen möchten, teilen Sie uns dies spätestens 10 Tage nach Erhalt der fünften Ausgabe mit und die Sache ist erledigt. Wenn Sie es wünschen, erhalten Sie MOTORRAD weiterhin frei Haus mit 9% Ersparnis und jederzeitiger Kündigungsmöglichkeit. (Jahrespreis z. Z. 142,- DM per Bankeinzug, 1/4jährlich DM 35,50 DM, Ausland 192,40 DM). Bitte kreuzen Sie das nebenstehende Kästchen an, wenn Sie von uns nicht angerufen werden wollen.

Zahlungswunsch: per Bank gegen Rechnung

Bank Konto

Bankleitzahl

Unterschrift

Bitte kreuzen Sie den MOTORRAD-Sticker Ihrer Wahl an:

1 45173H6 2 45174H6 3 45175H6 4 45176H6 5 45177H6

Vertrauensgarantie: Mir ist bekannt, daß ich diesen Auftrag schriftlich beim MOTORRAD-Leserservice, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieses Coupons beim Leserservice widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Name, Vorname (bitte ausschreiben)

Straße, Nr.

Neue PLZ Wohnort

Datum

Unterschrift

Vertrauensgarantie: Mir ist bekannt, daß ich diesen Auftrag schriftlich beim MOTORRAD-Leserservice, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieses Coupons beim Leserservice widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

SACHSENRING EINE LEBENDIGE LEGENDE

130 000 Zuschauer strömten am Himmelfahrtstag 1927 ins sächsische Land, um das erste Motorradrennen am Badberg bei Hohenstein-Ernstthal zu sehen - keiner war sich bewußt, eine Sternstunde des deutschen Motorsports erlebt zu haben - eine Rennstrecke ward geboren, die in den nächsten Jahrzehnten Geschichte schreiben sollte. In den 30er Jahren trugen die Männer der Rennmetropole "Große Preise" aus - die Besten aus Deutschland und Europa trafen sich zwischen Chemnitz und Zwickau. Im Jahre 1937 erhielt dieser Kurs den Namen "Sachsenring", und 350 000 Zuschauer gaben sich jährlich die Ehre. Nach den Kriegswirren kam es 1949 wieder zu einem

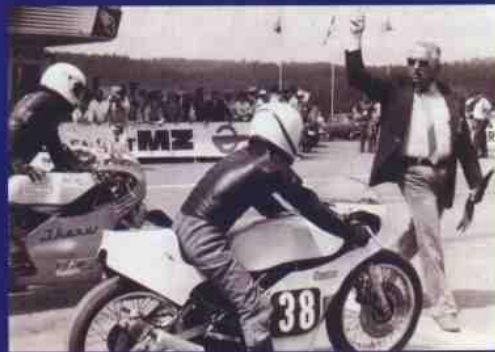
Sachsenring-Rennen. Unermüdliche Menschen aus dem mittelsächsischen Gebiet ließen nicht locker, eine Neuaufgabe "Sachsenring" konnte geboren werden. Fast eine halbe Million Zuschauer jubelten ihren Helden zu. 1960 schuf man mit den Radweltmeisterschaften einen weiteren Höhepunkt in der Historie. In der Zeit von 1961 - 1972 gab sich die Motorrad-Weltelite in Hohenstein-Ernstthal die Klinke in die Hand. Christian Haubold trat als stellv. Rennleiter in dieser Phase in den Ring, 1972 als Chef, nachdem Hans Zacharias das Feld viele Jahre geführt hatte. "1972 wurde schließlich der letzte WM-Lauf gestartet. Als in dieser Zeit von der Partei- und Staatsspitze "... sol-

cherart Rennen..." verboten wurden, starb der Sachsenring mit Rennleiter Haubold und vielen tausenden Enthusiasten nicht.

1990 wurde schließlich wieder ein Internationales Superbike Rennen gestartet. Danach war auch Christian Haubold dabei, als der Sachsenring von den Verant-

worlichen für immer geschlossen wurde. Heute ist nicht nur der Rennleiter zufrieden, im Rahmen eines Grand-Prix die Starterflagge zu heben für die Besten der deutschen Motorradmeisterschaft - in der Klasse PRO SUPERBIKE, sondern auch der AMC der Rennstadt ist sich der großartigen Aufgabe bewußt.

Christian Haubold in Aktion - eine Minute bis zum Start



Motorsportfaszination im Bild



M3 Szenen einer Karriere (Buch) DM 140,-
 BMW Sport Kalender 1994 DM 35,-
 DTM Tourenwagen Kalender 1994 DM 35,-
 Grand Prix Formel 1 1994 Kalender DM 18,80
 Motorrad WM Kalender 1994 DM 18,80
 Moto-Cross Kalender 1994 DM 18,80
 Superbike Kalender 1994 DM 18,80

Achtung! Für Firmen, Sponsoren und Rennteams sind Austausch des Titelfotos, Firmeneindrücke und Händlerrabatte möglich. Bitte Preisliste anfordern, Auftragsschluß Ende September beachten!

Alleinvertrieb für Deutschland:
Presseagentur Gerd Rögner

Sonnenstr. 1 • 09212 Limbach-Oberfrohna
 Tel./Fax (0 37 22) 9 51 35

Wir sind der richtige Ansprechpartner für Sie, wenn es um Werbung und Promotion im Motorradsport geht!

GRAND PRIX - ORGANISATION

EVENT MANAGEMENT

Event Promoter	Moto Motion International
Race Director	Roberto Nosoetto
Technical Director	Jack Findlay
Medical Director	Giancarlo Caroli
IRTA Delegate	Paul Butler
Clerk of the Course	Miroslav Cada
FIM Representative	Jos P. Vaessen
Steward appointed by FIM	Wilhelm Noll Claude Danis Jan Krivka
Permanent FIM Safety Officer/ Starter	Hans Bahmer
Permanent Grand Prix Press Officer	Dennis Noyes
Deputy Clerk of the Course	Frantisek Tranda
Circuit Chief Medical Officer	Dusan Klusacek
Secretary of the Meeting	Josef Jirsensky Manika Kucirkova
Press officer	Michael Sonnick Karel Kratochvil
Helicopter service	ALFA HELIKOPTER GmbH

PRO SUPERBIKE - ORGANISATION



Veranstalter	AMC Sachsenring e.V.
Gesamtorganisation	Bernd Riedel Uwe Klein Christian Haubold Walter Lässig Horst Malle Ralf Wiessmann Wolfgang Wirth
Rennleiter	
stellv. Rennleiter	
OMK-Pflichtkommissar	
Technischer Kommissar	
Presse	

"Mein Testergebnis:

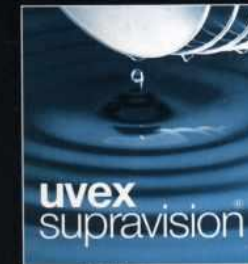
Das sicherste Visier - kratzfest und beschlagfrei auf der Visier-Innenseite."

Helmut Bradl
 Vizeweltmeister 1991



Weltpremiere einer neuen Visier-Technologie.

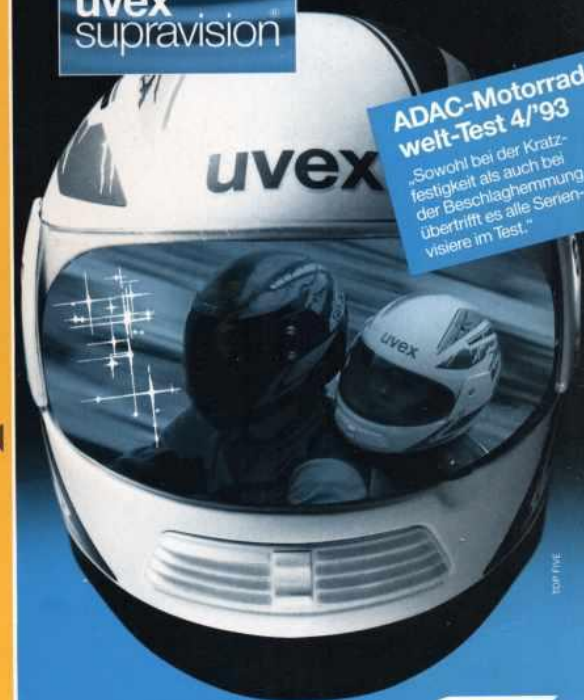
uvex[®] supravision[®]



- Beidseitig kratzfest beschichtetes Visier
- Innenseite zusätzlich beschlagfrei
- Ausfilterung aller schädlichen uv-Strahlen
- Antistatisch beschichtete Innenseite
- 100% optisch korrekt

ADAC-Motorradwelt-Test 4/'93

"Sowohl bei der Kratzfestigkeit als auch bei der Beschlaghemmung übertrifft es alle Serienvisiere im Test."



Passend für folgende uvex-Helme:
 SR 300-1, classico, quattro, mach 1, daytona 2000, spider, evolution, patrol

uvex[®]
Sicht und Sicherheit

TOP FIVE

DAS FINALE



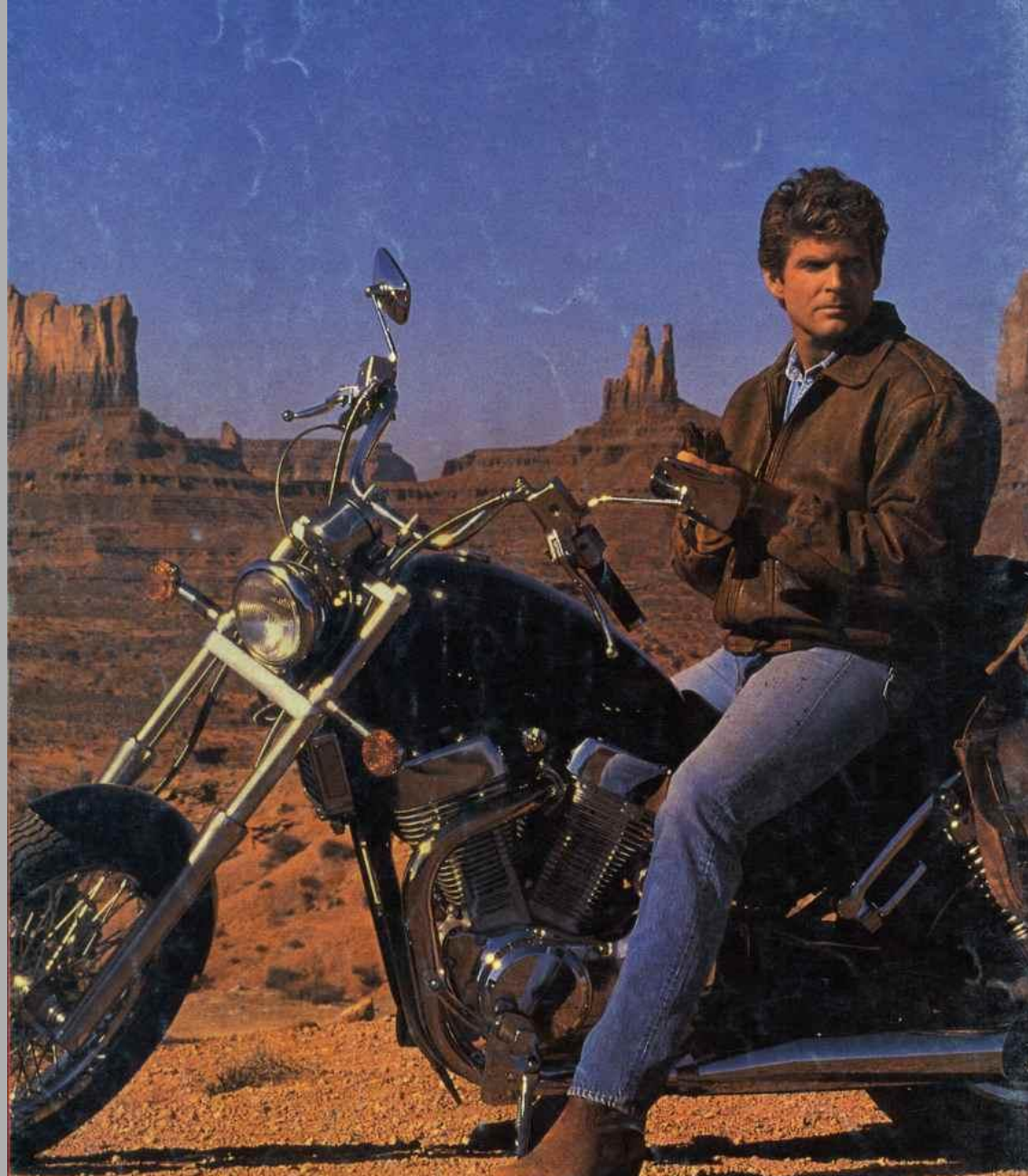
HOCKENHEIMRING

25. SEPTEMBER '93

GUTSCHEIN DM 10,-

Gegen Vorlage dieses Gutscheins erhalten Sie eine Ermäßigung von DM 10,- auf ein Fahrerlagenticket.

DEUTSCHE MOTORRAD MEISTERSCHAFT



AN AMERICAN ORIGINAL.

LUCKY STRIKE

