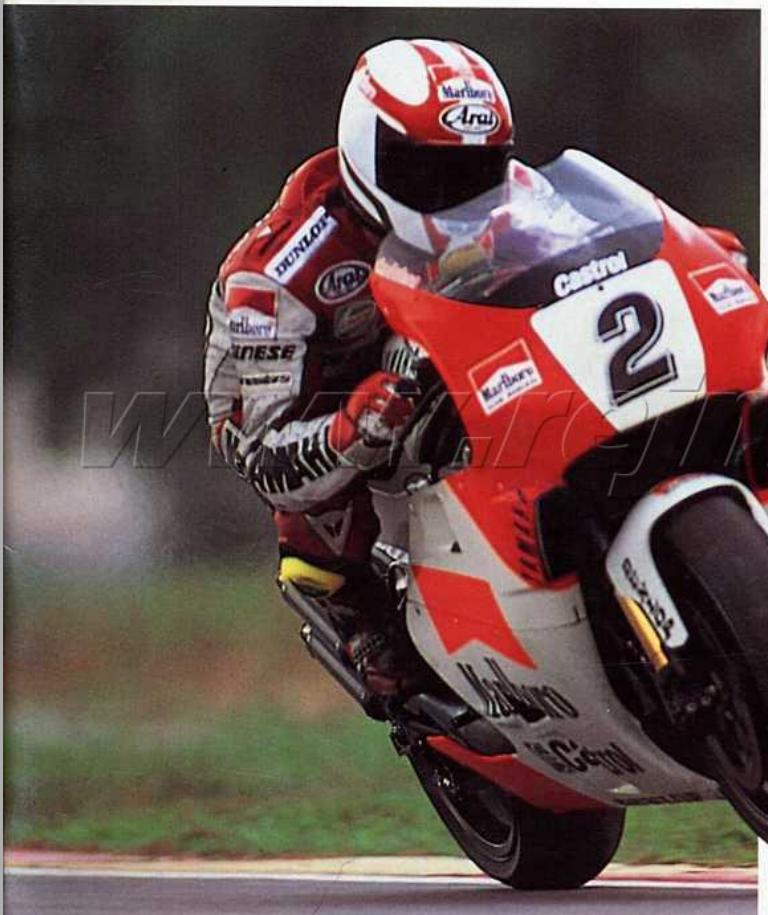


GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

MOTORRAD
Europas größte Motorradzeitschrift

BRNO, MASARYKŮV OKRUH



AUSTRALIA	26 • 3	ITALY	11 • 6	GP DELLE NAZIONI	3 • 9
MALAYSIA	2 • 4	HOLLAND	24 • 6	RIO	17 • 9
JAPAN	23 • 4	FRANCE	9 • 7	ARGENTINA	24 • 9
SPAIN	7 • 5	BRITAIN	23 • 7	CATALUNYA	8 • 10
GERMANY	21 • 5	CZECH REPUBLIC	20 • 8		

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS IN ASSOCIATION WITH TWO WHEEL PROMOTIONS, IRTA AND DORNA.

FIM
WORLD CHAMPIONSHIPS

17-20 • 8 • 95

PROGRAMOVÉ
NOVINY

CENA 100 Kč

LET'S THUNDER!



YVES BRIGUET
SUPERSPORT 600
EUROPAMEISTER
1994 MIT
DRAGON

Die Thunderbike Trophy - erstmals beim Grand Prix in Brünn! Ein packendes Rennen mit seriennahen Motorrädern der 600er Klasse. Hier kämpfen internationale Profis um den Sieg - und Top-Piloten wie Yves Briguett auf PIRELLI DRAGON. Mit dem innovativen PIRELLI Nullgrad-Stahlgurtelkonzept ist der DRAGON erste Wahl - nicht nur für Europameister Yves Briguett, sondern für alle, die sportliches Motorradfahren genießen.

PIRELLI

Geehrte Motorradsportfreunde, geehrte Teilnehmer,

es ist mir eine große Freude die Schirmherrschaft über den Grand Prix der Tschechischen Republik '95 zu übernehmen. Ich stimme gern zu, daß ich mich auf dieses große Motorrad-Fest genau so gefreut habe, wie Sie, und ich bin überzeugt, daß wir nicht nur hervorragende Sportleistungen zu Gesicht bekommen, sondern auch den Triumph der Organisatoren, die durch diese Veranstaltung die diesjährigen Jubiläen würdig umrahmen. In diesem Jahr feiert man 65 Jahre Masarykring, 45. Jahrestag des ersten Motorradrennens auf der brünner-damals noch alten-Rennstrecke und den 30. Jahrestag der Eingliederung Brünn's in die Grand Prix - Serie.

Ich schätze sehr den Arbeitsaufwand der Organisatoren, mit dem sie in einer Rekordzeit den Ausbau des neuen Automotodroms bewältigten. So ist es Ihnen, glaube ich, gelungen das Image zu erhöhen, u.z. nicht nur der Stadt und des Regions, sondern auch des Staates. Auf diese Weise wurden auch die Bedingungen zum stärkeren Fremdenverkehr mit dem unstreitigen Finanzbeitrag geschaffen. Die tschechischen Fahrer haben so die Möglichkeit bekommen, in die früheren Weltpositionen zurückzukehren und so unseren Patriotismus erwecken. Wenn ich die Bedeutung des Masarykrings als Verkehrsminister betrachte, dann freue ich mich über die Aufmerksamkeit, die man hier unserer Jugend widmet, in dem man versucht, ihr das richtige Fahrverhalten und die Verkehrssicherheit beizubringen.

Abschließend wünsche ich allen - den Fahrern, Teams und Sponsoren viel Erfolg, den Organisatoren guten Verlauf und besonders den Besuchern unvergessliche Sporterlebnisse.

Jan Stráský
Verkehrsminister der Tschechischen Republik



Vážení přátelé motocyklového sportu, vážení účastníci,

s potěšením jsem převzal záštitu nad letošní Grand prix ČR - mistrovství světa motocyklů a sádkářů. Rád přznávám, že jsem se na tento veliký motocyklový svátek těší stejně jako vy, a jsem přesvědčen, že budeme svědky nejen vynikajících sportovních výkonů, ale i triumfu organizátorů, kteří touto akcí důstojně rámuji letošní významná jubilea: 65. výročí Masarykova okruhu, 45. výročí prvního závodu motocyklů na brněnském - tehdy ještě starém okruhu a 30. výročí zařazení Brna do seriálu mistrovství světa motocyklů.

Vysoce si cením jejich úsilí, s jakým v rekordním čase zvládli výstavbu nového Automotodromu, citlivě zakomponovaného do přírodní prostředí, a myslím si, že se jim tak podarilo zvýšit image nejen města a regionu, ale i státu, a vytvořit podmínky pro následné zvýšení turistického ruchu s nesporným finančním přínosem. V neposlední řadě pak dát našim reprezentantům příležitost navrátit se do druhých světových pozic a probudit tak i naše vlastenecké cítění. Pokud hodnotím význam Masarykova okruhu z pozice ministra dopravy, obzvláště mne těší pozornost, jakou zde věnují naši mládeži a snaží se podchycovat její zájem o osvojování si správných řidičských návyků a pravidel silničního provozu.

Závěrem mi dovolte, abych popřál všem - jezdčům, týmům, sponzorům hodně úspěchů, organizátorům zdarný průběh a hlavně divákům nezapomenutelné zážitky.

Jan Stráský
ministr dopravy České republiky



Fim World Championships in association with
Two Wheel Promotions, IRTA and DORNA.

BRNO ORGANIZER

MOTO MOTION
BENZSTRASSE 4
D-67141 NEUHOFEN
GERMANY

TEL: (49) 6236 54177
FAX: (49) 6236 54176

DESIGNED AND PUBLISHED BY

B5 SPORTS PUBLICATIONS
1 ROTHSTAY STREET
LONDON SE1 4UD
TEL: (44) 171 378 6627

PHOTOGRAPHS

PRIME PICTURE AGENCY
1 ROTHSTAY STREET
LONDON SE1 4UD
TEL: (44) 1705 750 863

REPRODUCTION
LAMPLIGHT COLOUR
TEL: (44) 171 231 3222

Vítejte v srdci Evropy, vítejte v České republice.

Vítejte v jemném historickém regionu Morava. V zemi s pověstnými, pracovními, upřímnými a pochezitými lidmi, dležatými na tradici. Od pestřího vinného rýva je u nás jen pár k těm plnícím, od dobré myšlenky kousek k dlu. Leoš Janáček (1854-1928) v hudební, mistrovský malíř Šaloun Mucha (1860-1939), zakladatel genetiky Johann Gregor Mendel (1822-1884), nejuznávanější z rakouských architektů Adolf Loos (1870-1933), první prezident-zakladatel České republiky Tomáš Garrigue Masaryk (1850-1937), triumfující vítěz běhu na 5 a 10 km i běhu maratonového v olympijských Helsinkách 1952 Emil Zátopek, zakladatel světovnámě obuvnické dynastie, švec Tomáš Baťa (1876-1932), světový spisovatel Bohumil Hrabal. I tituly jsou naši rodáci.

Vítejte v městě Brně, po stovátkách Praze v České republice druhém největším, se 400 000 obyvateli. Název Brno nám asi zůstal po Keltech a odvozen je od blata, kterého bylovalo nad řekou Svratkou, blízko dnešního veletržního areálu dnes Blasíkův chrám sv. Petra na mohutné skále tvorí dominantu města od jihu. Druhou historickou dominantou je královský hrad Špilberk, legendární sídlo rakousko-uherské monarchie, "Jail of nations" pro italské karbonáry, revolucionáře mnoha zemí, zavíraných do podzemních kazemat. 23 srpna před 350 roky se tu 500 obnáječí Brna vedených Francouzem Radoulem de Souches obrátilo Izdemřenou obléhání od 28 000 světových vojáků generála Torstenssona. Od téhdejší doby znovu chrám sv. Petra v Brně zvoní poledne už o hodinu dřív - tímto zlomil psychiku Světa. Pro spotřaty vyrobáných létatek se v minulém století Brno dostalo k jiné přezdívce, když mu říkaly "mu rakušský Manchester". A jesté dva symboly nam v tomto městě zanechala středověk. Obaj jsou součástí oficiálního červenobílého znaku nezamenitelným dopisek: drak zavěšený v chodbi Stare radnice, ovšem milky nobyl drakem pojmenovaný princezny, zatím čarodivným krokodýlem. Ale přes metr vysoké dřevěné kolo, vystavěné tamto, výsledek jedné fúruantky sazky mládka, který si ho troufal během jediného dne vyrabil i plnění silničí 60 km do Brna. To už se všechny dotkly i nás...

Brno si řídí o titul centra českého a moravského automobilového i motocyklového sportu. Mohou za to především ti, kteří už 65 let připravují svého podivána na Masarykově okruhu - na všechny různé druhové tratě, po kterých vede, včetně u nás mimofázové výbavového Automotodromu, postaveného před devíti roky Vilémem, kteří se zasloužili za podmínky pro západní organizatory naprostě nepředstavitelných, a uchování i rozvoj závodních podmínek u nás, budí na tomto místě pro všechny chvalu. Brněnský Grand Prix je jejich památkou.

Grand Prix v Brně, to je vlastně taky závazky. Jméno země, ve které se v městě Pacov narodila v roce 1904 Mezinárodní motocyklová federace - FIM. Přesto nedokájeme žádat dnešní FIM jeho „pochodiči zásluh“ přiklepovat pořadatelské světových šampionátů v budoucích automotických.

Rychlá kola nás vezou do světa a rychlá kola vezou nejrychlejší piloty světa i fanoušků k nám.

Vítejte v České republice, vítejte v Brně, vítejte na Masarykově okruhu. Krásné záběhy!

Willkommen im Herzen Europas, willkommen in der Tschechischen Republik.

Willkommen in Ihrem historischen Region Morava - Mähren, im Land herzlichen, arbeitsamen und gastfreundlichen Leute, die auch sehr auf die Traditionen halten. Von Weinbau ist es bei uns nur ein Stück zur langsam Lied, von einer guten Idee zum Werk.

Leos Janáček (1854-1928) Musiker, Jugendstil Meister Alfonse Mucha (1860-1939), Gründer der Genetik Johann Gregor Mendel (1822-1884), der berühmteste österreichische Architekt Adolf Loos (1870-1933), der erste Präsident - Gründer der Tschechoslowakischen Republik Tomáš Garrigue Masaryk (1850-1937), Gründer der Weltbekannten Schuhmacher Dynastie Tomáš Baťa (1876-1932), Sieger des 5 Km, 10 Km und Marathonläufen auf den Olympischen Spielen in Helsinki 1952 Emil Zátopek, weltbekannter Schriftsteller Bohumil Hrabal - auch das sind unsere Landestiere.

Willkommen in Brno - nach der Hundertfüßigen Praha der zweitgrößten Stadt in der Tschechischen Republik mit 400 000 Einwohnern.

Die Name Brno ist uns von den Kelten geblieben. Es bedeutet der Köt - den wir bei dem Fluss Svratka gleich bei der Messagelländere genug hatten. Bischofedorum den Hl. Peter auf dem massiven Felsen ist die Süd-Dominante der Stadt. Zweite historische Dominante ist Königsburg Špilberk, der sagenhafte Arrest der Monarchie, „Arrest der Nationen“ für die italienischen „carbonari“ und für die Revolutionäre aus mehreren Ländern, die in die Kasematten angesperrt wurden. Am 23. August vor 350 Jahren haben 1500 Beschützer des Stadt unter Führung des Franzosen Raduit des Souches die 29 000 Schweden unter Führung des Torstessons die 112 Tage probohrt ins Brno reihmarchieren besiegt. Seit dieser Zeit klingen die Klingel des Hl. Petrus den Mittag schon um elf Uhr. Diese Fälle hat damals die Psychik der Schweden zerstört. Für die grossen Mengen der Stoffe, die hier produziert worden sind hat die Stadt auch die Name „österreichisches Manchester“ erhalten. Noch zwei Symbole hat uns die Mittelalter hinterlassen. Beide sind zu dem offiziellen Symbol „das Zubehör“. Die Drache, aufgehängt in dem Altem Rathaus. Das Tier war niemals die Drache, die Prinzessinen gefressen hat, sondern es war ein Krokodil - Geschenk für Brno. Das ausgestellt auch im Alten Rathaus ist Resultat einer Wette. Ein Wagnier hat sich gewettet das Rad zu machen und es 60 Km nach Brno zu bringen am einem Tag. Und das berührte schon uns. Brno will sich als das Herz des tschechischen Auto- und Motorrunden nennen. Schon 65 Jahre vorberosten die Leute hier ausgesuchte Schau auf dem Masarykring - auf allen Strecken die es in der Geschichte hier gab. Inklusiv der neuen Automotodrom der von neu Jahren gebaut ist. Wir müssen die Ehre aussprechen an alle die unter Bedingungen die für die Westlichen Veranstaltern kaum zu glauben sind einen grossen Werk gemacht haben - die GP hier halten. Brno GP ist ihr Denkmal. GP in Brno verpflichtet. Wir sind Land, wo im Jahre 1904 in Stadt Pacov die FIM geboren ist.

Wir erwarten nicht, dass die FIM uns im Rahmen die GP für dieses „Geburt“ automatisch schenken wird. So grosses „Festival der Geschwindigkeit“ kann nicht mehr Sachen ein Paar Veranstaltern sein. Es ist auch nicht nur die Sache der Stadt. Es ist wortwörtlich die Sache der ganzen Republik.

Schnelle Räder bringen uns in die Welt und schnelle Räder bringen die schnellsten Fahrer der Welt und Tausenden von ihren Fans hier.

Willkommen in der Tschechischen Republik, willkommen in Brno, willkommen am Masarykring. Schöne Erlebnisse!

Welcome to the „Heart of Europe“. Welcome to the Czech Republic.

Welcome to its historical region Moravia. The country of kind, honest, hardworking and hospitable people. The country of customs and traditions. Leoš Janáček (1854-1933) - musician, Alfonse Mucha (1860-1939) - Art Nouveau painter, Johann Gregor Mendel (1822-1884) - founder of genetics, Adolf Loos (1870-1933) - one of the most distinguished austrian architects, Tomáš Garrigue Masaryk (1850-1937) - the first Czechoslovak president, Emil Zátopek - the triumphant Olympic winner in 1952 (Helsinki): Skm, 10km and marathon, Tomáš Baťa (1876-1932) - the founder of the world known shoe-making company. Bohumil Hrabal one of the best known writers - all of them come from this region. Welcome to Brno, which is the second largest city in the Czech Republic with its four hundred thousand inhabitants. The name Brno comes from a Celtic settlement and means moorland (the moorlands round river Svratka). Not far from the Fair grounds there is St.Paul's and St.Peter's cathedral. This bishop's Temple is situated on a rock and forms the best known dominant of Brno. There is another historical monument and that is the Royal castle called Špilberk. This castle was famous as a prison of the Austrian Monarchy. „The Jail of Nations“ for Italian carbonarios and revolutionaries from many countries who were put into the underground casemates. Three hundred and fifty years ago, 23rd august, 1.500 defenders of Brno, lead by french Raoul de Souches, protected the city from swedish army (20 000 men) lead by general Torstenson after 112 days of besiege. Since that time the bells of St.Peter's cathedral clang noon at eleven o'clock. It is said that at that time this snare broke the psychic of the Swedes... For the quantity of produced cloths the city got a nickname... „The Austrian Manchester“. There are two other symbols that characterise Brno. Both of them come from the Middle Ages. Beside the red and white signs of the city they are very well known and unexchangeable. First of them is a Dragon that can be seen in the Old Town Hall. This Dragon never was the one that eats princesses.

In fact it was a given crocodile. The other one is also situated there and it is a wooden wheel. The wheel is a result of a bet of a young man who managed to make and bring the wheel to Brno on a 60 km long road within one day. And this is something that actually touches even us. Brno is believed to be the centre of the czech and moravian automobile and motorcycle sports. Especially thanks to those who have been organizing a fantastic spectacle on the Masaryk Circuit for 65 years on the variety of tracks with different length including the very well equipped Automotodrom that was built eight years ago. This is a place where we would like to give thanks to all those who have been working on keeping and improving race conditions in our country. The Brno Grand Prix is their monument. Grand Prix in Brno is also an obligation. This is a country where in a little town of Pacov the International Motorcycle Federation - FIM was founded in 1904. We cannot expect that only due to this fact another Grand Prix will automatically be in Brno next year. Such a prestigious festival of speed cannot be a prestigious matter of few organizers nor the organizing city but it is the Grand Prix of the whole country.

Fast wheels carry us to the world and fast wheels bring the fastest racers and their fans from the world to us. Welcome to the Czech Republic. Welcome to Brno. Welcome to Masaryk Circuit. We wish you a lot of beautiful experience.

NA PAMÁTKU VŠECH BRNĚNSKÝCH ŠTVANIC

STOPY VEDLY K BRNU

1903 - distanční motocyklový závod Brno-Znojmo-Vidče
1904 - 8.8 v jihomoravském Pacově založena Mezinárodní motocyklová federace FIM, původně FICM

1905 - český jezdec Václav Vondrách na českém motocyklu Laurin a Klement vítěz v Coupe Internationale na okruhu v Dourdanu, Francie, a stává se mistrem světa

1924/29 - čest ročníku závodu automobilů a motocyklu do vrchu Brno-Soběslavice aktivizuje na Moravě chuť vytvořit nový okruh a uspořádat na něm závody

1930 - Masarykův okruh v Brně se naprodí přes zimu, je hned srovnávan s Nürburgringem, měří 29,147 km a přivádí na start nejslavnější piloty světa (včetně Morgen, L.Chron 3x, H.Stuck,Rosemeyer,Carcapola atd. Skvelou příležitostí mezi organizátory čin „nejvýšeplácená žena za valentýnem“, královna Bugatti“ Eliška Junková, která se po smrti svého manžela Č.Junka na Nürburgringu sama vzdává zdrození).

1949 - Masarykův okruh, tras zkrácena na 17,801 km, před 387 565 fanoušky (dne zakoupených vstupenek) startuje nejslavnější automobilová Velká cena Československa pro vozový závodnice o rok později už do oficiálního MS formule 1. Vítězství Whitehead, vůz Ferari.

1950 - motocyklová Velká cena Československa v Brně potvrzuje že i za ležérnu opouštějí se dříve formu sportu i vývoju motocyklu, s jejichž produkci bylo představení Československého lesů výrobem ve světě

1965/82 - Grand Prix Československé je skvěle navrhovaným podnikem mistrovství světa, mimořádně i v závěru, 13,9 km a požaduje 10 km dlece. Ještě 1966 jsou v konečném pořadí MS čs jezdci a tovární stroje Jawa tedy do 350 cm na 4. (Stastný) a 5.mís. (Havel) do 500 cm 4.(Stastný). V roce 1969 MS do 350 cm celkově: 8. Stába senior (O2), 9. Stastný (Java). Všechna motocyklová esa znamí Brno: Agostinovi chvála vede k tomu že FIM očeká Brno za potenciálně místo roku Sheeneho ignorování silnice, na které se opravdu jede rychlosť přes 200 km kolm zejména vedenou v Bosoněži. Dnes faktu, díky kterému se všechno změnilo.

1967 - Unglaubliches ist wahr: Automotodrom Brno ist neu. Die Strecke ist neu. Im Wald 15 km von Brno Rückkehr der Auto- und Motoweltmeisterschaft. Auf der Strecke 5,394 Km segeln vor begeisterten Fans Toni Mang (250 cm) und Kangaroo Wayne Gardner - sein Best Lap zeigt im Rennen 2:08,20 Min. Noch in Jahre 1968 sind die Tschechoslowaken mit tsch. Motorradem Jawi 350 dabei: 4. Platz František Stašný und 5. Platz Gustav Havel. Klasse bis 500cm: 4. Platz F. Stašný. Weltmeisterschaft der Klasse bis 350cm Gesamtwertung: 8. Platz Stašný, 9. Platz Stašný. Als Spitzenerster kennen Brno Agostino Lob führt dorthin, dass Brno durch FIM als „Veranstalter des Jahres“ bezeichnet wurde. Andrei Weimann Sheene ignoriert die Straße, wo es wirklich über 200 Km/St getahren wurde zwischen den Häschern in Bosoněži. Das führt dazu, dass nächste 4 Jahre in Brno EM geläufen werden.

1967 - Unglaubliches ist wahr: Automotodrom Brno ist neu. Die Strecke ist neu. Im Wald 15 km von Brno Rückkehr der Auto- und Motoweltmeisterschaft. Auf der Strecke 5,394 Km segeln vor begeisterten Fans Toni Mang (250 cm) und Kangaroo Wayne Gardner - sein Best Lap zeigt im Rennen 2:08,20 Min. Noch in Jahre 1968 sind die Tschechoslowaken mit tsch. Motorradem Jawi 350 dabei: 4. Platz František Stašný und 5. Platz Stašný. Als Spitzenerster kennen Brno Agostino Lob führt dorthin, dass Brno durch FIM als „Veranstalter des Jahres“ bezeichnet wurde. Andrei Weimann Sheene ignoriert die Straße, wo es wirklich über 200 Km/St getahren wurde zwischen den Häschern in Bosoněži. Das führt dazu, dass nächste 4 Jahre in Brno EM geläufen werden.

1968 - Gardner wiederholte seinen Triumph und besiegt Lawson und Rainey in 500 cm Klasse.

1969 - Schwartz besiegt Lawton mit 5 sec. Vorsprung, auch in 500 cm Klasse.

1970 - Rainey siegt, junge Doohan damals 9, in 500 cm.

1991 - Weltmeister Rainey siegt Doohan 2., in 500 cm.

1993 - Hr. siegt nochmal Rainey, 2. Cadalora, 3. Doohan, 4. Kocinski, 5. Weltmeister Schwartz, 6. Beattie - in Habiter Klasse.

1994 - Grand Prix CZ, 100 000 Zuschauer. Unabdingbares Vorschreit zeigt, dass dann der neuen Rennen kommt in die Tschechische Republik. Paar Hundert Millionen Kronen. Wieviel bleibt aber hier für den Veranstalter für die höchste GP?

1995 - Gründung der Automotodrom Brno, Aktien Gesellschaft. Vor der Motorod GP bei der verbessерungen von Sicherheitszonen wurden 5 000 tonnen von Feinschotter angeliefert. Am Ende der Saison, nach dem FIA Pokal den historischen F1 (29,9-10) ist der Wechsel der Oberfläche und veränderung der Parametern enigen Kurven geplant. Schön 110 Renveranstaltungen pro Jahr. Auch das ist die Chance für die neuen Sponsoring Aktivitäten!



IM MEMORIAM ALLER HETZEN IN BRNO

DIE SPUREN HABEN NACH BRNO GEFÜRT

1903 - Distanční Motoram Rennen Brno - Znaim - Wien

1904 - Am 8.8 wurde die FIM (vorerst FICM) in Pacov in Südmähren gegründet.

1905 - Tschechische Fahrer Václav Vondrách auf einem tschechischen Motorrad Laurin a Klement siegt in Coupe Internationale in Dourdan (Frankreich) und er wird Weltmeister.

1924/29 - 6-Jahresrennen Bergrennen Brno-Soběslavice aktiviert die Lust den Leuten in Mähren ein neuen Ring zu bauen und Rennen veranstalten.



V premiéře Automotodromu Brno při MS 1987, tr. do 250 cm: Kdepak piloty zahrad, sláma kolem... Rili se st.č. 3 Sarran, 4 Mang, 5 Wimmer, 38 Reggiani, 24 Roth. Triumfoval Anton Mang.
FOTO: ARCHIV - ZDENĚK ZAVŘEL

Am Drücker bleiben...

MOTORRAD bringt alle 14 Tage, was Motorradfahrer sehen wollen: Neue Maschinen, neue Modelle, neue Entwicklungen. Dazu informative Reportagen, kompetente Testberichte, aktuelles Motorrad-Sportgeschehen und in jeder Ausgabe für alle Tourenfahrer das große UNTERWEGS-Reisemagazin. Das ist **MOTORRAD**, Europas größte Motorrad-Zeitschrift. Testen Sie's jetzt.

Diese Vorteile sind Ihnen sicher:

- Sie erhalten die nächsten 6 Ausgaben zum Testpreis mit 15% Ersparnis gegenüber dem Einzelkauf.
- Sie bekommen jede Ausgabe pünktlich und bequem frei Haus.
- Sie entscheiden erst nach diesem Test, ob Sie **MOTORRAD** regelmäßig im Direktbezug lesen wollen.

Vorsicht Kamera!

Als Dankeschön für Ihr Test-Interesse, erhalten Sie diese Kompakt-Kleinbildkamera mit 35 mm-Optik, Linsenabdeckung und Trageschlaufe.

Originalgröße: 12,5 x 7,5 x 3,5 cm.



**GARANTIERT
GRATIS!**

Wir versprechen Ihnen die nächsten sechs Ausgaben von **MOTORRAD** zum Testen für nur DM 30,60 und mit 15% Ersparnis! Die abgebildete Kleinbild-Kamera 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 vierten Ausgabe mit und die Sache ist erledigt. Wenn Sie es wünschen, erhalten Sie **MOTORRAD** weiterhin frei Haus mit 9% Ersparnis und jederzeitiger Kündigungsmöglichkeit (Abhängig vom Auslandpreis z.B. DM 142,- Ausland DM 192,40). Bitte kreuzen Sie das nebenstehende Kästchen an, wenn Sie von uns nicht angerufen werden wollen.

Name, Vorname (bitte ausschreiben)

Stadt, Nr.

PLZ, Wohrt

Zahlungswunsch: per Bankeinzug gegen Rechnung Bank

Kontozahl

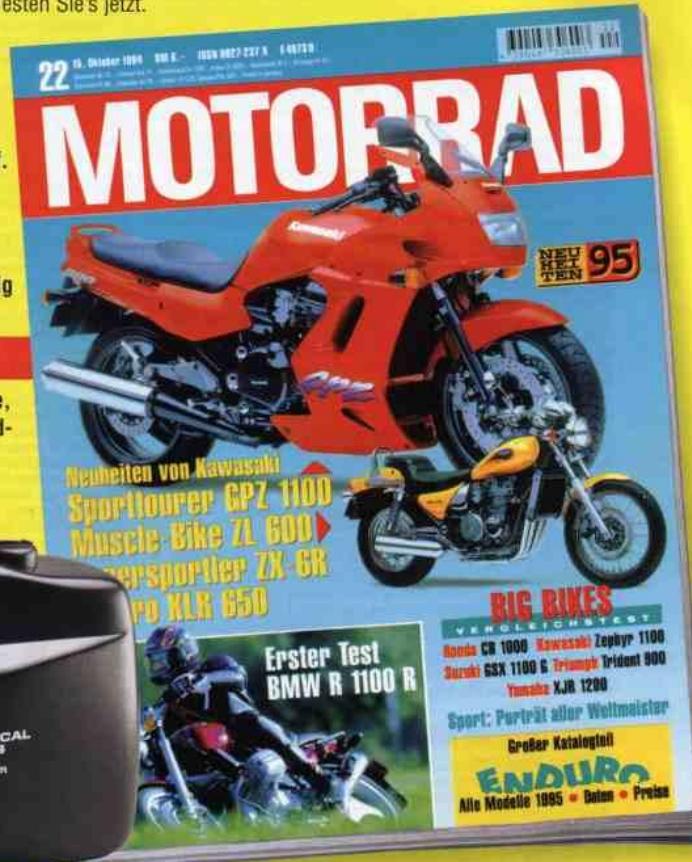
Kontonummer

Datum, Unterschrift

Vertrauensgarantie: Dieser Auftrag kann schriftlich beim MOTORRAD-Leserservice, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieses Coupons beim Leserservice widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

Test-Coupon
bitte einsenden an:
MOTORRAD
Leserservice
20080 Hamburg

92.232.HS



**OFFICIAL
FIM Worldchampionships
Collection**

A B C D E F G H

ORDER FORM

HOW TO COMPLETE THE ORDER FORM: Please complete the Order Form in block capitals. The address on the order form must be the same as the address where the credit card bill is sent. If you require the goods to be sent to a different address, please enclose this on a separate piece of paper.

TERMS AND CONDITIONS: 1. Please allow 28 days for delivery from receipt of order. 2. If you are not satisfied, return the goods in the same condition within 14 days of receipt for a full refund or exchange. 3. The offer is subject to availability. 4. Prices include all taxes and delivery. Please note: additional import duties may be payable for orders dispatched to Australia, South Africa and Cyprus. If applicable these would be levied in the country of delivery. 5. If you want goods delivered

into a country other than that where this leaflet was distributed, you should check your liability for local import duties and other taxes.

NAME: _____

ADDRESS: _____

COUNTRY: _____ POSTAL CODE: _____

	SIZE	QTY	VALUE		SIZE	QTY	VALUE
A FIM WORLDCHAMPIONSHIPS JACKET NAVYBLUE POLYCOTTON SPORTSJACKET WITH 3 EMBROIDERIES. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 82,50 INCL Postage and handling.				E 1995 FIM WORLDCHAMPIONSHIPS T-SHIRT NAVYBLUE COTTON T-SHIRT WITH PRINTED FIM LOGO ON FRONT AND 1995 FIM WORLD-CHAMPIONSHIPS CALENDAR ON BACKSIDE. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 24,50 INCL Postage and handling.			
B FIM WORLDCHAMPIONSHIPS BODYWARMER GREEN/NAVY REVERSIBLE BODYWARMER WITH EMBROIDERED FIM LOGO. POLYCOTTON Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 62,50 INCL Postage and handling.				F FIM WORLDCHAMPIONSHIPS BASEBALL CAP EMBROIDERED WITH FIM LOGO. ONE SIZE FITS ALL, POLYESTER/WOOL. IN BLUE WITH GREEN PEAK. PRICE US \$ 23,50 INCL Postage and handling.			
C FIM WORLDCHAMPIONSHIPS POLOSHIRT GREEN POLYCOTTON POLOSHIRT WITH EMBROIDERED FIM LOGO. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 35,- INCL Postage and handling.				G FIM WORLDCHAMPIONSHIPS POLO-SWEATER NAVYBLUE POLYCOTTON POLO SWEATER WITH EMBROIDERY. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 42,50 INCL Postage and handling.			
D FIM WORLDCHAMPIONSHIPS ZIPPO CHROME FIM ZIPPO PRICE US \$ 29,50 INCL Postage and handling.				H FIM WORLDCHAMPIONSHIPS ZIPPO CHROME FIM ZIPPO PRICE US \$ 29,50 INCL Postage and handling.			
I SUB TOTAL \$				II SUB TOTAL \$			
I SUB TOTAL \$				II SUB TOTAL \$			
I AUTHORISE YOU TO DEBIT MY CREDIT CARD				TOTAL \$			

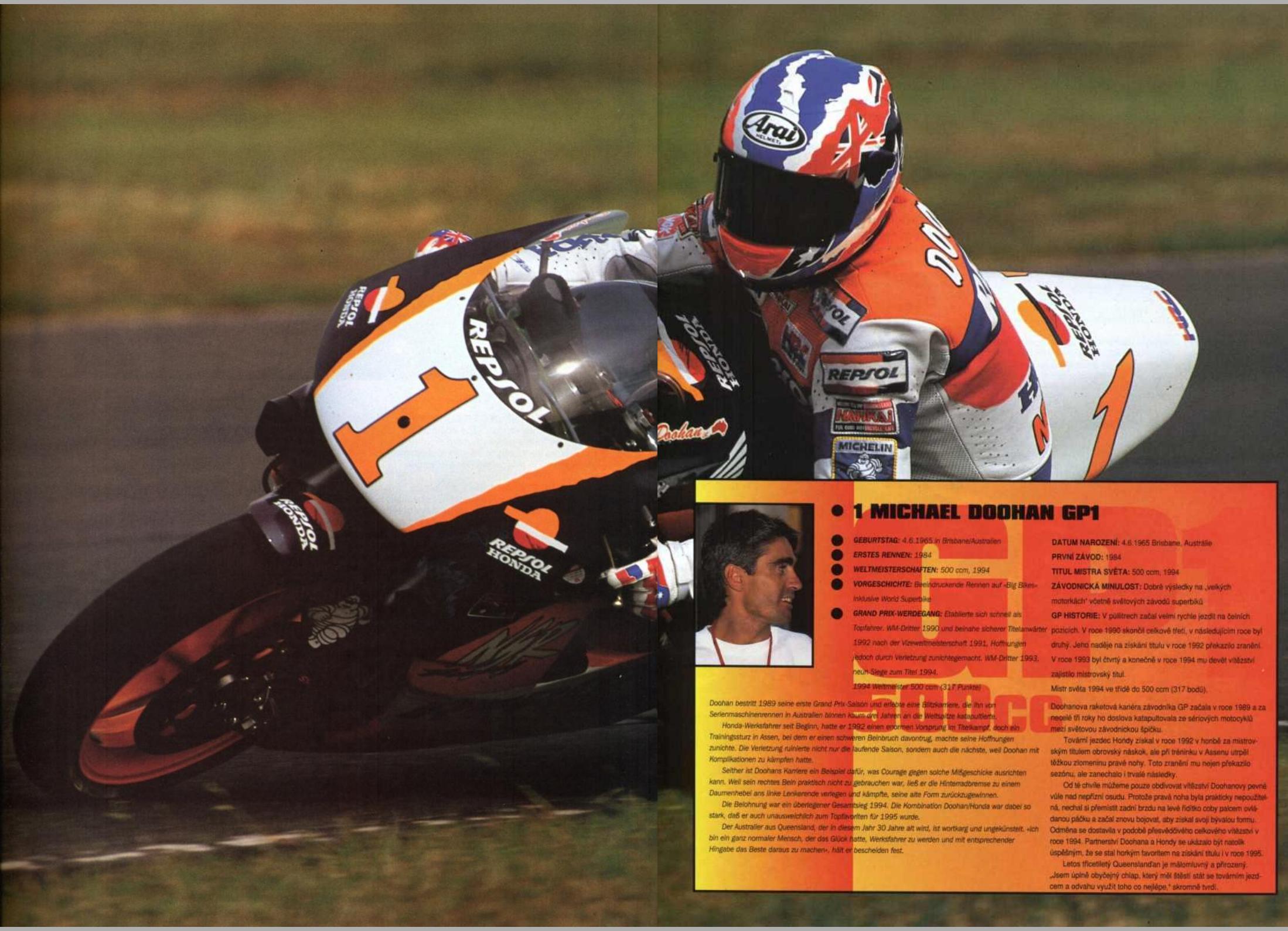
PLEASE TICK

NAME ON
CREDIT CARD _____ EXPIRY DATE /

CREDIT CARD NUMBER _____

SIGNATURE _____ DATE _____

Send your order to: **VADAM INTERNATIONAL MERCHANTISING**, P.O. BOX 241, 9400 AE ASSEN, HOLLAND. FAX (31)-5920-12614



● 1 MICHAEL DOOHAN GP1

- **GEBURTSTAG:** 4.6.1965 in Brisbane/Australien
- **ERSTES RENNEN:** 1984
- **WELTMEISTERSCHAFTEN:** 500 ccm, 1994
- **VORGESCHICHTE:** Beindruckende Rennen auf "Big Bikes" inklusive World Superbike
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Etablierte sich schnell als Topfahrer. WM-Dritter 1990 und behielt sicherer Titelanwärter 1992 nach der Vizeweltmeisterschaft 1991. Hoffnungen jedoch durch Verletzung zunichtegemacht. WM-Dritter 1993, neun Siege zum Titel 1994.

1994 Weltmeister 500 ccm (317 Punkte)

Doohan begann 1989 seine erste Grand-Prix-Saison und erlebte eine Blitzkarriere, die ihn von Serienmaschinenrennen in Australien binnen kaum drei Jahren an die Weltspitze katapulierte.

Honda-Werkfahrer seit Beginn, hatte er 1992 einen enormen Vorsprung im Titelkampf, doch ein Trainingsturm in Assen, bei dem er einen schweren Beinbruch davontrug, machte seine Hoffnungen zunichtig. Die Verletzung ruinierte nicht nur die laufende Saison, sondern auch die nächste, weil Doohan mit Komplikationen zu kämpfen hatte.

Selber ist Doohans Karriere ein Beispiel dafür, was Courage gegen solche Misgeschicke ausrichten kann. Weil sein rechtes Bein praktisch nicht zu gebrauchen war, ließ er die Hinteradtreiberei zu einem Daumenhebel ans linke Lenkerende verlegen und kämpfte, seine alte Form zurückzugehn.

Die Belohnung war ein überragender Gesamtsieg 1994. Die Kombination Doohan/Honda war dabei so stark, daß er auch unausweichlich zum Topfavoriten für 1995 wurde.

Der Australier aus Queensland, der in diesem Jahr 30 Jahre alt wird, ist working and unfekunst. „Ich bin ein ganz normaler Mensch, der das Glück hatte, Werkfahrer zu werden und mit entsprechender Hingabe das Beste daraus machen“, hält er bescheiden fest.

DATUM NAROŽENÍ: 4.6.1965 Brisbane, Australie

PRVNÍ ZAVOD: 1984

TITUL MISTRA SVĚTA: 500 ccm, 1994

ZÁVODNICKÁ MINULOST: Dobrý výsledek na „velkých“ motorikách; včetně světových závodů superbiku

GP HISTORIE: V půlletech začal velmi rychle jezdit na čelních pozicích. V roce 1990 skončil celkově třetí, v následujícím roce byl druhý. Jeho naděje na získání titulu v roce 1992 překazilo zranění.

V roce 1993 byl čtvrtý a konečně v roce 1994 mu devět vítězství zajistilo mistrovský titul.

Mistr světa 1994 ve věku do 500 ccm (317 bodů).

Doohanova raketová kariéra závodníka GP začala v roce 1989 a za měsíce tří let ho doslova katapultovala ze sériových motocyklů mezi světovou závodnickou špičku.

Tovární jezdec Honda získal v roce 1992 v horbě za mistrovský titul obrovský náskok, ale při tréninku v Assenu utrpěl těžkou zlomeninu pravé nohy. Toto zranění mu nojen překazilo sezónu, ale zanechal i trvalé následky.

Od té chvíle může pouze obdivovat vítězství! Doohanova pověď vylepšila nepřízní osudu. Protože prává noha byla prakticky nepoužitelná, nechal si přemístit zadní brzdu na levé řídítko, aby palcem ovládal páku a začal zrovna bojovat, aby získal svou vysoce formu. Odměna se dostavila v podobě převévodčitého celkového vítězství v roce 1994. Partnerství Doohana a Hondy se ukázalo být natočené. Uspěšným, že se stal horákem favoritem na získání titulu i v roce 1995.

Lepos ilicitent Queenstand je malomluvný a přirozený. „Jsem plný obyčejných chlap, který měl štěstí stát se továrním jezdcem a odvahu využít toho co nejlépe,“ skromně tvrdí.



• 34 KEVIN SCHWANTZ GP1

- **GEBURTSTAG:** 19.6.1964 in Palos Heights/USA
- **ERSTES RENNEN:** 1984
- **WELTMEISTERSCHAFTEN:** 500 ccm 1993
- **VORGESCHICHTE:** Gierleistung in der US-Supertourenmeisterschaft
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Erfolgreich, flamboyant, schnell, mit besonderer persönlicher Note und einzigartig, immer wieder vorgeführtem Stil; Siege zu feiern. Trotz Wayne Rainey's Verletzungen verdienter Weltmeister 1993, Titelverteidigung 1994 durch Verletzungen durchbrochen.
- **1994 WM-VIERTER 500 ccm (159 Punkte)**

Der spektakulär fahrende, populäre texanische Superstar hat angekündigt, 1995 sei seine letzte Saison. Wenn er daran festhält, geht eine Ära zu Ende, die 1988 begann und ihn mit einem Sieg gleich in der ersten Saison zum Giganten des Rennsports stempelt.

Sein Mut auf der Strecke machte ihn sofort zum Helden des Volkes, doch seine Eigenschaft, entweder zu siegen oder zu sterben, hielt den höchsten Ertrag im Rennsport, den Titel, trotz einer beeindruckenden Zahl von Trainingssiegern, Rundenrekorden und Siegen auf schmerzhafte Weise außer Reichweite.

End 1993 war es soweit. Nach einem bewussten Anstrengung, sein Temperament zu zähmen und über konstant gute Resultate und WM-Punkte einzufahren, eroberte er endlich den Titel.

Seine Karriere ist aber auch von Verletzungen gesäumt, die ihn im Vorjahr von der Titelverteidigung abhielten. Mit einem Arm in Gips erkämpfte er in England trotzdem den 25. Sieg, was ihn in der Rangfolge der aktuellen Halbtitlerstars zum Fahrer mit den meisten Grand Prix-Erfolgen macht.

Schwantz, immer noch ledig, war im Juni 33 Jahre alt.

Samstag, 10. Juni 1995 – Kevin Schwantz hat offiziell seine sportliche Karriere geendet.

DATUM NAROZENÍ: 19.6.1964 Paige, Texas

PRVNÍ ZAVOD: 1984

TITUL MISTRA SVĚTA: 500 ccm, 1993

ZÁVODNICKÁ MINULOST: získal solidní základy v amerických závodech superbiků

GP HISTORIE: Vynaložil, okázalý, rychlý a stylový, má zvláštní způsob, jak staví výsledky, k čemuž má často příčtu. Zaslouženě získal titul mistra světa v roce 1993, ačkoliv z jazykového hlediska, že mu k tomuto titulu napomohla zranění jeho největšího soupeře Raineyho. V následujícím roce se mu titul kvůli zranění už nepodařilo obhájet.

V roce 1994 byl v serii mistrovství světa silničních motocyklů do 500 ccm celkový čtvrtý (169 bodů).

Pro diváků přitažlivá a oblibená texanická superstar prohlašuje, že po sezóně 1995 skončí s kariérou motocyklového závodníka. Pokud se tak opravdu stane, bude to konec jedné éry, která začala v roce 1988, kdy si Kevin výrazně v prvním závodě své první velké sezóny vydobyl pověst superzávodníka.

Díky svému dobroručnému stylu se zanedlouho stal „jedovatým hrdinou“, jehož způsob závodení „hop nebo top“ mu zajistil mnohokrát pole position, neprchající koleno nebo výrazný v závode, nicméně vzdálost titulu zůstávala v modréholedu.

Kýzený titul získal v roce 1993, kdy cílevědomě zkrotit své nejdvojčetějšího způsobu a soustředit se vice na sbírání činných bodů.

Jeho kariéru poznamenalo četné zranění, která mu také znemožnila, aby ohájil titul i v další sezóně. Přesto si v Británii i s rukou v nádrži oplípal na kontě své 25. vítězství a stal se tak nejúspěšnějším jezdcem pláštěvouků.

Schwantz, který je stále svobodny, oslavil v červnu svou 31. narozeniny. Sobota 10. června 1995 – Kevin Schwantz oznámil v italském Mugello konec svého sportovního kariéry.



• 2 LUCA CADALORA GP1

- **GEBURTSTAG:** 17.5.1964 in Modena/Italien
- **ERSTES RENNEN:** 1981
- **WELTMEISTERSCHAFTEN:** 125 ccm 1986, 250 ccm 1991 und 1992
- **VORGESCHICHTE:** Sofortreiber in Italien. Italienscher Juniors-Meister 1982.
- **EUROPA-MEISTERSCHAFTEN:** Dritter bei den 125em im nächsten Jahr

- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Vie Erfahrung mit überquerender Siegesbilanz in allen drei Klassen und der Weltmeisterschaft 1994
- **1994 WM-ZWEITER 500 ccm (174 Punkte)**

Die Führungspersönlichkeit im europäischen Widerstand gegen die Übermacht aus Übersee hat eine bemerkenswerte Vergangenheit in den kleineren Kategorien hinter sich. 1993 stieg er in die Halbtitlerklasse ein, holte im ersten Jahr zwei Siege und zwei weitere im letzten Jahr, nachdem Yamaha zum Saisonstart mit technischen Problemen zurückgeworfen wurde.

Jetzt geht er in seine dritte Saison auf Yamaha, für die das Kenny Roberts-Team nach einer gründlichen werksseitigen Überarbeitung der YZR 500 die Rückkehr zu allen Erfolgen ankündigte.

Cadalora hat eine zurückhaltende, entspannte Persönlichkeit, die zu seinem weichen, unauffälligen Fahrstil paßt. Dennoch ist er ein erbitterter Kämpfer und im Alter von 30 Jahren sehr darauf bedacht, seine Karriere mit dem Titel in der Königsklasse zu krönen. Wenn er damit Erfolg hat, geht er als der erste Fahrer seit Phil Read vor über 20 Jahren mit einem 125/250/500 «Full House» in die Geschichte ein.

DATUM NAROZENÍ: 17.5.1964 Modena, Italien

PRVNÍ ZAVOD: 1981

TITUL MISTRA SVĚTA: 1986 125 ccm, 1991 a 1992 250 ccm

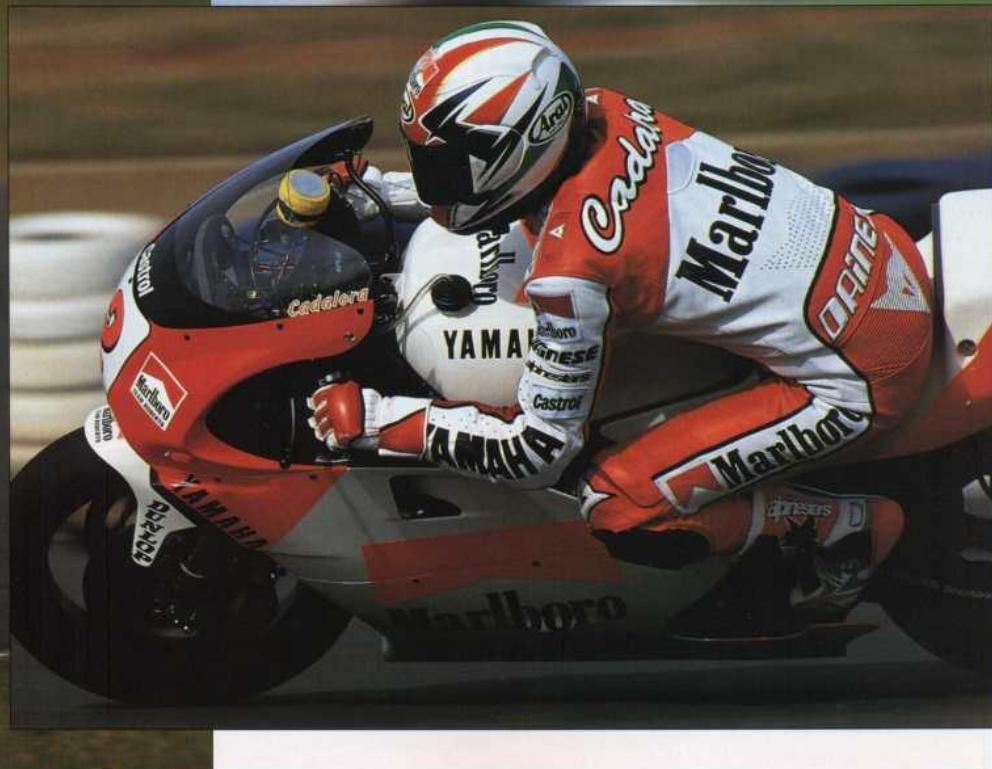
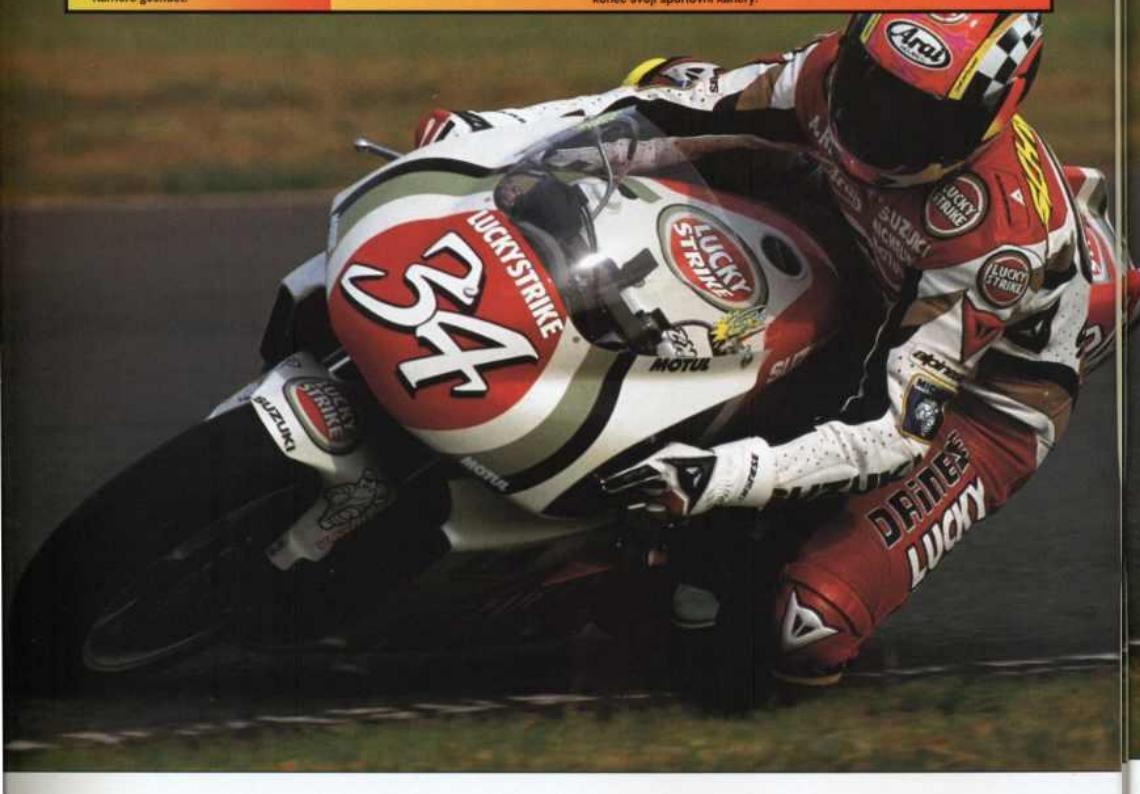
ZÁVODNICKÁ MINULOST: Brzy dosáhl úspěchů, v roce 1982 se stal juniorským mistrem Itálie, v následujícím roce skončil celkové třetí v evropském šampionátu ve třídě do 125 ccm.

GP HISTORIE: Díky bohatým zkušenostem získal jedinečný počet vítězství ve všech třech třídách, v roce 1994 byl celkově druhý ve třídě do 500 ccm (174 bodů).

Vyzáděná osobnost mezi evropskými závodníky, dosáhl v minulosti vynikajících výsledků v nížších třídách. Prvotníky začal jezdit v roce 1993, kdy získal dvě výrazná. Dvě dálší si připsal na kontě hned v následujícím roce i přes problémy, které měl se svou Yamahou na počátku sezóny.

Nyní jezdí na Yamaze jz třetí rok, a po dokladné prestavbě stroje YZR500 týmu Kenny Robertse slibuje návrat do celé.

Cadalora je klidný a uvolněný povahy a stejně tak vyznává klidný, až zdrženlivý styl jízdy. Nicméně je to nejlostný soupeř, díky svým třiceti letech dosáhnout titulu mistra světa i v královské třídě. Pokud se mu to podaří, bude prvním jezdcem po více než 20 letech, který vyrovná „jatricku“ Phila Readea.



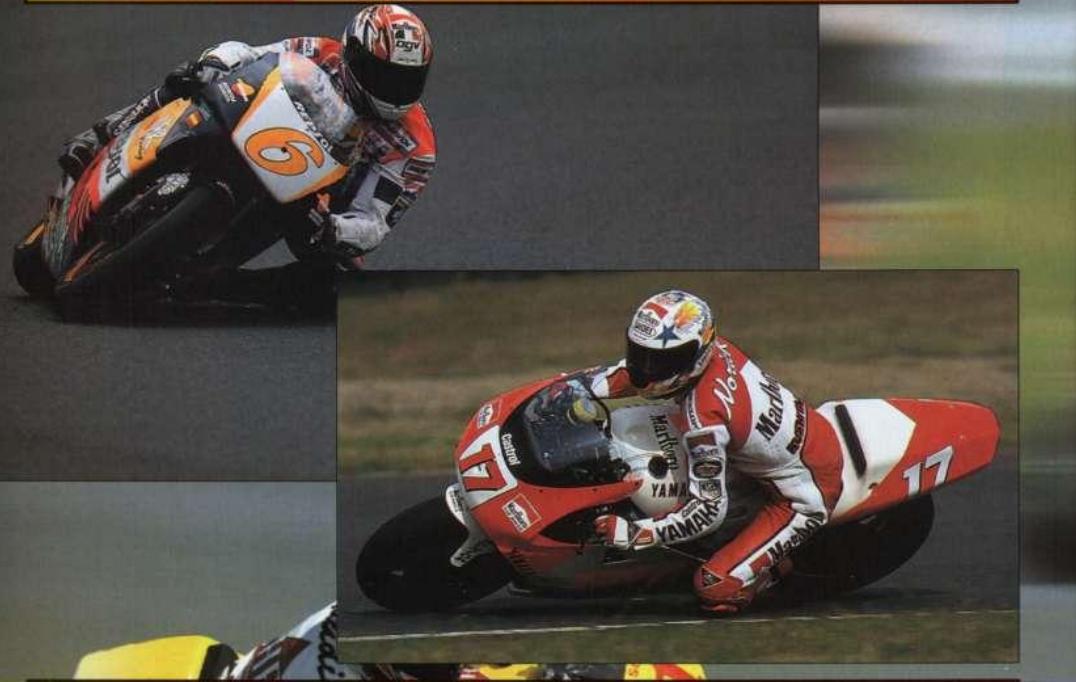


- 6 ALEX CRIVILLE GP1**

GEBURTSTAG: 4.3.1970 in Seva/Spanien
ERSTES RENNEN: 1985
WELTMEISTERSCHAFTEN: 125 ccm, 1989
VORGESCHICHTE: Gewann den spanischen »Solo Moto« Wettbewerb 80 ccm, stieg dann in die Europameisterschaft ein.
GRAND PRIX-WERDEGANG: Führte in den Klassen bis 80 ccm, 125 ccm, 250 ccm und 500 ccm und zeigte sich immer schnell und talentiert. Holte verdient den 125 ccm-Titel 1989, setzte seine Karriere bei den 250ern fort und fährt nun vielversprechend in der 500 ccm-Klasse.
1994 WM: Sechster 500 ccm (144 Punkte)

DATUM NAROZENÍ: 4.3.1970 Sera, Španělsko
PRVNÍ ZAVOD: 1985
TITUL MISTRA SVĚTA: 1989 ve třídě do 125 ccm
ZÁVODNICKÁ MINULOST: Po vítězství ve španělském seriálu Solo Moto ve třídě do 80 ccm začal závodit v evropském šampionátu.

GP HISTORIE: Ve všech třídách - 80 ccm, 125 ccm, 250 ccm a 500 ccm - předvedl svůj talent a rychlosť, v roce 1989 zaslouženě získal titul mistra světa ve třídě do 125 ccm, vedi si výrovnání i ve dvacetipadesátkách a nyní je úspěšný v pětistovkách. V roce 1994 skončil ve třídě do 500 ccm celkově šestý (144 bodů).




- 17 NORIFUMI ABE GP1**

GEBURTSTAG: 7.9.1975 in Tokio/Japan
ERSTES RENNEN: 1991
VORGESCHICHTE: Zweiter der japanischen 250 ccm-Meisterschaft 1992, japanischer Halbiter-Meister 1992 - eine Bildkunst.
GRAND PRIX-WERDEGANG: 1994 wurde zum harten Lehrjahr für den Teenager, doch er lernte schnell und buchte zum Saisonende noch zwei gute Resultate. 1994 WM: 17. 500 ccm (20 Punkte)

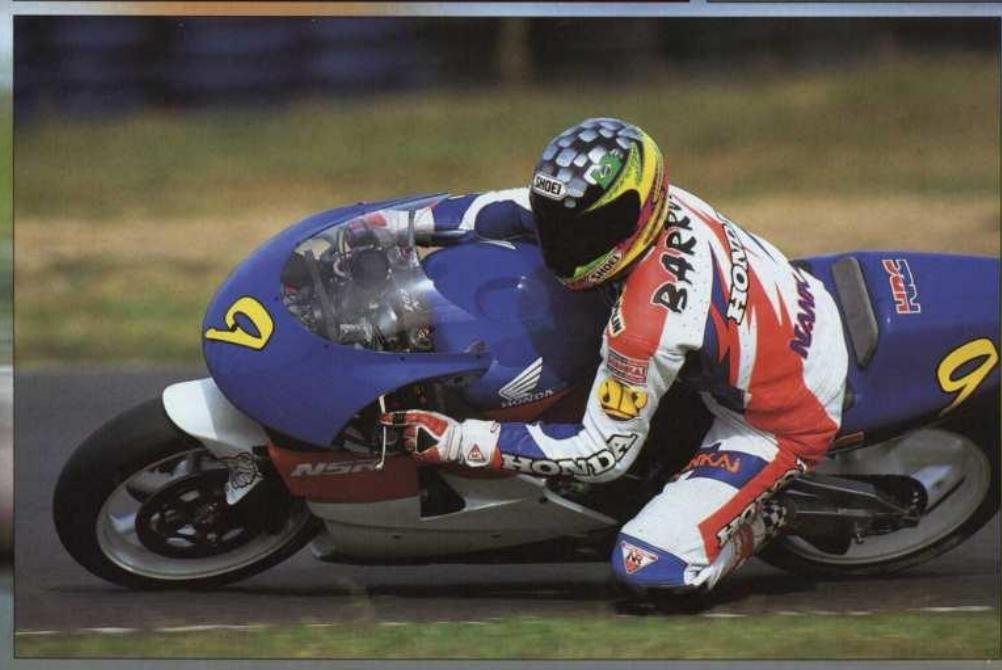
DATUM NAROZENÍ: 7.9.1975 Tokio, Japonsko
PRVNÍ ZAVOD: 1991
ZÁVODNICKÁ MINULOST: V roce 1992 druhý v japonském šampionátu třídy do 250 ccm, v následujícím roce už se stal domácím mistrem v pětistovkách a firmy japonským želtičkem v ohni pro následující GP.
GP HISTORIE: Rok 1994 byl pro něj náročný, ale prokázal svůj talent a ke konci sezóny získal dvě dobrá umístění. V roce 1994 skončil v MS pětistovkách na 17. místě (20 bodů).



- 5 ALBERTO PUIG GP1**

GEBURTSTAG: 16.1.1967 in Barcelona/Spanien
ERSTES RENNEN: 1975
ZÁVODNICKÁ MINULOST: Domácí závody a jednorůční působení v evropském šampionátu. Španělský mistr ve třídě do 250 ccm v roce 1988.
GRAND PRIX-WERDEGANG: Führte in Jahren 250 ccm-Klasse mit Gesamtrang sechst 1992 als bestem Ergebnis. Sieg anschließend zu den 500ern auf und zeigte bereits im ersten Jahr große Konstanze.
1994 WM: Fünfter 500 ccm (152 Punkte)

DATUM NAROZENÍ: 16.1.1967 Barcelona, Španělsko
PRVNÍ ZAVOD: 1975
ZÁVODNICKÁ MINULOST: Domácí závody a jednorůční působení v evropském šampionátu. Španělský mistr ve třídě do 250 ccm v roce 1988.
GP HISTORIE: Prvý let závodního vo dvacetipadesátkách, nejdříve celkového umístění dosáhl v roce 1992, kdy skončil šestý. V minulé sezóně ukázal v pětistovkách celkovou výkazou a výraznou. V roce 1994 skončil v MS třídy do 500 ccm celkově na 5. místě (152 bodů).




- 9 ALEXANDRE BARROS GP1**

GEBURTSTAG: 18.10.1970 in São Paulo/Brasilien
ERSTES RENNEN: 1978
VORGESCHICHTE: War in seiner brasilienschen Heimat beeindruckend auf allem, was zwei Räder hatte, vom Moped bis zur 250er.
GRAND PRIX-WERDEGANG: Barros geht in seine zehnte Grand-Prix-Saison und führ in der 80 ccm- und der 250 ccm-Klasse, bevor er 1990 zum Cagiva-Habitatteam stieß. Schnell und erfahren.

DATUM NAROZENÍ: 18.10.1970 São Paulo, Brazilie
PRVNÍ ZAVOD: 1978
ZÁVODNICKÁ MINULOST: Závod už od kloinich let, předváděl skvělé výkony na všech strojích od mopedu po dvacetipadesátky.

GP HISTORIE: Letosní sezona je pro Barrose desátou v GP, na pětistovkách začal závodit v roce 1990. Je velmi rychlý a zkušen. V roce 1994 skončil v MS třídy do 500 ccm na 8. místě (134 bodů).

1994 WM: Achter 500 ccm (134 Punkte)



● 7 SHINICHI ITOH GP1

GEBURTSTAG: 7.12.1966 in Miyagi/Japan

ERSTES RENNEN: 1984

VORGESCHICHTE: Gewann den Novice TT F 3-Titel 1985, wurde nach kurzen Zwischenstopps in der 250 ccm-Klasse Vizemeister der japanischen Halbmeisterschaft 1988. Gewann 1990 den japanischen Titel und war Dritter 1991.

GRAND PRIX-WERDEGANG: Vollendet ausgebildeter Fahrer, langlebigster erster Sieg. Bildung bestes Ergebnis beim Grand Prix der Tschechoslowakei im letzten Jahr. Ganz voller Zuverlässigkeit, aber mit einer Handverletzung in seine vierte Halbzeit-Saison 1994 WM-Siebter 500 ccm (141 Punkte).

DATUM NAROZENÍ: 7.12.1966 Miyagi, Japonsko

PRVNÍ ZÁVOD: 1984

ZÁVODNICKÁ MINULOST: Brzy získal dobro jmena díky výkazové v TT F3 v roce 1985, od dvěstěpadesátek se dostal až ke druhém mistru ve třídě do 500 ccm v japonském šampionátu 1988. Tento titul získal v roce 1990 a v následujícím roce skončil na třetím místě. GP HISTORIE: Uzmárný jezdec už dlouho touží po vrcholku. Nejvíce ho výsledek zatím dosáhl vloni při českém GP, kdy skončil na druhém místě. Letos odstartoval svou čtvrtou sezónu ve třídě do 500 ccm, a to se zdravou důvěrou ve svou schopnost. V roce 1994 skončil v MS pátostověk na 7. místě (141 bodů).



● 10 JEREMY MCWILLIAMS GP1

GEBURTSTAG: 4.4.1964 in Carrmoney/Nordirland

ERSTES RENNEN: 1988

VORGESCHICHTE: Velká zkušenost z irských seriálů, potom z evropského šampionátu stopětadvacítek a dvěstěpadesátek v roce 1989.

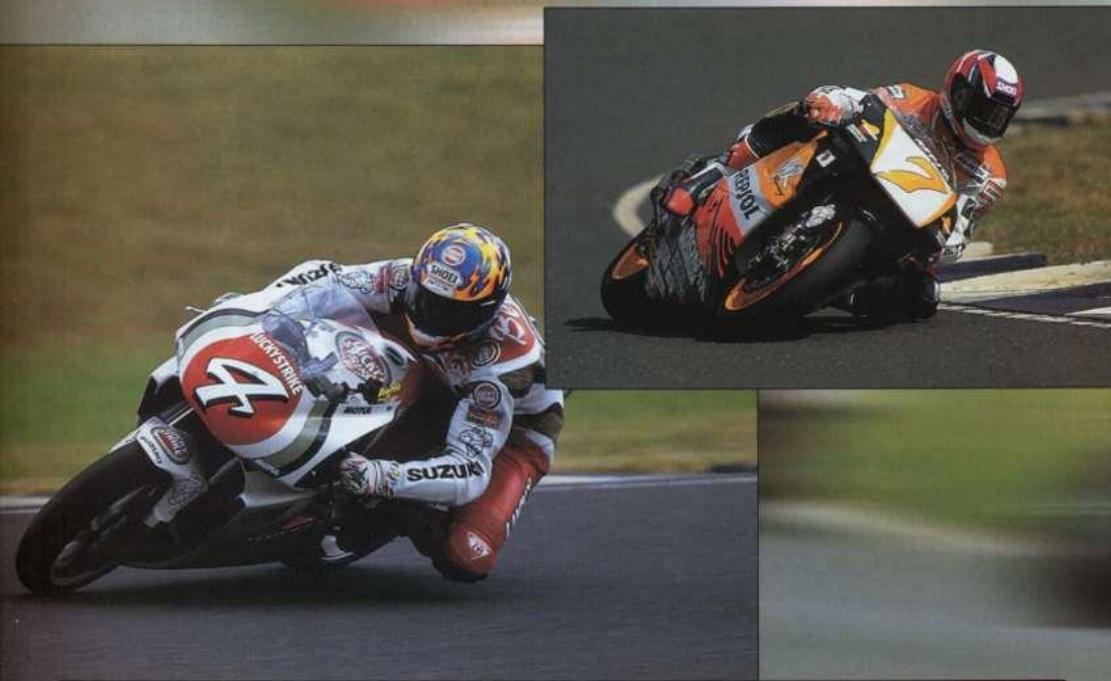
GRAND PRIX-WERDEGANG: Schwierige Saison 1993, ale velká konzistence i letos. Odstartoval svou čtvrtou sezónu ve třídě do 500 ccm až po významném útrapám, když se mu ve třídě do 500 ccm vyneslo celkově dvacetácté místo (49 bodů).

DATUM NAROZENÍ: 4.4.1964 Carrmoney, Severní Irsko

PRVNÍ ZÁVOD: 1988

ZÁVODNICKÁ MINULOST: Dobrý základ z irských seriálů, potom z evropského šampionátu stopětadvacítek a dvěstěpadesátek v roce 1989.

GP HISTORIE: Sezóna 1993 byla pro tohoto jezdce všeobecně dosti náročná, ale nevzdal se a v následujícím roce celkem desetkrát sbíral body, což mu ve třídě do 500 ccm vyneslo celkově dvacetácté místo (49 bodů).



● 4 DARYL BEATTIE GP1

GEBURTSTAG: 26.9.1970 in Charleville/Australien

ERSTES RENNEN: 1986

VORGESCHICHTE: Short Circuit-Doppelmeister 1986, australischer 250 ccm-Meister 1989.

GRAND PRIX-WERDEGANG: Excellentes Halbzeit-Debüt mit einem dritten Platz in Australien 1992, konstante Topform und WM-Platz drei im folgenden Jahr. Verletzungsspech in der Saison 1994.

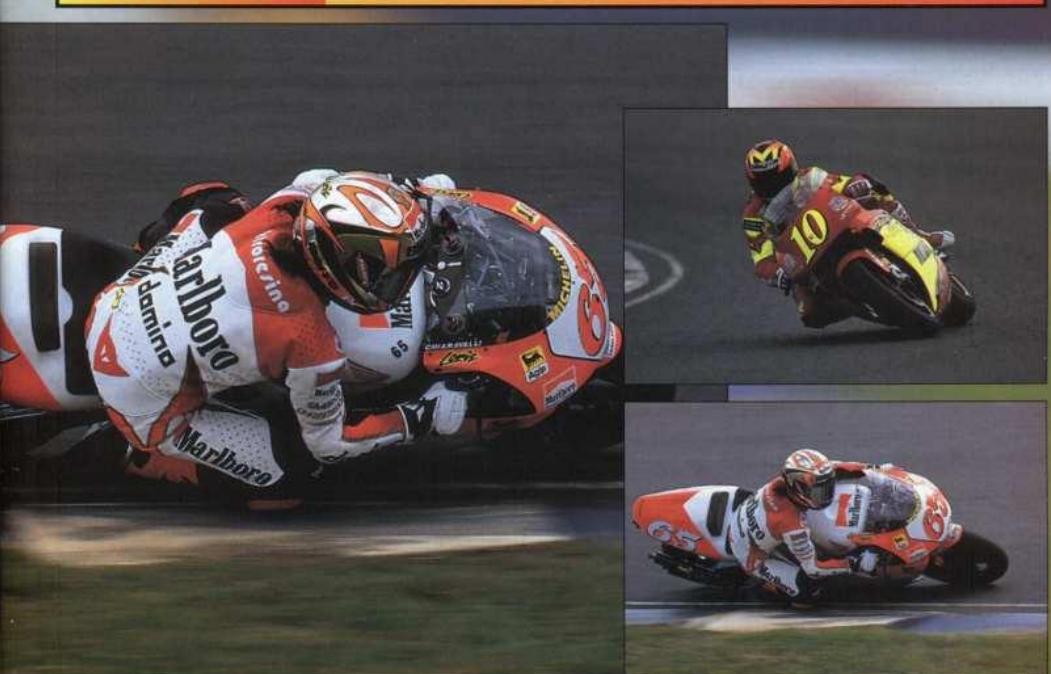
1994 WM-13.500 ccm (44 Punkte)

DATUM NAROZENÍ: 26.9.1970 Charleville, Austrálie

PRVNÍ ZÁVOD: 1986

ZÁVODNICKÁ MINULOST: Dvojnásobný šampion na krátkých tratích v roce 1986, stal se domácím šampionem ve dvěstěpadesátkách v roce 1989. Získával zkušenosť v Japonsku při závodech superbiků, poté zde získal titul mistra ve třídě do 500 ccm. Také vyhrál závod „8 hodin“ v Suzuce“.

GP HISTORIE: V roce 1992 exerceval při GP Austrálie, když v královské třídě obsadil třetí příčku. Výbornou formu si udělal i v následujícím roce, kdy skončil celkově třetí. Kvůli zraněním skončil v MS silničních motocyklů 1994 až na 13. místě (44 bodů).



● 65 LORIS CAIROSSI GP1

GEBURTSTAG: 4.4.1973 in Bologna/Itálie

ERSTES RENNEN: 1987

WELTMEISTERSCHAFTEN: 125 ccm 1990 und 1991

VORGESCHICHTE: Brite kamere in der italienischen Serien-Meisterschaft sowie der 125 ccm-Europameisterschaft

GRAND PRIX-WERDEGANG: Überzeugende 125 ccm- und 250 ccm-Siege mit konstant bestehendem Stil. Aufstieg zu den 500ern 1995. 1994 WM-Dritter 250 ccm (199 Punkte)

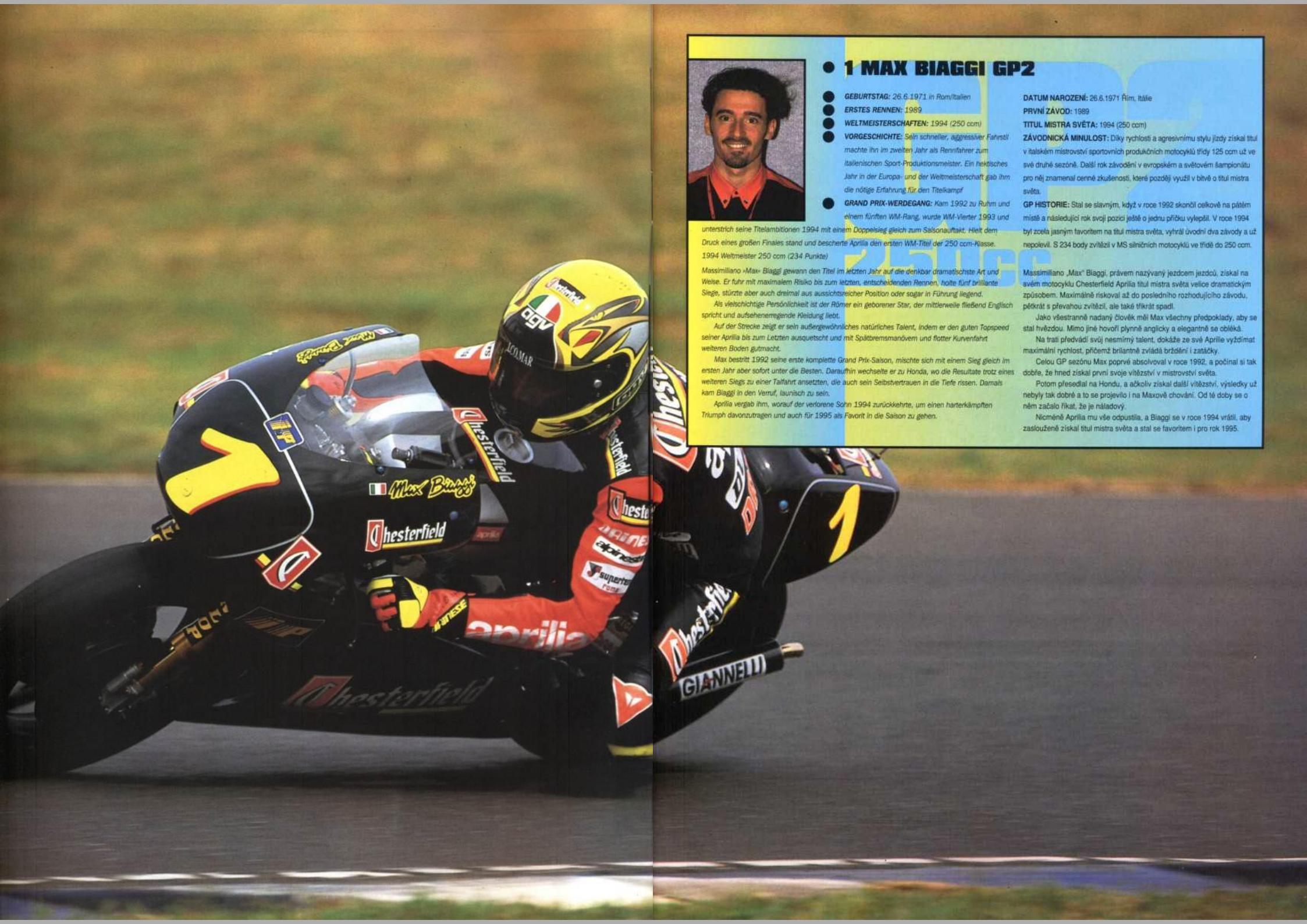
DATUM NAROZENÍ: 4.4.1973 Bologna, Itálie

PRVNÍ ZÁVOD: 1987

TITUL MISTRA SVĚTA: 125 ccm 1990 a 1991

ZÁVODNICKÁ MINULOST: Rychlý vzestup od italských produkčních strojů až po evropský šampionát stopětadvacítek

GP HISTORIE: Rychlý, mnohokrát zvítězil ve stopětadvacítkách i dvěstěpadesátkách a vždy předvíděl perfektní styl. Letos začal závodit v královské třídě. MS silničních motocyklů 1994 znamenalo pro Lorise oslikové třetí místo ve třídě do 250 ccm (získal 199 bodů).



1 MAX BIAGGI GP2



- **GEBURTSTAG:** 26.6.1971 in Rom/Italien
- **ERSTES RENNEN:** 1989
- **WELTMEISTERSCHAFTEN:** 1994 (250 ccm)
- **VORGESCHICHTE:** Sein schneller, aggressiver Fahrstil machte ihn im zweiten Jahr als Rennfahrer zum italienischen Sport-Produktionsmeister. Ein hektisches Jahr in der Europa- und der Weltmeisterschaft gab ihm die nötige Erfahrung für den Titelkampf.
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Kam 1992 zu Ruhn und einem fünften WM-Rang, wurde WM-Vierter 1993 und unterstrich seine Titelambitionen 1994 mit einem Doppelsieg gleich zum Saisonauftakt. Hieß dem Druck eines großen Finales stand und bescherte Aprilia den ersten WM-Titel der 250 ccm-Klasse. 1994 Weltmeister 250 ccm (234 Punkte)

Massimiliano »Max« Biaggi gewann den Titel im letzten Jahr auf die denkbar dramatische Art und Weise. Er fuhr mit maximalem Risiko bis zum letzten, entscheidenden Rennen, holte fünf brillante Siege, stürzte aber auch dreimal aus aussichtstreicher Position oder sogar in Führung liegend.

Als vielseitig Persönlichkeit ist der Römer ein geborener Star, der mittlerweile liebend Englishisch spricht und aufsehenerregende Kleidung liebt.

Auf der Strecke zeigt er sein außergewöhnliches natürliches Talent, indem er den guten Topspeed seiner Aprilia bis zum Letzten ausquetscht und mit Spätbremsmanövren und flotter Kurvenfahrt weiteren Boden gutmacht.

Max bestritt 1992 seine erste komplette Grand Prix-Saison, mischte sich mit einem Sieg gleich im ersten Jahr aber sofort unter die Besten. Daraufhin wechselte er zu Honda, wo die Resultate trotz eines weiteren Siegs zu einer Talfahrt ansetzten, die auch sein Selbstvertrauen in die Tiefe rissen. Damals kam Biaggi in den Ruf, läunisch zu sein.

Aprilia vergab ihm, worauf der verlorene Sohn 1994 zurückkehrte, um einen harterkämpften Triumph davonzutragen und auch für 1995 als Favorit in die Saison zu gehen.

DATUM NAROZENÍ: 26.6.1971 Řím, Itálie

PRVNÍ ZAVOD: 1989

TITUL MISTRA SVĚTA: 1994 (250 ccm)

ZÁVODNICKÁ MINULOST: Díky rychlosti a agresivnímu stylu jízdy získal titul v italském mistrovství sportovních produkčních motocyklů třídy 125 ccm už ve své druhé sezóně. Další rok získal v evropském a světovém šampionátu pro něj znamenal cenné zkušenosti, které později využil v bitvě o titul mistra světa.

GP HISTORIE: Stal se slavným, když v roce 1992 skončil celkově na pátém místě a následující rok svoji pozici ještě o jednu příčku vylepšil. V roce 1994 byl zcela jasným favoritem na titul mistra světa, vyhrál úvodní dva závody a už nepolevil. S 234 body zvítězil v MS sáňnických motocyklů ve třídě do 250 ccm.

Massimiliano »Max« Biaggi, pravěm nazývaný jezdcem jezdců, získal na svém motocyklu Chesterfield Aprilia titul mistra světa velice dramaticky způsobem. Maximálně riskoval až do posledního rozhodujícího závodu, pětkrát s převahou zvítězil, ale také třikrát spadl.

Jako všechny nadaný člověk měl Max všechny předpoklady, aby se stal hvězdou. Mimo jiné hoval plně anglicky a elegantně se oblékal.

Na trati předváděl svůj nesmírný talent, dokázal ze své Aprilie vyzdímat maximální rychlosť, přičemž brilantně zvládala brázdění i zatáčky.

Celou GP sezónu Max poprvé absolvoval v roce 1992, a potinai si tak dobré, že hned získal první svoje vítězství v mistrovství světa. Potom přesedal na Hondu, a ačkoliv získal další vítězství, výsledky už nebyly tak dobré a to se projevilo i na Maxově chování. Od té doby se o něm začalo říkat, že je náladový.

Nicméně Aprilia mu vše odpustila, a Biaggi se v roce 1994 vrátil, aby zaslouženě získal titul mistra světa a stal se favoritem i pro rok 1995.



2 TADAYUKI OKADA GP2

- GEBURTSTAG:** 13.2.1967 in Ibaragi/Japan
- ERSTES RENNEN:** 1985
- VORGESCHICHTE:** Gewann 1986 die nationale japanische 250 ccm-Meisterschaft und holte dreimal den Titel der internationalen japanischen 250 ccm-Meisterschaft 1989, 1990 und 1991.
- Vizemeister 1992 und ein Glanzlicht mit Platz zwei bei seinem Grand Prix-Debüt in Japan**
- GRAND PRIX-WERDEGANG:** Eine solide erste komplettete Saison 1993 mit zwei zweiten Plätzen machte ihn fit für den Kampf um den WM-Titel 1994. Hohe Punkte in jedem Rennen, mußte sich am Ende aber doch mit Platz zwei begnügen.
- 1994 WM-Zweiter 250 ccm (214 Punkte)**

Der japanische Honda-Pilot ist der beständige Fahrer des 250 ccm-Feldes. 1994 war er der einzige Mann aller Klassen, der kein einziges Mal, nicht einmal im Training, zu Boden ging.

Dabei schrammte er nur um ein Haar am Titel vorbei: Erst im letzten Rennen konnte der mutige Max Biaggi den Kampf entscheiden.

Gleichzeitig lernte Okada, sich an den europäischen Rennstil anzupassen, machte sich mit den Strecken vertraut und sammelte wertvolle Erfahrungen. Seine dritte Saison auf der Werkshonda konnte deshalb zu seiner bislang besten werden.

Okada ist ein stiller, reservierter Mann, der abends im Fahrerlager mit seiner Frau und seiner kleinen Tochter gem einmai frische Luft schnappt, sonst aber selten zu sehen ist - wenn er nicht auf der Strecke mit tollen Kämpfen auf sich aufmerksam macht.





4 DORIANDO ROMBONI GP2

- GEBURTSTAG:** 8.12.1968 in Lerici/Italien
- ERSTES RENNEN:** 1986
- VORGESCHICHTE:** Lernte sein Handwerk in der italienischen Honda-Trophy und der 125 ccm-Europameisterschaft
- GRAND PRIX-WERDEGANG:** Geht in seine siebte WM-Saison, die fünfte in der 250 ccm-Klasse und hofft in seinem neuen Team mit Weltmeister Giacomo Agostini auf den endgültigen Durchbruch
- 1994 WM-Vierter 250 ccm (170 Punkte)**

Als eines der italienischen Wunderkinder aus der 125 ccm-Klasse hat «Rambo» die harten Seiten des 250 ccm-Geschäfts kennengelernt. Obwohl er im letzten Jahr zwei Siege zu seiner Gesamtabilanz von fünf Erfolgen addieren konnte, sah die Saison nach schwerer Arbeit aus.

Ein Grund ist Rombonis Tendenz, nervös zu werden, ein Bereich, in dem der Rückhalt des Teams eine entscheidende Rolle spielen kann.

In diesem Jahr wird er von Multi-Weltmeister Giacomo Agostini betreut, der zwei Jahre lang das Cagiva-Werksteam in der Hubertusklasse leitete.

Der überaus talentierte Romboni fährt das gewohnte Honda, muß sich aber mit ungewohnten Michelin-Reifen anfreunden. Sein Erfolg dürfte entscheidend davon abhängen, wie ihm diese Umstellung gelingt.



● 3 TAKESHI TSUJIMURA GP2



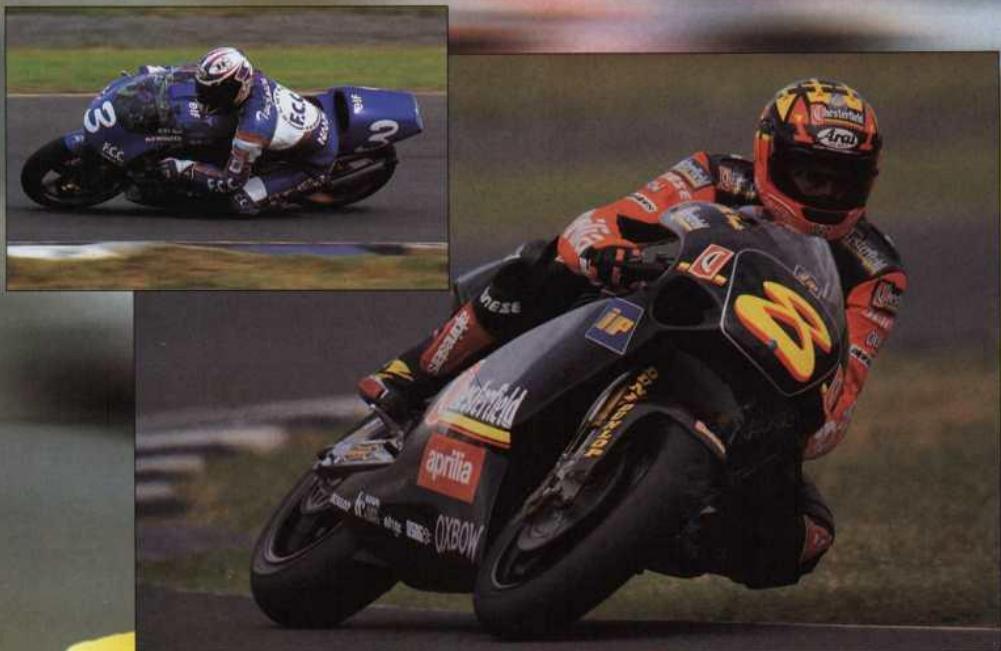
- **GEBURTSTAG:** 4.7.1974 in Osaka/Japan
- **ERSTES RENNEN:** 1991
- **VORGESCHICHTE:** Gewann die 125 ccm-Serie auf der japanischen Nakayama-Strecke, bevor er die erste volle Saison in Angriff nahm und Neunter der japanischen Meisterschaft wurde.
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Unterstrich schnell sein Potential bei den 125em, indem er bereits im fünften Rennen den ersten Sieg einstrich und seine erste Saison als Dritter abschloss. Gewann viermal 1994 und hieß seine Position: 1995 tritt er in der 250 ccm-Klasse an
- **1994 WM-Dritter 125 ccm (190 Punkte)**

DATUM NAROZENÍ: 4.7.1974 Osaka, Japonsko

PRVNÍ ZÁVOD: 1991

ZÁVODNICKÁ MINULOST: Před svou první kompletní sezónou zvítězil ve třídě do 125 ccm v místních závodech na okruhu v Nakayamě, v celojaponském šampionátu skončil devátý.

GP HISTORIE: Brzy předvedl, co ve stopnádvacítkách umí. Ve své první sezóně pětkrát zvítězil a skončil tak celkově třetí. V roce 1994 zvítězil v GP ve třídě do 125 ccm celkem čtyřikrát a tím si tento pozici udržel (190 bodů).



● 6 JEAN-PHILIPPE RUGGIA GP2



GEBURTSTAG: 1.10.1965 in Toulon/Frankreich

ERSTES RENNEN: 1984

VORGESCHICHTE: Nationale Erfolge, dann Vize-Europameister 1987 in der 250 ccm-Klasse

GRAND PRIX-WERDEGANG: Umfassende Erfahrung, bestreitet seine achte Saison in der 250 ccm-Weltmeisterschaft
1994 WM-Sechster 250 ccm (149 Punkte)

DATUM NAROZENÍ: 1.10.1965 Toulon, Francie

PRVNÍ ZÁVOD: 1984

ZÁVODNICKÁ MINULOST: Úspěchy na domácí půdě, v roce 1987 při svém prvním evropském šampionátu skončil ve třídě do 250 ccm na druhém místě

GP HISTORIE: Má bohaté zkušenosti, letošní sezóna je jíž jeho osmou v mistrovství světa třídy do 250 ccm. V loňském roce skončil se 149 body na 6. místě.



● 8 JEAN MICHEL BAYLE GP2



- **GEBURTSTAG:** 1.4.1963 in Manosque/Frankreich
- **ERSTES RENNEN:** 1981
- **VORGESCHICHTE:** Machte sich einen Namen in der harten Welt des Supercross. Französischer Juniorenmeister 1985, Meister 1987 und 1988, anschließend Weltmeistertitel der 250 ccm- und 500 ccm-Klasse, bevor er sich zu einem Umstieg in den Straßenrennsport entschloß.
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** 1993 war ein schwieriges erstes Jahr, doch 1994 hatte sich Bayle bereits auf die neue Herausforderung eingestellt und verfehlte in einer sehr konstanten Saison nur einmal die Punkteränge. 1994 WM-Achter 250 ccm (105 Punkte)

DATUM NAROZENÍ: 1.4.1963 Manosque, Frankreich

PRVNÍ ZÁVOD: 1981

ZÁVODNICKÁ MINULOST: Získal dobré jméno za svého působení v dřívějším světě supercrossu. V roce 1985 se stal juniorským mistrem Francie, v letech 1987 a 1988 získal tento titul úž jako senior. Poté získal tituly mistra světa ve třídách do 250 a 500 ccm. Nyní se věnuje silničnímu motocyklu.

GP HISTORIE: Va své první GP sezóně v roce 1993 nedosáhl mimofádných úspěchů, ale už v následujícím roce si vybojoval první pozici a pouze v jednom ze závodů nebozdobil. Celkem získal 105 bodů, což mu ve třídě do 250 ccm vyneslo osmé místo.



bei der Hälfte der Rennen Punkte, verbesserte sich 1994 zu meistergleichigen Top Ten-Rängen
1994 WM-Neunter 250 ccm (100 Punkte)

● 9 LUIS D'ANTIN GP2

DATUM NAROZENÍ: 2.1.1964 Madrid, Španělsko

PRVNÍ ZÁVOD: 1986

ZÁVODNICKÁ MINULOST: Stal se sedmičním španělským mistrem ve stopnádvacítkách, dvacetpadesátičtřech a superstreetech. Dva roky zívodil v evropském šampionátu ve třídě do 125 ccm. V roce 1991 získal titul mistra Evropy ve třídě SuperSport.

GP HISTORIE: Stál se zlepšovat, v roce 1993 sibil body v polovině závodů. V loňském roce pravidelně zívodil v první desítce. Rovných 100 bodů mu v MS třídy do 250 ccm vyneslo devátou příčku.



WAYNE RAINNEY

● 28 RALF WALDMANN GP2



● GEBURTSTAG: 14.7.1966 in Ennepetal, Deutschland

● ERSTES RENNEN: 1986

● VORGESCHICHTE: Erfolgreich in der deutschen 80 ccm- und 125 ccm-Meisterschaft. Einzelsieg in der 80 ccm-Europameisterschaft 1986.

● GRAND PRIX-WERDEGANG: Siegfahrer bei den 125ern von Anfang an, aber wegen Materialsorgen zwischen 1991 und 1993 mit zwei dritten und einem vierten Gesamtrang immer wieder knapp am Titel gescheitert. Wechselseite 1994 in die 250 ccm-Klasse und fand sich spontan zurück.

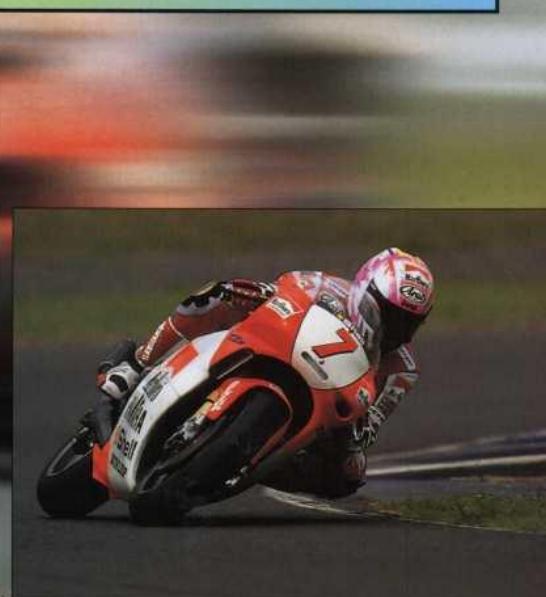
1994 WM-Fünfter 250 ccm (156 Punkte)

DATUM NAROZENÍ: 14.7.1966 Ennepetal, Německo

PRVNÍ ZÁVOD: 1986

ZÁVODNICKÁ MINULOST: Uspěšně si věd v německém šampionátu třídy do 80 a do 125 ccm, v roce 1988 získal také titul mistra Evropy v třídě do 80 ccm.

GP HISTORIE: Vyhvále sbírá body, v letech 1991 - 1993 ve třídě do 125 ccm vždy zasahoval do bitvy o titul, dvakrát skončil třetí a jednou čtvrtý. Na dvacetopadesátky přesedal bez větších problémů a v loňském roce v této třídě získal celkem 156 bodů a tím i pátu příčku v celkovém pořadí.



● 7 TETSUYA HARADA GP2



● GEBURTSTAG: 14.6.1970 in Cheba, Japan

● ERSTES RENNEN: 1987

● WELTMESTERSCHAFTEN: 1. 1993 (250 ccm)

● VORGESCHICHTE: Střízlivě herausragend auf nationaler Ebene. 1988 125 ccm-Juniormeister, anschließend zweimal japanischer Vicemeister 250 ccm bis zum Erreichen des Titels 1992.

● GRAND PRIX-WERDEGANG: Nahn die Saison 1993 im Sturm. Sieg zum Saisonauftritt in Australien. Beständigkeit brachte ihm dann bereits im ersten Anlauf die WM-Krone ein. 1994 Rückschlag wegen Verletzungsspech

1994 WM-Siebter 250 ccm (109 Punkte)

DATUM NAROZENÍ: 14.6.1970 Cheba, Japonsko

PRVNÍ ZÁVOD: 1987

TITUL MISTRA SVĚTA: 1993 (250 ccm)

ZÁVODNICKÁ MINULOST: Předváděl velmi dobré výkony na domácích tratích; v roce 1988 se stal juniorským mistrem třídy do 125 ccm, dvakrát skončil na druhém místě ve třídě do 250 ccm a v roce 1992 získal v této kubaturce první místo.

GP HISTORIE: Sezónu 1993 zahájil jako větrná smršt. Vyhral svůj první závod mimo Japonsko - v Austrálii, a poté pokračoval v řadě skvělých výkonů, které ho dovedly až k mistrovskému titulu v jeho první GP sezóně. Zranění mu znemožnilo v následujícím roce titul obhájit, takže skončil se 109 body až na sedmém místě.

Für Ende 1995 ist das Erscheinen der offiziellen Biographie des dreifachen Weltmeisters Wayne Rainey geplant, ein aufrichtiges und mutiges Werk, das keine Antwort schuldig bleibt.

Geschrieben von „Motocourse“-Autor und Top-Grand Prix-Journalist Michael Scott in Zusammenarbeit mit Wayne Rainey, ist das Buch Zeugnis eines glamourösen Lebens, das durch den Unfall und die Querschnittslähmung des dreifachen Weltmeisters im September 1993 auf grausame Weise in zwei Teile aufgespalten wurde.

Rainey erzählt vollkommen ehrlich über sein Leben vor und nach dem Unfall und gibt dabei eine verborgene Seite des Rennsports preis, die allenfalls einigen Insidern bekannt ist. Rainey berührt Tabus mit derselben Courage, die er auch auf der Rennstrecke zeigte, lässt den Leser teilhaben an der Agonie, sich auf das Leben im Rollstuhl einzustellen zu müssen, zeigt, wie ihn seine ungebrochene mentale Kraft kaum sechs Monate nach dem lebensbedrohlichen Unfall als erfolgreicher Teammanager zum Rennsport zurückkehren ließ.

Scott führt auch Interviews mit denen, die Rainey in seinem ganzen Leben nahestanden, ergänzt so den Facettenreichtum einer bemerkenswerten Lebensgeschichte, die weit über den Rennsport hinausreicht und tiefste menschliche Gefühle berührt.

Die folgenden Auszüge des Manuskripts sind eine Auswahl aus stundenlangen, offenen Tonbandaufzeichnungen mit Rainey, und handeln von seinem Werdegang seit seiner allerersten Fahrt auf einem Motorrad bis zu seiner historischen Rivalität mit Kevin Schwantz.

Ein stolzer zwöljfähriger Wayne Rainey war der erste junge auf den dirt tracks, dessen 80er Yamaha mit einer scheibenbremse ausgerüstet war (siehe hinten).

Pyšný dvanáctiletý Wayne Rainey byl prvním hochem na tratích závodu „dirt track“, jehož osmdesátka byla vybavena kotoučovou brzdou na zadním kole (viz zadní kolo motocyklu).

» Wayne Rainey - die beiden Leben eines Weltmeisters «

„Wayne Rainey - dva životy světového šampiona“

Upřímná a otevřená biografie trojnásobného mistra světa Wayne Raineyho by měla vyjít koncem letošního roku.

Ve spolupráci se samotným Raineyem ji napsal vydavatel knihy Motocourse a špičkový motoristický novinář Michael Scott. Kniha zachycuje život krutě rozdělený na dvě části nehodou, jež postihla trojnásobného šampiona v září roku 1993.

Rainey naprostě otevřeně hovoří o svém životě před a po této nešťastné události, odhaluje ty stránky závodění, které

byly doposud známy jenom hrstce nejbližších, hovoří o věcech, které byly doposud tabu se stejnou odvahou, jakou vždycky oplýval na závodní dráze. Dělí se o pocity bolesti, kterou prožíval, než se smířil s životem na vozíku. Díky svému nezkončenému duchu se vrátil k závodění šest měsíců po též osudové nehodě jako úspěšný týmový manažer.

Scott zpovídá i ostatní, kteří byli Raineymu blízko v průběhu jeho života, čímž dodává hloubku tomuto pozoruhodnému životnímu příběhu, který sahá za hranice závodnického bratrstva a dotýká se citlivých míst lidského srdce.

Následující úryvky jsou pečlivě vybrány z mnohahodinových nahrávek Wayneovy upřímné zpovědi a líc jeho závodnickou kariéru od první jízdy na motocyklu až po jeho pověstné soupeření s Kevinem Schwantzem.





ERSTMALS AUF EINEM MOTORRAD

Ich war sechs Jahre alt, als ich zum ersten Mal Motorrad fuhr. Mein Vater Sandy machte mir ein Bike aus einem Honda-Moped mit offenem Durchstieg. Ich war zuvor schon auf den Tanks anderer Bikes gesessen, doch James Moped hatte so eine Art Kuhle, die hinunter zum Chassis führte. Sandy brachte einen Ledersitz unter und zog das Sitzende dorthin hoch, wo der Benzintank war, so daß ich mich reinsetzen konnte. Da war nun dieses große alte Bike mit dem kleinen Kerl, der tief unten in der Mitte saß und versuchte, nach dem Lenker hoch oben zu greifen.

Ich erinnere mich, daß der Sitz aus Leder war, daß das Motorrad einen Dirt-Track-Lenker hatte und alles so eingerichtet war, daß ich über einen richtigen Gasgriff und eine richtige Bremse verfügte. Es sah nicht mehr nach einem Honda-Moped mit offenem Durchstieg aus - Sandy ist ein Handwerker, überaus sorgfältig, und wenn er etwas anfertigte, funktionierte es immer und sah immer korrekt aus. Er machte Dinge so, wie sie normalerweise nicht gemacht werden, doch ich kam immer prächtig damit zurecht. Er gab sich eine Menge Mühe damit. Es waren seine Hobbies, die meinen Dad glücklich machen.

Er wollte mir beibringen, wie man schaltet: Hinten runterdrücken, vom hochziehen, und wenn du den Schalthebel gedrückt hieltest, war der Motor wie im Leerlauf, weil das die Kupplung aktivierte. Wenn man dann losließ, ging es vorwärts.

Er hatte einen geraden, offenen Auspuff dran, so daß es richtig Lärm machte. Ich konnte nicht hören, was er sagte, und er verstand mich ebenfalls, wenn ich Ding los, und das Moped machte aus dem Stand ein Wheee. Leider standen ein paar Werkbanken im Weg.

Es erschreckte mich zu Tode. Heulend trotzte ich davon, soviel Angst hatte mir die Sache eingejagt.

Aber es löste noch etwas anderes in mir aus. Ich war richtig aufgeregt. Die Gefahr dieses Wheelies und die Kontrolle zu verlieren, lösten ein starkes Gefühl in mir aus. Ich kann dieses Gefühl sogar jetzt in mir wachrufen, wenn ich darüber rede.

DIE TAGE AUF DEM FAHRRAD - DAS ERLERNEN DER SLIDES

Sandy fuhr Go-Kart-Rennen, dann versuchte er sich mit Motorräder. Er verletzte sich, also hörte er sofort wieder auf. Dann fing er an, Motorräder für andere Jungs schneller zu machen. So hatte ich Gelegenheit, im Alter von fünf oder sechs Jahren raus zum Ascot Park zu kommen.

Ich sah mir jedes Rennen in jeder Klasse an, Novice, Junior und Expert. Ich kannte jeden Namen - wenn man mir eine Startnummer gab, wußte ich den Namen dazu und umgekehrt. Ich rannte von einer Ecke der Rennstrecke zur anderen - es ist ein Oval von einer halben Meile - und so wuchs ich damit auf, den Jungs in Ascot beim Reinfahren zuzuschauen.

Danach kannte ich es nie wieder, nach Hause zu kommen. Am nächsten Tag schwang ich mich auf mein altes Schwinn-Fahrrad, und da gab es diese Ecke bei meinem Haus auf dem glatten Beton-Fußweg.



POPRVÉ... NA MOTOCYKLU

Bylo mi šest let, když jsem začal poprvé jezdit na motorce. Můj tatínek Sandy mi udělal motorku ze staré Hondy. Předtím už jsem se mockrát vezl, ale vždycky jenom na nádrži. Ta Honda měla mezi řídítka a podvozkem takovou plošinku, a tāta na ni přidělal kožené sedátko, které mělo operádlo tam, co je nádrž, a tak jsem se tam nějak nasoukal. Představte si tu obrovskou mašinu a uprostřed vrámcu hrnčářského kluka, který sotva pamatuje si, že to sedátko bylo kožené, a motorka měla řídítka, jaká se používají na „dirt-track“, a vůbec byla se vším všudy - i s pořádným plynem a brzdou. Už to nevyypadalo jako starý krám, protože Sandy je šikovný kutil, opravdu akurátní, a když něco dělá, tak to vždycky funguje a taky to dobře vypadá. Vždycky vykouzil něco nečekaného a mně se to hrozně líbilo. Do takových věcí dálval všechno, protože to byl jeho koníček a byl šťastný, když se mu mohl věnovat.

Taky mě chtěl naučit řadit: ... když jste drželi řazení dole, bylo to jako neutrál a tak mohla fungovat spojka, a když jste to pusili, motorka se rozjela.

Vykúchaný výfuk strašne lval a já jsem neslyšel, co huká a on mě taky neslyšel. Tak jsem to pusili a mašina se postavila na zadní. Kolem byly ponyky a já to do jednoho z nich napálil. K smrti mě to vyděsilo a s pláčem jsem odtamtud utekl. Opravdu jsem se tenkrát bál.

Ale taky jsem měl ještě jiný pocit - totíž opravdové vzrušení. To nebezpečí, když jsem stál na zadním kole a ztratil kontrolu, ve mně vytváralo takový zvláštní pocit. Vzpomínám si na něj ještě teď, když o tom mluvím.

JAK JSEM SE NAUČIL NA KOLE JEZDIT SMYKEM

Sandy závodil na motokárách, potom to zkoušel i na motorkách, ale zříznul se a musel závodního nechat. Potom se věnoval latérni strojů pro ostatní. A tak jsem se dostal do Ascot Parku, když mi bylo asi pět nebo šest.

Dival jsem se na každý závod v každé třídě - Novice, Junior a Expert. Znal jsem každého závodníka jménem - nekňete mi číslo, já vám řeknu jméno a naopak. Běhal jsem od jednoho kontroly dráhy na druhý - je to půlmlíčový oval - und a tak jsem vlastně vyrůstal v Ascotu a pořád se dival, jak se závodí.

Po závodech jsem se nemohl dočkat, až budu zase doma, abych vytáhl své staré kolo. Kolem rohu našeho domu byl hladký betonový chodník. První věc, co jsem ráno udělal, byla, že jsem uhánkl k chodníku a projel si tu levou zátáčku. A pak ještě třikrát za den - ze sedla, pak zase zpátky, trochu přiblížit zadní brzdu, a kolo dostalo parádní smyk. Takhle jsem jezdil celý den.

Samozřejmě jsem níčí pneumatiky - ale to jsem dělal ostatně pořád. Sehnal jsem kluky z okolí a závodil jsem, kdo tu zátáčku vytíčí nejlep. Dvou kluků byla plná ulice.

Na opravdových závodních dráhách jsem viděl, jak se vytváří ideální stopa. Chtěl jsem to na kole vyzkoušet, vždycky jsem se pak hledy stopy držel, ale snažil jsem se jet co nejrychleji.

Taky jsme hodně jezdili k řece, kde byly vybetonovány břehy a na nich spousta zeleného mechu. Když jste vjezdili do toho mechu a sklopili stojánek, mohli jste jet perfektním smykiem s, nohami pořád na šlapátkách.

Na kole jsem se pořádne výfádl. Stavěli jsme si dřevěné rampy a skákali, stavěli se na zadní kola a vozili se za nárazníky. Takhle jsem se bavil od pěti let až do čtrnácti.

JAK JSEM ZAČAL ZÁVODIT

Zepředu jsem se tázal, jestli bych mohl závodit. Okamžitě všechno nechal a dal jsem se do toho. Nejdřív ho to asi bavilo víc než mě. Ale nikdy mě do závodění nenutil. Nebyl by rád, kdybych se



Gleich nach dem Aufstehen ging ich raus und fuhr um dieses Eck, eine Linkskurve, 300 mal am Tag - stampeln, bis du nicht mehr kannst, darin einbiegen, leicht auf die hintere Bremse gehen und滑en. Den lieben langen Tag.

Ich verbrauchte richtig Reifen - denn ich machte das immer und immer wieder. Ich holte andere Kinder dazu, und unser Rennen bestand aus dieser einzigen Kurve, darin, herauszufinden, wer am besten um dieses Eck kam. Zwei Jungs standen immer als Streckenposten auf der Straße.

Auf den richtigen Rennstrecken hatte ich gesehen, wie sich auf der Ideallinie eine Spur bildet. Auh mit dem Fahrrad wollte ich sehen, wie sich allmählich eine Spur bildet. Ich konzentrierte mich darauf, immer in der gleichen Spur zu bleiben, fuhr dabei aber stets so schnell wie möglich.

Wir gingen zu den Beton-Flußbetten, wo sich eine Menge grünes Moos gebildet hatte. Mit dem Fahrrad brauchtest du bloß ins Moos zu fahren, den Seitenständer runterzutreten, und schon konntest du mit den Füßen auf den Pedalen zu endlosen Slides ansetzen.

Als Kind hatte ich eine Menge Zeit, um mit dem Fahrrad herumzutoben. Wir konstruierten Holzrampen und übten Sprünge, wir machten Wheelies, bis das Schutzblech kratzte. Das fing an mit fünf Jahren und ging so, bis ich 14 war.

DIE SUCHE NACH DEM VORTEIL

Irgendwann fragte ich meinen Vater, ob ich Rennen fahren dürfe. Er ließ sofort alles andere fallen und wir fingen an. Am Anfang genoß er es womöglich mehr als ich. Aber er trieb mich niemals dazu an, viel mehr war er der erste, es mir wieder wegzunehmen. Er hätte es, wenn ich nicht fuhr, aber wenn ich in Schwierigkeiten geriet, zum Beispiel wegen schlechter Schulnoten, weil ich lag oder wegen anderer Kindereien, schloß er das Bike in der Garage weg.

Meine Eltern waren streng. Ich lernte schätzen, was ich hatte, ohne es zu missbrauchen. Ich hatte manchmal Angst vor meinem Vater, denn er konnte richtig wütend werden.

Es gab so viele Dirt-Tricks in der Gegend von Los Angeles, daß man drei oder vier Abende pro Woche fahren konnte - Corona, Saddleback Park, Paris Raceway, Trojan Speedway, Ascot Park. Heute sind alle geschlossen. Es gab folgende Gruppen: 7 bis 11 Jahre, 12 bis drei PS, 7 bis 11/12 bis sechs PS, 9 und älter, sieben und mehr PS.

Als ich zehn, elf Jahre alt war, fing ich an, viel zu gewinnen. Sandy suchte immer nach einem Vorteil, am Ende mischte er Nitro und Alkohol ins Benzin. Er baute die richtigen Düsen und Nadeln in die Vergaser und wir gingen zu Tests damit. Die PS-Leistung stieg wirklich deutlich an.

Damals wartete jeder im Warm-Up-Bereich, bevor es auf die Strecke ging. Mit dem speziellen Benzin strömte mein Bike einen Gestank aus, der über in den Augen brannte. Ich wartete also in dieser Gruppe, als plötzlich alle um mich herum anfingen, durchzudrehen. Keiner wußte, welches Bike diesen Gestank verursachte. Jeder hatte tränende Augen, auch meine waren voll Wasser, doch keiner wußte, welches Motorrad daran schuld war.

mu býval nevěnovat, ale vždycky když jsem zlobil, dostal špatné známky nebo lhal, tak zamkli nekompromisně motorku do garáže.

Moji rodiče byli opravdu přísní. Naučili mě vážit si toho, co jsem měl. Taty jsem se docela bál, protože ten se uměl opravdu rozzlobit.

Kolem Los Angeles byla spousta „dirt track“, kde jsme mohli závodit třikrát až čtyřikrát týdně - Corona, Saddleback Park, Paris Raceway, Trojan Speedway, Ascot Park - ale všechny

Die Trojan Speedway war Wayne's Hauptsstrecke, und Wayne war der Lockalmatador. Das Bild von 1972 zeigt ihn in typischer Pose: auf seiner 80 ccm-Yamaha in Führung liegend.

Dráha Trojan byla Raineyho domácí, a Wayne byl domácím matadorem. Fotografie z roku 1972 ho představuje v typické pozě: se svojí Yamahou 80 ccm v čele závodu



Die Helden von der Westküste: Rainey folgte seinem alten Freund und Rivalen Lawson ins Kawasaki- Team und begann dort 1981 im Houston Astrodome auf 250 ccm-«Short-Trackern». Zwischen den beiden: Teamchef Steve Johnson.

Hrdinové Západního podnebí: Rainey následoval svého přítele i rivala Lawsona do týmu Kawasaki, kde začal v roce 1981 v Houston Astrodome závodit na speciálních dvěstěpadesátkách pro krátké tratě. Mezi oběma jezdci: šéf týmu Steve Johnson.



Wayne folgte seinem dirt track-Kollegen Eddie Lawson (links) ins Kawasaki-Superbike-Rennen. Hier feiert er Sieg in Loudon, New Hampshire, 1982.

Wir fuhren alle Konkurrenten in Grund und Boden, und niemand konnte sich einen Reim darauf machen, was wir gemacht hatten.

Aber wir schummelten nie. Wir wurden immer wieder verächtigt, weil mein Dad härter arbeitete als jeder andere. Aber wir schummelten nie. Es gab keine Regel gegen das Mischen von Spezialspirit. Zwei Jahre später

war es schließlich verboten, weil es mittlerweile jeder tat. Aber die Leute hatten geraume Zeit gebraucht, um unseren Trick herauszufinden.

KARRIERE-KRISE IM DIRT-TRACK

Mit 16 wurde ich Profi und trat als Novice, Junior und Expert im nationalen Dirt-Track-Zirkus an. Wegen meiner Erfolge in Kalifornien war ich überzeugt, meinen Mann zu stehen, aber dann verlor ich plötzlich mein Selbstvertrauen. Es war ein freier Fall über mehrere Stockwerke.

Ich fuhr einen Yamaha 750-Twin gegen all jene Harleys. Selbst Kenny hatte Schwierigkeiten damit, und ich war auf mich selbst gestellt. Mittlerweile waren die Harleys auch noch besser geworden.

Das Problem war, Traction zu finden - die Harleys hatten den richtigen Schlag und hielten sich in den Untergrund. Die Yamaha drehte höher und hatte eine weichere Leistungscharakteristik, ihr Hinterrad drehte hilflos durch, anstatt richtig zu greifen.

Ich reihte mich am Start ein, schaute die Linie auf und ab, um zu sehen, gegen wen ich antreten mußte, und ich dachte, verflucht, diese Jungs kannst du nicht schlagen. Dami hatte ich verloren, bevor ich überhaupt startete. Ich war zu jung und unerfahren, um die Umstände sichtig einzubeeinflussen. Es war hart für mich damals, denn mental war ich noch lange nicht so stark wie in den Jahren darauf.

Ich brauchte etwa drei Jahre, um aus diesem Sumpf herauszukommen.

Der Grund, daß ich keine Harley bekam, ging auf die Idee meines Vaters zurück, wir müßten mit etwas gewinnen, was die Konkurrenz nicht zur Verfügung hatte. Aber im Prinzip war es unmöglich, die anderen mit der Yamaha zu schlagen.

Ende 1979 ging ich ohne Motorrad zur San José Mile, weil die

jsou teď zavřené. Tenkrát se závodilo ve třech skupinách: 7-11 let/1-3hp, 7-11 let/4-6hp, a 9 a víc let/7 a víc hp.

V té době mi bylo asi deset nebo jedenáct a začal jsem často vyhrávat. Sandy pořád vymýšlel nějaké zlepšováky, a nakonec ho napadlo přidávat do benzínu nitrometan a alkohol. Udělal ke karburátoru speciální trysky a jehly a vyzkoušeli jsme to. Opravdu to značně zvýšilo výkon.

Nez jsme vyjeli na dráhu, řadili jsme se k zahřívacímu kolu. Moje motorka s tím speciálním palivem vydávala horňák puch, ze kterého až pály oči. Jenže jsem byl ve skupině ostatních kluků, kteří se všichni snažili jako blázni vystartovat co nejrychleji, tak nemohli přijít na to, či motorka to je. Každému slzely oči, dokonce i mně, ale nikdo nevěděl proč.

Vždycky jsem ty kluky porazil, a nikdo si nedokázal představit, jak jsem to udělal. Ale nikdy jsme nepodváděli, ačkoli si to o nás všichni myslí. Vyhrali jsem proto, že tata se nadělal vic než ostatní. Skutečně jsme nepodváděli, protože tenkrát neexistovalo žádné pravidlo o míchání paliva. Zakázali to až o dva roky později, když už to dělal každý. Některým lidem zkrátka chvíli trvalo, než přišli na to, co dělám.

KRIZE NA „DIRT TRACK“

Stal jsem se profesionálem v šestnácti, kdy jsem začal jezdit na dir track nejdříve ve třídě Novice a potom Junior a Expert. Protože v Kalifornii jsem vyhral, myslí jsem si, že se mi bude dát podobně, ale nebylo to tak jednoduché. Přestával jsem si věřit. Moje výkony značně poklesly.

Jednal jsem na Yamaze 750, ale všichni ostatní měli harleye, které byly o hodně lepší. Problém byl záběr kola - harleye měly pořádnou páru a dobré zabírály, ale Yamaha měla při vysokých otáčkách nižší výkon a tak se kolo protácelo, město aby zabralo.

Na startovní čáře jsem se vždycky divil, s kým to vlastně



GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

WELTMEISTERSCHAFT ORGANISATION/ORGANIZAČNÍ VÝBOR Mistrovství světa motocyklů 1995

RENNDIRECTOR ŘEDITEL ZÁVODU ROBERTO NOSETTO	TECHNISCHER DIREKTOR HLAVNÍ TECHNICKÝ KOMISAŘ JACK FINDLAY	MEDIZINISCHER DIREKTOR HLAVNÍ LÉKAŘ CLAUDIO MACCHIAGODENA	MEDIA CENTER MANAGER WM1995 TISKOVÝ MANAGER MS 1995 RENATA NOSETTO	SICHERHEITSBEAUFTRAGTER BEZPEČNOSTNÍ KOMISAŘ HANS BAHMER
---	--	---	--	--

FIM-DELEGIERTE/DELEGÁTI FIM

VORSITZENDER DER FIM JURY HLAVNÍ SPORTOVNÍ KOMISAŘ WILHELM NOLL	STELLVERTRETENDER VORSITZENDER DER FIM JURY ZASTUPCE HLAVNÍHO SPORTOVNÍHO KOMISAŘE IGOR ESKINJA	NATIONALES MITGLIED DER FIM JURY NÁRODNÍ SPORTOVNÍ KOMISAŘ GUSTAV LUX	FIM-REPRÄSENTANT ZASTUPCE FIM TORE KITTELSEN	MEDIZINISCHER BEOBACHTER POZOROVATEL LÉKAŘ T. B. A.	TECHNISCHER BEOBACHTER TECHNICKÝ POZOROVATEL EIGIL SOLKAER
---	---	---	--	---	--

IRTA

DELEGIERTER DER IRTA/DELEGÁT IRTA PAUL BUTLER
--

PRÄSIDENT DES ORGANISATIONSKOMITEES/ PŘEDSEA ORGANIZAČNÍHO VÝBORU

EVENT PROMOTER/PROMOTÉR PODNIKU FRANZ RAU - MOTO MOTION INTERNATIONAL
--

RENN-ORGANISATION/FUNKCIONÁŘI ZÁVODU

DIREKTOR DER RENNSTRECKE / ŘEDITEL ZÁVODNÍ DRÁHY VÁCLAV JANEK	RENNLEITER / ŘEDITEL ZÁVODU ULRICH KNIPP
RENNSEKRETÄR / TAJEMNÍK ZÁVODU IVAN SZENDUCH	
OBMANN DER TECHNISCHEN ABNAHME / VEDOUcí TECHNICKÉ PŘEJMÍKY BOHUMÍL ŠEBEK	
OFFIZIELLE ZEITNAHME / OFICIÁLNÍ ČASOMÍRA DELTA TRE	
LEITENDER RENNARZT / HLAVNÍ LÉKAŘ DR. DUŠAN KLUSÁČEK	
NATIONALER PRESSECHEF / VEDOUcí TISKOVÉHO STŘEDiska AMOS KREJCÍ	

INTERNATIONALE SPONSOREN/MEZINÁRODNÍ SPONZOŘI

CERTINA THE OFFICIAL TIMING / WATCH FOR THE FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

FIM GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

17.-8.-95	Freies Training/Volný trénink	Zeittraining/Měřený trénink	19.-8.-95		
Seitenwagen/Sajdkáry	14.15 - 15.00	250cc	09.00 - 10.00		
Euro 125	12.30 - 13.00	15.30 - 16.00	500cc	10.15 - 11.15	13.30 - 14.30
Thunderbikes	13.15 - 14.15	16.15 - 17.00	125cc	11.30 - 12.30	14.45 - 15.45
Seitenwagen/Sajdkáry	17.15 - 18.15	Seitenwagen/Sajdkáry	12.45 - 13.00	16.00 - 17.00	17.30
		(Warm Up/Zahřívací trénink)			
18.-8.-95			Rennen/Závody		
Seitenwagen/Sajdkáry	12.45 - 13.15	20.-8.-95	Warm up/Zahřívací trénink		
250cc	09.00 - 10.00	Euro 125	Rennen/Závody		
500cc	10.15 - 11.15	13.30 - 14.30			
125cc	11.30 - 12.30	14.45 - 15.45			
Thunderbikes	17.15 - 17.45	125cc	10.40 - 11.00		
Euro 125	18.00 - 18.30	Thunderbikes	11.15 - 11.30		
		Euro 125	15.45		
			17.00		



GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

19 RUNDEN • 102.486 kms • START 17.30

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	R BILAND/K WALTISPERG	CH/CH	LCR/BRM	SCHLOSSGOLD RACING
3	D BRINDLEY/P HUTCHINSON	GB/GB	LCR/HONDA	VAN KEMPEN RACING
4	M BOESINGER/J EGLI	CH/CH	LCR/ADM	PNEU BOESIGER RACING
5	P GUEDEL/C GUEDEL	CH/CH	LCR/SWISSAUTO	BP RACING SCHWEIZ
6	K KLAFFENBOCK/C PARZER	A/A	WINDLE/SWISSAUTO	OKM RACING TEAM
7	D DIXON/A HETHERINGTON	GB/GB	WINDLE/ADM	DARREN DIXON RACING
8	S ABBOTT/J TAILFORD	GB/GB	WINDLE/ADM	STEVE ABBOTT RACING
9	B BRINDLEY/S WHITESIDE	GB/GB	LCR/YAMAHA	DENNIS TROLLOPE RACING
10	Y KUMAGAYA/M FINNEGAN	J/IRL	LCR/ADM	TEAM KUMAGAYA/NISSIN
11	J LAUSLEHTO/H MATSARANTA	SF/SF	LCR/ADM	TEAM LAUSLEHTO
12	R BOHNHORST/P BROWN	D/GB	LCR/SWISSAUTO	BOHNHORST/KUMANO MOTORSP.
13	R KOSTER/C CAVADINI	CH/CH	LCR/HONDA	KROKO RACING
14	T WYSSEN/K WYSSEN	CH/CH	LCR/YAMAHA	WYSSEN RACING
15	K WEBSTER/H HOFSTEENGHE	GB/NL	LCR/ADM	KEVIN WEBSTER RACING
16	M REDDINGTON/T CRONE	GB/GB	LCR/ADM	REDDINGTON RACING
17	B GALLROS/P BERGLUND	S/S	LCR/YAMAHA	BG SIDECAR TEAM
18	B JANSEN/F G V. KESSEL	NL/NL	LCR/YAMAHA	JANSEN RACING
19	A VOEGELI/H WICKLI	D/D	LCR/STEINHAUSEN	STEINHAUSEN RACING
20	I WILFORD/M WYNN	GB/GB	LCR/HONDA	STEVE WEBSTER RACING
21	M SCHLOSSER/A HANNI	CH/CH	LCR/HONDA	HANNI RACING

RESULTATE

1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
ZEIT DES SIEGERS	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.

SEITENWAGEN 19.8.95

6. LAUF ZUR WELTMEISTERSCHAFT

RUNDENTABELLE

Rd/Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						

FIM RESULTATE 1995

FIM-ISRA SEITENWAGEN

	Total
1 D DIXON/A HETHERINGTON	100
2 S ABBOTT/J TAILFORD	72
3 M BOESINGER/J EGLI	64
4 R BILAND/K WALTISPERG	50
5 B BRINDLEY/S WHITESIDE	50
6 K KLAFFENBOCK/C PARZER	42
7 D BRINDLEY/P HUTCHINSON	40
8 Y KUMAGAYA/T HOPKINSON	37
9 R BÖNHORST/P BROWN	32
10 B JANSEN/F G V. KESSEL	32

11 B GALROSS/P BERGLUND	29
12 P GUEDEL/C GUEDEL	25
13 M SCHLOSSER/A HAENNI	22
14 J LAUSLEHTO/H MATSARANTA	21
15 M REDDINGTON/T CRONE	18
16 I WILLFORD/M WYNN	18
17 A VOEGELI/H WICKLI	10
18 T WYSSEN/K WYSSEN	8
19 M NEUMANN/U MULLER	5
20 M WHITTINGTON/S BIRKETT	5

THE WINNING BRAKE PADS

'CFK' BLUE, MEDIUM HARD CARBON/KEVLAR® SUPERBIKE COMPOUND



GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

20 RUNDEN • 107.880 kms • START 12.00

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	MAX BIAGGI	ITALIEN	APRILIA	CHESTERFIELD-APRILIA
2	TADAYUKI OKADA	JAPAN	HONDA	TEAM HRC
3	TAKESHI TSUJIMURA	JAPAN	HONDA	F.C.C. TECHNICAL SPORTS
4	DORIANO ROMBONI	ITALIEN	HONDA	HONDA TEAM AGOSTINI
5	NIALL MACKENZIE	ENGLAND	APRILIA	DOCSHOP RACING
6	JEAN PHILIPPE RUGGIA	FRANKREICH	HONDA	ELF-HONDA-TECH 3
7	TETSUYA HARADA	JAPAN	YAMAHA	MARLBORO TEAM RAINY
8	JEAN MICHEL BAYLE	FRANKREICH	APRILIA	CHESTERFIELD-APRILIA
9	LUIS D'ANTIN	SPANIEN	HONDA	MX ONDA-S.S.P. COMPETICION
10	NOBUATSU AOKI	JAPAN	HONDA	BLUMEX RHEOS RACING
13	ESKIL SUTER	SCHWEIZ	APRILIA	MOHAG APRILIA
15	OLIVER PETRUCCIANI	SCHWEIZ	APRILIA	EDO RACING TEAM
14	RUBEN XAUS	SPANIEN	HONDA	FORTUNA HONDA PONS
16	PATRICK VAN DEN GOORBERGH	NIEDERLANDE	APRILIA	DOCSHOP RACING
17	JURGEN VAN DEN GOORBERGH	NIEDERLANDE	HONDA	MAXELL TEAM GLOBAL
18	ROBERTO LOCATELLI	ITALIEN	APRILIA	APRILIA RACING TEAM
19	OLIVIER JACQUE	FRANKREICH	HONDA	ELF-HONDA-TECH 3
21	GREGORIO LAVILLA	SPANIEN	HONDA	MX ONDA-S.S.P. COMPETICION
22	ADI STADLER	DEUTSCHLAND	APRILIA	VEITINGER
23	LUIS CARLOS MAUREL	SPANIEN	HONDA	MAUREL COMPETICION
24	BERND KASSNER	DEUTSCHLAND	APRILIA	TEAM MUNICH
25	KENNY ROBERTS JNR.	AMERICAN	YAMAHA	MARLBORO TEAM RAINY
26	DAVIDE BULEGA	ITALIEN	HONDA	GIVI RACING
27	SADANORI HIKITA	JAPAN	HONDA	MAXELL TEAM GLOBAL
28	RALF WALDMANN	DEUTSCHLAND	HONDA	HB HONDA GERMANY
29	JURGEN FUCHS	DEUTSCHLAND	HONDA	HB HONDA GERMANY
30	JOSE LUIS CARDOSO	SPANIEN	APRILIA	PR2 APRILIA
31	MIGUEL CASTILLA	SPANIEN	YAMAHA	10x10-YAMAHA-REPSOL
32	PERE RIBA	SPANIEN	APRILIA	BJC RACING
55	REGIS LACONI	FRANKREICH	HONDA	EQUIPE DE FRANCE GP
86	UWE BOLTERAUER	CZECH	YAMAHA	RACING TEAM NOVAK
87	BOHUMIL STASA	CZECH	APRILIA	WERNBERGER KONSERVEN
89	OTTO KRMICEK	CZECH	YAMAHA	

RESULTATE

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
16	17	18	19	20

ZEIT DES SIGERS km/h: SCHNELLSTE RUNDE: No. ZEIT km/h

250cc

10. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT



RUNDENTABELLE

Rd/Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						
20																						

DIE SAISON BISHER

GP2 - 250cc

	Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Total
1	M Biaggi	16	25	7	20	25	25	25	20	25						188
2	T Harada	20	20	13	25	20	20	-	11	20						149
3	R Waldmann	25	13	25	11	-	13	20	25	16						148
4	T Okada	-	16	-	10	16	11	16	16	8						93
5	J Ruggia	-	11	11	9	11	7	13	8	11						81
6	N Aoki	11	9	20	8	8	9	9	-	6						80
7	K Roberts Jr	9	7	-	-	13	10	11	10	-						60
8	L D'Antin	-	8	-	16	7	-	7	9	5						52
9	C Checa	13	-	-	-	9	5	5	13	-						45
10	J.V.D. Goorberg	5	5	6	-	4	-	10	2	9						41

23 • 7 • 95

BRITISH GRAND PRIX

Pos. Fahrer

- 1 M Biaggi (ITA)
 - 2 T Harada (JPN)
 - 3 R Waldmann (GER)
 - 4 J V.D. Goorberg (NED)
 - 5 J Ruggia (FRA)
 - 6 N MacKenzie (GBR)
 - 7 L D'Antin
 - 8 C Checa
 - 9 E Suter (SUI)
 - 10 N Aoki (JPN)
- WEITERE PUNKTE-ERZIELER: O JACQUE 36; E SUTER 34; J BAYLE 32; J FUCHS 28; J CARDOSO 24; D ROMBONI 23; M LUCCHI 22; N MACKENZIE 21; S HIKITA 19; PVD GOORBERG 18; A GRAMIGNI 11; R LOCATELLI 11; O MIYAZAKI 10; T TSUJIMURA 10; A STADLER 7; L MAUREL 5; B KASSNER 3; M PAYTEN 2; M MORIKANE 2; G LAVILLA 2; O PETRUCCIANI 2; R LACONI 2; APRILIA 19; HONDA 17; YAMAHA 16

EBC® THE WINNING BRAKE PADS

'SK93' BLACK, MEDIUM HARD KEVLAR® STREET COMPOUND, WITH ABE



GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

22 RUNDEN • 118.668 kms • START 13.15

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	MICK DOOHAN	AUSTRALIAN	HONDA	TEAM REPSOL HONDA
2	LUCA CADALORA	ITALIEN	YAMAHA	MARLBORO TEAM ROBERTS
4	DARYL BEATTIE	AUSTRALIAN	SUZUKI	LUCKY STRIKE SUZUKI
6	ALEX CRIVILLE	SPANIEN	HONDA	TEAM REPSOL HONDA
7	SHINICHI ITOH	JAPAN	HONDA	TEAM REPSOL HONDA
8	SEAN EMMETT	ENGLAND	HARRIS YAMAHA	HARRIS GRAND PRIX
9	ALEXANDRE BARROS	BRASILIEN	HONDA	BARROS-KANEMOTO-HONDA
10	JEREMY McWILLIAMS	ENGLAND	YAMAHA	TEAM MILLAR
11	BERNARD GARCIA	FRANKREICH	ROC YAMAHA	TEAM ROC
12	CARLOS CHECA	SPANIEN	HONDA	FORTUNA HONDA PONS
13	LORIS REGGIANI	ITALIEN	APRILIA	APRILIA RACING TEAM
14	ADRIAN BOSSHARD	SCHWEIZ	ROC YAMAHA	THOMMEN ELF RACING TEAM
17	NORIFUMI ABE	JAPAN	YAMAHA	MARLBORO TEAM ROBERTS
18	LAURENT NAVEAU	BELGIAN	ROC YAMAHA	ROC EUROTEAM
19	JUAN BORJA	SPANIEN	ROC YAMAHA	TEAM ROC NRJ
20	CRISTIANO MIGLIORATI	ITALIEN	HARRIS YAMAHA	HARRIS GRAND PRIX
21	BERNARD HAENGELI	SCHWEIZ	ROC YAMAHA	HAENGELI RACING
22	LUCIO PEDERCINI	ITALIEN	ROC YAMAHA	TEAM PEDERCINI
23	EUGENE McMANUS	ENGLAND	HARRIS YAMAHA	PADGETTS RACING TEAM
24	SCOTT GRAY	AMERICAN	HARRIS YAMAHA	STARSPORT
25	NEIL HODGSON	ENGLAND	ROC YAMAHA	WORLD CHAMP. MOTORSPORTS
28	BRUNO BONHUIL	FRANKREICH	ROC YAMAHA	M.T.D.
32	TOSHI ARAKAKI	JAPAN	HARRIS YAMAHA	PADGETTS RACING TEAM
37	FREDERIC PROTAT	FRANKREICH	ROC YAMAHA	F.P. RACING
44	MARC GARCIA	FRANKREICH	ROC YAMAHA	D.R. TEAM SHARK
45	SCOTT RUSSELL	AMERICAN	SUZUKI	LUCKY STRIKE SUZUKI
51	JEAN PIERRE JEANDAT	FRANKREICH	PATON	J.P.J. PATON
65	LORIS CAPIROSSI	ITALIEN	HONDA	MARLBORO TEAM PILERI
69	JAMES HAYDON	ENGLAND	HARRIS YAMAHA	HARRIS GRAND PRIX
70	MARCO PAPA	ITALIEN	ROC YAMAHA	TEAM MARCO PAPA

RESULTATE

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
16	17	18	19	20
ZEIT DES SIEGERS	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.	ZEIT	km/h

500cc

10. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT



RUNDENTABELLE

Rd/Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						
20																						
21																						
22																						

DIE SAISON BISHER

23 • 7 • 95

GP1 - 500cc

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Total
Pos Fahrer	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	1
1 M Doohan	25	25	20	-	-	25	25	25	25						170
2 D Beattie	20	20	25	9	25	20	-	16	20						155
3 L Cadalora	13	-	13	20	20	4	9	20	11						110
4 A Criville	16	16	-	16	13	11	20	-	16						108
5 A Puig	9	11	11	25	11	16	16	-	-						99
6 S Itoh	6	9	-	8	16	13	8	13	10						83
7 A Barros	10	10	-	11	9	9	11	11	-						71
8 L Capirossi	8	-	-	10	10	7	13	-	13						61
9 N Abe	7	-	7	13	8	10	10	-	-						55
10 J Borja	-	7	9	7	6	-	6	-	8						43

WEITERE PUNKTE-ERZIELER: L REGGIANI 41; K SCHWANTZ 34; N HODGSON 30; B GARCIA 29; T ARAKAKI 20; S RUSSELL 19; A BOSSHARD 18; C MIGLIORATI 17; T AOKI 16; J McWILLIAMS 16; L NAVEAU 12; S EMMETT 10; F PROTAT 9; M GARCIA 7; P CHIU 6; A STROUD 5; B BONHUIL 5; E McMANUS 4; J HAYDON 2; B HAENGELI 2; J JEANDAT 1; P MONNERET 1; C WALKER 1; HONDA 211; SUZUKI 158; YAMAHA 119; ROC YAMAHA 58; HARRIS YAMAHA 41; APRILIA 41; CAGIVA 6; PATON 1

BRITISH GRAND PRIX

Pos Fahrer

- 1 M Doohan (AUS)
- 2 D Beattie (AUS)
- 3 A Criville (SPA)
- 4 L Capirossi (ITA)
- 5 L Cadalora (ITA)
- 6 S Itoh (JPN)
- 7 N Hodgson (GBR)
- 8 J Borja (SPA)
- 9 B Garcia (FRA)
- 10 A Bosshard (SUI)

EBC® THE WINNING BRAKE PADS

'SPRINT' GREEN, SOFT KEVLAR® ROAD/CIRCUIT RACE COMPOUND



GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

19 RUNDEN • 102.486 kms • START 14.30

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	KAZUTO SAKATA	JAPAN	APRILIA	TEAM KRONA-APRILIA
2	NOBORU UEDA	JAPAN	HONDA	GIVI RACING
4	DIRK RAUDIES	DEUTSCHLAND	HONDA	HB TEAM RAUDIES
5	PETER OETTL	DEUTSCHLAND	APRILIA	MARLBORO-APRILIA-ECKL
6	JORGE MARTINEZ	SPANIEN	YAMAHA	TEAM ASPAR CEPSA
7	STEFANO PERUGINI	ITALIEN	APRILIA	TEAM IPA APRILIA
8	MASAKI TOKUDOME	JAPAN	APRILIA	TEAM DITTER PLASTIC
9	HIDEYUKI NAKAJOH	JAPAN	HONDA	Jha RACING
10	HERRI TORRONTEGUI	SPANIEN	HONDA	PIT LANE RACING
11	STEFAN PREIN	DEUTSCHLAND	YAMAHA	ENERGIZER ELF TEAM PREIN
12	HARUCHIKA AOKI	JAPAN	HONDA	BLUMEX RHEOS RACING
14	AKIRA SAITO	JAPAN	HONDA	DOCSHOP RACING
15	LOEK BODELIER	NIEDERLANDE	APRILIA	L.B. RACING TEAM
17	GIANLUIGI SCALVINI	ITALIEN	APRILIA	TEAM IPA APRILIA
18	OLIVER KOCH	DEUTSCHLAND	APRILIA	TEAM DITTER PLASTIC
19	YOSHIAKI KATOH	JAPAN	YAMAHA	TEAM ASPAR CEPSA
20	TOMOMI MANAKO	JAPAN	HONDA	F.C.C. TECHNICAL SPORTS
21	TOMOKO IGATA	JAPAN	HONDA	F.C.C. TECHNICAL SPORTS
23	MANFRED GEISSLER	DEUTSCHLAND	APRILIA	MARLBORO-APRILIA-ECKL
24	GABRIELE DEBBIA	ITALIEN	YAMAHA	DEBBIA TEAM SEMPRUCCI
26	EMILIO ALZAMORA	SPANIEN	HONDA	SCOT-SAN PATRIGNANO
28	TAKEHIRO YAMAMOTO	JAPAN	HONDA	MOTO BUM TEAM HARC PRO
29	YOSHIIKU SUGAI	JAPAN	HONDA	RACING SUPPLY
31	STEFAN KURFISS	DEUTSCHLAND	YAMAHA	SCOTT-ATTAC! TEAM
32	HIROYUKI KIKUCHI	JAPAN	HONDA	ELF TEAM KEPLA
37	KEN MIYASAKA	JAPAN	HONDA	Jha RACING
38	LUIGI ANCONA	ITALIEN	HONDA	SCOT-SAN PATRIGNANO
40	MASSIMILIANO D'AGNANO	ITALIEN	APRILIA	SCUDERIA ALFA DUCADOS
63	JOSEP SARDÀ	SPANIEN	HONDA	TEAM EUROPA ZWAFINK
86	JAROSLAV HULES	CZECH	APRILIA	TEAM RDM SKALA BANK
87	BENJAMIN WEISS	CZECH	HONDA	WERNBERGER TEAM HANUSCH
89	VLADIMÍR CASTKA	CZECH	HONDA	

RESULTATE

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
16	17	18	19	20
ZEIT DES SIEGERS:	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.	ZEIT	km/h

125cc

10. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT



RUNDENTABELLE

Rd/Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						

DIE SAISON BISHER

GP1 - 125cc

Pos.	Fahrer	Pkt.															Total						
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1	H Aoki	25	-	25	25	25	25	11	25	-													161
2	S Perugini	10	10	-	20	13	20	9	10	20													112
3	K Sakata	20	3	16	10	-	11	13	4	25													102
4	D Raudies	-	4,5	-	16	11	-	25	20	13													89,5
5	A Saito	5	8	20	8	-	9	16	13	-													79
6	E Alzamora	13	-	9	9	16	-	-	9	16													72
7	P Oettl	-	-	5	13	-	13	20	16	-													67
8	T Manako	16	-	6	7	7	10	7	11	-													64
9	H Nakajoh	9	2	13	-	10	5	8	5	11													63
10	N Ueda	11	-	2	11	20	-	-	-	-													44

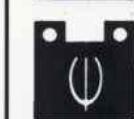
WEITERE PUNKTE-ERZIELER: Y.KATOH 40; M.TOKUDOME 39,5; H.TORRONTEGUI 39,5; G.SCALVINI 31,5; M.GEISSLER 30; K.MIYASAKA 26,5; G.MCCOY 16,5; T.YAMAMOTO 16; T.IGATA 14; J.MARTINEZ 14; S.IBARAKI 11; O.KOCH 10; A.BALLERINI 8,5; G.DEBBIA 7,5; L.BODELIER 7; D.BARTON 7; L.ANCONA 7; Y.SUGAI 6; J.SARDA 2; S.PREIN 1; Y.UJI 1; S.KURFISS 1; HONDA 20,3; APRILIA 160; YAMAHA 55,5

BRITISH GRAND PRIX

- 1 K.Sakata (JPN)
- 2 S.Perugini (ITA)
- 3 E.Alzamora (SPA)
- 4 D.Raudies (GER)
- 5 H.Nakajoh (JPN)
- 6 M.Tokudome (JPN)
- 7 M.Geissler (GER)
- 8 J.Martinez (SPA)
- 9 D.Barton (GBR)
- 10 T.Yamamoto (JPN)

THE WINNING BRAKE PADS

'E' RED, LONGLASTING AND GRIPPY ENDURANCE RACE COMPOUND
'SK93' BLACK, MEDIUM HARD KEVLAR® STREET COMPOUND, WITH ABE



THUNDERBIKE TROPHY • 1995

17 RUNDEN • 91.698 kms • START 15.45 • ROUND 7

No.	FAHRER / NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM / Pos	No.	FAHRER / NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM / Pos
1	YVES BRIGUET / SCHWEIZ	HONDA	TEAM YVES BRIGUET / 2	60	ERIC MAHE / FRANKREICH	HONDA	TEAM MAHE
2	CHRISTIAN ZWEDORN / AUSTRIAN	HONDA	CASTROL-HONDA AUSTRIA / 11	89	TORSTEN FRITZSCHE / CZECH	KAWASAKI	PRIBYL-ESNER
3	FRED BAYENS / AUSTRALIEN	HONDA	DC RACING TEAM / 3	90	VLADIMIR KUBA / CZECH	HONDA	
4	IDALIO GAVIRA / SPANIEN	HONDA	HONDA-SSB-MOBIL 1 / 6	91	ONDREJ LELEK / CZECH	HONDA	
5	EUSTAQUIO GAVIRA / SPANIEN	HONDA	HONDA-SSB-MOBIL 1 / 13	92	PETR SALE / CZECH	HONDA	
7	STEPHANE MERTENS / BELGIEN	HONDA	DHOLDA-WANTY S.M.R. / 4	93	MARTIN MARKALOUS / CZECH	HONDA	
8	WILCO ZEELBERG / NIEDERLANDE	HONDA	DC RACING TEAM / 5	94	ROMAN NOCSIK / CZECH	HONDA	
9	PHILLIP Mc CALLISTER / ENGLAND	HONDA	TEAM TURKINGTON / 22	95	ING. TOMAS FOUKAL / CZECH	KAWASAKI	
10	JOVANNI BUSSE / ITALIEN	BIMOTA	TEAM PEDERICINI / 24	96	STEFAN HOLZ / CZECH	HONDA	
14	OSCAR SAINZ / SPANIEN	KAWASAKI	OSCAR SAINZ TEAM / 10				
15	IAN MacPHERSON / ENGLAND	HONDA	IAN MacPHERSON RACING / 14				
16	MARCO RISITANO / ITALIEN	BIMOTA	GI MOTORSPORT / 33				
17	UDO MARK / DEUTSCHLAND	KAWASAKI	RUBATTO LÖRTZ RACING / 1				
18	ENRIQUE DE JUAN / SPANIEN	KAWASAKI	ARBIZU RACING / 8				
19	DANNY SCHILDERSMAN / BELGIEN	HONDA	DHOLDA-WANTY S.M.R.				
60	ERIC MAHE / FRANKREICH	HONDA	TEAM MAHE / 9				

RUNDENTABELLE

Rd/Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						

THUNDERBIKE TROPHY • RESULTATE

1	2	3	4	5	
6	7	8	9	10	
ZEIT DES SIGERS	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.			
ZEIT	km/h	ZEIT			

EURO 125 • 1995

13 RUNDEN • 70.177 kms • START 17.00 • ROUND 7

No.	FAHRER	TEAM / Pos	No.	FAHRER	TEAM / Pos
1	MARC RSETTE	RACING TEAM BELGIUM / 30	62	ANGEL NIETO	ASPAR CEPSA
2	JAROSLAV HULES	TEAM RDW SKALA BANK	64	MARCO CARNEVALE	TEAM PILERI / 8
4	VALENTINO ROSSI	MOTORRACING / 3	67	CHRIS JENSEN	YAMAHA MOTOR DENMARK
5	ALAIN BRONEC	PROMOTOP 41 / 16	77	BERTRAND STEY	STEY MOTOS
6	FREDERIC PETIT	R.M.S. / 2	80	DENNIS DU PONT	MAC MOTORS RACING TEAM
7	LUCIO CECCHINELLO	PILERI RACING / 1	91	GREGOR GOREC	FE-BO RACING
11	IVAN TSCHUDIN	KNECHT RACING / 4	92	TIIMO IMMONEN	JOHKO STEEL
15	ARMIN FISCHER	TEAM APRILIA DEUTSCHLAND / 26			
18	GINO BORSSI	TEAM ITALIA			
19	MARCO DELLINIO	TEAM ITALIA / 15			
20	FRANCO BATTAINI	TEAM ITALIA / 6			
25	CHE MANOLO OMARINI	TEAM KRONA			
26	PAOLO TESSARI	TEAM SANDRONI / 7			
27	MAURIZIO CUCCHIARINI	MOTORRACING / 21			
28	GIAMPIERO DI MARCO SANTO	MOTORRACING			
33	JUAN MARTURANA	TEAM E. CASTRO			
36	VICENTE J. ESPARRAGOSO	TEAM ESPARRAGOSO / 35			
38	HAKAN OLSSON	STAROL			
40	MARKUS HOLLenstein	YAMAHA RACING TEAM SCHWEIZ			
61	MAURIZIO PAGANO	RPM TEAM			

RUNDENTABELLE

Rd/Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						

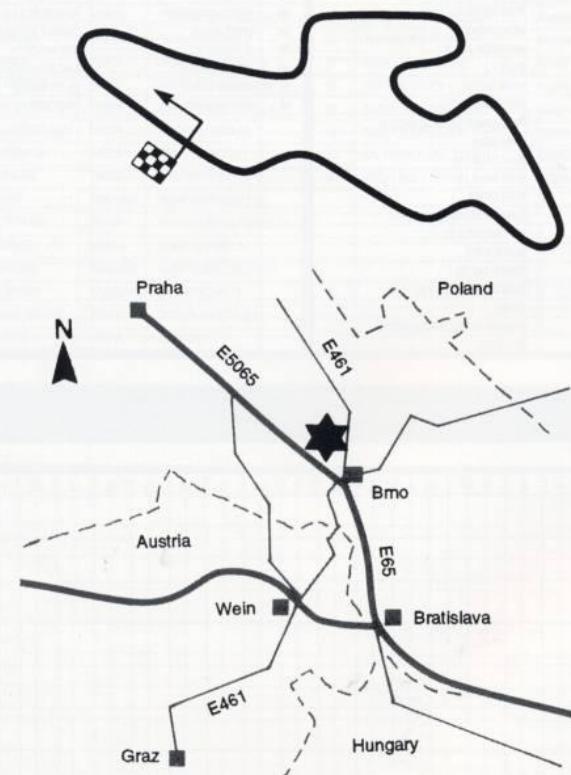
EURO 125 • RESULTATE

1	2	3	4	5	
6	7	8	9	10	
ZEIT DES SIGERS	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.			
ZEIT	km/h	ZEIT			

EBC® THE WINNING BRAKE PADS

'SK93' BLACK, MEDIUM HARD KEVLAR® STREET COMPOUND, WITH ABE

BRNO



BRNO
3.35m / 5.39km

1994 125cc		SCHNELLSTE RUNDE			
1	SAKATA	APRILIA	42m 34.015s	SAKATA	APRILIA
SCHNELLSTE RUNDE				2m 12.5s	
1	BIAGGI	APRILIA	42m 09.445s	BIAGGI	APRILIA
SCHNELLSTE RUNDE				2m 05.34s	
1	DOOHAN	HONDA	45m 39.974s	RAINEY	YAMAHA
SCHNELLSTE RUNDE				2m 03.154s	

„ICH WERDE KÄMPFEN BIS ZULETZT!“

Ralf Waldmann gibt sich in der 250 ccm-WM noch lange nicht geschlagen!

Bei den ersten Rennen der Saison sah Ralf Waldmann bisweilen aus wie eine weiße Wand, doch seit er sich nach dem Lauf am Nürburgring die vereiterten Mandeln entfernen ließ, ist der große deutsche Motorradstar ebenso fit wie die von Cheftechniker Sepp Schlögl und den Mechanikern Mike Leitner und Robert Reich stets perfekt präparierte Honda-Werksmaschine.

Und deshalb machte er die Weltmeisterschaft der 250 ccm-Klasse wieder spannend. In Le Mans behielt Waldi trotz einer mörderischen Hochsommerhitze Konzentration und Kondition bis zum letzten Meter, ließ Weltmeister Max Biaggi hinter sich und holte nicht nur den zweiten Platz in der WM-Wertung zurück, sondern tankte auch jede Menge an gesundem Selbstvertrauen.

„Ab jetzt fahre ich überall voll auf Angriff. Denn bei 31 Punkten Rückstand ist in der Weltmeisterschaft noch alles drin“, jubelte er.

Und glänzte auch beim britischen Grand Prix im Donington Park mit einem zweiten Platz im Training, bei dem er nur fünf Hundertstelsekunden auf den Weltmeister verlor. „Meine Maschine läuft perfekt, ich fühle mich pudelwohl im Sattel. Natürlich werde ich alles nur Mögliche versuchen, Biaggi auch diesmal in Schach zu halten.“

Die Karten des Weltmeisters standen schlecht, weil er im Abschlußtraining einem langsameren Kollegen ausweichen mußte, auf die Randsteine geriet und stürzte. Rennarzt Dr. Claudio Costa stellte einen angerissenen Mittelhandknochen rechts fest. Biaggi trug den Arm in der Schlinge und schüttelte niedergeschlagen den Kopf: Er habe keine Ahnung, wieviele Rennrunden er mit dieser Verletzung würde durchhalten können. Doch am Sonntag schienen die Beschwerden wie weggeblasen. Nur zwei zögerliche Runden verstrichen, bis der Aprilia-Star an Yamaha-Werksfahrer Tetsuya Harada vorbeifand und seine Führung dann von Runde zu Runde kontinuierlich ausbaute.

Zur Hälfte des Rennens betrug der Vorsprung satte fünf Sekunden, bevor Biaggi die Sache gemütlicher angehen ließ und am Schluß noch um 2,8 Sekunden vor seinen Verfolgern eintraf. „Ich bin sehr, sehr glücklich“, schwärzte er nach seinem fünften Saisonsieg und dem ersten Triumph auf der englischen Piste, „am Anfang hatte ich noch Schmerzen, weil beim Bremsen das ganze Gewicht auf dem Handgelenk lastet. Doch nach ein paar Runden begannen die Spritzen zu wirken, die mir Dr. Costa verpaßt hat – und ich habe die Verletzung schlicht vergessen.“

Ralf Waldmann hatte gegen den entfesselt aufdrehenden Biaggi diesmal keine Chance, hielt aber dafür Tetsuya Harada fast das ganze Rennen über in Schach. Sein Team rechnete schon damit, daß er Platz zwei würde über die Linie retten können, als ihm in der letzten Kurve vor dem Ziel dann noch ein Fehler unterlief: In jener berüchtigten Haarnadelkurve geriet er auf eine Bodenwelle, mußte seine Maschine wegen des wegspringenden Vorderrades aufrichten und machte so die entscheidende Lücke auf. „Harada hat mich nicht besiegt, sondern ich habe ihm ein Geschenk gemacht“, korrigierte Ralf Waldmann einen Fernsehjournalisten.



Ralf Waldmann in Action



Kevin Schwantz



Max Biaggi

EBC® THE WINNING BRAKE PADS
‘SPRINT’ GREEN, SOFT KEVLAR ROAD/CIRCUIT RACE COMPOUND

EBC THE WINNING BRAKE PADS

'SK93' BLACK, MEDIUM HARD KEVLAR STREET COMPOUND WITH ABE

Durch den Fehler fiel er mit 40 Punkten Rückstand auf Biaggi und einem Punkt auf Harada auf den dritten WM-Rang zurück, verlor aber keineswegs seine Angriffslust. „Solange die Weltmeisterschaft rechnerisch noch nicht verloren ist, kämpfe ich weiter. Auch Biaggi kann einmal ausfallen. Deshalb zählt weiterhin nur eins: Vollgas“, kündigte er für den Brünn-Grand-Prix das nächste harte Gefecht an.

Sein Teamkollege Jürgen Fuchs ist aus dem selben Holz geschnitzt. Obwohl er mit seinem Honda-Production Racer auf den Geraden keine Chance gegen die besten Werksmaschinen hat und sich in den meisten Fällen nicht einmal im Windschatten halten kann, stößt er regelmäßig unter die Top 15 vor und holt bei fast jedem Lauf WM-Punkte. In England hatte er zusätzliche Probleme mit einem entzündeten Muskel im rechten Arm, fuhr dank der Künste des Dr.-Costa-Teams aber schon wieder auf einen zwölften Rang.

Ist bei den 250ern noch alles offen, so schien die Weltmeisterschaft bei den 125ern vor dem Lauf in Donington schon fast entschieden. Nicht weniger als sechs Saisonsiege hatte der 19-jährige Haruchika Aoki, Bruder des 250 ccm-Werkfahrers Nobuatsu und des japanischen Superbike-Stars und Suzuka-Dritten Takuma, bereits erbeutet und startete in England schon wieder aus der ersten Reihe.

Doch am Ende der ersten Runde bekam seine fast schon unheimliche Erfolgsserie einen unverschuldeten Knick: Die Maschine seines Landsmanns Akira Saito, in der tückischen Zielkurve weggerutscht, trudelte direkt vor Aokis Vorderrad, trotz eines blitzartigen Bremsmanövers hatte der WM-Leader keine Chance und überkugelte sich im Gras. Wütend traktierte er die Streckenbegrenzung mit einem Fausthieb, doch die verlorenen Punkte gab ihm das auch nicht zurück.

Tatenlos mußte er mit ansehen, wie seine Verfolger in der Weltmeisterschaft aus der Situation Kapital schlugen. Weil das Feld durch den Zwischenfall auseinandergerissen wurde, kämpfte nicht der übliche dichte Pulk um den Sieg, sondern nur die beiden Aprilia-Stars Kazuto Sakata und Stefano Perugini. Im Kampf um den Aprilia-internen Nummer-eins-Status schon seit Saisonbeginn erbitterte Rivalen, schenkten sich die beiden keinen Zentimeter und wechselten sich immer wieder in der Führung ab. Endgültig entschieden war das Duell erst, als Stefano Perugini in der engen Links-Rechts-Schikane durchs Kiesbett rumpelte, ein paar Meter und Sakatas Windschatten verlor und keine Chance mehr hatte, wieder an den schlauen Weltmeister heranzukommen.

In der Wertung führt Aoki immer noch mit satten 49 Punkten vor Perugini und mit 59 vor Sakata, doch haben seine Verfolger wenigstens wieder etwas Hoffnung geschöpft. Die deutschen Stars haben sich dagegen schon lange aus dem WM-Kampf verabschiedet. „Den Titel habe ich abgeschrieben. Mir geht es darum, schöne Rennen zu zeigen“, erklärte Dirk Raudies schon in Assen, wo er und Peter Öttl sich vor 120.000 begeisterten Zuschauern nach einem lupenreinen deutschen Doppelsieg in die Arme fielen. In Le Mans wurden die beiden Zweiter und Dritter hinter Aoki und standen abermals auf dem Podest, erst in Donington folgte ein kleiner Einbruch. „Meine Maschine hat zuviel Power: Sie macht am Start ein Wheelie. Ich mußte das Gas zurückdrehen und habe entscheidende Meter verloren“, erklärte Raudies, warum er diesmal nicht über Platz vier hinter Alzamora hinausgekommen war.

Noch ernüchternder war die Bilanz von Aprilia-Star Peter Öttl. „Die Piste hatte weniger Grip als im Training, und ich tat mich schwer, meinen Rhythmus zu finden. Statt ruhig auf meine Chance zu warten, suchte ich schnell nach einer Möglichkeit, nach vorn zu kommen. Dabei ist mir beim Beschleuni-



Ralf Waldmann



Tetsuya Harada



Peter Dettl

gen blitzartig das Hinterrad weggerutscht“, erklärte Öttl, warum er in der achten Rennrunde zum Opfer der Zielkurve wurde. „Meine Hüfte ist schwer geprellt und aufgeschürft, doch das geht vorbei – der Schmerz über meinen eigenen Fehler peinigt mich viel mehr!“

Wenigstens rettete Nachwuchsmann Tex Geissler mit einem stolzen siebten Platz die Ehre und die gute Laune des Teams. Trotz heftiger Ranggleiten im Mittelfeld tauchte er bereits nach einer Runde an zehnter Stelle auf und biß sich in einem sieben Mann starken Pulk von Fahrern fest. Vier Runden vor Schluß startete er dann den entscheidenden Angriff. „Ich habe schon zehn Runden vor Schluß einen Ausreißversuch unternommen und wollte mit aller Gewalt ein paar Meter zwischen mich und meine Gegner bringen, aber leider klappte es nicht. Deshalb habe ich meine Taktik auf einen Schlüßangriff ausgerichtet – und die Kollegen der Reihe nach auf der Bremse erwischte. Das gibt mir Selbstvertrauen“, jubelte Tex, der mit seiner perfekt laufenden Werks-Aprilia des Jahrgangs 1994 immer öfter und zieltreiberig in die Weltspitze vorfährt.

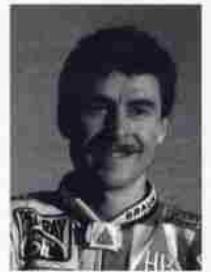
Auch das Grand-Prix-Team Ditter Plastic hat die schwierige Umstellung von Honda und Aprilia mittlerweile technisch bewältigt, die Maschinen von Oliver Koch und Masaki Tokudome zählen regelmäßig zu den Schnellsten. In England war Koch nach dem Start schon im Windschatten von Dirk Raudies, als er in der Schikane plötzlich von dem Japaner Tomomi Makino gerempelt wurde. „Er ist mir voll gegen die Verkleidung und den Bremshebel gefahren. Ich mußte aufrichten und durchs Kiesbett, andernfalls wäre ich umgekippt“, schilderte Koch, der sich als 25. wieder einreichte, nach einer stürmischen Aufholjagd aber noch Rang elf erbeutete.

Nicht weniger Durchsetzungskraft bewies Masaki Tokudome. Nach schlechtem Start und der ersten Runde noch auf Platz 21, fuhr er im Endspurt dem dichtesten Pulk von Konkurrenten davon und holte noch Rang sechs, worauf im WM-Zelt Champagnerflaschen geklopft wurden.

Nur im Yamaha-Team von Stefan Kurfiss läßt der Erfolg noch auf sich warten. Wild-Card-Pilot Darren Barton, für dieses eine Rennen in den Farben des Scott-Attac-Teams angetreten, schaffte dank der Power von Tuner Harald Bartol zwar einen stolzen neunten Platz im Heimspiel, Kurfiss kämpfte jedoch weiterhin mit Fahrwerksschwierigkeiten und wurde Vorletzter.

Die Ambitionen von Alberto Puig, nach seinem Sieg in Jerez noch ein paar Husarenstückchen mehr abzuliefern und Michael Doohan den Durchmarsch zum Titel zu erschweren, erlitten im Abschlußtraining zum Frankreich-Grand-Prix einen jähren Rückschlag. Der Spanier hatte gerade die zweitschnellste Runde gedreht, als er im schnellen Rechtsknick nach der Zielgerade bei exakt 262 km/h die Kontrolle über seine Repsol-Honda verlor. Mit voller Wucht schlug der Spanier in die Airfences und die dahinterliegenden Reifenstapel ein, erlitt multiple Frakturen des linken Schien- und Wadenbeins, gerissene Bänder und Menisken im Knie sowie einen gerissenen Nerv. In der besten Klinik von Barcelona wurde er mehrmals operiert, um das Bein zu retten, doch obwohl sich die Ärzte mit Voraussagen über seine Heilungsaussichten zurückhielten, blieb der Katalane tapfer. „Ich danke Gott, denn es hätte noch viel schlimmer kommen können“, biß er die Zähne zusammen.

Als sein Nachfolger rückte Charles Checa, 250 ccm-Pilot des Teams Fortuna-Honda-Pons in die Halbliterklasse nach, startete vom zehnten Trainingsplatz und verteidigte zunächst den erstaunlichen fünften Rang. Doch in Runde neun wurde die tollkühne Fahrt des Halbliter-Debutanten jäh unterbrochen: Der Engländer James Haydon schoß ihn in der Melbourne-Hairpin mit solcher Wucht von hinten ab, daß ein Stück Gummi seines Vorderreifens an den unteren Schalldämpfern von Checas Honda hängenblieb.



Dirk Raudies



Alberto Puig (Nr. 5)

EBC THE WINNING BRAKE PADS

'CFK' BLUE, MEDIUM HARD CARBON/KEVLAR SUPERBIKE COMPOUND

Auch Norifumi Abe wurde bei der Kollision mit umgerissen, fuhr das Rennen jedoch trotz eines Boxenstops wegen einer zerbrochenen hinteren Bremsscheibe unverdrossen mit drei Runden Rückstand zu Ende. Weniger Spaß hatte sein Teamkollege Luca Cadalora: In Le Mans noch vielversprechender Zweiter, holten ihn in England die leidigen Probleme mit dem Vorderradgrip wieder ein. In der ersten Kurve noch ganz vorn, erlebte er eine Runde später einen furchteinflößenden Rutscher und wurde auf jener Strecke, auf der er 1993 seinen ersten Halbliter-GP gewonnen hatte, allmählich auf Platz fünf durchgereicht.

Die Front von Suzuki hatte schon im Training zu bröckeln begonnen. Scott Russell, Nachfolger des zurückgetretenen Superstars Kevin Schwantz, hatte in Donington fünf World Superbike-Siege eingesammelt und beeindruckte auf seiner Lieblingsstrecke mit einem dritten Trainingsplatz auf der Halbliter-Suzuki. „Ich kann mir nicht helfen: Ich muß ständig an die oberste Podeststufe denken“, redete der Amerikaner sogar schon von einem Sieg. Doch im Warm-Up am Sonntagmorgen wurde er unversehens aus seinem Traum gerissen: Jean-Pierre Jeandat nahm Russell wegen eines Kerzenstops die Vorfahrt, Russell knackte sich bei einem Sturz das linke Handgelenk an, ging für ein paar Minuten k.o. und mußte auf das Rennen verzichten.

Sein Teamkollege Daryl Beattie schien den Job allein ertedigen zu können und stürmte, von seinem Schlüsselbeinbruch in Assen erholt, zunächst mutterseelenallein voraus. Doch nach drei Runden hatte sich Doohan aus dem Verfolgerfeld gelöst, und nun begann Beatties Vorsprung dahinzuschmelzen wie Butter in der Sonne. „Ich dachte, ich könnte es schaffen und abhauen. Doch dann zeigte mir die Boxentafel plus 2, plus 1,8, plus 1,3, und ich wußte: Hier kommt er...“, schilderte Beattie, wie er allmählich eingefangen und in Runde zehn dann endgültig geschnappt wurde. Vier Siege hintereinander hat der Überlegene Weltmeister seit seinem Sturz in Deutschland aufgehäuft und den Nimbus der Unbesiegbarkeit zurückgeworfen, und für Brünn gilt die spannende Frage, ob es Suzuki schaffen wird, das Ruder in der WM-Wertung herumzuwerfen und Doohans 15-Punkte-Vorsprung noch einmal streitig zu machen.

Dagegen ist die Titelfrage bei den Gespannen so gut wie geklärt. Der noch amtierende Weltmeister Rolf Biland lief in Frankreich und England mit dem neuen, vom Schweizer Hersteller Swissauto gebauten BRM-Motor zwar endlich zu alter Form auf und holte zwei Siege, doch die drei Ausfälle zu Saisonbeginn haben ihn schon zuviel Punkte gekostet, als daß er den überlegen führenden Darren Dixon noch einholen könnte. „Es ist ganz gut für den Sport, wenn mal ein anderer gewinnt“, bewies Biland Sportsgeist. Bei 28 Punkten Vorsprung vor seinem nächsten Verfolger Steve Abbott und zwei ausstehenden Läufen wird Dixon wahrscheinlich sogar bereits in Brünn als neuer Weltmeister gekrönt.

ERLEBNIS- WOCHE NENDE IN BRÜNN



Bungy-Jumping

Das ganze Veranstaltungswochenende können Sie sich diesem Nervenkitzel aussetzen. Die Bungy-Anlagen sind im Bereich der Naturtribüne C und im Bereich Autocamping plaziert.

Stunt-Show

Der französische Stuntman Laurent Aubageau zeigt am Freitag und Samstag seine Qualitäten auf dem Motorrad.

Super-Videowand

Erstmals wird als Zuschauerservice in Brno eine Riesen-Videowand (40 qm) im Bereich der Naturtribüne C aufgestellt, auf der die ganze Action der Rennstrecke übertragen wird.

Flug-Show

Erleben Sie die atemberaubenden Flug-Kunststücke der tschechischen Fliegerstaffel über dem Automotodrom Brno.

Fallschirmspringer

Der Sprung aus über 1000 Meter Höhe. Immer wieder ein besonderes Schauspiel.

Livekonzerte im Velodrom Brno

**Status Quo am 18. August
(Eintrittspreis Kč 400,-)**

**Uriah Heep am 19. August
(Eintrittspreis Kč 330,-)**

Eintrittskarten sind an den Kassen des Automotodrom Brno und an den Camping-Plätzen erhältlich. Das Velodrom in Brno ist ausgeschildert und bietet dem Besucher bewachte Parkplätze für Motorrad und Auto.

Yamahas nicht fertig geworden waren. Ich hatte meine Rennklamotten dabei, hatte aber Stiefel und Stahlhelm vergessen. Jemand lieh mir eine Harley. Es war das erste Mal, daß ich auf diesem Motorrad saß.

Ich qualifizierte mich in den Top Ten, aber ich hatte kein gutes Gefühl. Einen Schuh borgen zu müssen, hieß, daß ich einfach nicht richtig vorbereitet war. Ich hatte ein Gefühl, als sollte ich an diesem Tag nicht in den Sattel steigen - später hatte ich stets fünf Helme und zehn Ledercombis rennfertig.

Ich ging in die Kurve, hatte etwa 120 Meilen drauf, als dieser Kerl vor mir plötzlich parkierte ich blockierte das Hinterrad, wegen der Hinterbremse explodierte der Reifen.

Ich schlug Kopf voran in den Zaun ein. Ich wachte auf der Rennstrecke auf, und ich wußte nicht, was vorgefallen war. Mein Rücken tat ziemlich weh. Ich hatte zwei gestauchte Rückenwirbel, außerdem war mein Herz verschoben, so hart war ich gegen die Streckenbegrenzung geprallt. Ich hatte Glück, das zu überleben.

Es war das erste Mal in meinem Leben, daß ich richtig das Gefühl dafür bekam, daß das Rennfahren mich verletzen könnte. Ich tat etwas, was ich liebte, aber am Ende standen eine Menge Schmerzen.

Meine Hingabe war nicht mehr bedingungslos. Ich war mehr und mehr mit der Jagd nach Mädchen und mit Parties beschäftigt. Ich war eben ein Junge, und es schien, als sei der Rennsport die Geringste aller meiner Sorgen. Ich war vom Wissen, der Beste zu sein, abgerutscht in Ernsthaftigkeit. Zweifel, ob ich überhaupt je wieder gegen diese Jungs würde antreten können. Es machte mich betroffen.

Niemals hatte ich richtig trainiert. Ich erinnere mich, daß ich einmal in Peoria meiner Qualifikations-Heat gewann. Es war der schnellste Heat, und jeder dachte, ich sei der sichere Sieger. Aber keiner wußte, daß ich bei jeder Distanz über zehn Runden einging. Physisch ausgebrannt war. Das Rennen war 25 Runden lang - und damit war klar, daß ich nie und nimmer für den Sieg in Frage kam.

Wenn es eine Sache gibt, die ich gerne wiederholen würde, dann ist es meine Dirt-Track-Karriere, denn ich wußte nicht genug und verließ mich

zävodim, a myslí si, sakra, ty přece nemůžu porazit. A tak jsem byl vlastně poražen už před startem. Protože jsem byl tak mladý, nedokázal jsem si prostě srovnat v hlavě různé věci. Bylo to pro mě tenkrát těžké, protože duševně jsem nebyl zdalek tak silný jako v letech, která měla teprve přijít.

Trvalo mi asi tři roky, než jsem se z této krize dostal.

Důvod, proč jsem nezávodil na Harleyi, souvisí s tátovou představou, že bude vyhrávat na něčem, co ostatní kluci nemají. Samozřejmě, že s tou Yamahou jsem je nikdy nemohli porazit.

Na konci roku 1979 jsem jel na závody do San José, ale bez motorky, protože Yamaha nebyly připravené. Poutal jsem pozornost svoji závodnickou výstrojí, ale zapomněl jsem si boty a jejich ocelovou výztuhu. Jeden kluk mi tam půjčil mého Leathercombi rennfertig.

Kvalifikoval jsem se do první desítky, ale neměl jsem moc dobrý pocit. To, že jsem si musel půjčit tu výztuhu, znamenalo, že nejsem dostatečně připraven. Případně jsem si dost nepatřil - od té doby jsem jezdil na závody alespoň s péti helmami a deseti kombinézami.

Najel jsem do závadky, stočil se asi o 120 stupňů a ten kluk, co byl přede mnou, se zničehonic natáhl. Zabrzdil jsem a současně praskla pneumatika. Vletěl jsem po hlavě do svodidel. Probudil jsem se na dráze a nevěděl, co se děje. Měl jsem

Rainey führt vor Schwantz bei den Donington Park match races 1987. „Hier begrann das große Duell.“

Rainey vele pred Schwantzem při „Match Races“ 1987 na okruhu v Doningtonu. „Tady začal nás velký duel.“



ausschließlich auf mein Talent. Demals wußte ich nicht einmal das. Ich trainierte kein Rennen. Ich weiß, ich hätte viel besser sein können.

IN EDDIE'S FURSTAPEN

Selbst meinem ersten Rennen war mir Eddie Lawson stets ein Schrift voraus, weil er ein Jahr älter war. Er half mir eine Menge, nachdem er zum Profi geworden war. Ich fuhr einen Dirt Track Shell Thuet Yamaha, während er bei Kawasaki war; und er vermittelte mir einen Vertrag für einen ihrer Short-Tracker. Darn, in dem Jahr, in dem er zum letzten Mal die US-Meisterschaft gewann, wurde ich zu seinem Teamkollegen im Kawasaki-Superbike-Team.

1982, in diesem Jahr im Werksteam, war Lawson ziemlich falsch, was Set-Ups und solche Dinge angeht. Nicht so sehr am Anfang, weil er da um etliches schneller war als ich, und weil sich das Werk umfassend um ihn kümmerte. Das war okay, er war der etablierte Star.

Aber er wußte, daß ich kommen würde, ich wurde besser und besser. Am Ende des Jahres hielt ich sein Tempo. Ich lernte eine Menge von Eddie, denn er war der einzige Teamgefährte, den ich je hatte und der mich schlagen konnte.

Er war hinterlistig, weil er manche Fragen nicht beantwortete und nicht preisgab, welche Übersetzungen er an welchen Stellen benützte. Oder er erzählte mir, er sei im dritten Gang statt im zweiten. Ich fand es heraus und wunderte mich, was er tat. Ich wollte lediglich seine Aufzeichnungen mit meinen vergleichen.

Einmal, in Daytona, hatte ich dieses beängstigende Wackeln im Fahrwerk, wenn ich in die Stellkurve einbog. Es war so schlimm, daß ich bei 160 Meilen pro Stunde mit dem Helm auf den Tank schlug. Ausgangs der Kurve begann das Heck ein bisschen zu pendeln, worauf ich den Lenker festhielt und das Wackeln unterdrücken wollte. Aber das machte es nur schlimmer - es übertrug das Wackeln derart aufs Fahrwerk und brachte das Motorrad so ins Schlingern, daß ich das Gas zurückdrücken mußte. Und das machte es nochmals schlimmer. Ich fuhr zur Box und entwarfe mein Problem, und meine Mechaniker sagten: Eddie's Bike wackelt nicht. Laß Eddie mit Deinem Motorrad fahren. Also fuhr er mein Bike, kam zurück und hatte auch mit meinem Motorrad kein Fahrwerkswackeln.

Mir wurde klar, daß es etwas war, was ich auslöste. Ich dachte darüber nach, und ich hörte etwas, was Wes Cooley über einen anderen Rennfahrer sagte; nämlich daß er sich zu stark festhielt. Am nächsten Tag fuhr ich los, und als das Pendeln begann, hielt ich den Lenker lockerer der Hand. Und es wurde nicht schlimmer. Doch Eddie hätte mir das nie erzählt - ich mußte es von jemand anderem erfahren.

Nichtsdestotrotz waren wir gute Freunde. Wir gingen aus und hatten Spaß, auch wenn Eddie insgesamt weit weniger Partytouren hatte als ich.

Einmal, 1982 in Daytona, war Lori Henderson dabei, die bereits fünf Jahre lang meine Freundin gewesen war. Nach einer langen Nacht sprang sie als unser Chauffeur ein. Eddie und ich hüpten noch mal eben in den Ocean und daraufhin spätternackt ins Auto zurück, und sie fuhr davon. Ich warf den Schatthebel in den Rückwärtsgang, Eddie drückte ihn zurück auf »drive«, ich warf wieder den Rückwärtsgang rein.

Nun, Lori verfiel in Panik, raste frontal gegen einen Telegraphenmasten und ließ alle Lichter im Daytona Beach Airport ausgehen. Ich flog immer noch nackt, gegen die Windschutzscheibe. Die Cops kamen. Ich hatte mir gerade noch die Hosen und ein paar Cowboystiefel angezogen. Die Polizisten untersuchten die Brennspuren und wunderten sich, was vorgefallen war. Ich erklärte, ich sei am Steuer gesessen, und jemand habe mich abgedrängt. Sie rochen, daß etwas nicht stimmte, doch sie fanden nie heraus, was.

KEVIN SCHWANTZ - DER RIVALE DES LEBENS

Noch immer reden die Leute über mich und Kevin bei den Easter-Match Races in England 1987.

Wir waren wirklich blöd: 100000 Pfund Sterling warteten auf den, der alle Rennen gewann. Wenn wir schlau gewesen wären, hätten wir abgemacht, daß wer auch immer das erste Rennen gewinnt, auch die anderen gewinnen sollte, und daß wir das Geld dann im ganzen US-Team aufteilten. Ich erklärte, ich würde mit Kevin darüber reden, aber gleichzeitig wollte ich ihm nicht den Eindruck vermitteln, er könne alle Rennen gewinnen. Am Ende drückte ich mich dann doch darum, mit ihm zu reden.

In jenem Jahr hatten wir drei Rennen in Brands Hatch an einem Tag, dann drei Rennen an einem Tag in Donington, und dasselbe noch einmal am Tag darauf. Ich gewann fünf Rennen und Kevin vier, aber er holte mehr Punkte, weil ich in einem

tenkrát dva zlomené obratle a taky mě bolalo u srdečka, to jak jsem prudce narazil do těch svodidel. Míjíš štěstí, že jsem to peří.

Tenkrát jsem si poprvé v životě uvědomil, že při závodění se můžu zranit. Dělal jsem něco, co mě bavilo, a takže jsem dopadl.

Potom jsem trochu zpytal svědomí, protože té doby už jsem hlavně prohrával holky a chodil na večírky. Byl jsem ještě kluk, a zdálo se, že závodění je to poslední, co mě zajímá. Když jsem byl nejlepší a teď jsem pochyboval o tom, jestli má cenu ještě závodit. Dost mě to mrzelo.

Nikdy jsem pořádně netrénoval. Vzpomínám si, že jsem jednou v Peorii vyhrál rozjížďku a každý si myslí, že vyhrává. Nikdo ale nevěděl, že po deseti kolech už nestojím za nic. Byl jsem lyžický vyčerpaný. Závod měl pětačtydvacet kol, takže nebyla žádná naděje.

Jedná vás, kterou bych chtěl ve svém životě napravit, je právě moje dirt track karéra. Neměl jsem dost zkušenosti a spolehl jsem se jenom na svůj talent. Vlastně jsem ani nevěděl, že je to chyba. Vůbec jsem netrénoval. Teď vím, že to všechno mohlo vypadat úplně jinak.

V EDDIEHO STOPÁCH

Od té doby, co jsem začal závodit, byl Eddie Lawson vždycky o krok před mnou, protože byl o rok starší. Co se stal profesionalem, hodně mi pomohl. Dirt track jsem jezdil na Shell Thuet Yamaha a on za Kawasaki, a jednou mě hechal svézt na jejich mašině pro krátké tratě. Začal jsem s ním jezdit v týmu Kawasaki Superteam rok potom, co se stal mistrem USA.

Tenkrát v roce 1982 byl továrním jezdcem, a ke mně se choval dost lásky, pokud šlo o sefizování stroje a podobné věci. Zpočátku to neměl zapotřebí, protože byl o hodně rychlejší než já a celá továrna se kolem něho točila. To bylo v pořádku, byl už přece jenom stálá hvězda.

Alé uživdomoval si, že pro něj můžu být nebezpečný. Byl jsem pořád lepší a lepší. Na konci roku už jsem se mu vyrovnal. Hodně jsem se od něho naučil, protože ten rok, co jsem začal jezdit superbiky, to byl jediný jezdec v týmu, který mohl porazit.

Rikám, že se choval lásky, protože mi občas neodpovídala na některé otázky a neřekl mi trochu, na jaký stupň kde jel. Nebo mi fakt, že jel na trojku místo na dvojku. Stejně bych na to přišel sám, ale chtěl jsem jenom vědět, jak jel on, jenom si povrchnat zkušenost.

Jednou v Daytona se mi stalo, že při naklopení v zatačce se celá motorka rozklepala. Jel jsem asi 160 km za hodinu, takže to nebyla žádná legrace. Chybí jsem nejdřív řidítka a zkoušel to zastavit, ale bylo to ještě horší - klepání se přeneslo i na podvozek a tak jsem musel zastavit. Čel jsem se nimi a řekl mi: Eddie se neklepe. Ať ti ukáže, jak se na tom jezdí. Tak se Eddie posadil na mou motorku a opravdu se neklepal.

Uživdomil jsem si, že chyba musí být ve mně. Vzpomněl jsem si, že Wes Cooley říkal něco podobného o nějakém jiném jezdci, který držel řidítka příliš pevně. Další den jsem to vyzkoušel a fungovalo to. Ale Eddie by mi to nikdy neřekl. Musel jsem se to dozvědět od někoho jiného.

Jinak jsem byl dobrý přátele. Chodival jsem se občas spolu někam povyrazit, ačkoliv Eddie nebyl tak na flámování jako já.

Jednou v Daytona, to bylo v roce 1982 jsem si s Eddieem a s mojí holou Lori Hendersonovou, s kterou jsem tenkrát chodil pět let - vyjeli k moři. Lori byla náš řidič. My s Eddieem jsme se fili pro plavek vykoupali, a pak jsme naskočili do auta, pořád nahati, a Lori nastartovala. Já jsem tam dal zpátečku a Eddie zafڑal rychlost, a já tam dal zase zpátečku. Lori zpanikařila a napálila to do telegrafního sloupu. Tím pádem mě prohodila předním oknem a výfida všechny semafory na Daytona Beach Airport. Takže přijeli policajti, sotva jsem si stihl natáhnout kalhoty a nějaké kovbojské boty. Zkoušeli brzdhou dráhu a dvili se, co se mohlo stát. Řekl jsem jim, že jsem řidił a že mě někdo vykloupl ze silnice. Věděli, že tady něco nehráje, ale nepříliš rádo to.

KEVIN SCHWANTZ - ŽIVOTNÍ SOUPĚR

Ještě teď si vzpomínám, co si o mně a o Kevinovi vykládali na závodech Easter Match Races v Anglii v roce 1987.

Vím, že jsme se tam tenkrát chovali hrozně hloupě. Vítěz všecky závodů měl totiž doslat 100000 liber. Kdybychom se tenkrát domluvili, že ten, co vyhraje první závod, zkusi taky vyhrát ty ostatní, tak jsme si mohli

BS SPORTS PUBLICATIONS LIMITED

1 ROTHSEY STREET, LONDON SE1 4UD

TEL: (44) 171 378 6627 FAX: (44) 171 407 2360

BSSP SPORTS PUBLICATIONS



der Rennen im Regen die falschen Reifen draufhatte und weit zurückfiel.

Wir rumpelten mehrmals ineinander bei jenen Rennen, und damit startete unsere harte Rivalität, genau dort in England. In Donington saugt ihn dicht hinter mir in die engen Kurven, der alte Cowboy stand demütig quer, daß ich den Suzuki-Schiffzug an der Motorradseite in aller Herrlichkeit erblickte.

Wir drückten der Veranstaltung unseren Stempel auf, und von diesem Moment an gingen wir ernsthaft gegeneinander zur Sache. Zurück in den Vereinigten Staaten, duellierten wir uns bis zum Ende des Jahres. Wir führten ein offenes Gefecht, doch er machte Fehler, und ich sammelte Punkte.

Ich wußte vom Vorjahr, daß Stürze kein guter Weg sind, um eine Meisterschaft zu gewinnen. Doch ich brauchte den Titel, weil ich an das Geld wollte, das mit ihm einherging.

Ich gewann den US-Titel, doch Kevin gewann mehr Rennen - und das ganze Jahr hindurch hörte ich mehr über Kevins Siege als über meinen Titel. Vielleicht kam das daher, daß ich nur las, was Kevin erzählte - daß er mich schlagen konnte, und daß er mich in der Pfeife nennen würden, wenn wir in Europa auseinander trafen.

Die Presse fragte mich, was ich von diesen Äußerungen hielt, und ich sagte, nun, er hat das schon immer behauptet, doch er weiß nicht, wie man im Sattel bleibt. Vielleicht ist er schnell, aber er ist nicht schnell für lange.

Das Duell hieß stets Kevin gegen mich, doch in Wirklichkeit hieß ich mich zurück, weil ich die Meisterschaft brauchte.

Kevin war wie in einer Sperrkampfarena, einfach vernükt. Beim Einbiegen in die Kurven konnte ich ihn reinlegen und zuschauen, wie sich sein Motorrad aufbaumte und von der Rennstrecke ins Grüne abbag. So schlug ich ihn. Und ich dachte, wenn dieser Kerl je klug wird, dann wird es irgendwann schwer gegen ihn. Doch er wurde nie klug - zumindest nicht, bevor wir nicht eine geraume Zeit im Grand Prix-Sport hinter uns gebracht hatten.

In jenem Jahr in Laguna trat ich aus der letzten Reihe zum Finale an, weil ich im Heat-Race einen Frühstart verübt hatte. Schwartz war in der ersten Reihe und über alle Berge. Als ich auf Platz zwei auferückte, war, hatte er bereits acht Sekunden Vorsprung. Ich begann, Bruchteile davon wegzuessen. In einer Runde schloß ich um eine halbe Sekunde auf und reduzierte den Abstand auf sieben Sekunden oder so etwas. Dann bog er auf die Zielgerade ein und produzierte einen Highsider. Damit gewann ich das Rennen. Einmal mehr war er weit voraus, aber ich habe ihn geschlagen.

Wir häfteten einander, und wir hafteten, vom andern geschlagen zu werden. Es lag etwas in der Luft. Er war vielleicht der Einzige, den ich nie wirklich mochte. Von Fred Merker abgesehen. Sie waren gute Kumpels.

Wir sagten uns nie etwas ins Gesicht, aber es war eine jener Rivalitäten, die hart ausgefochten werden, bei denen du einander wenig Platz auf der Rennstrecke gömst; gelegentlich mal in die Verkleidung fährst und so. Ich tat das mit niemandem, außer mit Kevin Schwartz. Er war der Einzige, in den ich gelegentlich ranfuhr. Und er war der Einzige, der gegen meine Maschine fuhr.

Wir realisierten nicht einmal, daß uns Leute beim Rennfahren zuschauten. Wir waren ganz für uns auf der Rennstrecke, wie zwei Kämpfer im Ring, bei denen es nur einen Sieger geben kann. Wir hielten uns gegenseitig in die Haupttribüne bugsiert, wenn es drau ankommen wäre.

Ich wollte nicht als der Mano bekannt werden, der nur gleichmäßig fährt und auf die leichteste Art Titel abräumt. Denn der war ich nicht. Ich fuhr auf die cleverste Weise. Ich benutzte mein Gehirn, denn das Rennfahren besteht daraus, dein Gehirn, dein Talent und bestimmte Situationen zu nutzen. Ich machte das Beste aus dem, was ich hatte, und gewann. Und das war, weil ich klüger war.

Kevin erscheint mit seiner Mami und seinem Dad und ihrem großen Motorhome, und das ist sein Weg. Ich hätte es. Ich dachte mir stets, daß Kevin schon als Kind alles in die Wiege gelegt wurde, während ich für den Erfolg hart arbeiten mußte. Er war verwöhnt, und er hat bis heute keine Ahnung davon, was es heißt, ohne Geld dazustehen. So erschien es mir, auch wenn ich keine Details kannte.

Als wir zu den Grand Prix gingen, besserte es sich. Dort gab es nicht nur ihn und mich, sondern auch Gardner und Lawson. Wir fuhren immer noch hart gegeneinander, aber es wurde uns klar, daß unser persönliches Gefecht nicht die Oberhand gewinnen durfte.

Gegen Ende 1988 begannen Kevin und ich, hallo zueinander zu sagen.

všichni mezi sebou ty peníze rozdělit. Slibil jsem, že o tom Kevino feknu, ale nehnadal jsem připustit, aby si myslí, že vyhraje všechny závody, tak jsem se mu vyhýbal a nakonec jsem mu nic nefekl.

Ten rok jsem měl i jeden den tí závody in Brands Hatch, a další tí tenčý den in Doningtonu, a druhý den se to opakovalo. Já vyhrál pět závodů a Kevin čtyři, ale nakonec měl více bodů kvůli jednomu závodu v deště, kdy jsem obul špatné pneumatiky a skončil daleko vzadu.

Tenkrát jsme do sebe mockrát vrazilí, a myslím, že tak začala naše rivalita, právě tam v Anglii. V Doningtonu jsem ho v těch úzkých zatáčkách dost tlačil, a chudák starý kovboj jezdil tak, že byla vidět smzkm plámena Suzuki po straně motorky.

Udělali jsme si tam tenkrát jméno, a od té doby jsme se k sobě chovává značně nevraživě.

Tvrde jsme spolu bojovali, ale on dělal chyby a já získával body.

Protože rok předtím jsem o titul přišel díky pádu, věděl jsem, že to není nejlepší cesta, jak se stát mistrem Ameriky. Ten titul jsem potreboval získat, protože jsem chtěl peníze, které k němu patřily.

Nakonec jsem titul získal, ale Kevin vyhrál více závodů a celý rok jsem pak stáhl více o jeho vítězstvích než o svém titulu. Možná to bylo proto, že jsem vždycky četl jenom to, co říkal Kevin - že by mě mohl porazit a že až přijedeme do Evropy, tak mi ukáže.

Novináři se mě ptali, co si o tom myslím, a já jim řekl, že on říká pořád, ale ani se neudrží na motorce. Možná umí být rychlý, ale ne nadlouho.

Vždycky jsme s Kevinem soupeřili, ale já se fakticky držel zpátky, protože jsem potreboval ten titul.

Kevin se choval jako v aréně. Byl to zkrátka úplný cyk. Vždycky jsem ho pekně přitlačil v zatáčce, a dival se, jak slavuje. Vždycky jsem ho porazil, ale myslí jsem si, že až dostane rozum, nebude to lehký soupeř. Ale nezmoudřil až to té doby, kdy už jsme měli za sebou pár závodů Grand prix.

Tenkrát v Laguna Seca jsem startoval ze zadní fády kvůli jump startu do zahracívací kola, a Schwartz byl v první fádě, časem jsem se dostal na druhé místo, a on měl asi osm sekund náskok. Pustil jsem se za ním. Za jedno kolo jsem získal asi půl vteřiny a pak jsem stál jeho náskok asi na sedm vteřin nebo tak nějak.... A nakonec jsem to vyhrál. Zase startoval z přední fády, ale stejně jsem ho porazil.

Neváděl jsem se, a taky jsme nesnášeli, když jeden toho druhého porazil. Byl to asi jediný kluk, kterého jsem nikdy neměl opravdu rád. Kromě Freda Merkela. To byl jeho kámoš.

Nikdy jsme si to nepříliš do očí, ale byl to takový druh nenávisti, když jeden člověk toho druhého tlačí na okraj a je schopný při závodech do něho vrazit. Nikomu jinému kromě Kevina Schwartze bych to neudělal: a on by to taky neudělal nikomu jinému než mně.

Během závodů jsme ani nevnímali lidí, kteří se na nás divili. Na dráze byl jenom on a já, jako dva boxeři v ringu. Klidně bychom byvali vědět do tribuny a bylo by nám to jedno.

Nechtěl jsem být známý jenom jako houževnatý závodník, který vítězí tim nejednodušším způsobem, protože to nebylo pravda. Závodil jsem co nejchytřejší. Používal jsem mozek. Závodění vlastně záleží na tom, jak používáš mozek a talent a jak využíváš situace. Dělal jsem to nejlepší co jsem mohl s tím, co jsem měl. Vyhrával jsem. To proto, že jsem byl chytřejší.

Kevin se zatím předváděl se svojí maminkou a tatínkem a jejich velkým obytným autem, nemohl jsem ho ani citit. Vždycky jsem si myslí, že Kevin jako dítě dostal všechno, a já jsem si musel všechno tvrdě vydít. Byl rozmarzený, nevěděl, jaké to je, nemít peníze. Aspoň tak mi to vždycky připadalo, ačkoliv jsem o tom nic nevěděl.

Když jsme začali závodit v Grand Prix, trochu se to zlepšilo. Už jsme na dráze nebyli sami, byl tam také Gardner a Lawson. Pořád jsme spolu tvrdě bojovali, ale taky jsme si uvědomovali, že se nemůžeme vyčerpávat osobním bitvou.

Ke konci roku 1988 jsme si začali říkat ahoj.

SEE US!!!



- in traffic
- in the rear mirror
- in cross-roads
- in left turns
- two times
- everywhere

FIM MOTORCYCLE AWARENESS CAMPAIGN



• 1 KAZUTO SAKATA GP3

GEBURTSTAG: 15.8.1966 in Tokio, Japan

ERSTES RENNEN: 1988

WELTMEISTERSCHAFTEN: 1 1994 (125 cm³)

VORGESCHICHTE: Schnell etabliert in der Tsukuba-Meisterschaft, dann zwei japanische Meistertitel hintereinander

GRAND PRIX-WERDEGANG: Achtungserfolge 1991 und 1992, konstant gute Form 1993: Zwei Siege und zehn zweite Plätze machten ihn zum Vizeweltmeister. Holte 1994 den Titel.

1994 Weltmeister 125 cm³, Siege in Australien, Spanien und der Tschechischen Republik (224 Punkte)

DATUM NAROZENÍ: 15.8.1966 Tokio, Japonsko

PRVNÍ ZÁVOD: 1988

TITUL MISTRA SVĚTA: 1994 (125 cm³)

ZÁVODNICKÁ MINULOST: Brzy vynik v japonském seriálu Tsukuba, poté ve dvou po sobě nasledujících sezónách získal titul japonského mistra

GP HISTORIE: Vyrovnání výkony v letech 1991 a 1992; v roce 1993 mu dvě vítězství a deset druhých míst vyneslo druhou příčku. Titul mistra světa získal o rok později - zvítězil v Austrálii, Španělsku a v České republice (224 bodů).

Der kleingewachsene Star aus Tokio ist bereits so etwas wie ein Veteran, der seine Überlegenheit im letzten Jahr der Kombination aus gereiftem Talent und einer starken Maschine zu verdanken hat.

Der erste Japaner, der einen Vertrag in einem europäischen Werksteam unterschrieb, enttäuschte die

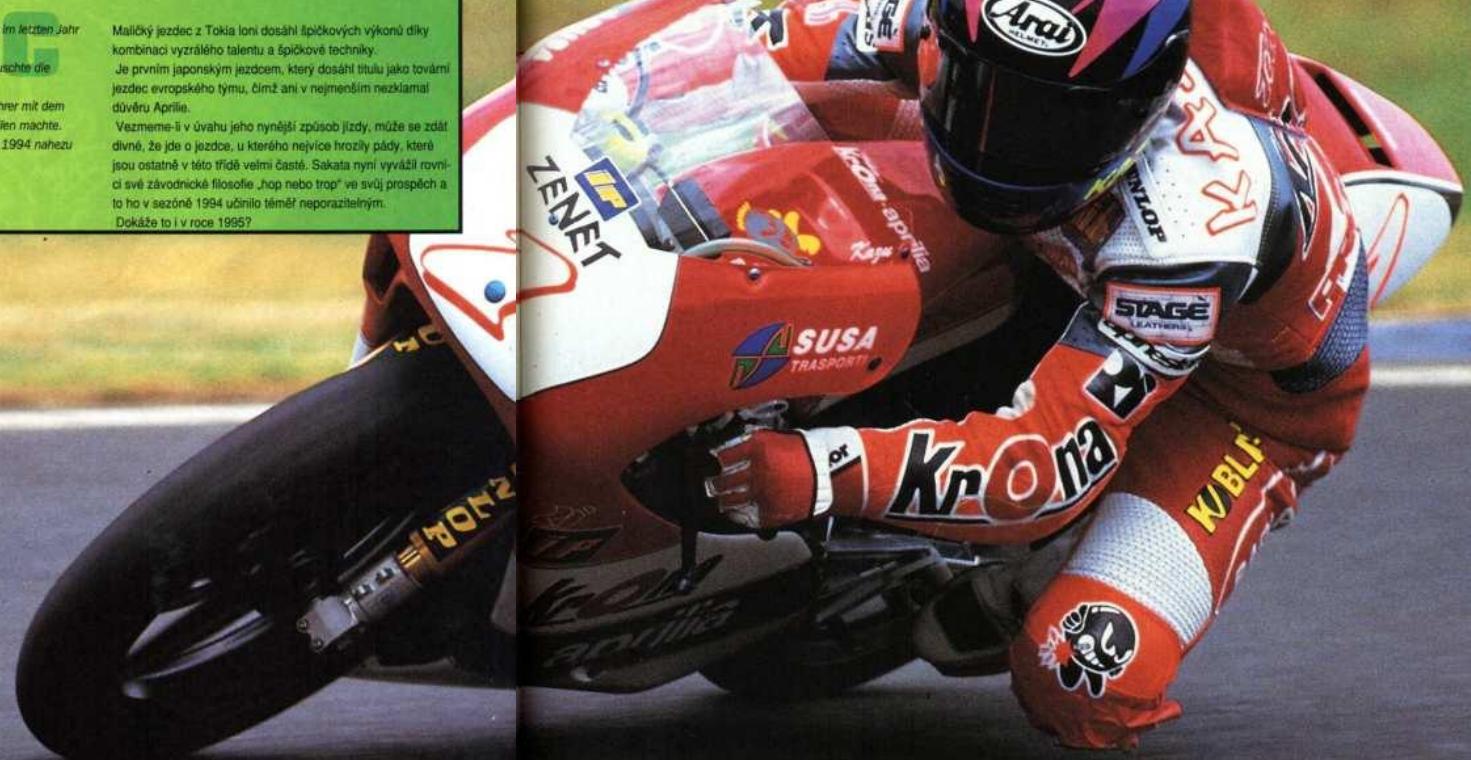
Erwartungen seines Arbeitgebers Aprilia nicht.

Angesichts seiner heutigen Sattelfestigkeit ist es kaum glaublich, daß Sakata einst als der Fahrer mit dem höchsten Sturzrisiko der ohnehin von vielen Stürzen gekennzeichneten 125 cm³-Klasse Schlagzeilen mache.

Mittlerweile gelang es ihm, die Sieg-oder-Sturz-Gleichung zu seinen Gunsten aufzulösen, was ihn 1994 nahezu

unschlagbar mache.

Kann er 1995 an seine Erfolge anknüpfen?



● 2 NOBORU UEDA GP3



GEBURTSTAG: 23.7.1967 in Aichi, Japan

ERSTES RENNEN: 1989

VORGESCHICHTE: Bleib in zwei Jahren japanischer Meisterschaft eher unauffällig.

GRAND PRIX-WERDEGANG: Wurde mit einer brillanten Sieg in seinem ersten GP 1991 in Japan zum Star. Der Sieg ebnete ihm den Weg zu seiner ersten kompletten Saison. Zwei weitere Siege in den nächsten beiden Jahren, 1994 einer der ernsthaften Titikandidaten.

1994 WM-Zweiter 125 ccm, Siege in Malaysia, Italien und Frankreich (194 Punkte)

DATUM NAROZENÍ: 23.7.1967 Aichi, Japonsko

PRVNÍ ZÁVOD: 1989

ZÁVODNICKÁ MINULOST: Dvě poměrně kladné sezóny v japonských seriálech mu uplně stály jako příprava pro GP.

GP HISTORIE: Ohromil briliantním vítězstvím při svém debutu v GP Japonska. V následujících dvou letech zaznamenal další úspěchy. V roce 1994 se zapojil do bilky o titul, zvítězil v Malajsii, Itálii a ve Francii a se 194 body skončil na druhém místě.

Niemand genießt das Rennfahren so sehr wie Nobbie Ueda, der Crown der 125 ccm-Klasse. Es gibt aber auch niemanden, der härter fährt; wenn alles zusammenpasst, kann auch Ueda unangreifbar sein.

Ueda war einer der ersten aus der neuen Generation japanischer Piloten, der sich weltweit

Aufmerksamkeit eroberte. Nach einem Überschlagsieg bei seinem allerersten Grand Prix in Suzuka wurde er prompt eingeladen, die gesamte Welttournee zu bestreiten.

Jetzt gehen Reife und seine offensichtliche Vitalität eine Verbindung ein. Seine überschwengliche Freundlichkeit hat sich Ueda dabei bewahrt - eine Eigenschaft, mit der Stars normalerweise noch mehr Fans gewinnen als mit ihren Thesen.



● 5 PETER ÖTTL GP3



GEBURTSTAG: 24.3.1965 in Ahring, Deutschland

ERSTES RENNEN: 1982

VORGESCHICHTE: Wurde deutscher 80 ccm-Meister 1990 und machte dann einen Neuanfang in der 125 ccm-Klasse.

GRAND PRIX-WERDEGANG: Wäre 1989 fast zum »ewigen« Weltmeister der letzten ausgetragenen 80 ccm-Weltmeisterschaft geworden, scheiterte aber mit einem Sturz im letzten Rennen und wurde Gesamt-Dritter. Arbeitete sich dann bei den 125ern nach oben. 1994 WM-Fünfter 125 cm mit dem zweiten Platz (160 Punkte)

DATUM NAROZENÍ: 24.3.1965 Ahring, Německo

PRVNÍ ZÁVOD: 1982

ZÁVODNICKÁ MINULOST: V roce 1990 se stal německým juniorským šampionem ve třídě do 80 ccm, čehož využil jako odrazového mistku v boji o evropský a světový titul.

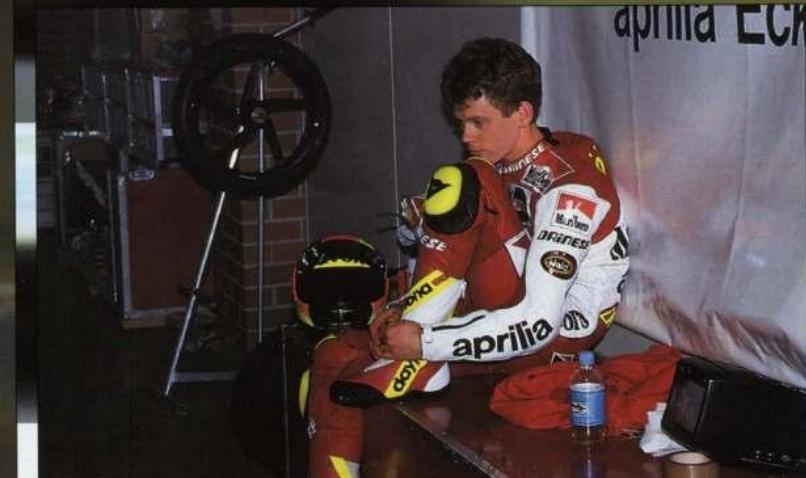
GP HISTORIE: V roce 1989 měl velkou naděj na ziskání titulu mistra světa ve třídě do 80 ccm, ale skončil třetí. V roce 1991 přesedal na stopnadvacítka. Loni získal celkem 160 bodů (m. tř. druhá místa), což mu vyneslo páté místo v celkovém pořadí.

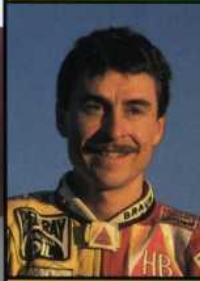
Öttl ist ein sehr erfahrener 125 ccm-Pilot mit rundem, gleichmäßigen Fahrstil, doch sein Hang unter Druck nervös zu werden, führt schon zu Fehlentscheidungen. Fehlentwickelt diese Tendenz unter Kontrolle zu halten, ist die wichtigste Aufgabe im Ringen um sein höchstes Potenzial.

Der Deutsche hat eine freundliche Wesensart und eine natürliche Bescheidenheit, wenn er vom Motorrad steigt. Im Sattel ist er indes ein ersterer Gegner, und mit seiner werksunterstützten Marlboro-Aprilia hat er im Kampf um den Titel eine echte Chance.

Öttl je obratný a zkušený jezdec stopnadvacítce, ale pod tlakem vlastní nervozity dopouští řady chyb. Pokud by nervy udržel pod kontrolou, mohl by dosáhnout lepších výsledků.

Peter je přátelské a skromné povahy, pokud ovšem zrovna nezávodi. Na motocyklu je několikrát soupeřem a tovární Marlboro Aprilia mu dívá opět šanci v bitvě o titul.





• 4 DIRK RAUDIES GP3

- GEBURTSTAG: 17.6.1964 in Biberach, Deutschland
- ERSTES RENNEN: 1986
- WELTMEISTERSCHAFTEN: 1993 125 ccm
- VORGESCHICHTE: Nach einem Start im Yamaha-Cup zwei Jahre Europameisterschaft, Deutscher Meister 1990
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Sieg in Brasilien 1992 war der Auftakt zu einer beeindruckenden Erfolgsserie: 1993 holte er mit neun Siegen und 280 Punkten den Titel. Titelverteidigung 1994 scheiterte an technischen Problemen
- 1994 WM-Vierter 125 ccm (194 Punkte)

DATUM NAROZENÍ: 17.6.1964 Biberach, Německo
PRVNÍ ZÁVOD: 1986
TITUL MISTRŮ SVĚTA: 1993 (125 ccm)
ZÁVODNICKÁ MINULOST: Závodník v domácím Yamaha Cupu tvoril základ dvou sezón v evropském šampionátu a pro zisk titulu německého mistra v roce 1990.
GP HISTORIE: Dobré výsledky v sezónách 1991 a 1992 mu otevřely cestu k startu o titul. Devět vítězství a 280 bodů mu zajistilo titul mistra světa ve třídě do 125 ccm v roce 1993, ale obhajoba už nebyla tak jednoduchá. V následujícím roce zvítězil čtyřikrát, nasbíral 194 body, což stačilo na 4. místo.



• 12 HARUCHIKA AOKI GP3

- GEBURTSTAG: 28.5.1976 in Gunma, Japan
- ERSTES RENNEN: 1991
- VORGESCHICHTE: Begann das Motorradfahren schon als Sechsjähriger, gewann verschiedene Minibike-Titel, bevor er in die 80 ccm- und 125 ccm-Klasse einstieg. Gewann 1992 30 von 38 Rennen und drei Titel
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Sonell und taktisch gut in seinen ersten beiden Grand Prix-Jahren, erschreckte die Weltelite dann mit dem Sieg zum Saisonauftakt 1995 in Australien
- 1994 WM-Zweiter 125 ccm (59 Punkte)

DATUM NAROZENÍ: 28.5.1976 Gunma, Japonsko
PRVNÍ ZÁVOD: 1991
ZÁVODNICKÁ MINULOST: Začal závodit už jako šestiletý, než začal závodit v osmdesátkách a stopětadvacítkách, získal různé tituly v kategorii minibiku. V roce 1992 se zúčastnil 38 závodů, z nichž 30 vyhrál a získal tak ihl tituly
GP HISTORIE: Dobrý jezdec, za dvě sezóny svého působení v GP ukázal svou rychlosť a taktiku. S 59 body skončil loni ve stopětadvacítkách na 12. místě.



• 13 GARRY MCCOY GP3

- GEBURTSTAG: 18.4.1972 in Camden, Austrálie
- ERSTES RENNEN: 1991
- VORGESCHICHTE: Bestritt die australische »Winfield Challenge« und die 250 ccm-Produktionsmeisterschaft und wurde von Barry Sheene für die Weltmeisterschaft entdeckt
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Nach einem schwierigen Jahr 1993 Achtungserfolge 1994 mit zwei dritten Plätzen. Überraschte mit dem Sieg im Regattarennen von Malaysia
- 1995
- 1994 WM-13., 125 ccm (56 Punkte)

DATUM NAROZENÍ: 18.4.1972 Camden, Austrálie
PRVNÍ ZÁVOD: 1991
ZÁVODNICKÁ MINULOST: Rychlý vzestup v australském seriálu Winfield Challenge a v národním šampionátu třídy do 250 ccm mu umožnil start ve dvou závodech GP v roce 1992. GP HISTORIE: Rok 1993 nebyl pro McCoye nijak zvlášť úspěšný, ale v dalším roce začal dobré - v prvních pěti závodech získal dvě třetí místa. Celkově pak s 56 body skončil na 13. místě.



• 9 HIDEYUKI NAKAJOH GP3

- GEBURTSTAG: 6.9.1968 in Japan
- GRAND PRIX-WERDEGANG: Sah bei seinem Grand Prix-Debüt in Japan wie der mögliche Sieger aus, stürzte aber. Platz acht beim Japan-Grand Prix 1993, nahm 1994 erstmals eine volle GP-Saison an Angriff und feierte dabei Platz drei in Japan als Highlight.
- 1994 WM-Erster 125 ccm (70 Punkte)

DATUM NAROZENÍ: 6.9.1968 Japonsko
GP HISTORIE: Při svém debutu měl naději na vítězství, ale havaroval. Ve Velké ceně Japonska v roce 1993 skončil osmý, v následujícím roce zde zazářil třetím místem. Celkově skončil v MS třídy do 125 ccm na 11. místě (70 bodů).



- 7 STEFANO PERUGINI GP3**

GEBURTSTAG: 10.9.1974 in Viterbo, Italien
ERSTES RENNEN: 1992
VORGESCHICHTE: Blitzkarriere mit dem Gewinn des italienischen Sport-Production-Titels gleich im ersten Anlauf. Gewann im Jahr darauf auf Anhieb die 125 ccm-Europameisterschaft.

GRAND PRIX-WERDEGANG: Nach einigen Rennen Eingewöhnung imposantes Saisonfinale 1994 mit vier Top-Four-Plätzen hintereinander. 1994 WM-Sieger 125 ccm (106 Punkte), Platz zwei in England und USA.

DATUM NAROZENÍ: 10.9.1974 Viterbo, Itálie
PRVNÍ ZÁVOD: 1992
ZÁVODNICKÁ MINULOST: Hned napoprve zvítězil v italském šampionátu sportovních produkčních motocyklů, v následující sezóně se stal mistrem Evropy ve třídě do 125 cm.
GP HISTORIE: Zpočátku si dával načas, ale ke konci sezóny 1994 se čtyřikrát za sebou umítl v první čtyřce. Byl dvakrát druhý - ve Velké Británii a USA. Získal celkem 106 bodů a tím i sedmou příčku v celkovém pořadí.





- 8 MASAKI TOKUDOME GP3**

GEBURTSTAG: 14.2.1971 in Kagoshima, Japan
ERSTES RENNEN: 1990
VORGESCHICHTE: Starke Auftritte bei nationalen 125 ccm-Wettbewerben. Gewann die »A-Class« 1992 und wurde Dritter der japanischen Meisterschaft 1993.

GRAND PRIX-WERDEGANG: Trotz kleinen Team- und unterlegenem Material regelmäßig Punkte und Top-Ten-Platzierungen in seinem Debüt-Jahr 1994. 1994 WM-Achter 125 ccm (87 Punkte).

DATUM NAROZENÍ: 14.2.1971 Kagoshima, Japonsko
PRVNÍ ZÁVOD: 1990
ZÁVODNICKÁ MINULOST: V domácím šampionátu třídy do 125 ccm předváděl velmi dobré výkony, v roce 1992 zvítězil v A-třídě a v následující sezóně byl celkově třetí.
GP HISTORIE: Ve své první GP sezóně opět předváděl velmi solidní výkony. Získal celkem 87 bodů a tím i osmé místo v celkové klasifikaci.

HOCHGESCHWINDIGKEITSARMEEN

Moderne Grand Prix-Teams sind wie Armeen: Weitverzweigte Organisationen, erschaffen, um die schnellsten Land-Schlachten der Geschichte zu gewinnen **von MAT OXLEY**

We große Feldherren emten auch Grand Prix-Superstars den gesamten Ruhm für den Sieg. Doch abenjo, wie sich ohne Soldaten keine Schlacht gewinnen lässt, war es auch nicht Michael Doohan allein, der die WM-Krone 1994 an sich riss.

Vor 20 oder 30 Jahren waren Grand Prix-Erfolge noch eher das Werk von Einzellämpfern. In jenen Tagen war ein Grand Prix-»Team« aus einem Fahrer und einer Handvoll vertrauensvoller Helfer zusammengesetzt, die mit einem rostigen alten Kombi zu den Schauplätzen rumpelten. Jeder half jedem und bei allem aus, jeder krempelte die Ärmel hoch, um je nach Bedarf den Schraubenschlüssel in die Hand zu nehmen, Zeiten zu stoppen oder Tee zu kochen.

Doch die Welt hat sich weiterentwickelt, und heute sind Grand Prix-Motorräder um ein Vielfaches komplizierter geworden als in jener alten Zeit. Und je komplizierter die Motorräder aufgebaut sind, desto mehr Leute braucht man, um sie zu warten. Und je mehr Leute mit dem Schraubenschlüssel dastehen, umso mehr Leute brauchst du wiederum, um sie zu organisieren und zu versorgen.

Fast sieht es danach aus, als würden die Grand Prix-Teams weiter- und weiterwachsen wie eine ewig größer werdende, nie endende Spirale. Und warum auch nicht? Denn so ist der Rennsport nun mal eben: Jedes Jahr werden die Maschinen trickreicher, besser, schneller, und es ist ganz logisch, daß man immer mehr Leute braucht, um die Technologie zu meistern.

Die größten Teams sind die Top-Teams der Halbitterklasse, die 50 Leute und mehr umfassen können. Die Anreise ins Fahrerlager erfolgt mit Stil, in klimatisierten, feinen Bussen, prunkvollen Motorhomes und riesigen mobilen Werkstätten, die genug an Hochtechnologie beinhalten, um eine kleine Fabrik aufzumachen. Sogar die mobilen Küchen sind ausgerüstet, eine halbe Armee zu versorgen - und das tun sie auch, sowie die Hektik des Grand Prix-Wochenendes beginnt.

Die Teams präsentieren sich in vollem militärischem Look - mit prächtigen Uniformen, bedrohlich wirkend hinter dunklen Sonnenbrillen oder Visieren, ihre tödlichen Waffen bereit zum Einsatz in abgedunkelten Bunkern, oder vielmehr Boxen, versteckt.

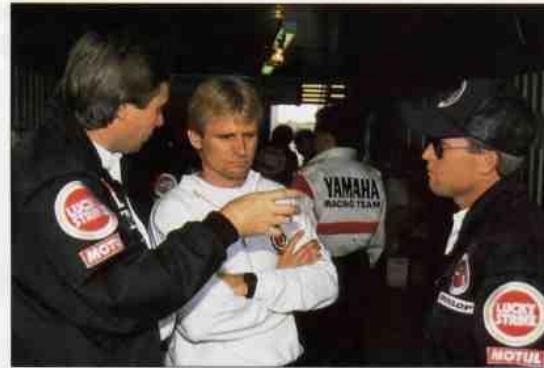
Und diese Leute sind gewiß keine Mittäufser, die nichtsnutzig im Fahrerlager posieren. In einem modernen Grand Prix-Team zu arbeiten, ist kein Urlaub. Mechaniker, Köche und andere



RYCHLÉ ARMÁDY

Moderní GP týmy se podobají armádám - jsou to obrovské organizace stvořené k tomu, aby víťazili v nejrychlejších pozemních bitvách v historii. **MAT OXLEY**

Stejně jako slavní vojevůdci se i hvězdy Grand Prix snaží získat slávu dobytím vítězství. Každý ví, že věvoda z Wellingtonu zvítězil u Waterloo, a každý také ví, že Mick Doohan i on získal titul mistra světa v pětistovkách.



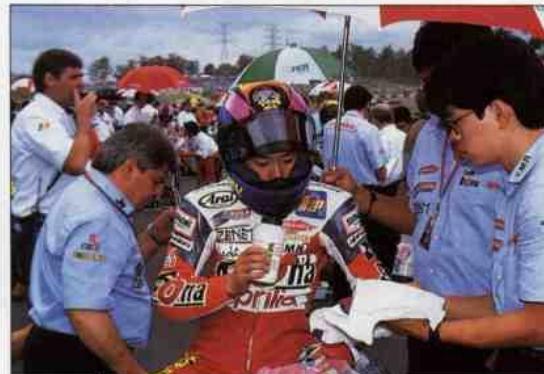
WARREN WILLING,
WAYNE RAINY,
KENNY ROBERTS
Teammitglieder finden nichts dabei, 14 Stunden täglich zu arbeiten und sich dann zur Weiterreise zum nächsten Grand Prix oder Test Einsatz für die nächste Dosis Überstunden hinter Steuer zu schwingen.

Ein Grand Prix ist auch keine Drei-Tages-Veranstaltung für diese von ihrer Sache überzeugten Leute. Viel Personal im Fahrerlager ist fast eine ganze Woche vor Ort, vom Dienstag vor dem Rennen bis Sonntagnacht, wenn sie zum härtesten aller Jobs antreten - dem Zusammenpacken.

Natürlich sind manche Grand Prix-Armeen größer und stärker als andere, und die ältere Seite des Fahrerlagers, die weniger reichen Privatteams, kämpfen sich immer noch nach alter Väter Sitte mit ein paar Helfern durch. Aber es ist kein Wunder, daß sie auf der Strecke nur geringe Chancen haben.

Groß oder klein, das Ziel eines Teams ist jedoch immer dasselbe. Jedermann arbeitet in welchem Team auch immer letztendlich für die Fahrer, ob sie nun Zündkerzen auswechseln, Pasta kochen, Computer-Software betreiben oder Flugtickets buchen. Das Netzwerk der Unterstützung fächert sich auf, von den Leuten, die Seite an Seite direkt mit den Fahrern arbeiten und vor den Objektiven der Fernsehkameras in der Boxengasse stehen, bis zu den Leuten hinter dem Rampenlicht, die nie eine besondere Anerkennung für ihre Arbeit erhalten.

Das Netzwerk beginnt mit den Männern, die am engsten mit den Fahrern zusammenarbeiten - Ihre Mechaniker und Cheftechniker. Die meisten 500 ccm-Werksteams teilen einen Cheftechniker, zwei oder drei Mechaniker und einen Helfer pro



Je však jasné, že něco takového by nedokázali sami. Wellington by netriumoval nad Napoleonem bez tisíců prostých vojáků a rovněž tak Doohan by sám nezískal královskou korunu bez podpory ostatních.

Před dvaceti nebo třiceti lety by se to Doohanovi možná podařilo. Tenkrát se týmy skládaly z jezdce a hrdiny nadšených fanoušků, kteří ho doprovázeli na závody se starou dodávkou. Tito lidé zajistovali všechno - od oprav stroje přes měření času až po občerstvení.

Avšak svět je dál a moderní závodní stroje jsou daleko složitější. A čím složitější jsou stroje, tím více lidí se jim musí věnovat. A nakonec, čím více mechaniků, tím více lidí, kteří je organizují a starají se o ně.

Je možné, že současné týmy se budou rozrůstat nekonečnou spirálou. Koneckonců, proč by tomu tak nemělo být? Takový je vývoj závodění - motocykly jsou každým rokem lepší a rychlejší, proto je třeba více lidí, kteří rozumí jejich technologii.

K největším týmům nyní patří tovární týmy pětistovků, které čítají padělat i více lidí. Přijíždí do parkoviště závodních strojů ve velkém stylu - v klimatizovaných autobusech, s nabývanými obytnými vozy a kamiony, do kterých se vejde malá dílna, a dokonce s kuchyňským vybavením jako pro malé vojsko.

Členové týmu také jako vojsko vypadají - v uniformách, zlovestně pohledy zpoza tmavých brýlí a štítku čapic, se smrtonosnými zbraněmi připravenými k akci v temných bunkrech; pardon, v boxech.

Tito lidé rozhodně nevyužívají své příslušnosti k týmu k tomu, aby se produkovávali a předváděli v parkovišti závodních strojů. Práce pro moderní GP tým není procházka růžovým sadem. Mechanici, kuchaři a další členové týmu nedobíjí na čtrnáctihodinovou pracovní dobu, zvláště před přesunem na další Grand Prix nebo při testování. A Velká cena pro tyto lidí určitě netrvá jenom pár dní. Mnoho z nich je na místě téměř týden, od úterka před závodem až do neděle večer, kdy je čeká nejhorší práce - balení.

Samozřejmě, některé „armády“ jsou větší a silnější než ostatní, některé neplní bohaté týmy si musí i dnes vystačit s několika lidmi. Není divu, že nemají na trati příliš velkou šanci.

Nezáleží na tom, zda je tým velký nebo malý, jeho filosofie je vždy stejná. Každý člen se cele věnuje práci ve prospěch svého jezdce, ať už montuje svičky, vaří těstoviny, připravuje počítačový software či zajistuje letenky. Kolem jezdce se rozprostírá organizace, do níž patří jak jeho nejbližší spolupracovníci, tak i lidé, kteří nejsou v centru veřejného zájmu a jejichž práce zůstávají často nedoceněvána.

Tato organizace začíná lidmi, se kterými jezdec nejúžejí spolupracuje - mechaniky a hlavními inženýry. Většina továrních týmů pětistovek přidělí každému jezdci jednoho hlavního inženýra, dva nebo tři mechaniky a jednoho pomocníka. Hlavní inženýři - jako například Jerry Burgess (Mick Doohan), Stuart Shenton (Kevin Schwantz) nebo Warren Willing (Luca Cadalora) - mají na starosti to nejdůležitější - komunikaci se svými jezdci. Obrazně řečeno, musí být schopni přetvorovat jezdcev pocity ve správný typ motoru nebo správné seřízení podvozku. Mechanici potom provedou vlastní práci, nežliďka pracují nonstop, jen aby byl jezdcev stroj v perfektním stavu.

S mechaniky pracuje ještě pomocník - míchá palivo, nosí kola a pneumatiky a dohlíží na mechaniky, aby se věnovali

Fahrer ein. Cheftechniker wie Jerry Burgess (Michael Doohan), Stuart Shenton (Kevin Schwantz) und Warren Willing (Luca Cadalora) haben den hochkarätigen Job, direkt mit den Fahrern zu kommunizieren. Sie müssen in der Lage sein, die Eindrücke eines Fahrers in die richtigen Motor- und Fahrwerkseinstellungen zu übersetzen. Die Mechaniker stehen mit den Schraubenschlüsseln parat, um diese Einstellungen auszuführen und arbeiten nonstop, um die Maschinen ihrer Fahrer in perfektem Zustand zu halten.

Zusammen mit den Mechanikern arbeitet ein Helfer. Er mischt das Benzin, holt Räder und Reifen und sorgt dafür, daß sich die Mechaniker ganz auf ihren Job direkt am Motorrad konzentrieren können. Viele Helfer haben Jobs auch außerhalb des Fahrerlagers, etwa als Fahrer von Lastern und Wohnmobilen.

Ergänzt werden die Helfer, Mechaniker und Cheftechniker von einem Stab technischer Spezialisten, die vom Team, vom Werk oder von Zulieferern engagiert werden. Am Wichtigsten sind die Techniker vom Werk. Von den Halbsterne-Teams verfügen Honda und Suzuki über die größte Zahl an Werks-Technikern, weil die Teams direkt zum Werk gehören und vom Werk betrieben werden. Das Team Roberts gehört dagegen King Kenny selbst, der die Yamahas nur als Vertragspartner einsetzt.

Neben den Technikern von Suzuki, Honda, Yamaha und Aprilia gibt es eine stattliche Anzahl von Männern, die nur mit jeweils einem Aspekt der Hochtechnologie zu tun haben: Die Reifen-Gurus von Michelin und Dunlop, die Federungspezialisten von Öhlins, Showa, Kayaba und White Power, die Bremsen-Techniker von Brembo und AP, die Öl- und Benzin-Fachleute von Elf, Castrol, Shell und anderen.

Und dann gibt es die Könner am Computer, die wohl am schnellsten wachsende Gruppierung im Fahrerlager. Die größten Teams engagieren gleich mehrere Spezialisten, um das Fahrerverhalten der Rennmaschinen aufzuzeichnen und zu überwachen, und sie verbringen ihre Tage damit, auf den Bildschirm zu starren, ohne auch nur einen Blick auf die Rennstrecke zu erhaschen. Das Team Roberts bezahlt sogar einen Mann - Tom O'Kane - dessen einzige Aufgabe darin besteht, immer wieder neue Software zu schreiben, um noch mehr an Daten am Motorrad sammeln zu können.

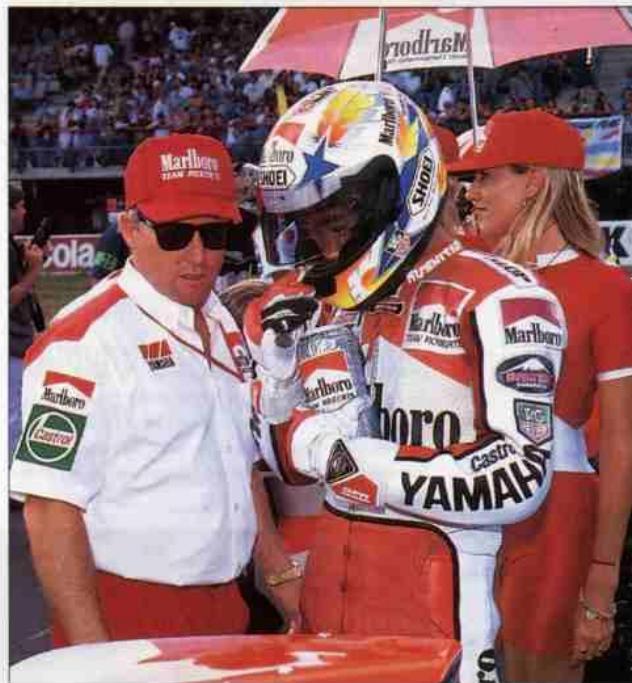
Etwas weiter weg von den Boxen sind die Hospitality und Media-Busse, die ebenfalls lebenswichtige Aufgaben im modernen Rennsport erfüllen. Alle großen Teams haben eigene mobile Restaurants mit ausgezeichnetem Küchen. Das Team Roberts fliegt drei Köche zu jedem Grand Prix, wo sie Tag für Tag 200 Mahlzeiten zubereiten. Die Köche arbeiten mit zwei oder drei Helfern und sorgen dafür, daß alle Teammitglieder, VIP-Besucher und Sponsoren satt und zufrieden sind. Schon Napoleon sagte, daß eine Armee mit dem Magen marschiert - ein Rennteam macht da keine Ausnahme.

Natürlich investieren die Sponsoren ihr Geld nicht zum Spaß. Als Gegenwert wollen sie weltweite Publicity, weshalb die meisten Topteams nun Journalisten und Fotografen anheuern, deren Job es ist, ihre Teams so oft wie möglich in den weltweiten Medien unterzubringen. Das bedeutet nicht, Reportagen und Fotos im Briefumschlag zu verschicken, sondern Neugkeiten und digitalisierte Bilder unverzüglich per Modemleitung in Datennetze einzuspeisen, damit sie auf der

tomu, co umějí nejlépe - servizování strojů. Tito pomocníci často pracují i mimo parkoviště závodních strojů - jako řidiči kamiónů nebo obytných vozů.

Pomocníci, mechanici a inženýři však nepracují pro jezdce sami. Všechny špičkové týmy mají řadu technických specialistů, které najmá tým, továrna nebo dílci specializované firmy. V první řadě jsou to tovární technici. Co se týče týmu půlirů, Honda a Suzuki mají největší zastoupení japonských pracovníků, protože tyto týmy vlastní a řídí přímo továrny, zatímco třeba vlastníkem týmu Roberts je sám „Král Kenny“ a používání strojů Yamaha je vžádano smluvně.

Kromě pracovníků firem Suzuki, Honda, Yamaha (a samozřejmě Aprilia) jsou technici lidé, kteří se zabývají vždy jedním aspektem chodu stroje: pneumatikoví guruve od Michelinu a Dunlopou, výzkumníci tlumicích jednotek a zavěšení kol a



firem Öhlins, Showa, Kayaba a White Power, brzdrovi kouzlenici a společnosti Brembo a AP, a nakonec magnáti přes lubrikanty a páivo od firem jako Elf, Castrol, Shell a mnoha jiných.

KENNY ROBERTS,
NORIFUMI ABE

Dále nesmíme zapomenout na počítačové techniky - rychle se rozrůstající „gang“ v parkovištěch závodních strojů. Největší týmy zaměstnávají několik počítačových inženýrů, kteří sledují výkon závodních strojů - to jsou lidé, kteří tráví celé dny před obrazovkou počítače, aniž by jenom pohlédli na závodní dráhu. Tým Roberts má dokonce jednoho muže - Toma O'Kane, jehož jedinou pracovní náplní je sedět v kamionu za boxy a vymýlet software, pomocí kterého bylo možné získávat ještě více dat o výkonu motocyklu.

O něco dále od boxů se nachází občerstvovací staní a tisková parkoviště, oboji nezbytné pro současné závodení. Všechny větší týmy mají staní, které by se neztratily ani na



LUCA CADALORA anderen Seite der Welt am nächsten Morgen in der Tageszeitung erscheinen können.

Verantwortlich dafür, diese Armeen marschieren zu lassen, sind die Teammanager und Besitzer wie Kenny Roberts, Gary Taylor (Suzuki), Carlo Pernat (Aprilia), Sito Pons (Fortuna Honda Pons) und Dieter Stappert (HB Honda). Sie bilden eine Kommandostruktur, die sich im Streß und den Anstrengungen des ganzjährigen Reisens bewährt. Vieles von ihrer Arbeit ist keineswegs glamourös, sondern ein Papierkrieg, für den sie ein weiteres Netzwerk an Assistenten und Sekretärinnen benötigen, um die Show am Laufen zu halten.

Eines haben Teambesitzer und der einfachste Helfer gemeinsam: Zeit für Erholungspausen gibt es kaum, weshalb die Teamärzte, die mit zu dem Trost gehören, auch meistens beschäftigt sind. Denn wenn sie nicht gerade die gebrochenen Knochen eines Fahrers verarzten, haben sie garantiert einen überarbeiteten Mechaniker wegen Kopfweh oder Blasen an den Füßen in Behandlung.

NORIFUMI ABE



královské zahradní slavnosti. Například tým Roberts bere na každý závod tři kuchaře, kteří připraví až 200 jídel denně. Kuchaři pracují se dvěma nebo třemi pomocníky, kteří se starají o jídlo a pití pro všechny členy týmu, VIP hosty a sponzory. Napoleon kdysi řekl, vojsko může zvítězit jedině s plným žaludkem, a nejinak je tomu i u závodních týmů.

Sponzoři neutrácí ovšem všechny svoje peníze pro legraci - dělají to proto, že potřebují globální publicitu, takže většina špičkových týmů si najímá novináře a fotografy, jejichž povinností je prezentovat tým ve sdělovacích prostředcích na celém světě. To však neobnáší zaslání zpráv a fotografií do novin a časopisů, dnešní informace musí být okamžité, takže texty a obrázky jsou vysílány přes modernové linky, na druhý konec světa doletí za pouhých pár vteřin a jsou připraveny k vytisku v ranních novinách.

A konečně muži, kteří těmto obrovským armádám velí, jsou manažeři a vlastníci týmů, jako Kenny Roberts, Garry Taylor (Suzuki), Carlo Pernat (Aprilia), Sito Pons (Fortuna Honda Pons) nebo Dieter Stappert (HB Honda). Tito muži musí vypracovat takovou strategii, která obstojí i pod tlakem stresu a napětí, jež nezbytně doprovází celoroční cestování. Jejich práce často není zrovna populární - dá se nazvat papírováním - proto potřebují vlastní síť sekretářek a asistentů - koordinátorů, kteří jim pomáhají zajišťovat chod celoroční show „on the road“.

Počínaje majitelem týmu a konče posledním pomocníkem, všichni členové současných týmů Grand Prix mají skutečně minimum volného času. Proto také potřebují spoustu lékařů, kteří cestují po světě s nimi. Pokud tito lékaři zrovna neznehybňují zlomenou končetinu některého z jezdců, určitě ošetřují nějakého přepracovaného mechanika, který si stěžuje na bolesti hlavy nebo na zánět achillovy.



KÖNIG HONDA

Hondas NSR 500 ist die beste aller Halblitermaschinen. Aber sie wurde nicht über Nacht zum König im Schloß.

VON MAT OXLEY

Italiens legendäre MV Agusta-Rennmaschinen waren Weltmeister, als 1969 die ersten Männer den Mond betrat, doch die Honda NSR 500 ist dafür das erste Motorrad, das wirklich ins Zeitalter der Raumfahrt gehört.

Mehr ein Geschoß als ein Motorrad, hätte die NSR 500 des mächtigen Mick Doohan womöglich gar keine so schlechten Aussichten, selbst den Mond zu erreichen. Das Motorrad strahlt von Hochtechnologie, die vor einem Vierteljahrhundert noch strikt der Raumfahrtindustrie vorbehalten war, und sein Pilot hätte Neil Armstrong wie einen Fußgänger aussehen lassen.

Zweifellos ist die 190 PS-NSR die beste aller 500er, aber sie war es nicht von Anbeginn. Honda genoß lange den Ruf, furchteinflößende 500er zu bauen, die in der Lage waren, die tapfersten Männer in schluhrende, stammelnde Wracks zu verwandeln. Selbst Fast Freddie Spencer weigerte sich gelegentlich, die frühe NSR 500 zu fahren, und der vierfache Halbliter-Champion Eddie Lawson lebte in Angst vor der NSR, die er zum Titel 1989 rang.

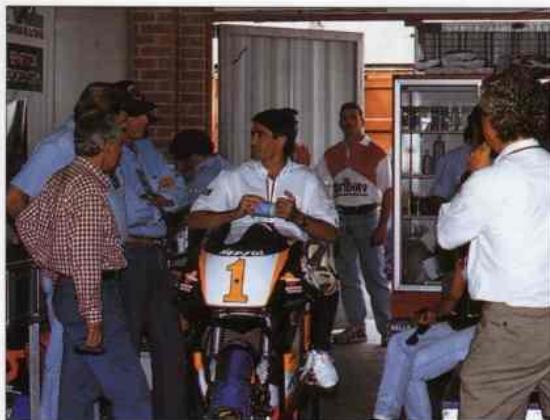
KRÁLOVNA HONDA

Honda NSR500 je nejlepší z pětistovek. Nestala se však královou přes noc.

MAT OXLEY



HONDA'S NSR500



„Die NSR zu fahren, war wie der Tod“, erinnert sich Lawson. „Wann immer ich in eine Kurve bog, ich wußte nie, ob ich auch wieder hell herauskommen würde.“

Die NSR mit einer Kurbelwelle war immer superschnell, doch das Problem bestand darin, die Kraft auf den Boden zu bringen. Die Honda Racing Corporation machte das Problem nicht einfacher, indem sie den teuflischsten Motor in das teuflischste Fahrwerk steckte. Es dauerte bis 1991, bis die NSR endlich gute Manieren lernte, ein Jahr später war sie sogar die Iammfrommste aller 500er, als Honda mit der Big Bang-Idee eine technische Wende einläutete.

Das mittlerweile verbreitete Big Bang-Konzept ist wohlbekannt. Man rückt die Zündimpulse der V 4-Motoren eng zusammen, um dem Hinterreifen zwischen jeder Säule Zeit für den Traktionsaufbau zu gönnen. Das Ergebnis: Slides werden kontrollierbarer, der Hinterreifen hält länger. „Wir haben HRC erklärt, daß wir Beschleunigung zwischen den Kurven brauchen, nicht überwältigenden Topspeed, denn den brauchst du nur einmal pro Runde“, erinnert sich der

legendärni italská MV Agusta se možná mohla stát šampionem značek v době, kdy se první člověk procházel po měsíci, avšak teprve Honda NSR500 je prvním skutečným motocyklem, který přináší kosmickému věku.

Skvělý Doohanův stroj NSR500, který vypadá spíše jako raketu než motocykl, by se pravděpodobně vyjímal na Měsíci docela dobře. Je totiž bohatě vybaven technologií, která byla ještě před čtvrtstoletím vyhrazena pouze kosmickému průmyslu, a řízen skvělým pilotem, kterému by se ani Neil Armstrong nemohl rovnat.

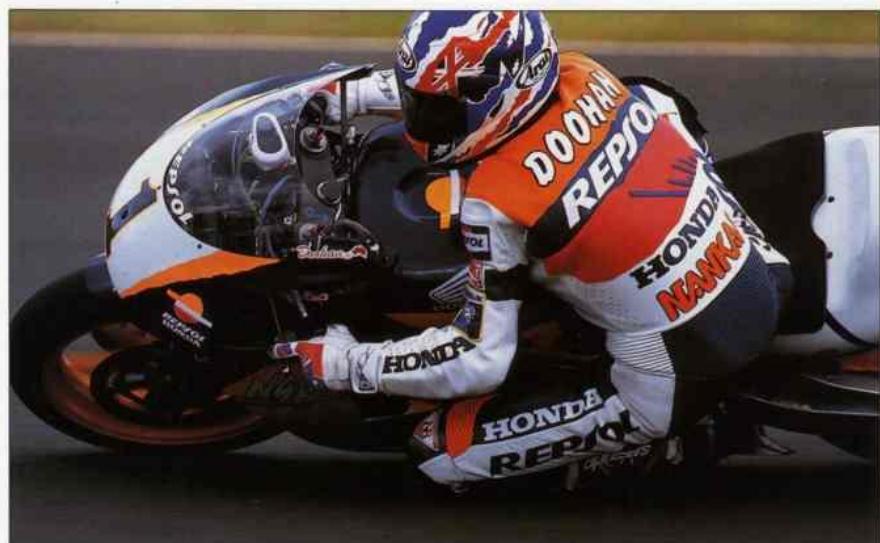
Nyní je NSR s výkonom na brzdě 190 km/h nejlepší mezi pětistovkami, ale nebylo tomu tak vždycky. Honda nemívala mezi závodníky příliš dobrou reputaci, protože tento prý hrůza nahánějící stroj byl údajně schopen proměnit nejstatečnější muže v tlesoucí se trosky. Dokonce i Freddie Spencer odmítl jezdit na drívější NSR500, a cítnášobný mistr světa v půlitrach Eddie Lawson stroj, na kterém získal v roce 1989 mistrovský titul, také příliš nedůvěroval.

„Jezdit na NSR bylo o hubu,“ vzpomíná Lawson. „Když jsem vjezdil do zatáčky, nikdy jsem nevěděl, jestli z ní opět vydruhu.“

Jednohřidelová NSR byla odjakživa superrychlá, problémem však byla ovladatelnost. HRC nebyla zrovna nejlepším řešením - nejdébelštější motor v nejdébelštějším podvozku. Až v roce 1991 se podařilo ovladatelství stroje NSR poněkud zlepšit. O rok později, kdy se Honda podařil průlom nazývaný také někdy „Velký tlesk“, stala se NSR královou půlitr.

Theorie tzv. velkého tlesku je nyní obecně známa - seřízení impulsů čtyřválcového motoru tak, aby zadní kolo mělo dostatek času získat mezi každým výbuchem opět přilnavost. To znamená, že stroj je většinou v smyku lepší ovladatelný a pneumatiky mají větší životnost.

„Chtěli jsme, aby HRC měla schopnost akcelerace i na krátkých úsečích mezi zatáčkami, nejenom vysokou rychlosť na dlouhých přímých úsečích, protože ta je potřebná například jednou během kola,“ vzpomíná Jerry Burgess, který je Doohanovým inženýrem od roku 1989. „Drželi jsme se následujícího faktu.



Australien Jerry Burgess, Doohans Cheftechniker seit 1989. „Wir zogen die Parallelen mit Freddie Spencer und dem Honda NS 500-Dreizylinder. Freddie hatte 15 PS weniger als die V 4-Yamaha von Kenny Roberts und gewann 1983 trotzdem den Titel. Wir wollten die Aufmerksamkeit einiger Leute in diese Richtung lenken, anstatt sich vom Topspeed blenden zu lassen.“

Honda hörte auf, den großen Gott PS-Leistung anzubeten und baute den ersten Big Bang-Motor. Zu Beginn hatte Doohan weniger Leistung zur Verfügung, doch das störte ihn nicht weiter, weshalb der Motor im Prinzip seit 1992 unverändert blieb, von der Einführung einer unter Druck stehenden Airbox und dem gelegentlichen Einsatz von Benzinz. Und Wassereinspritzung einmal abgesehen.

Auch das Fahrwerk ist seit 1991 kaum verändert worden, jener Saison, in der Doohan erstmals wirklichen Einfluß auf die Entwicklung hatte. „Wayne Gardner hatte seinen Motor immer tief im Chassis sitzen, was das Motorrad leicht einbiegen, aber schlecht um die Kurven fahren ließ,“ erklärt Doohan. „Mein einziges Problem 1991 war der Vorderradgrip. Mit dem Rahmen war ich happy, es gab also keinen Grund, etwas daran zu ändern.“

Selbst Doohans Einstieg in den Grand Prix-Sport half Burgess entscheidend mit, die NSR zu einer überlegene Waffe zu entwickeln. „Mick hat ein Motorrad entwickelt, das den Job im Sattel relativ einfach macht“, sagt Burgess. „Die Motorräder, die Wayne entwickelte, waren anders. Wayne hatte nicht die Finesse. Er fuhr mehr mit dem Herzen, als das Motorrad wirklich zu einem Werkzeug zu machen. Als Mick erstmals 500er fuhr, konnte er uns zwar nicht erzählen, was wir tun

Stroj Freddie Spencera měl v roce 1983 o 15 koni nižší výkon než Robertsova Yamaha V4, přesto nad ním Spencer zvítězil. Potřebovali jsme, aby se v tomto směru změnilo myšlení a ne aby se konstrukční nechal zaslepit pouze vysokou rychlostí.“

Takže Honda přestala uticvat božský výkon svých strojů a zaměřila se na ovladatelnost. Zpočátku měl tedy Doohan k dispozici menší výkon, to mu ale vůbec nevadilo. Motor zůstal od roku 1992 v podstatě nezměněn, až na zavedení airboxu a dvoupoholohového systému vstřikování vody a paliva.

Podvozek se od roku 1991 téměř nezměnil, avšak od této sezóny začal mít Doohan značný podíl na vývoji motocyklu.

„Wayne Gardner nikdy nehnal motor na příliš vysoká otáčky, motorka se sice pěkně nakládala, ale v podstatě nezatačela.“ vysvětluje Doohan. „Mým jediným problémem v roce 1991 byl nedostatečný záběr a přilnavost předního kola. S rámy jsem byl spokojen, takže tam nebyl důvod něco měnit.“

Od té doby, kdy Doohan začal závodit v pětistovkách, se také Burgess začal podílet na proměně NSR v účinnou zbraň.

„Mick pomohl vyvinout opravdu dobré ovladatelné stroj,“ říká Burgess. „Motorky, které využíval Wayne, takové nebyly. Wayne neměl takovou obratnost, řídil spíše srdečem, a nedokázal motorku přinutit k naprosté poslušnosti. Když jel Mick poprvé půlitr, samozřejmě nám nemohl říct, co máme dělat, ale vždycky nám řekl, co se mu nelíbí, takže metodou postupného vyloučování jsme se dopracovali k opravdu dobrému stroji.“

„Největší předností tohoto stroje je, že nemá žádnou zjevnou nevýhodu. Každý kdysi říkával, že na Yamaze se dá jezdit rychlej, a tod to každý říká o Hondě. Máme za sebou spíše obdobu delšího vývoje než nějakou radikální přestavbu. To znamená, že víme, jak se motocykl chová na jakékoli trati, takže seřízení stro-



sollten, doch er konnte uns sagen, was ihm nicht gefiel. Durch Elimination haben wir am Ende ein gutes Motorrad gebaut.

«Der größte Vorteil des Motorrads ist, daß es keine offensichtlichen Nachteile hat. Früher sagten die Leute, jeder beliebige könne eine Yamaha schnell bewegen, doch genau das sagen die Leute jetzt über Honda. Wir haben eine Periode der Evolution durchgemacht und auf radikale Design-Neuheiten verzichtet. Das führt dazu, daß du auf jeder Strecke weißt, wie sich das Motorrad verhalten wird. Du sparst Zeit beim Set-Up - ein weiteres wichtiges Plus».

In der Tat scheint Doohan seine Arbeit im Training schneller zu beenden als seine Rivalen, so daß er mehr Zeit für Reifentests und für Plaudereien mit seiner wachsenden Armee von High-Tech-Ingenieuren zur Verfügung hat.

Auch Burgess fühlt den wachsenden Einfluß des Computerzeitalters in der Boxengasse, und vielleicht ist es gar nicht mehr so lange hin, bis Mechaniker von Männern in weißen Kitteln ersetzt werden. «Alles an der NSR kann ausgewechselt werden, ohne einen Schraubenschlüssel anzugreifen», erklärt Burgess. «Überall laufen Drähte durch, die Kabelbäume sind gewaltig. In diesem Bereich hat sich eine Menge verändert, was ein normaler Motorradfahrer nicht mehr versteht - auch wir verstehen vieles nicht».

Als nächstes wird Honda wohl Raumfahrt-Wissenschaftler engagieren...

je potom netrvá dlouho, což je velké plus.»

Zdá se, že Doohan je opravdu se seřizováním hotov daleko dříve než jeho soupeři, což mu dovoluje strávit více času při testování pneumatik a při konzultacích s rozrůstající se „armádou“ odborných poradců.

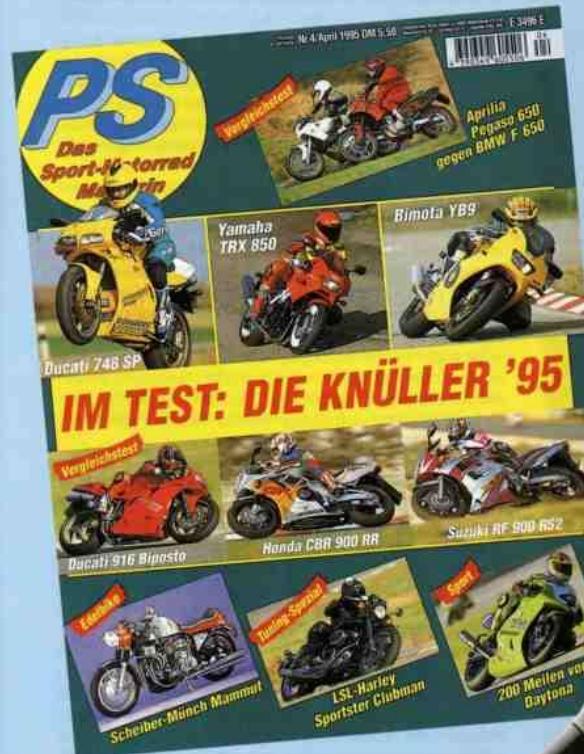
Dokonce i Burgess pocítuje význam počítacích odborníků, a možná nebude dlouho trvat a mechanici v overalech budou nahrazeni muži v bílých pláštích.

„Na NSR můžete změnit cokoliv, aniž byste se jí dotkli klíčem. Všude vedou dráty, všude samá elektrika. To je obor, který dozají takových změn, že mu ani normální člověk nemůže rozumět. Dokonce mám pocit, že i my tomu občas nerozumíme!“

Příště bude Honda pravděpodobně zaměstnávat kosmické inženýry...



Motorradsport pur!



Motorradsport-Fans können jetzt **PS Das Sport Motorrad Magazin** drei Ausgaben lang testen – als Dankeschön erhält jeder den totalen Durchblick für Durchstarter! **PS** berichtet über alle Superbike-Veranstaltungen mit fundierten Hintergrundberichten, brandaktuellen Racing-News und fesselnden Fotos. **PS** bringt jeden Monat aktuelle Reportagen und Tests neuer Modelle und zeigt Entwicklungen in der Motorrad-Sport-Szene auf. Im Tune-Up beschreibt **PS**, wie Großserienmotorräder optimiert werden können.



Durchblick für Durchstarter!

Schnellsein lohnt sich! Am besten noch heute antworten, 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.

Noch schneller geht's per Telefon:
040/3703-4041
oder per Telefax:
040/3703-5657

Bitte Kennziffer 93016 H6 angeben.

EINLADUNG

Wir laden Sie ein, die nächsten drei Ausgaben von **PS** zu testen – für nur 13,20 DM und mit 20% Ersparnis. Die Tube klar-pilot gehört Ihnen, auch wenn Sie von Ihrem Widerruf 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 jederzeitige Kündigungsmöglichkeit; Jahresbeitrag z. Zt. 59,40 DM statt 66,- im Einzelverkauf. Ich bin damit einverstanden, daß mir der Verlag auch weitere interessante Angebote telefonisch oder schriftlich unterbreite (ggf. streichen).

Mein Zahlungswunsch:

Bequem per Bankeinzug

Gegen Rechnung

BLZ/Konto

Bank

Datum/Unterschrift

Name/Vorname (bitte ausschreiben)

Straße/Nr.

PLZ/Wohort

Datum/Unterschrift

Vertrauensgarantie: Dieser Auftrag kann schriftlich beim **PS**-Leserservice, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieses Coupons beim Leserservice widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

Nejslavnější z československých jezdců byl 21krát dekorován na stupních a těší se na nástupce

ŘÍKALI MU: ŠŤASTNÝ FRANTIŠEK



Na jaře v roce 1961 vyhrál náš František Šťastný na Hockenheimringu Grand Prix Německa a prožil pak na svém stroji do 350 ccm skvělou sezónu. V mistrovství světa skončil stříbrný! Startoval na všech významných Velkých cenách své éry, závodil i v Japonsku a Indonésii, osmrát na slavné Tourist Trophy na ostrově Man, kde stál také na stupních vítězů. Výjimečný člověk, výjimečný závodník. Jako cyklistický reprezentant startoval dokonce v etapovém Závodě míru, jako automobilový jezdec prohání konkurenční fiestu po autodromech dodnes.

Jazyk našeho lidu je moudrý, když něco opravdu umíš, můžeš se dostat i do řeči. „Jezdi jako šíróř“ - říkali naši dědové, když chtěli o někom říct, že jezdí tuze rychle. A za to cízi-zdomácnělé nové slovíčko nemohli nikdo jiný, než francouzský jezdec Louis Chiron, který se blýsknul výhrami Velkých cen, taky u nás. V padesátých letech, kdy zase triumfoval atlet Emil Zátopek, atlet, který zvítězil v Olympijských Helsinkách v běžích na 5 a 10 kilometrů i na maratonské trati, jazyk našeho lidu zase výstížně tvrdil o každém rychlejším, že „běhá jako zátopek“.

Pojem „zátopek“ už nevymazal nikdo (ani vládní řízení 70. a 80. let, který se Emila snažil umílet jako rebela z roku 1968).

Misto „šíróra“ ovšem vstoupilo do řeči lidu jiné vyjádření rychlosti úžasné, obrovské, bezmála nadzvukové.

Tou novou jednotkou rychlosti se stal legendární český motocyklový závodník FRANTIŠEK ŠŤASTNÝ. Jezdit „jakо franta šťastný“, to už bylo na obyčejné silnici na pořádnou policejní pokutu. Zato na závodní trati - na výhru! I když František, po otci podle příjmení za každé situace vždycky šťastný, startoval proti samotnému mistru světa.

Šťastný František se narodil v Československu, které patřilo podle počtu motocyklů v zemi mezi třicátých letích mezi nejbohatší krají Evropy. Žil v zemi, která podle tehdejšího měřítka oplývala závodů i závodníky, a kromě importovaných strojů, od indiánů přes nortony, harleye až po bavoráky, se mohla spolehnout i na produkci domácích firem. Než přišla „japonská lavina“, s ní i vývoj, šponzorován do extrémních cen, pokládalý si továrnou, produkovací české motocykly JAWA i ČZ, za čest i povinnost obesilat svými stroji i jezdci všechny závody, včetně světového mistrovství. František Šťastný byl jedním z těch šťastných pilotů té doby. Našim nejslavnějším.

„Bohužel dneska“, řekne teď tentokrát malý, podsaditý, ale věčně usměvavý chlapík s vysokým čelem a krásnými vypravěčskými schopnostmi, „bohužel dneska být klukem tady, tak bych si asi vybral motorku pro plochou dráhu. I když šoupat botou po škváře zas tak moc nemiluju. Jenomže závodění je strašně drahé a tak by asi rozhodlo, kdybych se tedy mohl dát stát zase klukem, blázincem po motorkách, že se v našich fabrikách ještě uchovala aspoň nějaká produkce plochodrážních speciálů.“

František Šťastný má ve svém pražském bytě pořád svého přítelkence, velkého papouška, který mu napovídá při luštění křízovek. Když neluší, má František plno práce, třebaže jeho kouzelná knížka, sepsaná s redaktorem Daliborem Jankem, už před pár měsících vyšla. „Taková knížka, to je vlastně závadkové na seriál budoucích autogramiád“, usmívá se František. Popadne hůlku, svoji nezbytnou přítelkyni, a vyrazí do Prahy. Má ve městě co na práci - stará se o tržnice, a má zakotven na Vltavě hausbótku. „Jenže když vlezu na chvíli do hausbótu a něco trochu dělám skrčen, popadne mě bolest v zádech a je to horší, než celý závod za řídítka motocyklu.“

Vy si snad vycítáte, Františku, ty vaše motocyklové kotrmelce, pády, o jejichž délce se vyprávějí legendy? - ptá se novinář opatrně.

Ale to Františka jako když pichne. Vybuchne na háis:

„Proboha, jen to nel! Mám jenom to, o co jsem si sám koledoval! Závodění byl můj sen, můj život, to se mně líbilo, to mě bavilo. A že byla jiná doba, než ta dnešní autodromová, tak bylo hlavní při pádu netrefit ani patník, ani strom. A když už tak hlavně nehlavou. O tom dneska kluci na Masarykově okruhu anebo na jiných tratích mistrovství světa nemají ani páru. Tam vlastně není co trefit, jen se nenechat po pádu přežehlit soupeřem po zádech nebo dohnat vlastní motorkou... Ale říct tém dnešním hvězdam, že se mají svézt zase stopaděstikilometrovou rychlosť po té naší staré brněnské trati, a třebas mezi zápra-

žimi domků v obci Bosonohy, jen kousek za starým startem, to by vypuklo mezi nimi zděšení!“

František Šťastný sedlal od půlitrů až po menší motocykly, ale předešlým sedlal to, co mu továrna půjčila, a někdy už to ani nebyl ten nej-nej stroj, protože byl předejezdec své fabriky, musel brát to, co bylo, zatímco továrna tu ještě rychlejší motoriku připravila pro hostujícího jezdce. Šťastný přesto vítězil - i padal.

„Miloval jsem Tourist Trophy, jednou na Manu spadl tak blbě, že jsem tři hodiny byl z tohoto světa pryč, pak tři dny ve špitále, ale páty den na 4. místě z 85 startujících.

Na české motorce...“

Roky, desetiletí po skončení své kariéry přihlížel trápení jeho mladších domácích soupeřů i následovníků.

„Finanční náročnost tohoto sportu byla nad sily mnoha talentů. Nešlo jim pomoci, bylo to smutné, když člověk srovnával s tím, co mu přináší televize ze světových okruhů.“

František Šťastný mnoho let televizní závodění v Čechách a na Slovensku i komentoval. Má vzácný dar slov, skvělou myšlenku, dokáže i kritizovat, zároveň. Pro svůj jazyk mívá ovšem i sem tam odpůrkou.

„Myslím si, že dneska mně už do televize ani neprovouzou.“

Možná právě proto, že bych nevydržel některé řeči. Prostě jsem mistrství světa jezdil a dodneska vždy prolez u před závody každé depo, s každým se pozdravím, pokačím. Zkrátka, pořád o tom vím o něco víc.“

Když startér odmávne jezdci vpřed, přesto spěchává František i v Brně u tratě hned k nějaké příruční obrazovce.

„Ty detaily v kameře, to je paráda, jako by člověk za sebe sedl za řídítka... Jsem na závodech, jsem u toho, a ještě vidím detail!“

Roky, desetiletí František Šťastný s bolestí přihlížel, jak brání finanční balvan v pořádných výhrách jeho domácím pokračovatelům, Bohumilu Stašovi i téměř ještě mladšímu. Roky trápení, i když jsme už také před devíti lety postavili v Československu automotodrom. A kromě brněnského i druhý, menší v Mostě. Naši reprezentanti neměli na mistrství světa, ale v mistrství Evropy - před měsícem najednou Jaroslav Huleš je na stupních v Holandsku i v Anglii, a ve stejnou dobu Bohumil Staš mladší deklasuje v mezinárodním mistrství Německa v Brně ve třídě do 250 všechny soupeře, po opakování startu opět v čele, v cíli s náskokem 20 sekund...

„Bohužel jsem ty závody na vlastní oči neviděl“, řekne František Šťastný, šťastný pražský penzista. „A tak se vždycky musím ptát, jak mě to život naučil, kdože vlastně skončil na dalších příčkách za našimi kluky. Koho pobíj. To je totiž důležité. Nejtěžší pro závodníka asi nejsou třeba ani ty pořád chybějící peníze, ale hlavně jezdit opakováně takovou řidičkou, aby se ho soupeři báli. Takové výsledky se musí hlavně opakovat! Držím klukům palce... a přijedu jím to podřídit i do Brna na mistrství světa!“

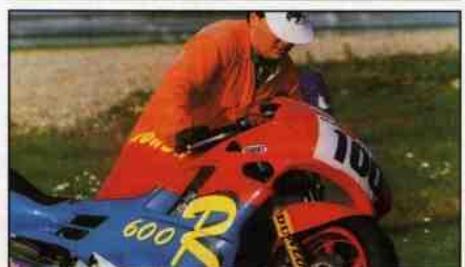
Sáhne si rukou, trochu přeskakující v rameni (to ty pády z motocyklů, jak je život sečítal), na vysoké čelo, kde mívá svůj typický nakrátko střížený vlas:

„21krát jsem při takových slavných závodech stál při slavnostním vyhlášování na bedně, tak co by si kdo mohl přát víc?“

Na takovou větu můžeme mit jedinou odpověď, Františku:

Aby si to už konečně někdo z českých kluků po vás zapokoval. Aspoň jedinckrát.

Cím drív, tím lip!



Řev vítězného motocyklu i burácení ticha na rybách chce slyšet nejrychlejší Východoevropan ME, náš mistr Jaroslav HULEŠ

KLUK PRO SVĚT I PRO EVROPU

(Dvakrát v Brně na startu během dvou hodin - zopakuje výhru z Mostu?)

Jako správně vydražděný byček, tak se řítil Jaroslav Huleš 23. července, a tedy před pár dnů, do cíle sedmého závodu letošního evropského mistrovství motocyklů na okruhu v britském Doningtonu. Mladý český jezdec na druhém místě před šachovnicovým praporkem! Pouhé tři sekundy za Italem Cecchinellim, pět sekund následku na Francouze Petita.

Trojice z motocyklů Yamahy na stupních. Jarda si utrápila ze spánků a přemyslila o tom, co se to s ním vlastně děje. Spi, nebo bdi? Už jednou se cpal do evropské elity, že které příjí je to jen kousek do mistrovství světa, mezi superjezdce i superstáje. To bylo před rokem, kdy dokonce ve francouzském Paul Arros v závodě ME zvítězil, a samotný ten výsledek mohl být povazován v českém motocyklovém sportu něco jako probuzení legendárních rytířů svatého Václava, dřívejících dluhou roky pod horou Blaník. Sestý celkově na krátké „Evropě“ se sice do mistrovství světa ještě zafadit nemohl, ale aspoň si vyzkoušel, jaké to je sestavovat a udržovat celý podpůrný tým v českých poměrech. Od svého hlavního sponzora v podobě banky Skala až třeba po vlastním tátu, který si v hubočkách prozíval každého závodu s klučkem nezádá. Kdo by chtěl načítat psychologický film, má v této dvojici skvělý tip!

Jenže dvakrát se do téže feky vstoupit nedá, jak rozbral už stáří filozof, voda je v ní pokazdě už jiná. Jen nadšení nestaci, rozhodnou i malíři. A co teprve, když vám závod od závodu začne tak rokovat motocykl Hulešovy výsledky 1995: na Španělsko raději zapomenout, na Nürburgringu pomaly start a v cíli po homičce jen šest bodů, v Itálii repeťe za tři body, v rozpolceném Assenu po další stříbrnici, až do druhé skupiny stavka motocyklu těsně před cílem... A ve stojí poplach, takhle si to nikdo nemaloval ani ve snu. Ani sam Jaroslav, zvyklý prakticky na to, že od malé se zálm jen ve výsledcích zlepší. Výsledek „zeměpisen“ byla změna aprílie, přesídlení na hondu. Co takové přesně znamená, kromě ohňivých diskusí i předpělivého počítání každické koruny a marky, si lze doptit. A čistě pohledem jezdce: - Přesnéď jsem sice z motocyklu na motocykl, ale ve skutečnosti to bylo jako z tvrdé zidle do pohodlného křesla. Není stroj jako stroj, na tom předcházejícím jsem seděl tak, že můj zadek byl malém výs než celé tělo. Zkuste si tak sednout a jet na plný plyn půl hodiny. Nový posed jako všii novou silu. Daleko od pravdy nebude ten, kdo přifradí motocyklistu k uznávaným cyklistickým šampionům: i oni se ví, že je třeba chybě o dva milimetry sařízení sedadlo vydřadlo z boju o žlutý trikol. - A kromě jiného posudu se mi zdá, že i my nový motor jede při fazení lip od spodu.

Ještě jeden závod chudák Huleš nedokončil, stejně jako předtím v Assenu. Ale pak se znovu jelé ve Francii, a to bude zřejmě pro Jaroslava sladká země: 16 bodů za šestý letošní závod, skvělý počín. Tahle sezóna nemusí být ještě ztracená, i když Cecchinelli s Petitem, Italem Rossim a Švýcarem Tschudinem už mají z bodů celou pokladnici a aspoň první dva i obrovskou šanci na to, že by po sezóně zmizeli s úspěchem do mistrovství světa natrvalo.

O hvězdcích mistrovství světa hoří billboardy i tiskové novinové článek. Jaké jsou ale hvězdyk mistrovství Evropy?

Zvláštní povaha, aspoň podle mě, míni nás Jaroslav Huleš. Aspoň tříše dva ve stopetadvacítkačkách. Cecchinelli žije skoro pořád záležitý do maleb dodávky, zahľoubaný sám do sebe, slovo návic neutralní. Popravidlo řečeno, do jeho stáje Piler Racing ani rádne neni vidět. Ale jezdí mu to, v Doningtonu sám odpali hned od star-

tu všem pronásledovatelům, zatímco my jsme se museli být ve skupině o pozici a ztráceli tak čas. A Petit? Ten se vlastně pováhově hrozně podobá Cecchinellimu. Rozhodně nevyhledává novinářské rozhovory...

Ani povaha 21letého Jaroslava Huleše, třetí sezónu profesionálního jezdce z jihočeských Čimelic, není jednoduše k prokouknutí, jak jsme už naznačili.

- Chci vyhrávat. Tohle mě hnalo od i3 let při motokrosu, se kterým jsem začínal, a tohle mě drží na závodním silničním okruhu. Nejdřív slyš dobré výsledky jedoucí za druhým, v sedmnácti jsem byl třetí v mistrovství republiky mužů. Prodral jsem se do Evropy, snad i do její špičky, a snad jsem se v ní už s novým strojem i zabydlel. Ale neschci tu zůstat věčně, to už bych raději vyzkoušel něco jiného, třeba motocyklu do 250 ccm.

Postavu na to má, 170 cm při 55 kg váhy. A fyzickou kondici taky. Ale hlavním cílem sezóny bylo přeče vlezití v ME. I třeba zrovna v Brně, kde startuje závod ME jen dvě hodiny po závodě stejné kategorie do 125 ccm v mistrovství světa, bude chtít Huleš sklidit úspěch dvakrát. Nás trojnásobný mistr republiky dostal pro závod světového šampionátu kartu hosta (guest card), a s ním i další sympatický mladý muž, dobrý známý z našich trati, německý jezdec Benjamin Weis, jezdící v peči norimberského Čecha Jaroslava Hanuše. Huleš už okusil MS v Brně před rokem, okoukával se, dojel na hezkém 23.místě. Letos?

- Budu spokojen, když se aspoň o píšku zlepším. To není ode mně skromnost, ale nahlas prostě víc nefeknu. Nezmím bláznit, vím co chci. A vím, komu na mém výsledku záleží.

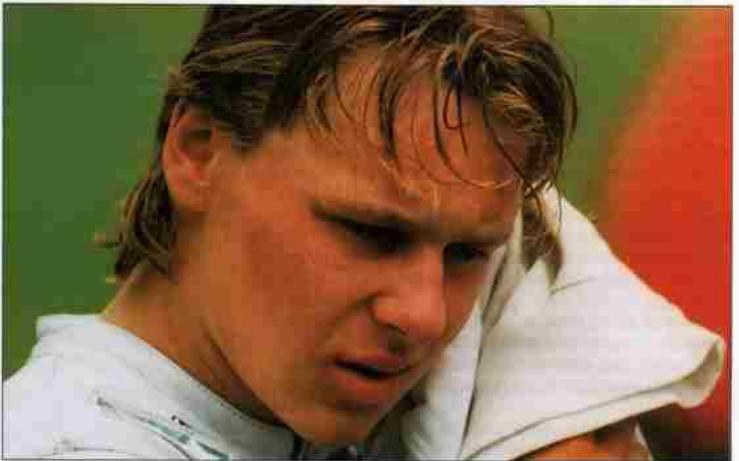
Kdyby mu náhodou zrovna jeden výsledek nevyšel, vli Jaroslav uz predem, kam pojde na chvilku hledat ztracenou silu: až přijede domů, vezme svoji divku, se kterou bydlí u rodičů, a nebo prostě jen sám sebere udici, a vydá se na ryby na Orlickou přehrdu.

- Nikde jinde se vám tak nevyčítá hlava, jako na rybach, řekne Jaroslav.

Tuhle filozofii nevyzývává sám, svým způsobem dobravolnými samotáři se rádi stával i jiní motocykloví šampioni světa. Od tvoucích motorů slyší burácení ticha. A mezikam, jako by jen tak, s novou motorkou vyráží závod ME - jako na konci července v Mostu. Suverénně. Přízeňme si od Huleše přijemný šok.

- Ale jestli to o rybach napíšete, tak pozor, aby to nečetli naší rozbory. Vždyť jsem si na letošek ještě nestihnu koupit povolení!

Tak vidíte, málem by si člověk myslil, že tenhle NEJRYCHELEJŠÍ VÝCHODOEVROPAN draždí svůj osud jen na motocyklových závodech...



Grand Prix, supertěžké motocykly - předvedení možností v rámci Evrosportu



Grand Prix a supertěžké motocykly Akce v rámci Evrosportu

Rozvrh soutěží o Grand Prix 1995

1. 26. března	Austrálie	Eastern Creek	10. Oznámení dodatečně	USA	Eikhart Lake
2. 2. dubna	Malajsie	Shah Alam	11. 20. srpna	ČR	Brno
3. 23. dubna	Japonsko	Suzuka	12. 17. září	Brazilie	Rio de Janeiro
4. 7. května	Španělsko	Jerez	13. 24. září	Argentina	Buenos Aires
5. 21. května	Německo	Norimberk	14. 8. října	Evropa	Katalonie

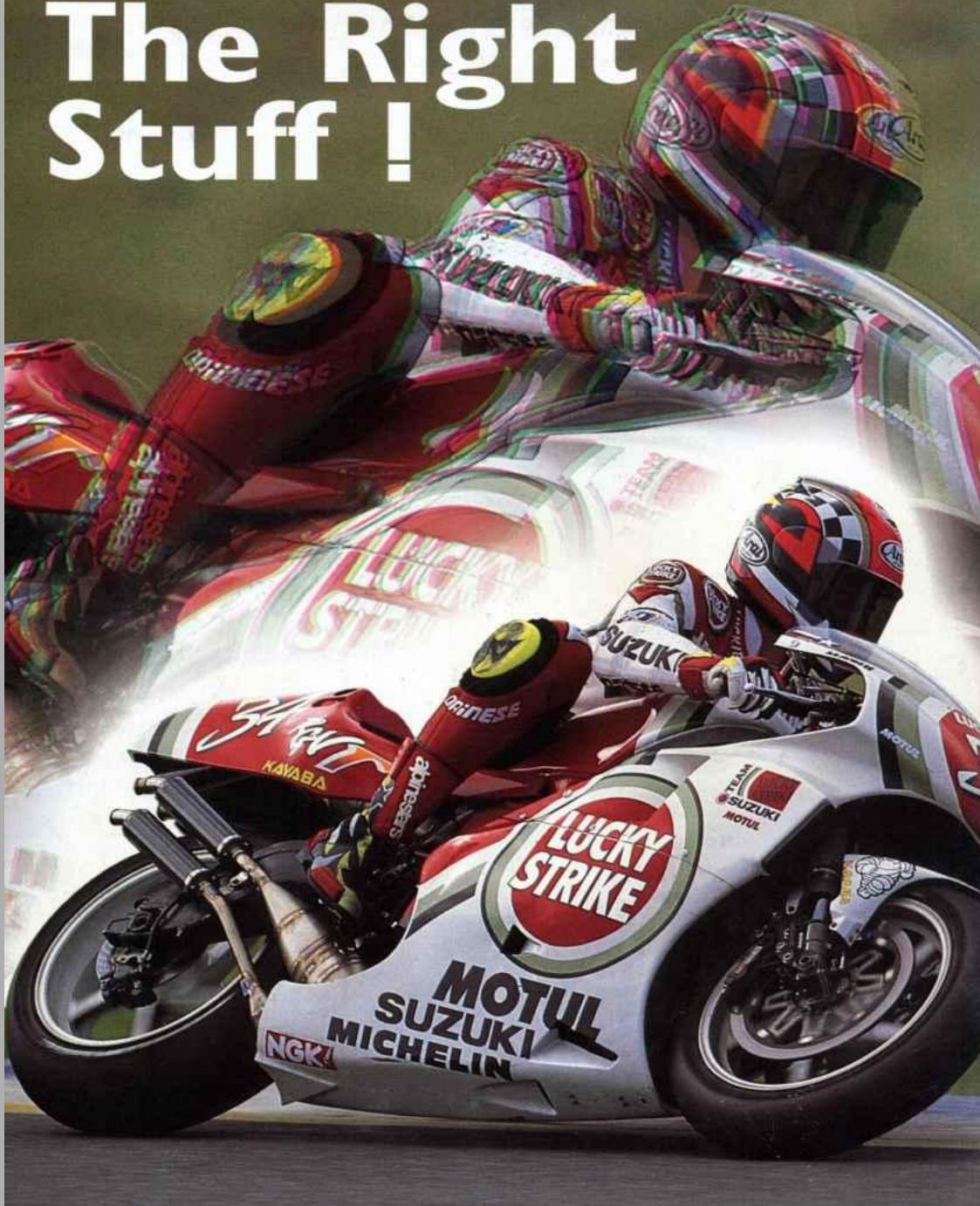
Supertěžké motocykly 1995, rozvrh

1. 7. května	Německo	Hockenheim	9. 27. srpna	Japonsko	Sugo
2. 21. května	Itálie	Misano	10. 10. září	Holandsko	Assen
3. 28. května	V. Britanie	Donington Park	11. 15. října	Indonésie	Sentul
4. 18. června	San Marino	Monza	12. 29. října	Austrálie	Phillip Island



Ride the winds of change

The Right Stuff !



MOTUL