GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

16/18•8•96

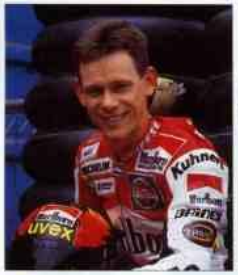
BRNO, MASARYKŮV OKRUH

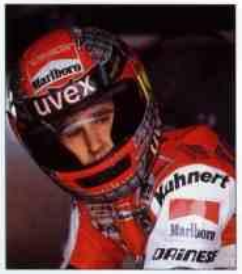
MALAYSIA	31 • 3	FRANCE	9 • 6	CZECH REPUBLIC	18 • 8
INDONESIA	7 • 4	HOLLAND	29 • 6	IMOLA	1 • 9
JAPAN	21 • 4	GERMANY	7 • 7	CATALUNYA	15 • 9
SPAIN	12 • 5	BRITAIN	21 • 7	RIO	6 • 10
ITALY	26 • 5	AUSTRIA	4 • 8	AUSTRALIA	20 • 10

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

PROGRAMOVÉ NOVINY

CENA 100 Kč





125 ccm

MANFRED GEISSLER 15

Warum man ihn "Tex" nennt, weiß Manfred Geissler selber nicht. Der Marlboro-Aprilia-125 ccm -Werksfahrer debütierte nach einer Verletzung seines Teamkollegen Peter Öttl 1993 beim Australien-Grand Prix in der 125-ccm-Weltmeisterschaft.
Geissler kam am 10. Januar 1971 in Trostberg zur Welt und ist zwischen den Rennen im elterlichen Gasthof Roiter als Aushilfskellner anzutreffen.
Manchmal verdient sich der deutsche Achtelliter-Meister von 1993, der Schlosser gelernt hat und sich gern mit Eishockey, Mountain-Bike und Golf vergnügt, sogar als Fährmann ein wenig Taschengeld. Mit einem Floß bringt er in der Freizeit gelegentlich Fußgänger und Radfahrer über das 20 Meter breite Flüßchen Alz.
Im Vorjahr wurde Manfred Geissler von Teamchef Harald Eckl manchmal gerügt, weil er im Training nicht konzentriert genug zur Sache ging und nur mittelprächtige Startplätze herausfuhr. 1996 wirkt der talentierte Bayer (Platz 5 beim Suzuka-GP) sichtbar ehrgeiziger und athletischer.

1982 war im GP-Sport erstmals ein Team in Marlboro-Farben zu sehen. Der 15fache Weltmeister und 122malige GP-Sieger Giacomo Agostini errang mit dem Neuseeländer Graeme Crosby in der 500-ccm-Weltmeisterschaft Rang 2.
Agostini setzte weiterhin erfolgreich ein Marlboro-Team ein, 1984 wurde in Zusammenarbeit mit dem zurückgetretenen Kenny Roberts ein 250-ccm-Yamaha-Team installiert. Die Fahrer hießen Alan Carter und Wayne Rainey.

125 ccm

PETER ÖTTL 10

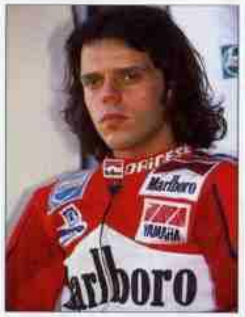
Peter Öttl (31) gilt als Stehaufmännchen des Grand Prix-Sports. 1989 schmiß er in Brünn seine 80er Krauser samt WM-Titel zwei Kurven vor dem Ziel weg. "Vielleicht war ich mit 24 Jahren noch nicht reif für diese Weltmeisterschaft.
Im August 1991 bewies Öttl in der 125-ccm-Klasse seine Qualitäten: Sieg in Mugello. Fast fünf Jahre später gewann er am selben Ort den nächsten WM-Lauf. Dazwischen verbrachte der Aprilia-Werksfahrer mehr Zeit im Krankenhaus als auf dem Siegerpodest. In Rijeka kollidierte er bei Testfahrten mit Martin Wimmer, zwei Finger der linken Hand gingen in Trümmer. "Der Zeigefinger wurde teilweise amputiert. Eine Woche lang wußten die Ärzte nicht, ob ich die zwei Finger wieder bewegen kann."
Es folgten zwei Unterschenkelbrüche, ein Schlüsselbeinbruch, zwei Unterarmbrüche, zwischendurch zerbarsten ein paar Mittelfußknochen und Zehen, in Brünn 1995 wurde die Schulter lädiert. "Viele hatten mich abgeschrieben. Deshalb war die Freude über den Sieg in Mugello riesig und befreiend."

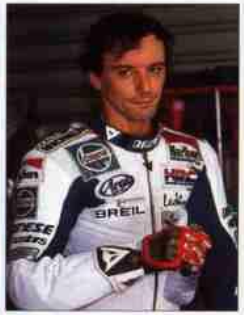
500 ccm

NORIMFUMI ABE 9

Norifumi Abe fuhr 1994 in Suzuka mit einer Honda NSR 500 als Wild-Card-Fahrer bis zum Sturz allen Superstars wie Doohan und Schwantz respektlos um die Ohren. Noch nie hatte sich ein 18jähriges Greenhorn auf Anhieb mit diesen 200-PS-Maschinen so spielerisch zurechtgefunden.
Danach verstrichen zwei Jahre bis der langhaarige "Norick" Abe diese Glanzleistung bestätigte. Im April 1996 sicherte er sich mit seiner Marlboro-Yamaha (Team Roberts) nach beängstigenden Drifteinlagen den Sieg beim Japan-GP.
Im Vorjahr hatte es Abe nach mittelprächtigen Vorstellungen (nur beim Brasilien-GP auf dem Podest) lediglich zum neunten Rang in der 500er WM gereicht. Teamchef Kenny Roberts: "Ich bemühe mich seit fast zwei Jahren, Norick einen anderen Fahrstil beizubringen. Er legt das Motorrad zu weit um und beansprucht die Reifen zu stark."
Die Driftkünste eignete sich Abe, der Skifahren und Hard Rock liebt, 1990 und 1991 bei Dirt-Track-Rennen in Kalifornien an. Sein Ziel: "Die 500er WM gewinnen."

1990 setzte Marlboro alle Jetons in der 500-ccm-Klasse auf das Team Roberts. Ein Dream Team mit Wayne Rainey und dem vierfachen Weltmeister Eddie Lawson wurde ins Rennen geschickt. Rainey gewann auf Anhieb den ersten von drei WM-Titeln, im gleichen Jahr siegte John Kocinski mit seiner Marlboro-Yamaha in der 250er WM.
Nach dem schweren Unfall von Rainey vertraute das Team Roberts drei Jahre lang in erster Linie auf Luca Cadalora, für 1996 wurden gleich drei vielversprechende Fahrer verpflichtet: Jean-Michel Bayle, Norifumi Abe, Kenny Roberts jr.
Wayne Rainey ist inzwischen selber zu einem erfolgreichen Teambesitzer geworden: Nach dem zweiten WM-Rang von Harada (250 ccm) bildete der Kalifornier zusätzlich ein Halbliter-Team - mit Fahrer Loris Capirossi.

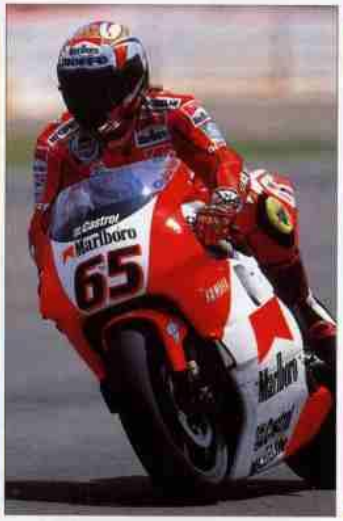




500 ccm

LORIS CAPIROSSI 65

Der langhaarige Loris Capirossi war gerade 17 Jahre alt, als er 1990 den ersten 125er WM-Titel abräumte. Francesco Pileri hatte ihn in der Europameisterschaft entdeckt und mit einem Vierjahresvertrag geködert.
Die natürliche Begabung von Capirossi ist grenzenlos. Der 160 cm große und 52 kg leichte Draufgänger heimste schon mit 16 Jahren vier EM-Laufsiege ein, schloß sie als Vierter ab und zeigte im GP-Zirkus keinen Respekt vor berühmten Namen.
Nachher machte er Jagd auf den 250-ccm-WM-Titel. Doch Tetsuya Harada und Erzfeind Max Biaggi schnappten ihm die Krone 1993 und 1994 trotz sieben GP-Siegen vor der Nase weg.
1995 wechselte Capirossi auf einer Marlboro-Honda in die Halbliter-WM, fiel weiter durch seine furchtlose Fahrweise und Schräglagen bis zu 55 Grad auf, aber es fehlten ein Coach und die Fähigkeit so ein Kraftbündel vernünftig abzustimmen. "Rotkäppchen" landete auf dem sechsten WM-Rang und unterschrieb fürs Marlboro-Yamaha-Team von Rainey.



500 ccm

LUCA CADALORA 3

Als Michael Doohan in der Saison 1995 von einem Sieg zum anderen eilte, machte er sich über seine Gegner lustig. "Sie sind unbeständig. Cadalora zum Beispiel fährt immer nur am Jahresende zweimal schnell, wenn es um einen neuen Vertrag geht."
Der Italiener konterte gelassen. "Mick soll den Mund nicht zu voll nehmen. Sobald ich eine Honda NSR 500 und Michelin-Reifen habe, wird er nicht mehr unbehelligt davon fahren."
Tatsächlich verließ Cadalora das Yamaha-Team von Kenny Roberts und Dunlop nach drei Jahren, siegte 1996 gleich beim ersten Grand Prix in Shah Alam.
Luca Cadalora ist heute 33 Jahre alt, holte sich schon 1986 auf einer Garelli den 125er WM-Titel, wechselte in die 250er WM und steuerte 1991 und 1992 mit einer Rothmans-Honda zu WM-Ehren. Cadalora hat bisher 33 Grand Prix in drei verschiedenen Klassen gewonnen. Er möchte als erster Rennfahrer seit Phil Read in drei unterschiedlichen Klassen Weltmeister werden - nur der 500er Titel fehlt noch.

MOTOR SPORT aktuell

Wer wird Nachfolger/in von Dirk Raudies?

Damit auch im Jahr 2000 deutsche Motorradrennfahrer Chancen auf einen Platz in einem renommierten GP-Team haben, unterstützen ADAC und MOTOR-SPORT *aktuell* den Rennsportnachwuchs unter 25 Jahren mit dem MSa-ADAC-Junior-Team-Pokal auf dem schwierigen Weg an die Spitze.

Schnell schnell zu MOTORSPORT *aktuell*!

No race, no fun!

Die Motorräder erregen Brünn schon fast fünfzig Jahre

Motocykly vzrušují Brno už téměř padesát let

Der große Motorsport wurde in Brünn im Jahre 1930 geboren. Dank der damaligen Enthusiasten entstand in einer Recordzeit ein fast 30km langer Ring, der durch den bekannten Nürburgring inspiriert wurde. Der Ring hatte rein klassische Parameter, und die Strecke bildeten die neuen Straßen zwischen den Orten Nový Liskovec, Pisárky, Kohutovice, Žebětín, Ostrovacice, Veselka und Bosonohy. Sein anspruchsvolles Profil stellte den hartesten Test der Fahrerkunst und der Rennwagentechnik dar. Die Rennwagen hatten vor dem II. Weltkrieg in Brünn das Hauptwort, hunderttausende Zuschauer bewunderten die Kunst der Fahrer wie Chiron, Nuvolari, Varzi, von Stuck, Caracciola, von Brauchitsch, Rosemayer oder Faggioli. Die Automobile zeigten sich zum letzenmal in Brünn im Jahre 1949, damals fuhr man schon in der Gegenrichtung und auf einer verkürzten, fast

Velký motoristický sport vznikl na území Brna v roce 1930, kdy díky tehdejším nadšencům vznikl v rekordně krátké době téměř třicet kilometrů dlouhý okruh, inspirovaný slavným německým Nürburgringem. Vyznačoval se ryze klasickými parametry, jeho trasu tvořily nově upravené silnice mezi obcemi Nový Lískovec, Pisárky, Kohoutovice, Žebětín, Ostrovačice, Veselka, Bosonohy a svým náročným profilem představoval nejtvrdší test jezdeckého umění a technické odolnosti závodních automobilů. Těm před druhou světovou válkou patřilo v Brně hlavní slovo, statisícové publikum okouzlovali piloti formátu Chirona, Nuvolariho, Varziho, von Stucka, Caraccioli, von Brauchitsche, Rosemayera či Faggioliho. Velký automobilový sport demonstroval svoji vzrušující nádheru v Brně naposledy v roce 1949, kdy se už závodilo v opačném směru a na trati zkrácené na

Vor dem Start der 250er im Jahre 1956. Hans Baltisberger und seine letze Zigarette.

Před startem dvěstěpadesátek v roce 1956: poslední cigareta Hanse Baltisbergera.

Und nach dem Rennen, der Sieger Horst Kassner war weit davon entfernt, zu jubeln...

A po závodě: vítězný Horst Kassner měl k jásotu daleko...

18km langen Strecke. Das politische System in der damaligen Tschechoslowakei war zu den Meistern des Lenkrades nicht gerade freundlich. Paradoxer Weise war es gut für die Motorradfans, die inlandische Produktion der Motorräder erreichte nach dem Krieg ein Weltniveau. Die Fabriken Jawa in Prag, ČZ in Strakonice und kurzzeitig auch eine kleine Firma Eso aus Divišov (später spezialisierte sie sich auf die Herstellung der weltweit bekannten Speedway-Motorräder) schafften eine ausreichende technische Grundlage für die Entwicklung des tschechoslowakischen Straßenmotorradsportes. Hand in Hand mit diesem positiven Trend ist eine hoffnungsvolle Fahrergeneration aufgewachsen. Der Sieger des ersten Motorradrennens auf dem alten Ring in Brünn wurde der erfahrene tschechische Fahrer Antonin Vitvar mit einem fast historischen Halbliter-Motorrad Norton. Den Sieg wiederholte er noch in den folgenden zwei Jahren, bei dem dritten Sieg fuhr er jedoch mit einer Werk-Jawa. Die Großen Preise der Tschechoslowakei auf dem Masarykring hatten zwar bis ins Jahr 1964 einen Status der freien internationalen Rennen. Nach Brünn kamen aber Jahr für Jahr immer mehr bessere Fahrer, denen es überhaupt nichts ausmachte, daß der Straßenbelag teilweise aus Asphalt, Beton oder Pflastersteinen war. Im Jahre 1955 siegte in der Königsklaße der Australier Keith Cambell auf Norton, zwei Jahre später erreichte er als Guzzi-Werkfahrer den WM-Titel in der 350ccm Klasse. Eine packende Schau präsentierten in Brünn, in der Hälfte der fünfziger Jahre die

MV Augusta-Fahrer Giacomo Agostini und Phil Read im „Labyrinth" des alten Rings.

Piloti MV Giacomo Agostini a Phil Read v „bludišti" starého brněnského okruhu.

necelých 18 kilometrů. Politický režim v tehdejším Československu mistrům volantu nepřál, nicméně tato situace paradoxně přihrála vyznavačům motocyklů, jejichž tuzemská produkce dosahovala po válce světové úrovně. Pražská továrna Jawa a strakonické ČZ, k nimž se krátkodobě přidala i malá firma Eso v Divišově, posléze se specializující na výrobu světoznámých plochodrážních strojů, vytvořily dostatečnou technickou základnu rozvoje československého motocyklového silničního sportu a ruku v ruce s tímto pozitivním trendem vyrůstala nadějná jezdecká generace. Absolutním vítězem prvních motocyklových závodů na starém brněnském okruhu se stal zkušený český jezdec Antonín Vitvar na už téměř historickém půllitrovém Nortonu a svoje prvenství zopakoval ještě v následujících dvou letech, přičemž při dovršení hattricku sedlal už tovární stroj Jawa. I když až do roku 1964 nesly Velké ceny Československa na starém Masarykově okruhu statut volných mezinárodních závodů, přijížděla do Brna rok od roku kvalitnější a početnější jezdecká konkurence, které vůbec nevadily negativní stránky tratě, dané různorodým povrchem se střídáním asfaltu, betonu a dlaždic. V roce 1955 vyhrál na Nortonu královskou třídu Australan Keith Cambell, který se o dva roky později radoval coby tovární jezdec Guzzi z titulu mistra světa třídy 350 ccm. Velkou podívanou v polovině padesátých let nabízeli v Brně němečtí jezdci skrytí stříbrnými kapotážemi dvěstěpadesátek a třistapadesátek NSU Sportmax. Souboje Hanse Baltisbergera, Horsta Kassnera, Helmuta Hallmeiera a Rolanda Hecka patřily k nezapomenutelným sportovním skvostům, díváky oceňovaným i ve chvílích, kdy na štítě těchto výborných jezdců zůstali domácí favorité. Velká cena Československa v roce 1956 bohužel připomněla i stinné stránky motocyklového závodění. Po odstoupení českého želízka Františka Bartoše na novém továrním motocyklu ČZ OHC ovládly špici závodu dvěstěpadesátek suverénně stroje NSU Sportmax pilotované kromě výše uvedených německých jezdců také rychlými Australany Ericem Hintonem a Bobem Brownem. Změněné povětrnostní podmínky vytvořily v 6.kole ze závodu netušené drama, bohužel, s tragickým závěrem. Nenadálý silný boční vítr znamenal pro celokapotované stroje smrtelné nebezpečí, nejprve smetl z tratě Sportmaxy obou Australanů a v rychlém levém oblouku pod Farinovou zatáčkou se spolu

deutschen Fahrer der silbernen 250er und 350er NSU Sportmax. Die Kämpfe von Hans Baltisberger, Horst Kassner, Helmut Hallmeier und Roland Heck gehörten zu den unvergeßlichen sportlichen Erlebnissen, die auch die Zuschauer schätzen konnten, auch wenn gerade ein heimischer Favorit besiegt wurde. Der Große Preis derTschechoslowakei 1956 erinnerte leider auch an die Schattenseiten des Motorradsportes. Nach dem Zurücktreten des Tschechen František Bartoš auf dem neuen Werkmotorrad ČZ OHC beherrschten souverän die Spitze des Rennens der 250er die NSU Sportmaxe mit den deutschen Fahrern und den Australiern Eric Hinton und Bob Brown. Die veränderten Wetterbedingungen machten aus der 6. Runde des Rennens ein Drama mit einem tragischen Ende. Der unerwartete Seitenwind bedeutete für die Ganzkapotage-Maschinen eine Todesgefahr. Zuerst fuhren von der Strecke die beiden Australier und danach wurde der Wind zusammen mit der nassen Straße verhängnisvoll für Hans Baltisberger. In einer schnellen linken Kurve, unter der Farina-Kurve war er gerade der erste, durch ein kurzes Umdrehen wollte er den Vorsprung vor Horst Kassner festellen, sein Sportmax kam auf die rechte Fahrbahnseite, das Vorderrad rutschte, das Motorrad berührte den Asphalt und der Fahrer wurde bis zum Rand des Waldes katapultiert. Dort war ein kleiner, unauffälliger Baumstock. Baltisberger unterlag der schweren Kopfverletzung in wenigen Minuten. An diesem schwarzen Sonntag verüngluckte noch der Franzose Michel Mouty, der im folgenden Rennen der 500er in einer Kurve vor Novy Liskovec havarierte. Zehntausende Zuschauer sind mit Tränen nach Hause gegangen und schon am Montag konnte man auf den Unglücksstellen Blumen und einfache Schilder mit Namen der Helden des Motorradsportes sehen. Man schrieb Sonntag, den 26 August 1956 und in diesem Jahr erinnern wir uns an den 40. Gedenktag dieser Ereignisse. Die 500ccm Klasse gewann damals der Österreicher Gerold Klinger, der mit seinem BMW auch in der nächsten Saison siegte. 1958 glaubte man fast hundertprozentig, daß ihm nichts mehr im Wege steht, zum drittenmal zu gewinnen, da besiegte den geschockten Österreicher gerade in der letzten Runde der berühmte Engländer Dickie Dale.

Dickie Dale war von weitem nicht der einzige Fahrer mit einem GP-Format, der gerne auch im "nicht meisterlichen" Brünn startete. 1959 erschien auf dem Masarykring auch sein früherer Mitkämpfer aus dem Guzzi-Team, der Neuseelander Ken Kavanagh. Noch vor dem Erwerben des WM-Statutes kam immer wieder nach Brünn der Schweizer Luigi Taveri. Auf den Nortons fuhren in der Mährischen Metropole die zukünftigen Meister Jim Redman, Hugh Anderson, Tom Phillis und Gary Hocking. Der letzt genannte Fahrer wollte regelmäßig in allen ausgeschriebenen Soloklassen teilnehmen, was natürlich die FIM-Reglemente nicht erlaubten. Der immer jugendlich aussehende Fahrer aus Rhodesien mußte sich erst bei seinem letzten Start auf dem Masarykring 1960 bescheiden. Da erweichte der WM-Fahrer, wie durch ein

s mírně navlhlým povrchem závodní tratě sal osudným pro Hanse Baltisbergera. Ten se do inkriminovaného úseku vřítil na vedoucí pozici a ohlédnutím chtěl zjistit svůj náskok před stíhajícím Horstem Kassnerem. Hansův Sportmax se dostal na pravou stranu dráhy, při smyku předního kola zachytil kapotáží o asfalt a jezdce katapultoval k okraji lesa, kde číhal malý, nenápadný pařízek. Těžkým zraněním hlavy Baltisberger po několika minutách podlehl a smutnou bilanci černé neděle dovršila tragická havárie Francouze Michela Moutyho, který v následujícím závodě půllitrů nezvládl zatáčku u Nového Liskovce. Desetitisíce fanoušků odcházely z okruhu v slzách a hned v pondělí se v místech nešťastných lidských osudů objevily květiny s prostými tabulkami se jmény padlých hrdinů motocyklového sportu. Psala se neděle 26. srpna 1956 a letošní Grand prix České republiky si připomeneme čtyřicáté výročí těchto chmurných událostí. Půllitry se tehdy staly kořistí rakouského mlynáře Gerolda Klingera, který svého bavoráka dovedl do brněnského vítězného cíle i v následující sezóně a když se v roce 1958 téměř stoprocentně zdálo, že triumfální hattrick ho nemůže minout, v posledním kole vyrazil slavný Angličan Dickie Dale a šokovaného Rakušana porazil.

Der Unfall des Seitenwagen-Weltmeisters Engelbert Streuer ging schon in die Annalen des neuen Masarykrings ein.

Horká chví mistra světa sajdkárů Engelborta Streuera se už zapsala do análů nového Masarykova okruhu.

Der Masarykring wurde Zeuge der ersten Rennschritte von Bohumil Staša und Jaroslav Huleš. In der Mitte ihr Berater Karel Hanika, tschechischer Superbike-Ex-Meister

Kývalka byla svědkem prvních závodnických krůčků Bohumila Stašl a Jaroslava Huleše. Uprostřed jejich rádce Karel Hanika,český exmistr superbiků.

Vor drei Jahren feierte Wayne Rainey in Brünn den leteten Sieg seiner ausgezeichneten Sportkarriere.

Před třemi lety slavil v Brně Wayne Rainey poslední vítězství své vynikající sportovní kariéry.

In den Kurven des sog. Stadions zeigt die Weltlite jährlich etwas aus ihrer Fahrkunst

V zatáčkách tzv. stadiónu rozehrává světová elita každoročně zvučný koncert jezdeckého umění.

Wunder, den Fürsten Domenico Agusta durch Bitten so, daß er ihm den kostbaren Halbliter-Viertakter für das freie internationale Rennen in Brünn borgte. Glänzende Fahrer waren auch die heimischen wie František Šťastný, Gustav Havel, Stanislav Malina, František Bartoš, Václav Parus, Jiří Koštíř, František Boček, Pavel Slavíček, Fero Srna und Peter Baláž. Die Ergebnisse des Vize-Weltmeisters der 350ccm Klasse aus dem Jahre 1961 Františ ek Šťasný, waren eine lange Zeit Maßstab für die Bewertung der einzelnen Jahrgänge der Großen Preise in Brünn und falls die tschechischen Maschinen versagten, mußten sich die Direktoren der Firmen Jawa und ČZ gleich am Montag dem Maschienen-Minister melden.

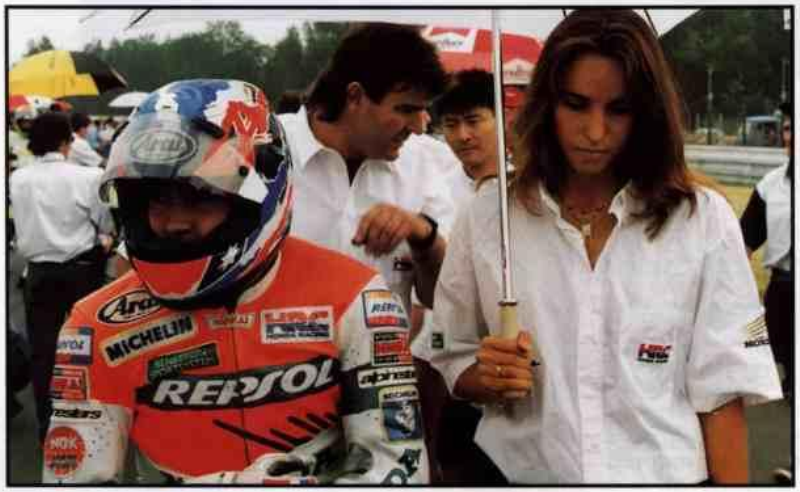
Nach dem Umbau und der Verkürzung der Strecke konnte man endlich 1965 in Brünn auch die Weltmeisterschaft sehen. Eine viertel Million Zuschauer applaudierte den Leistungen von Mike Hailwood, Giacomo Agostini, Phil Read, Mike Duff, Frank Perris, Hugh Anderson, Derek Woodman, Heinz Rosner, Nikolaj Sevjostjanov, Jack Ahearn und weiteren, über die man bis dahin nur in den Nachrichten aus den ausländischen Strecken lesen konnte. Leider haben die heimischen Motorradwerke schrittweise ihre bedeutende Position verloren, und so sahen auch die Ergebnisse der tschechoslowakischen Fahrer aus. Im Jahre 1971 zeigte sich noch Bohumil Staša Senior, als er mit seinem Motorrad ČZ OHC in einem regnerischen Rennen der 350er nach einer heroischen Leistung zweiter war, hinter dem Sieger Jarno Saarinen aus Finnland.

Dickie Dale nebyl zdaleka jediným jezdcem formátu Grand prix, který rád startoval v „nemistrovském" Brnu. V roce 1959 se objevil na Masarykově okruhu i jeho dřívější spolubojovník v týmu Guzzi Novozélanďan Ken Kavanagh, ještě před získáním statutu mistrovství světa jezdil do Brna Švýcar Luigi Taveri, na Nortonech řádili v moravské metropoli budoucí šampióni Jim Redman, Hugh Anderson, Tom Phillis a Gary Hocking. Ten pravidelně drtil brněnské organizátory svými neukojitelnými závodnickými choutkami, když chtěl startovat ve všech vypsaných sólo třídách, což reglementy FIM pochopitelně nepřipouštěly. Věčně klukovsky vyhlížející Rhodésan se musel uskrovnit až při svém posledním startu na Masarykově okruhu v roce 1960, kdy už jako pilot mistrovství světa jakýmsi zázrakem uprosil knížete Domenico Agustu, aby mu drahocenný půllitrový čtyřválec zapůjčil pro brněnský volný mezinárodní závod. Skvělými hráči na půdě brněnské klasiky byli domácí jezdci v čele s Františkem Šťastným, Gustavem Havlem, Stanislavem Malinou, Františkem Bartošem, Václavem Parusem, Jiřím Koštířem, Františkem Bočkem, Pavlem Slavíčkem, Fero Srnou a Peterem Balážem. Podle výsledků vicemistra světa třistapadesátek z roku 1961 Františka šťastného, báječného parťáka motocyklových špiček, dokonce československá veřejnost léta posuzovala úspěšnost jednotlivých ročníků brněnských Velkých cen a pokud české stroje zklamaly, ředitelé firem Jawa a ČZ se hned v pondělí po závodech ocitali na koberečku ministra strojírenství.

Po rozsáhlých stavebních úpravách s dalším zkrácením tratě se brněnský okruh v roce 1965 konečně probojoval do seriálu mistrovství světa. Historickému předělu aplaudovalo čtvrt milionu diváků, vzdychajících nad perfekcionalistickými výkony Mike Hailwooda, Giacoma Agostiniho, Phila Reada, Mike Duffa, Franka Perrise, Hugha Andersona, Dereka Woodmana, Heinze Rosnera, Nikolaje Sevjostjanova, Jacka Ahearna a dalších borců, o nichž do té doby mohli pouze číst ve zpravodajstvích ze zahraničních okruhů. Radost nad ziskem závodu o světové body však kalila skutečnost, že domácí motocyklové továrny začínaly postupně vyklízet významné pozice a tomu také odpovídaly výsledky československých jezdců. V roce 1971 vyslal zpoza stahujících se mračen poslední světelný záblesk Bohumil Staša senior, když ve zmoklém závodě třistapadesátek po heroickém výkonu dovedl svůj stroj ČZ OHC na druhou příčku za vítězným Finem Jarno Saarinenem.

Die strengeren Sicherheitsbestimmungen brachten den klassischen Ring 1983 in die zweite Liga - die Europameisterschaftsserie. Drei Jahre später, als der britsche Seitenwagenfahrer Drew überhaupt als letzter Fahrer in der Geschichte der alten Strecke ins Ziel kam, uberwältigte die Zuschauer, Veranstalter und Fahrer eine Nostalgie. Im Juli 1987 wurde aber ein ganz neuer Masarykring eröffnet. Er erfüllte alle Anforderungen seiner Zeit, hatte eine reiche Infrastruktur und bot zahlreiche Zuschauererlebnisse an. Die Rückkehr der Motorradweltmeisterschaft brachte Brünn wieder in die Gesellschaft der Ausgewählten zurück und bindete an alles an, was die Gründer des alten Masarykrings erreichten. Die neue Strecke brachte nach Brünn zahlreiche Spitzenfahrer, deren neuer Fahrstil sehr von der amerikanischen Motorradschule beeinflußt war. Kenny Roberts kam zwar schon als Teammanager, aber Freddie Spencer, Eddie Lawson, Wayne Rainey, Randy Mamola, und Kevin Schwantz blieben auch bei neuen Premiere des Masarykrings dabei und zusammen mit ihren Rivalen gaben sie dem Computerprojekt des neuen Brünner Rings einen Rhythmus des zwanzigsten Jahrhunderts, charakteristischen durch die Symbiose der immer unzufriedenen menschlichen Seele und der formbaren technischen Entwicklung.

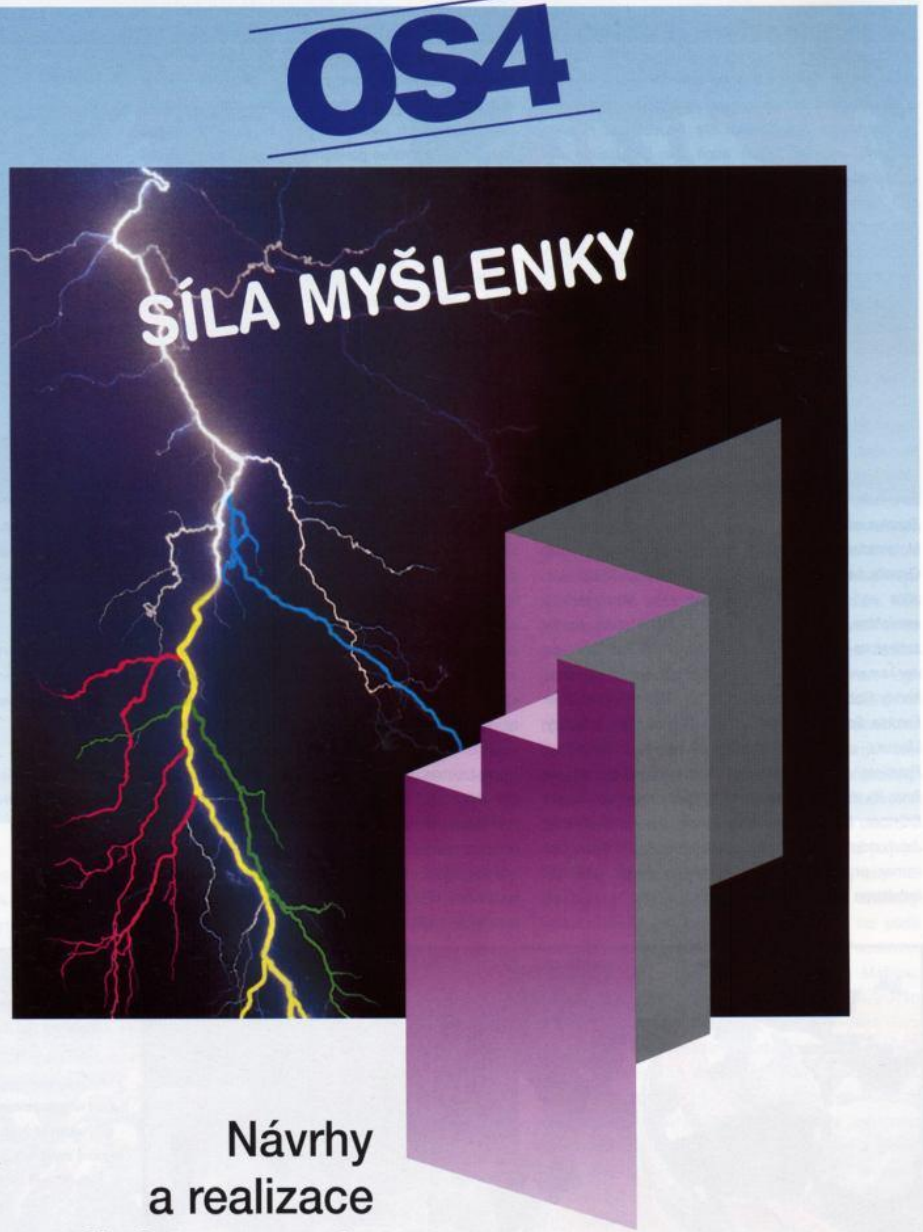
Zpřísněné bezpečnostní požadavky poslaly brněnský klasický okruh v roce 1983 do druhé ligy, přisuzované seriálu mistrovství Evropy. Když o tři roky později britský sajdkárista Drew byl odmávnut jako vůbec poslední závodník v historii staré tratě, přemohla diváky, organizátory i jezdce nostalgie, zároveň však nad Brnem zasvítilo typické krásné duhové spektrum. Tváře se rozjasnily a příznivci motoristického sportu tento přírodní úkaz pojali coby avízo nové kapitoly tradic brněnských bitev o benzinem vonící sekundy. V červenci roku 1987 otevřel brány zbrusu nový Masarykův okruh, splňující všechny požadavky své doby, bohatý na infrastruktury i pestré divácké zážitky. Návrat motocyklového mistrovství světa přivítal Brno opět ke společnosti vybraných motoristických svatostánků a navázal na všechno obdivuhodné, co dokázali prosadit zakladatelé předválečného Masarykova okruhu. Nová trať přivedla na scénu plejádu dalších herců v kožených kombinézách, vyznávajících nové jezdecké styly, výrazně ovlivněné americkou motocyklovou školou. Kenny Roberts přijel sice už v roli stájového manažéra, ale Freddie Spencer, Eddie Lawson, Wayne Rainey, Randy Mamola, a Kevin Schwantz za řidítky zůstali i při obnovené brněnské premiéře a spolu se svými rivaly z jiných stájí vdechli computerovému projektu nového brněnského okruhu rytmus závěru dvacátého století, charakterizovaného symbiózou věčně nespokojené lidské duše a tvárného technického vývoje.



Vor dem Start der 500er vorigen Jahr, ahnte vermutlich Mick Doohan und seine reizende Begleitung, daß diesmal Luca Cadalora schneller sein wird.

Před loňským startem královské třídy jakoby Mick Doohan i jeho půvabná stafáž tušili, že tentokrát bude rychlejší Luca Cadalora.

OS4



Návrhy
a realizace
veletržních expozic
a interiérů

Výstaviště 1, 647 00 Brno
tel.: 05/4115 2971, fax: 05/4115 2928

BVV Brněnské veletrhy a výstavy a.s.

(* Alle Statatistiken und Daten beziehen sich auf die Grand Prix Ergebnisse der Jahre 1949 bis 1996) (6 Rennen der neuen Saison).

(*Všechna statistická data vycházejí z výsledků Grand prix z let 1949-1995)

Das Zahlenspiel

Von Dennis Noyes mit Statistiken von Dr. Martin Raines

Hra s čísly

Dennis Noyes, statistická data dr. Martin Raines

Mick Doohan

Wer war der größte Halbliter-Pilot der letzten 20 Jahre? War es der Fahrer, der die meisten Rennen und die meisten Titel gewann, nämlich Eddie Lawson? War es der Mann, der den Fahrstil in der 500 ccm-Klasse revolutionierte, nämlich Kenny Roberts? Oder war es Wayne Rainey, der nur durch einen Unfall mit anschließendem Karriereende am vierten und womöglich weiteren Titelgewinnen hintereinander gehindert wurde?

Oder ist der größte Fahrer der letzten 20 Jahre jener Mann, der nach einem fürchterlichen Sturz bei der Dutch TT 1992 zurückkehrte und 1994 und 1995 den Titel gewann, nämlich Michael Doohan?

Oder haben Sie den Eindruck, daß Kevin Schwantz, der 25 Grand Prix gewann, einen Titel holte und Millionen mit seinem Fahrstil im äußersten Grenzbereich begeisterte, der Größte war? Oder war es der «wilde Wayne» Gardner, ein weiterer, der nur einen Titel gewann, uns aber mit die nachhaltigsten Erinnerungen vom Rennsport der 80er Jahre bescherte? Doch warten Sie. Was ist mit «Fast Freddie» Spencer, dem Jüngling aus Louisiana, der King Kennys Durchmarsch zum vierten Titel 1983 stoppte und 1985 als erster Fahrer in die Geschichte einging, der den 250 ccm- und den 500 ccm-Titel in einer einzigen Saison abräumte?

Über die Jahre hinweg haben Motorradfahrer in Cafés und Pubs Helm und Handschuhe beiseite gelegt und sich zurückgelehnt, um Fahrer wie Hailwood und Agostini, Sheene und Roberts, Rainey und Schwantz zu vergleichen. Doch Vergleiche finden nicht nur immer zwischen Fahrern einer Generation statt. Wer war der bessere Fahrer, Kenny Roberts oder Wayne Rainey? Geoff Duke oder John Surtees?

Kdo byl nejlepším jezdcem pětistovek za posledních dvacet let? Byl jím Eddie Lawson, který vyhrál nejvíc závodů a získal nejvíc titulů? Byl to muž, který vnesl revoluci do stylu jízdy pětistovek, Kenny Roberts? Nebo to byl Wayne Rainey, jehož pokus o získání čtvrtého titulu mistra světa za sebou překazila nehoda, která zároveň ukončila i jeho kariéru závodníka?

Je snad nejlepším jezdcem posledních dvaceti let Mick Doohan, který se jako zázrakem dostal z hrůzostrašné nehody na nizozemském okruhu v roce 1992, aby „shrábl" dvakrát po sobě titul mistra světa?

Možná byl nejlepším jezdcem byl Kevin Schwantz, který vyhrál 25 Grand prix, získal jeden titul mistra světa a uchvátil milióny diváků svým fascinujícím stylem. Anebo „Divoký Wayne" Gardner, další závodník s pouze jedním titulem mistra světa na svém kontě, ovšem s nejvýraznějším jezdeckým stylem osmdesátých let? To však není zdaleka všechno. Co takhle „Rychlý Freddie" Spencer, mladík z Louisiany, který v roce 1983 „vyfoukl" Králi Kennymu čtvrtý titul mistra světa a v roce 1985 se stal prvním jezdcem v historii, který získal v jediné sezóně mistrovský titul jak ve dvěstěpadesátkách, tak v pětistovkách?

Už po mnoho let, když se jezdci po závodě usadí v pubu nebo v kavárně a odloží helmy a rukavice, je jejich oblíbeným námětem diskuse, zda byl lepším jezdcem Hailwood nebo Agostini, Sheene nebo Roberts, Rainey nebo Schwantz. Tato srovnávání se však netýkají vždycky jen jezdců, kteří spolu

Kevin Schwantz

Wayne Rainey

Kenny Roberts

Hätte Angel Nieto seine Magie auch gegen heutige Champions wie Dirk Raudies, Kazuto Sakata oder den amtierenden Weltmeister Haruchika Aoki ausspielen können? Wie ist Max Biaggi auf dem gegenwärtigen Stand seiner Karriere im Vergleich zu Phil Read, Toni Mang, Walter Villa, Luca Cadalora oder Sito Pons als 250 ccm-Pilot?

Mit Fragen wie diesen haben wir keine andere Wahl, als die Statistiken zu bemühen.

Wetterpropheten und Ärzte lieben Statistiken, doch Journalisten sind wohl am meisten daran gewohnt, Statistiken zu managen, und sie sind auch die Hauptschuldigen beim Mißbrauch und Übereinsatz von Statistiken, weil sich mit genügend Daten so gut wie alles beweisen läßt. Interessiert es beispielsweise irgendeinen, daß vier der letzten fünf amerikanischen Präsidenten Linkshänder waren, und bedeutet diese Tatsache irgend etwas?

Als wir von der Dorna mit der Hilfe des britischen Motorrad-Statistikers Martin Raines in die Zahlenwerke einzutauchen begannen, hatten wir das Ziel, den Grand Prix-Fans einen Schatz von 46 Jahren Straßen-Weltmeisterschaftsgeschichte zugänglich zu machen. Bald entdeckten wir nicht nur interessante Vergleiche zwischen den einzelnen Fahrern, sondern auch, daß etliche signifikante Meilensteine von der Geschichte übersehen wurden.

Hier ein Beispiel einer historischen Tatsache, die dem Fahrer, dem Team, dem Hersteller, Veranstalter und sogar der Fachpresse entging: Wayne Raineys letzter Sieg beim Tschechischen Grand Prix 1993 war der 100. Halbliter-Sieg für das Yamaha-Werk.

Ein anderes Beispiel wird uns nicht entgehen: Der 12. Grand Prix dieses Jahres, der von Imola am 1. September, ist der insgesamt 500. Halbliter-Grand Prix überhaupt.

závodili ve stejné době. Byl lepší Kenny Roberts nebo Wayne Rainey? Geoff Duke nebo John Surtees? Mohl by Angel Nieto naplno rozehrát své jezdecké umění mezi současnými mistry stopětadvacítek Dirkem Raudiesem, Kazuto Sakatou nebo Haruchika Aokim, mistrem světa roku 1995? Jak by obstál Max Biaggi jako jezdec dvěstěpadesátek ve srovnání s Philem Readem, Antonem Mangem, Walterem Villou, Lucou Cadalorou nebo Sito Ponsem?

Na tyto otázky neexistuje jednoznačná odpověď, a tak nám nezbývá nic jiného než nahlédnout do statistických dat.

Meteorologové a lékaři mají statistiku v oblibě, ale novináři jsou přímo experty na její zneužívání a často ji využívají k tomu, aby „dokázali" něco, co je beztak jasné nebo dokonce ne příliš významné. (Zajímá snad někoho, že čtyři z posledních pěti amerických prezidentů byli leváci a pokud ano, znamená to vůbec něco?)

Když jsme se v Dorně (společnost disponující veškerými reklamními a televizními právy pro MS silničních motocyklů se sídlem v Madridu, pozn. překl.) za pomoci britského odborníka na statistiku motocyklových závodů Martina Rainese začali prokousávat spoustou čísel, naším cílem bylo nabídnout fanouškům motocyklových Velkých cen přístup k bohaté historii šestačtyřiceti let závodů mistrovství světa silničních motocyklů. Brzy jsme objevili nejen zajímavá fakta týkající se srovnání jezdců, ale i to, že spousta významných událostí se přešla bez povšimnutí.

Uvádíme příklad, kdy jezdec, tým, továrna, organizátor a dokonce i specializovaný tisk opominuli jeden historický fakt: poslední vítězství Wayna Raineyho (Grand prix české republiky v roce 1993) bylo zároveň 100. vítězstvím Yamahy ve třídě 500 ccm v seriálu Grand prix.

Unter unseren Entdeckungen gab es auch eine Vielfalt außergewöhnlicher Fakten, die sich leicht in Quizfragen umdrehen lassen. Hier ein Test Ihres Grand Prix-Wissens:

1. *Wer von allen Grand Prix-Fahrern in allen Soloklassen gewann am meisten Grand Prix in einer einzigen Saison?*
2. *Wer von allen Halbliter-Grand Prix-Fahrern gewann die meisten Rennen, ohne je den Titel zu holen?*
3. *Wer hatte die brillianteste Saison als Halbliter-Neuling?*
4. *Giacomo Agostini gewann 68 Halbliter-Grand Prix und wurde 22mal Zweiter. Wie oft wurde Agostini Dritter in der Halbliterklasse?*
5. *Wer war der einzige Grand Prix-Champion, der in seiner Klasse jeden Grand Prix gewann, zu dem er antrat?*

(Lösung im Quiz-Antwortkasten)

** Alle Statatistiken und Daten beziehen sich auf die Grand Prix Ergebnisse der Jahre 1949 bis 1996 (6 Rennen der neuen Saison).*

Unglücklicherweise waren die Grand Prix-Archive nicht so vollständig, wie wir gehofft hatten. Wie Werner Haefliger bei der Zusammenstellung seines vorzüglichen Marlboro Grand Prix Guide entdeckte, gibt es aus der Zeit vor 1975 nur Grundinformationen von den Renntagen.

Doch schlußendlich und mit der Kooperation der FIM, der nationalen Föderationen, Veranstaltern, Fachpublikationen und von einzelnen Historikern wie Haefliger, Maurice Bula, Bennie Pinners und Ernest Ribé, hoffen wir, die Lücken füllen und die statistische Geschichte aller Klassen im Motorrad-Grand Prix-Sport ergänzen zu können.

Doch selbst dort, wo wir über sehr komplette Informationen verfügen, werden uns die schieren Zahlen nie definitive Antworten liefern können. Betrachten wir beispielsweise das klassische Gespann der späten 80er und frühen 90er Jahre, Wayne Rainey und Kevin Schwantz.

Man sollte annehmen, daß Wayne Rainey, der in sechs Saisonen 24 Grand Prix gewann, der in 28.9 Prozent seiner 500 ccm-Starts siegte, bei 83 Stars 64mal auf dem Podium stand und es zu einem unerreichten Prozentsatz von 77 an Podiumauftritten brachte, einen klaren Vorsprung vor Kevin Schwantz haben sollte, der zwar einen Sieg mehr als Wayne erreichte, aber dafür aber auch 21 zusätzliche Starts benötigte. Schwantz gewann einen Titel im Vergleich zu Raineys drei, und seine Podiumauftritte blieben auf knapp 50 Prozent (51 bei 104 Rennen) beschränkt.

Doch Kevins Fans werden mit Fragen kontern, die unmöglich zu beantworten sind. Was hätte Rainey auf einer Suzuki erreicht und wie hätte Schwantz auf der Yamaha ausgesehen? Was würde, abgesehen davon, jeder der beiden mit einer Honda angestellt haben?

Und so gehen die Fragen weiter.

Archivy seriálu Grand prix nejsou bohužel tak úplné, jak jsme doufali. Jak už zjistil Werner Häflinger, když sestavoval svoji vynikající Marlboro Grand Prix Guide, z období před rokem 1975 jsou k dispozici pouze základní informace.

Doufáme, že za spolupráce s FIM, národními motocyklovými federacemi, organizátory, specializovanými publikacemi a jednotlivými historiky jako je Häflinger, Maurice Bula, Bennie Pinners a Ernest Ribé se nám podaří vyplnit bílá místa ve statistické historii všech tříd Grand prix silničních motocyklů.

Avšak i tam, kde máme k dispozici kompletní informace, nemohou nám pouhá čísla nikdy dát definitivní odpověď. Vezměme si například klasický duel z konce osmdesátých a počátku devadesátých let: Wayne Rainey a Kevin Schwantz.

Zdálo by se, že Wayne Rainey, který vyhrál 24 Grand prix v šesti sezónách a 28,9% svých startů v pětistovkách, z 83 startů celkem 64krát vystoupil na stupně vítězů, tj. 77%, bude mít jasnou výhodu před Kevinem Schwantzem, který vyhrál o jednu Grand prix více než Wayne, ale potřeboval na to o 21 startů více. Schwantz získal jeden titul mistra světa ve srovnání se třemi tituly Raineyho a také na „bednu" vystoupil jen asi v 50% startů (51 ze 104).

Kevinovi fanoušci však určitě budou oponovat otázkami, které není možné zodpovědět: jak by si býval počínal Rainey se Suzuki a naopak Schwantz s Yamahou? (Jak by oba dva dopadli na Hondě?)

A tak to jde dál.

Vraťme se však k „zásadní otázce", kterou začíná tento článek: kdo byl nejlepším jezdcem za posledních dvacet let?

Giacomo Agostini

Během našeho pátrání jsme objevili spoustu zajímavých faktů, které lze snadno využít jako kvízové otázky. Otestujte si svou znalost historie Grand prix:

1. Kdo z jezdců Grand prix ve všech sólových třídách vyhrál nejvíc závodů Grand prix během jediné sezóny?
2. Kdo z jezdců Grand prix ve třídě 500 ccm vyhrál nejvíce závodů, aniž získal titul mistra světa v této kubatuře?
3. Kdo byl v historii nejlepším nováčkem třídy 500 ccm?
4. Giacomo Agostini vyhrál 68 Grand prix třídy 500 ccm a 22krát skončil na druhém místě. Kolikrát byl této třídě třetí?
5. Kdo byl jediným mistrem světa, který vyhrál každý svůj start závodu Grand prix třídy, v níž byl mistrem?

(Odpovědi na další stránce)

(*Všechna statistická data vycházejí z výsledků Grand prix z let 1949-1995)

Doch kehren wir zurück zur Hauptfrage am Beginn dieses Artikels: Wer war der größte Fahrer der letzten 20 Jahre? Welche Statistik taugt am besten, um der Hauptfrage zu entsprechen? In einem Versuch, diese Materie zu erhellen, verglichen wir den Prozentsatz an Siegen pro Karriere, Durchschnittszahl an Punkten pro Grand Prix, Prozentsatz an Podestauftritten und Prozentsatz von Pole Positions. Heraus kam Folgendes:

Jaká statistika tedy může přinést odpověď na naši otázku? Abychom konečně vnesli světlo do této záležitosti, srovnávali jsme procenta vítězství za kariéru, průměrný počet bodů na Grand prix, procenta, kolikrát se závodníci objevili na stupních vítězů a kolikrát získali pole position. Zde jsou naše výsledky:

Prozentsatz von Siegen pro Karriere
Procenta vítězství za kariéru

		starts Starty	Siege Vítězství	Prozentsatz %
1.	Kenny Roberts (USA)	58	22	37.9%
2.	Freddie Spencer (USA)	62	20	32.3%
3.	Mick Doohan (AUS)	97	30	30.9%
4.	Wayne Rainey (USA)	83	24	29.9%
5.	Eddie Lawson (USA)	127	31	24.4%
6.	Kevin Schwantz (USA)	104	25	24.0%
7.	Barry Sheene (GB)	97	19	19.6%
8.	Wayne Gardner (AUS)	102	18	17.6%
9.	Luca Cadalora (I)	46	7	15.2%
10.	John Kocinski (USA)	44	4	9.1%
11.	Randy Mamola (USA)	145	13	9.0%

Durchschnittspunktzahl pro Start
Průměrný počet bodů na start

		Durchschnitt* Průměr*
1.	Wayne Rainey (USA)	17.39
2.	Kenny Roberts (USA)	17.16
3.	Mick Doohan (AUS)	16.26
4.	Eddie Lawson (USA)	15.89
5.	Wayne Gardner (AUS)	14.21
6.	Kevin Schwantz (USA)	13.64
7.	Freddie Spencer (USA)	12.76
8.	Luca Cadalora (I)	12.70
9.	John Kocinski (USA)	12.43
10.	Barry Sheene (GB)	11.30

*Um vergleichen zu können, wurden frühere Punktsysteme zum derzeitigen Punktesystem umgerechnet
*Dříve používaný systém bodů byl přizpůsoben současnému za účelem zpřesnění srovnávání.

Prozentsatz an Podestauftritten
Stupně vítězů v procentech

		Starts Starty	Podestplätze Stupně vítězů	Prozentsatz %
1.	Wayne Rainey (USA)	83	64	77.1%
2.	Kenny Roberts (USA)	58	39	67.2%
3.	Mick Doohan (AUS)	97	61	62.9%
4.	Eddie Lawson (USA)	127	78	61.4%
5.	Wayne Gardner (AUS)	102	52	51.0%
6.	Freddie Spencer (USA)	62	31	50.0%
7.	Kevin Schwantz (USA)	104	51	49.0%
8.	Luca Cadalora (I)	46	19	41.3%
9.	Barry Sheene (GB)*	97	40	41.2%
10.	John Kocinski (USA)	44	18	40.9%

*Beinhaltet Sheene's Statistik aus der Saison 1974
*Zahrnuje Sheenovy údaje od roku 1974

Prozentsatz an Pole Positions
Procenta pole position

		Starts Starty	Pole positions Pole positions	Prozentsatz %
1.	Freddie Spencer (USA)	62	26	41.9%
2.	Mick Doohan (AUS)	97	33	34.0%
3.	Johnny Cecotto (V)	34	11	32.3%
4.	Kenny Roberts (USA)	58	18	31.0%
5.	Kevin Schwantz (USA)	104	29	27.9%
6.	Wayne Gardner (AUS)	102	19	18.6%
7.	Barry Sheene (GB)	97	18	18.5%
8.	John Kocinski (USA)	44	8	18.2%
9.	Wayne Rainey (USA)	83	15	18.1%
10.	Luca Cadalora (I)	46	8	17.4%

DIREKTVERGLEICH DER HALBLITER-TOPFAHRER VON 1975-1995

PŘÍMÉ SROVNÁNÍ ŠPIČKOVÝCH JEZDCŮ PĚTISTOVEK 1975-1995

Um die Erfolge der Fahrer in den letzten beiden Jahrzehnten in die richtige Perspektive zu rücken, sollten wir auch ihre Position in der Liste der 500 ccm-Sieger aller Zeiten und die absolute Zahl an gewonnenen Halbliter-Titeln berücksichtigen.

Abychom konečně uzavřeli srovnávání nejlepších motocyklových jezdců posledních dvou dekád, nesmíme zapomenout na jejich relativní pořadí v seznamu vítězů Grand prix a držitelů titulu mistr světa ve třídě 500 ccm.

Alle 500 ccm-Grand Prix-Sieger (1949-1995)
Vítězové Grand prix 500 ccm (seřazeno podle počtu vítězství) (1949-1995)

		Nationalität Národnost	Siege Vítězství	Titel Tituly			Nationalität Národnost	Siege Vítězství	Titel Tituly
1.	Giacomo Agostini	I	68	8	12.	Wayne Gardner	AUS	18	1
2.	Mike Hailwood	GB	37	4	13.	Randy Mamola	USA	13	0
3.	Eddie Lawson	USA	31	4	14.	Phil Read	GB	11	1
4.	Mick Doohan	AUS	30	2	15.	Gary Hocking	RHO	8	1
5.	Kevin Schwantz	USA	25	1					
6.	Wayne Rainey	USA	24	3					
7.	Geoff Duke	GB	22	4					
	John Surtees	GB	22	4					
	Kenny Roberts	USA	22	3					
10.	Freddie Spencer	USA	20	2					
11.	Barry Sheene	GB	19	2					

Auflösung der Quizfragen
(siehe Haupttext)

1. *Wenn Sie auf Agostini tippten, liegen sie falsch. Ago gewann 17 Grand Prix 1978 (sieben bei den 350ern und zehn bei den 500ern), doch Mike Hailwood, der in drei Klassen (250, 350 und 500) antrat und siegte, gewann 1966 19 Grand Prix.*
2. *Randy Mamola gewann 13 Grand Prix und war viermal Vizeweltmeister, schaffte es aber nie, den 500 ccm-Titel zu holen.*
3. *1978 gewann Kenny Roberts in seiner ersten Grand Prix-Saison vier Grand Prix und war bei acht von elf Rennen auf dem Podium. So gewann er den ersten von drei Weltmeistertiteln hintereinander.*
4. *Agostini wurde nie Dritter eines 500 ccm-Grand Prix. Der Einzige Weltmeister außer Ago, der während seiner ganzen Halbliterkarriere niemals Dritter wurde, war der Brite John Surtees. Er gewann 22mal und wurde zweimal Zweiter, bevor er zum einzigen Fahrer der Motorsporthistorie wurde, der die beiden wichtigsten Titel des Welt-Motorsports gewann: Die FIM 500 ccm-Weltmeisterschaft und die FIA Formel 1-Weltmeisterschaft.*
5. *Der aus dem englischen Lincolnshire stammende Freddie Frith war bereits ein grauhaariger Veteran, als 1949 die Weltmeisterschaften begannen. Er fuhr seine Velocette zu fünf Siegen bei fünf Starts und zur ersten FIM 350 ccm-Weltmeisterschaft, bevor er vom Rennsport zurücktrat und in Louth ein Geschäft eröffnete.*

ODPOVĚDI NA OTÁZKY Z TESTU
(viz předcházející strana)

1. Pokud jste tipovali Agostiniho, tipovali jste špatně. Agostini vyhrál 17 Grand prix v roce 1978 (sedm ve třístapadesátkách a deset v pětistovkách), avšak Mike Hailwood, který závodil a vítězil ve třech třídách (250, 350 a 500 ccm) vyhrál v roce 1966 19 Grand prix.
2. Randy Mamola zvítězil v Grand prix celkem třináckrát, čtyřikrát se stal vicešampiónem ve třídě 500 ccm, ale nikdy nedokázal v této kubatuře získat titul mistra světa.
3. Ve své první sezóně v roce 1978 Kenny Roberts vyhrál čtyři Velké ceny a stanul osmkrát na stupních vítězů z jedenácti závodů světového šampionátu pětistovek na své cestě za prvním ze třech po sobě následujících titulů světového šampióna.
4. „Ago" nikdy neskončil v pětistovkách na třetím místě. Jediný další mistr světa v půlitrech, který nikdy během své kariéry neskončil třetí, byl Brit John Surtees, který 22krát vyhrál a dvakrát skončil na druhém místě a posléze se stal jediným jezdcem v historii motoristického sportu, kterému se podařilo získat dva nejprestižnější světové tituly: titul mistra světa motocyklů ve třídě 500 ccm a titul šampióna ve formuli 1.
5. Lincolnshire (Anglie) se může pochlubit Freddiem Frithem, který byl v době, kdy světový šampionát v roce 1949 začínal, již šedovlasým veteránem. Tento muž na svém Velocette zvítězil pětkrát z pěti startů a stal se prvním světovým šampiónem ve třístapadesátkách, než se začal věnovat svému obchodu v Louthu.

Wer ist nun wirklich der größte Grand Prix-Fahrer der letzten 20 Jahre? Die dargestellten Informationen und Statistiken geben Argumenten Nahrung, zeigen aber keinen klaren Gewinner. Die Fans von Eddie Lawson werden sagen, daß Eddies wahre Karriere-Statistik viel besser ausgesehen hätte, wenn er 1991 nicht zu Cagiva gegangen wäre. Die Fans von Kevin Schwantz werden sagen, daß der wahre Verdienst des Texaners im Erfolg mit der heiklen, schwer zu zähmenden Suzuki liegt, die nur von einem einzigen Werksteam gegen die zahlenmäßige Übermacht von Yamaha und Honda eingesetzt wurde.

Die loyalen Fans von Kenny Roberts werden argumentieren, Roberts' erster Platz beim Prozentsatz von Siegen spreche für sich selbst, die Wayne Rainey-Fans wiederum werden die höhere Durchschnittspunktzahl pro Start und den größeren Prozentsatz an Podestauftritten ins Feld führen.

Mick Doohans Anhänger, belustigt über all die Referenzen von vergangenem Glanz und Gloria, werden schlicht und einfach sagen, daß nur zählt, wer jetzt gewinnt, und daß der einzig zulässige Vergleich nur zwischen den Leuten stattfinden kann, die sich aktuelle

Kdo je tedy nejlepším jezdcem GP za posledních 20 let? Výše uvedené informace a statistická data určitě vyvolají moho sporů, z nichž však nikdo nemůže vyjít vítězně. Fanoušci Eddieho Lawsona určitě prohlásí, že Eddieho statistická data by byla určitě mnohem příznivější, kdyby byl v jednadevadesátém roce nepřesedlal na Cagivu. Fanoušci Kevina Schwantze naopak budou tvrdit, že skutečná Texasanova zásluha pramení z jeho úspěchů s rychlou a výbušnou Suzuki pod vedením pouze jednoho továrního týmu, kterých dosáhl při velké konkurenci Hondy a Yamahy.

Skalní příznivci „Krále Kennyho" budou namítat, že Robertsova procenta vítězství hovoří za vše, ti, kteří nedají dopustit na Wayna Raineyho opáčí, že Rainey má větší průměrný počet bodů na jeden start a že vícekrát za svoji kariéru vystoupil na stupně vítězů.

Příznivci Micka Doohana, znechuceni přemílaním zašlé slávy jednoduše prohlásí, že „co je doma, to se počítá" a že pravda by se ukázala, jedině kdyby tito jezdci závodili spolu kolo na kolo. Také zcela určitě oprávněně poukážou na to, že Mickova data nejsou ještě konečná.

Eddie Lawson

Wayne Rainey

Rad-an-Rad-Kämpfe liefern. Völlig zu recht werden die Doohan-Fans hinzufügen, daß Micks Statistik auch noch keineswegs vollständig ist.

Wenn wir Doohans Zahlen näher betrachten, fällt uns auf, daß Mick gute Chancen hat, bei der absoluten Zahl von Grand Prix-Siegen den zweiten Rang hinter Agostinis unerreichbarer Rekordzahl von 68 zu erklimmen. Mathematisch hat er auch eine Chance, Rainey die Führung bei der Durchschnittszahl von Punkten pro Start wegzuschnappen. Um Roberts, der nur bei 58 Halbliter-GP an den Start ging, beim Gesamtprozentsatz von Siegen zu überholen, würde er bei 24 Starts 1996 und 1997 insgesamt 16 Siege benötigen. Doohan müßte in diesen 24 Rennen auf insgesamt 18 Pole Positions kommen, um Freddie Spencer in dieser Disziplin vom Thron zu stoßen; eine große Aufgabe, jedoch nicht unmöglich, wenn man die Dominanz des Australiers in den vergangenen beiden Jahren zugrunde legt. Raineys Führung im Prozentsatz an Podestauftritten dürfte hingegen unangetastet bleiben, denn wenn Mick in dieser Disziplin nach vorn wollte, müßte er in allen 60 Grand Prix von 1996 bis 1999 unter die Top drei fahren, was ihm zum Saisonauftakt 1996 schon mal mißlang.

Sowie unsere Daten komplett sind, wird es uns möglich sein, Vergleiche zwischen Fahrern noch früherer Perioden zu ziehen, doch es gibt so viele Variablen, daß ein direkter Vergleich zwischen einem Superstar der 60er Jahre und einem Superstar der 90er Jahre immer weitgehend subjektiv bleiben wird. Agostinis überwältigende Statistik muß dadurch eingeschränkt werden, daß er und MV Agusta über Jahre hinweg sowohl bei den 350er als auch bei den 500ern ohne echten Gegner waren. Und nur Oldtimer-Enthusiasten werden sich daran wagen, Hailwoods Kampf mit der 90 PS starken Viertakt-Werks-Honda 500 in der Windy Corner auf der Isle of Man mit Doohans Powerslides auf der 190 PS starken Zweitakt-Werks-Honda 500 beim Herausbeschleunigen aus Suzukas Spoon Corner zu vergleichen.

Podíváme-li se blíže na Doohanovu statistiku, uvidíme, že Mick má velmi dobrou šanci dostat se na druhé místo v pořadí vítězů Grand prix všech dob za Agostiniho, který vede s nedostižným počtem 68 vítězství. Má teoretickou šanci předstihnout Raineyho v průměrném počtu bodů na jeden start. Aby předstihl Robertse (který startoval pouze 58krát na Grand prix ve třídě 500 ccm) v procentech dosažených vítězství, musel by zvítězit 16krát ze 24 startů v sezóně 1996 a 1997. Potřeboval by získat 18krát pole position z příštích 24 startů, aby předstihl Freddieho Spencera v procentech pole position, což je číslo sice vysoké, ale nikoli nemožné, vezmeme-li v úvahu Australanovu převahu v minulých dvou sezónách. Raineyho vedoucí pozice ve statistice výstupů na stupně vítězů se zdá být neotřesitelná, aby jej Mick předčil, musel by se dostat na „bednu" v každém ze 60 startů v příštích čtyřech sezónách!

Kdyby byla naše data kompletnější, byli bychom schopni srovnávat i jezdce z dřívějších období, ale k dispozici je tolik rozličných údajů, že přímé srovnání hvězdy 60. a hvězdy 90. let je vždycky víceméně subjektivní. Agostiniho ohromující statistiku je nutno vyvážit faktem, že ve své době Agostini a jeho MV Agusta po několik let po sobě prakticky neměli soupeře jak ve třistapadesátkách, tak v královské kubatuře. Jen „zažraní" historici by se snad mohli pokoušet srovnávat Hailwoodovo zápasení se zatáčkou Windy Corner na ostrově Man při výkonu na brzdě 90k, kdy jel na čtyřtaktní tovární Hondě 500 s Doohanovou elegancí při průjezdu Spoon Corner na okruhu Suzuka, kdy jeho tovární Honda měla výkon na brzdě 190k.

Statistika nikdy nedokáže přesně stanovit, byl-li nejlepším basketbalistou Larry Bird, Kareem Abdul Jabbar, Magic Johnson nebo Michael Jordan.

Nechceme pouze snášet argumenty, ale především statistická data oživit.

Následující strany dat a statistických údajů jsou pouze zlomkem bohatství informací o legendách šestačtyřiceti let Grad prix silničních motocyklů.

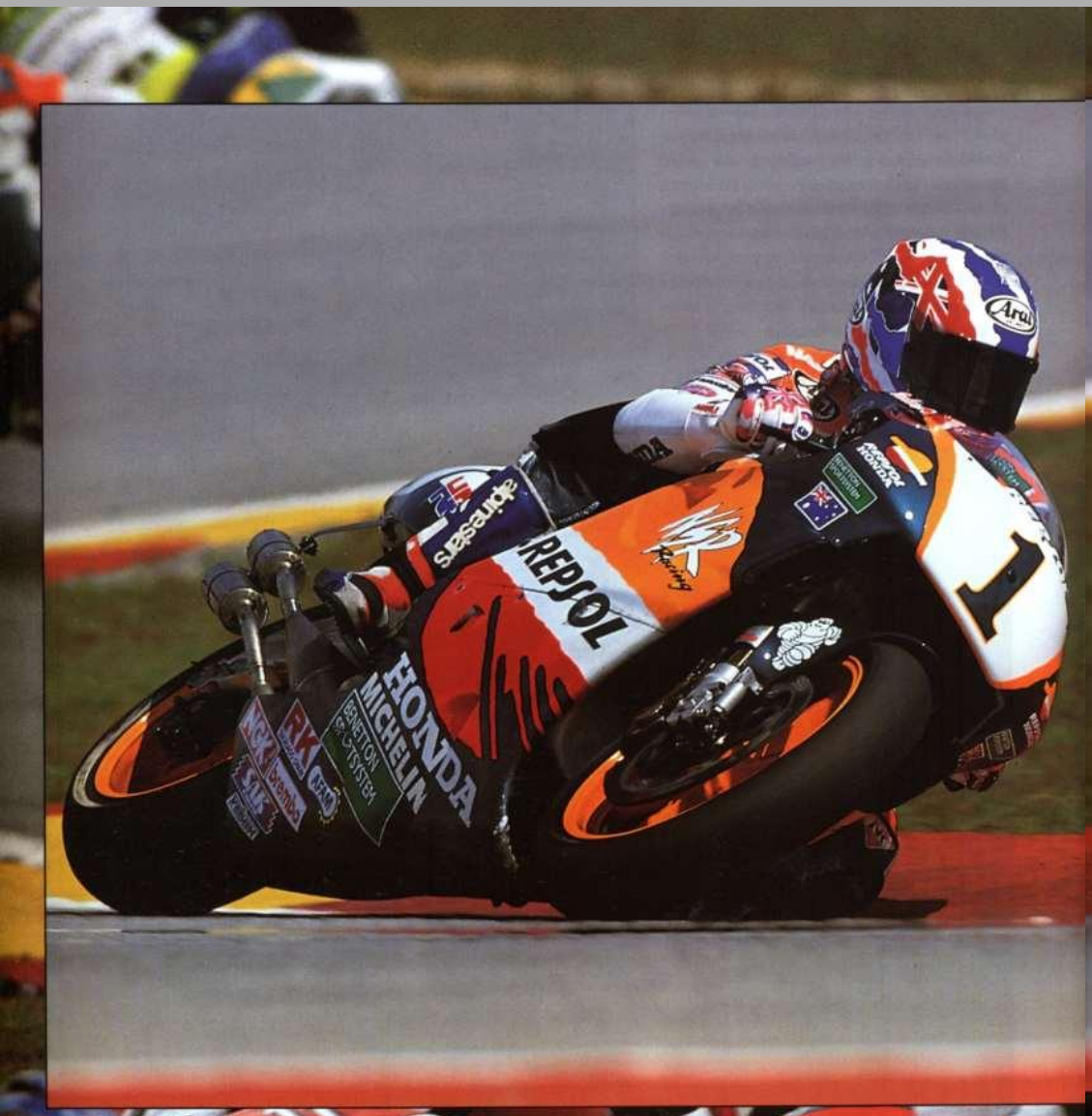
Freddie Spencer

Statistiken werden niemals vollkommen darstellen, wer von Larry Bird, Kareem Abdul Jabbar, Magic Johnson oder Michael Jordan der beste Basketballspieler war, und ebensowenig werden Statistiken Fragen beantworten wie die, wer nun der beste Fahrer der letzten 20 Jahre war, Roberts, Spencer, Gardner, Lawson, Rainey, Schwantz oder Doohan.

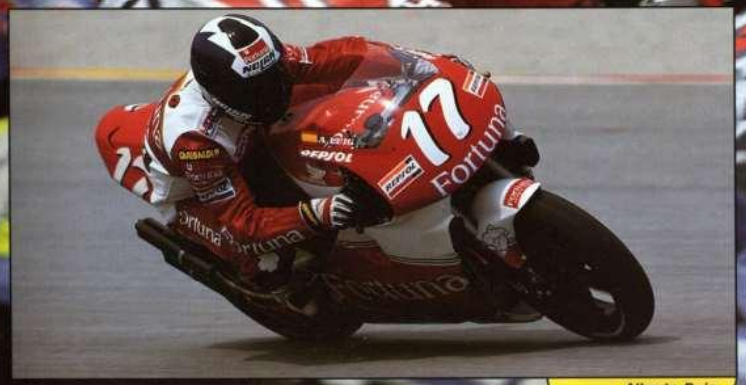
Deshalb wollen wir auch viel lieber Diskussionen vom Zaun brechen als sie zu beenden.

Die folgenden Seiten an Daten und Statistiken sind nur ein kleiner Teil des Informationsschatzes, der die Geschichte und die Legenden aus 46 Jahren Motorrad-Grand Prix-Sport stützt.

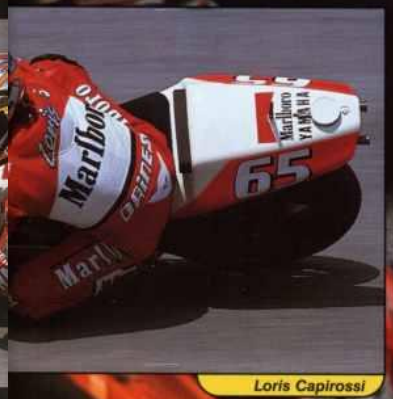
Mick Doohan



Mick Doohan



Alberto Puig



Loris Capirossi

Michael Scott

500cc

Die Jagd auf den Champion heißt das Spiel in der Saison 1996.

Sezóna 1996 probíhá ve znamení štvanice na šampióna

Michael Doohan und seine 500 ccm-Repsol-Honda waren 1995 das Maß aller Dinge, und seine Konstanz und die Fähigkeit, aus Rückschlägen gestärkt hervorzugehen, machen ihn auch in diesem Jahr zum Hauptziel seiner Gegner.

Der Mann mit der Nummer eins auf der Verkleidung ist sich dessen bewußt. Doohan ist ein nüchterner Kämpfer, für den Vergangenes Vergangenheit ist und für den jeweils nur das nächste Rennen zählt. Der Australier, der im Juni 31 wurde, ist der schnellste Fahrer auf der besten Maschine, weiß aber trotzdem besser als jeder andere, wie ein kleiner Ausrutscher alles vermasseln kann.

Im letzten Jahr sorgte Daryl Beattie vom Team Lucky Strike Suzuki für einen Druck, der stark genug war, um Doohan zu Fehlern und mehrmals von der Piste zu treiben. Doch 1996 ist nicht nur Beattie ein Jahr älter und weiser und besser an sein Motorrad gewöhnt, sondern es gibt neben ihm noch ein paar andere in ähnlicher Position, die zum Ende des Jahres 1995 stark aufkamen und jederzeit für eine Überraschung sorgen können.

Außerdem kommt eine faszinierende technische Attacke aus einer Ecke, aus der man es kaum vermutet hätte. Die Honda Racing Corporation selbst schickt einen neuen, leichtgewichtigen V-Twin ins Rennen, der schon bei seinem ersten Auftritt für Furore sorgte und im

Muž se startovním číslem 1 to ví. Doohan je skutečný válečník, pro kterého je minulost pouze historií a každý další závod starostí. I kdybyste byl nejrychlejší jezdec na nejlepším motocyklu, nikdo neví lépe než Australan (v červnu mu bylo 31 let), jak málo stačí k tomu, aby svoji pozici ztratil.

V loňském roce na něj vyvíjel soustavný tlak Daryl Beattie (Lucky Strike Suzuki), což stačilo k tomu, aby se Doohan několikrát ocitl mimo trať.

Letos je Beattie nejen o rok starší a moudřejší, ale také zná daleko lépe svůj motocykl. Podobně je na tom i několik dalších jezdců, kteří ke konci sezóny 1995 ukázali své schopnosti.

Vezměme v úvahu fascinující technický útok z docela neočekávané strany - Honda Racing Corporation, jež hodila svým lehkým dvouválcem rukavici soupeřům hned při jeho premiéře, kdy dosáhl při testování dokonce lepších výsledků než Doohan se svým V4 na okruhu Shah Alam v Malajsii.

Klání uprostřed motocyklové královské třídy nabylo v roce 1995 obrovské intenzity, stále zajímavější jsou nejen jednotlivé závody, ale i celková bitva o titul.

Mezi závodníky můžete najít jak mladé „střelce", kteří mohou neočekávaně dosáhout cenných vítězství, tak i vyrovnané a vytrvalé

malaysischen Shah Alam für bessere Rundenzeiten gut war als die V 4 von Doohan.

Damit gewinnt die Königsklasse des Motorradsports 1996 zusätzliche Bedeutung und wird nicht nur bei den einzelnen Rennen, sondern auch im Titelkampf deutlich spannender.

Es gibt ehrgeizige Außenseiter, die an unerwarteter Stelle plötzlich mit wertvollen Rennsiegen aufhorchen lassen. Es gibt konstant schnelle, zuverlässige Routiniers, die mit regelmäßigen Top-Plazierungen stattliche Punktsammlungen aufhäufen. Die Weisheit der Erfahrung tritt an gegen das heiße Blut der talentierten Jugend.

Und es gibt sechs verschiedene Motorradtypen, bei denen in manchen Fällen radikal verschiedene technische Wege gegangen werden.

Die alte Truppe wird von Doohan selbst repräsentiert, dem letzten Verbliebenen des Schwantz-Rainey-Doohan Triumvirats. Die jungen Wilden werden von Leuten wie dem früheren 125 ccm-Doppelweltmeister Loris Capirossi und dem früheren 250 ccm-Piloten Carlos Checa verkörpert, der schon in seinem fünften Halbliter-GP den

jedince, kteří hromadí body spolehlivě při každé příležitosti. Je to souboj moudrosti a zkušenosti na straně jedné a výbušnosti talentovaného mládí na straně druhé.

Ve hře je také šest různých značek motocyklů, v některých případech přistupujících k řešení problémů značně odlišným způsobem.

„Starou gardu" představuje sám Doohan, poslední z triumvirátu Schwantz/Rainey/Doohan. Pak jsou zde mladí „kohouti", jako dvojnásobný šampión stopětadvacítek Loris Capirossi nebo bývalý jezdec dvěstěpadesátek Carlos Checa, který překonal rekord na jedno kolo už při svém pátém startu v pětistovkách.

Největší nebezpečí však hrozí ze strany „střední generace", tj. závodnických es jako je Beattie, bývalý šampión superbiků Scott Russell nebo navrátivší se oběť havárie Alberto Puig.

A nakonec nevyzpytatelný Luca Cadalora, který se po třech hektických sezónách na Yamaze navrací k Hondě laděné Ervem Kanemoto. Toto spojení mu zajistilo dva tituly světového šampióna ve

TEAM REPSOL HONDA

1 Mick DOOHAN
Datum narození / Geburtstag:
04/06/65 Brisbane, Australia
První závod / Erstes Rennen:
1964
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1989 (500cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Hungary 1990 (500cc)
Tituly mistra světa / Weltmeisterschaften:
500cc, 1994, 1995

4 Alex CRIVILLE
Datum narození / Geburtstag:
04/03/70 Sans, Spain
První závod / Erstes Rennen:
1986
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Spain 1987 (80cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Australia 1989 (125cc)
Tituly mistra světa / Weltmeisterschaften:
125cc, 1989

6 Tadayuki OKADA
Datum narození / Geburtstag:
13/02/67 Ibaragi, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1982
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Spain 1987 (80cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Australia 1989 (125cc)

TEAM PILERI HONDA

2 Daryl BEATTIE
Datum narození / Geburtstag:
26/09/70 Charleville, Australia
První závod / Erstes Rennen:
1990
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1989 (250cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Germany 1993 (500cc)

2 Scott Russell
Datum narození / Geburtstag:
26/10/64 Jamesborn, Georgia, USA
První závod / Erstes Rennen:
1986
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
1995 (500cc)

HANEMOTO HONDA

3 Luca CADALORA
Datum narození / Geburtstag:
17/05/63 Modena, Italy
První závod / Erstes Rennen:
1981
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Germany 1986 (125cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
125cc 86/250cc 91& 92

Doriano Romboni

Luca Cadalora

Tadayuki Okada

Shinichi Itoh

HONDA PILERI

7 Alex BARROS
Datum narození / Geburtstag:
18/10/70 Sao Paulo, Brazil
První závod / Erstes Rennen:
1978
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Spain 1986 (80cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
FIM 1993 (500cc)

QUB TEAM OPTIMUM

13 Jeremy McWILLIAMS
Datum narození / Geburtstag:
04/04/64 Carmoney, Northern Ireland
První závod / Erstes Rennen:
1988
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1993 (500cc)

ELF 500 ROC

8 Juan BORJA
Datum narození / Geburtstag:
03/02/70 Altea, Alicante, Spain
První závod / Erstes Rennen:
1990
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Europe 1992 (125cc)

14 Adrien BOSSHARD
Datum narození / Geburtstag:
19/03/62 Zurich, Switzerland
První závod / Erstes Rennen:
1980 (Motocross)
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1992 (250cc)

MARLBORO TEAM ROBERTS

9 Norifumi ABE
Datum narození / Geburtstag:
07/09/75 Tokyo, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1988
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1994 (500cc)

10 Kenny ROBERTS Jr
Datum narození / Geburtstag:
25/07/73 Modesto, USA
První závod / Erstes Rennen:
1988
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
USA 1993 (250cc)

12 Jean-Michel BAYLE
Datum narození / Geburtstag:
01/04/69 Marseique, France
První závod / Erstes Rennen:
1987
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
France 1992 (250cc)

IP APRILIA RACING TEAM

15 Doriano ROMBONI
Datum narození / Geburtstag:
08/12/68 Lecci, Italy
První závod / Erstes Rennen:
1986
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Spain 1989 (125cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Germany 1990 (125cc)

ELC LEASE ROC

16 Laurent NAVEAU
Datum narození / Geburtstag:
29/12/68 Brussels, Belgium
První závod / Erstes Rennen:
1986
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1993 (500cc)

FORTUNA HONDA PONS

17 Alberto PUIG
Datum narození / Geburtstag:
10/01/67 Barcelona, Spain
První závod / Erstes Rennen:
1975
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Dutch TT 1987 (250cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Spain 1995 (500cc)

24 Carlos CHECA
Datum narození / Geburtstag:
15/10/72 Spain
První závod / Erstes Rennen:
1989
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Europe 1993 (125cc)

ELC LEASE ROC

16 Laurent NAVEAU
Datum narození / Geburtstag:
29/12/68 Brussels, Belgium
První závod / Erstes Rennen:
1986
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1993 (500cc)

W.C.M.

18 James HAZDON
Datum narození / Geburtstag:
02/11/73 Chesham, Great Britain
První závod / Erstes Rennen:
1990
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
GB 1992 (250cc)

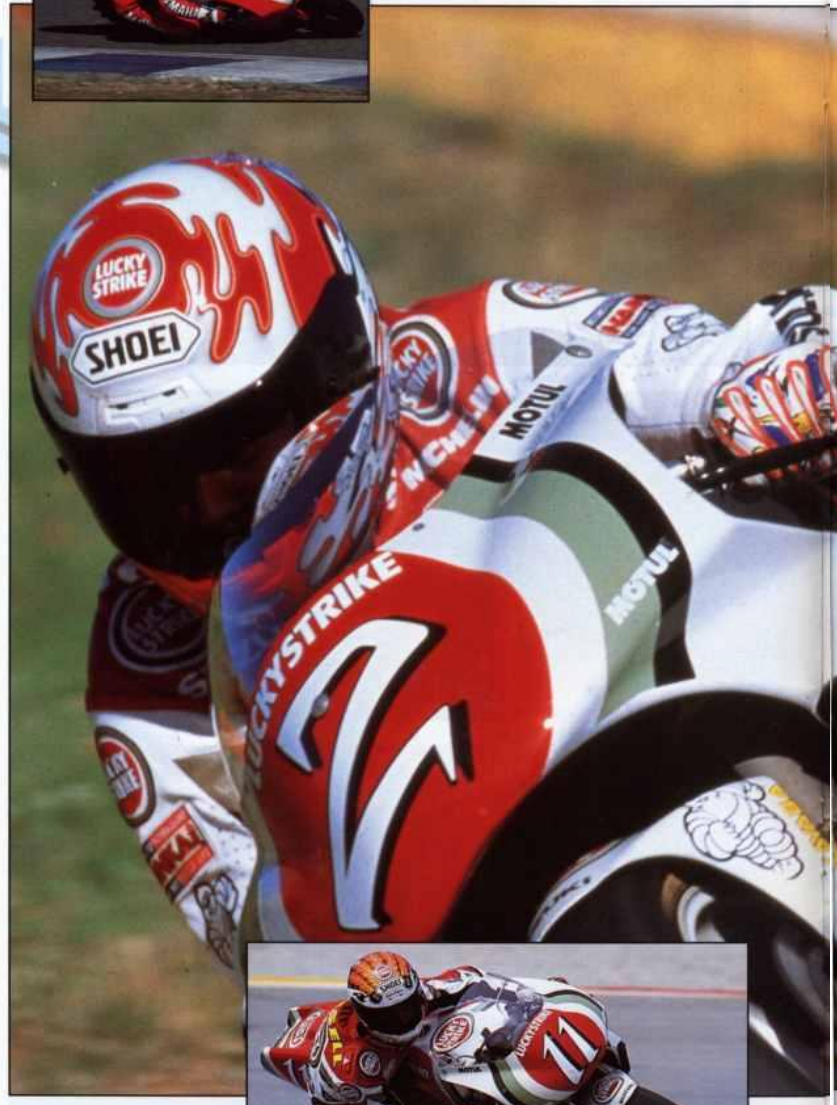
Norifumi Abe

dvěstěpadesátkách. Je také držitelem titulu mistra světa ve stopětadvacítkách, a bude-li úspěšný jeho útok na královskou korunu v půllitrech, stane se po Britovi Philu Readovi druhým závodníkem, který získal titul ve všech třech třídách.

Je také záhodno vzít v potaz existenci „černých koňů". Nejzáhadnější z těchto neznámých veličin je nová Elf-ROC. Používá verzi sajdkárového motoru V4 firmy Swiss Auto, se kterým ve své první úplné GP sezóně vyhrává závody. Tento motor, který známe pod názvem BRM, je adaptován na sólové motocykly a výkonem se vyrovná nejlepším japonským motorům,

Streckenrekord hinwegfegte.

Doch die größte Gefahr droht von den Leuten zwischendrin. Leuten wie Beattie, wie dem früheren Superbike-Weltmeister Scott Russell, dem lange verletzten Alberto Puig oder Alexandre Barros, der nach zwei Rennen sogar sensationeller WM-Leader war.



Doriano Romboni

Daryl Beattie

Scott Russell

HARRIS GRAND PRIX

9 Norifumi ABE
Datum narození / Geburtstag:
04/02/70 Walton on Thames, GB
První závod / Erstes Rennen:
1989
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1993 (500cc)

PADGETTS RACING TEAM

20 Toshi ARAKAKI
Datum narození / Geburtstag:
17/02/65 Okinawa, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1982
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1991 (250cc)

TEAM PEDERCINI

22 Lucio PEDERCINI
Datum narození / Geburtstag:
22/09/72 Volta Mantovana, Italy
První závod / Erstes Rennen:
1988
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1992 (500cc)

MILLAR RACING

23 Eugene McMANUS
Datum narození / Geburtstag:
28/08/70 Carrick Fergus, GB
První závod / Erstes Rennen:
1988
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
GB 1994 (250cc)

SOVEREX FP RACING

27 Frederic PROTAT
Datum narození / Geburtstag:
17/07/68 Brec, France
První závod / Erstes Rennen:
1985
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1991 (250cc)

TEAM REPSOL HONDA

41 Shinichi ITOH
Datum narození / Geburtstag:
07/12/66 Miyagi, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1984
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1988 (500cc)

TEAM PATON

51 Jean Pierre JEANDAT
Datum narození / Geburtstag:
09/03/70 Reims, France
První závod / Erstes Rennen:
1985
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
France 1989 (125cc)

MARLBORO TEAM RAINEY YAMAHA

65 Loris CAPIROSSI
Datum narození / Geburtstag:
04/04/73 Bologna, Italy
První závod / Erstes Rennen:
1987
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1990 (125cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
GB 1990 (125cc)
Tituly mistra světa / Weltmeisterschaften:
125cc 1990, 1991

Und es gibt den umstrittenen, eigenwilligen Luca Cadalora, der drei wechselvolle Yamaha-Jahre abhakte, um auf einer von Erv Kanemoto präparierten Honda in den Kampf zu gehen. Mit dieser Kombination gewann er zweimal hintereinander überlegen die 250 ccm-Weltmeisterschaft. Nachdem er bereits zuvor einmal 125 ccm-Weltmeister war, wäre er der Erste nach dem Briten Phil Read, der Titel in allen drei Solokklassen einheimste, wenn sein Coup gelingt.

Dann gibt es noch unbekannte Größen wie die starken europäischen Außenseiter. Das größte Fragezeichen steht dabei hinter der neuen Elf-ROC, in dem Motorrad steckt eine Version des Swissauto-Seitenwagen-V 4-Motors, der in seiner ersten Saison bereits zahlreiche Rennen und den WM-Titel gewann. Auch in seiner Solo-Version war das Triebwerk auf Anhieb schnell und zog in den ersten Rennen in Sachen Leistung und Höchstgeschwindigkeit mit den schnellsten japanischen Motoren gleich. Der schweiz-französische Neuling ist vielversprechend, falls die Kinderkrankheiten schnell ausgeräumt werden können. Der potente Hauptsponsor elf sowie der neue Geldgeber Pepsi haben versprochen, auch von finanzieller Seite alles dafür zu tun, daß die Renner schnell zuverlässig werden.

Eine andere aufregende Kombination ist die Paarung des früheren 125- und 250 ccm-Stars Doriano Romboni mit der leichtgewichtigen V 2-Aprilia. In den ersten beiden Jahren reifte das Motorrad so weit heran, daß Entwicklungsfahrer Loris Reggiani auf einen zehnten Gesamtrang kam. Jetzt, nach der Übernahme des Heißsporns Romboni und mit weiteren technischen Verbesserungen, ist auch Aprilia voll vom dabei.

Die Premiere der Honda-Version eines solchen schmalen, simplen 500-V 2 macht dies nur noch spannender. Wie die Aprilia ist die Honda dafür konstruiert, den Gewichtsvorteil von 30 kg mit halber Zylinderzahl umzumürzen. Gefahren vom früheren 250 ccm-Vizeweltmeister Tadayuki Okada und dem V 4-Umsteiger Shinichi Itoh, ist der Honda V 2 Prototyp eines geplanten Production Racers, auf dem nach den starken Resultaten zu Beginn alle Augen ruhen werden.

Der Kampf in der zweiten Reihe um den IRTA-Privatfahrer-Pokal wird von der wie üblich bunten Mischung aus künftigen Werksfahrern und abgebrühten Profis auf einer Reihe von ROC- und Harris-Yamaha ausgetragen. Während sie sich weitgehend auf den Kampf unter ihresgleichen konzentrieren, können die Besten von ihnen im Windschatten der Werksfahrer auf gelegentliche Top Ten-Plätze hoffen.

Mit sechs verschiedenen Herstellern - Honda, Suzuki und Yamaha aus Japan, Aprilia, elf-ROC und der Privatkonstrukteur Paton aus Europa - und 26 Fahrern aus der ganzen Welt ist die Halbliterklasse 1996 ein Schlachtfeld, auf dem vom ersten bis zum letzten Platz erbittert gekämpft wirde - genauso so, wie es sein sollte.

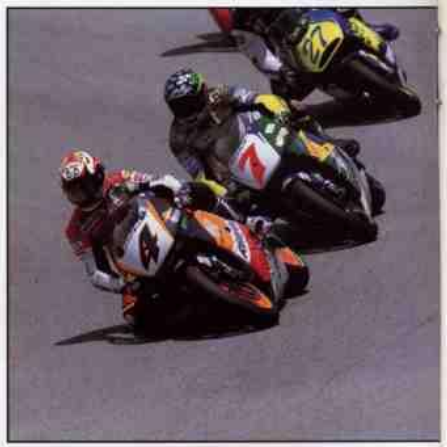
někdy je dokonce i silnější. Tato švýcarsko-francouzská novinka slibuje mnohé za předpokladu, že se nevyskytne příliš mnoho dětských nemocí, a movitý Elf hodlá investovat značné částky tak, aby se co nejdříve dosáhlo spolehlivosti.

Další velká neznámá povstala ze spojení bývalého jezdce stopětadvacítek, pozdější hvězdy dvěstěpadesátek Doriana Romboniho a lehké dvouválcové Aprilie. V prvních dvou letech se tento motocykl značně zdokonalil, když se na jeho vývoji podílel Loris Reggiani, jenž skončil celkově desátý. Nyní tento motocykl přebírá temperamentní Romboni a se stále se zlepšujícím motocyklem už ukázal, jak umí být rychlý.

Poslední kartou ve hře je vlastní verze Hondy lehkého a jednoduchého V2 500, navrženého podobně jako Aprilia za účelem možnosti využití výhod, které umožňuje snížení váhy o 35 kg právě díky polovičnímu počtu válců. Za řídítky těchto strojů „uřaduji" bývalý vicemistr dvěstpadesátek Tadayuki Okada a bývalý jezdec čtyřválců Shinichi Itoh. Na pokrok tohoto stroje se určitě po jeho dobrých výsledcích v testech budou upírat oči všech.

Méně významné souboje se odehrávají v bitvě o Pohár IRTA (Mezinárodní asociace týmů MS silničních motocyklů, pozn. překl.), kde uvidíme potenciální tovární jezdce a známé profesionály na strojích ROC a Harris-Yamaha. Nejlepší z nich mohou doufat v umístění mezi deseti nejlepšími, protože úsilí v jejich soukromém zápase je nutí šlapat na paty jezdcům na opravdových továrních motocyklech.

Díky účasti šesti značek - japonských Hondy, Suzuki a Yamahy, dále Aprilie, Elf-ROC a soukromé značky Paton z Evropy a 26 jezdců z celého světa je letos královská kubatura opravdovým bojištěm od prvního až po poslední místo. Prostě taková, jaká má být.



Alex Criville

Tadayuki Okada

JEDER AUF SEINE ART
PESTRÉ ZASTOUPENÍ ZNAČEK

Der Vorwurf technischer Stagnation trifft nirgends weniger zu wie in der Halbliterklasse.

Obvinění ze stagnace techniky se míjejí cílem, jsou-li zaměřena na třídu GP1 500 ccm.

Michael Scott

Mittlerweile gibt es vier grundverschiedene Motortypen von sechs verschiedenen Herstellern. Obwohl alle nach dem Zweitaktprinzip arbeiten, unterscheiden sie sich nicht nur in Details, sondern in elementaren Grundparametern. Derzeit gibt es nur ein Credo - daß ein 500 ccm-Grand Prix-Motor eine gerade Zylinderanzahl haben sollte. Es gibt weder Einzylinder noch Dreizylinder, zumindest derzeit nicht.

Die vorgeschriebene Höchstzahl an Zylindern ist vier, und das ist die populärste Wahl. Alle sind ähnlich als sogenannte V 4 angeordnet, mit Vergasern, die zwischen den Zylinderbänken stecken und von gut verschlossenen Airboxsystemen zwangsbelüftet werden.

Doch schon hier fangen die Unterschiede an. Honda und der neue Swissauto-Motor sind echte V 4, bei denen alle Zylinder auf eine einzige Kurbelwelle zusammenlaufen. Suzuki, Yamaha und Paton gehen einen anderen Weg: Zwei parallel zueinander stehende und mit Zahnrädern verbundene Kurbelwellen lassen diese Motoren eher wie gekoppelte Zweizylinder aussehen und werden deshalb nur nominell als V 4 bezeichnet.

Dafür sind sich die Hersteller wieder bei der Zündfolge einig. Die »Big Bang«-Motoren mit eng aneinander-

Šest výrobců motocyklů dnes používá čtyři naprosto odlišné typy motorů. Ačkoli jsou všechny dvoutaktní, vyrábějí se v různých konfiguracích a liší se nejen detaily, ale i zcela zásadními designérskými parametry.

Designéři se v současné době shodují pouze v jedné věci - že by motor pětistovky měl mít sudý počet válců. Neexistují žádné jednoválce nebo tříválce. Alespoň ne v současné době.

Maximální povolený počet válců je čtyři, a ten si také výrobci nejčastěji volí. Všechny jsou v podobném uspořádání zvaném V4, s karburátory uloženými v zaplombovaných tlakovaných airboxech mezi stěnami válce. Avšak už zde se objevují rozdíly.

Motory Honda a nový Swiss-Auto/BRM jsou skutečné čtyřválce, s jednou klikovou hřídelí. Suzuki, Yamaha a Paton volí jinou cestu. Dvě paralelní klikové hřídele tvoří motor ze dvou dvouválců, oddělených tak, aby tvořily řádný V4.

Tovární inženýři se však shodují v pořadí zapalování (tzv. „Velký třesk"), kdy jsou zážehy ze všech čtyř válců načasovány těsně za sebou, což umožňuje silný záběr zadního kola.

Nová generace lehkých pětistovek má dva válce, které povolují značně snížit váhový limit (100 kg oproti 130 kg), což však nevyhnutelně vede k nižšímu výkonu než mají čtyřválce, jež se nyní mohou pochlubit výkonem 200 k, kdežto dvouválce se blíží 150. Tento rozdíl jim pomáhá vyrovnat nižší hmotnost, lepší brzdění a jemnější aerodynamický tvar. Nejvýznamnější je však jejich vyšší rychlost ve středu zatáčky, která dovoluje těmto dvouválcům dosahovat rychlejších časů na jedno kolo na pomalejších a techničtějších okruzích, jako je Shah Alam nebo Jerez.

Důvod je zřejmý - dvouválcům se neprotáčejí kola a tak nepotřebují 190 mm široké zadní pneumatiky jako čtyřválce. Tyto zadní pneumatiky jsou mnohem širší než přední (120 mm), což narušuje geometrii

Honda

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

WELTMEISTERSCHAFT ORGANISATION/ORGANIZAČNÍ VÝBOR MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ 1996

RENNDIREKTOR ŘEDITEL ZÁVODŮ	TECHNISCHER DIREKTOR HLAVNÍ TECHNICKÝ KOMISAŘ	MEDIZINISCHER DIREKTOR HLAVNÍ LÉKAŘ	MEDIA CENTER MANAGER WM1996 TISKOVÝ MANAGER MS 1996	SICHERHEITSBEAUFTRAGTER BEZPEČNOSTNÍ KOMISAŘ
ROBERTO NOSETTO	JACK FINDLAY	CLAUDIO MACCHIAGODENA	RENATA NOSETTO	HANS BAHMER

FIM-DELEGIERTE/DELEGÁTI FIM

VORSITZENDER DER FIM JURY HLAVNÍ SPORTOVNÍ KOMISAŘ	STELLVERTRETENDER VORSITZENDER DER FIM JURY ZÁSTUPCE HLAVNÍHO SPORTOVNÍHO KOMISAŘE	NATIONALES MITGLIED DER FIM JURY NÁRODNÍ SPORTOVNÍ KOMISAŘ	FIM-REPRÄSENTANT ZÁSTUPCE FIM	MEDIZINISCHER BEOBACHTER POZOROVATEL LÉKAŘ	TECHNISCHER BEOBACHTER TECHNICKÝ POZOROVATEL
JAMES PARKER	REZSÖ BULCSU	ANTONIN MALANIK	TORE KITTILSEN	T. B. A.	EJGIL SOLKAER

IRTA

DELEGIERTER DER IRTA/DELEGÁT IRTA
PAUL BUTLER

VERANSTALTER

EVENT PROMOTER/PROMOTÉR PODNIKU
MOTO MOTION
FRANZ RAU – GESCHÄFTSFÜHRER

RENNORGANISATION/ORGANIZACE ZAVODU

RENNLEITER / ŘEDITEL ZÁVODU	ULRICH KNIPP
ST. RENNLEITER / ZÁSTUPCE ŘEDITELE ZÁVODU	VÁCLAV JANEK
GESAMTLEITUNG / ORGANIZAČNÍ SEKRETÁŘ	IVAN SZENDIUCH
ÖKONOMIE / EKONOMICKÝ ÚSEK	ALEŠ DOLEŽEL
PRESSEZENTRUM / TISKOVÉ STŘEDISKO	AMOS KREJČÍ
SEKRETARIAT / SEKRETARIÁT	RADKA DVOŘÁKOVÁ
	TOMÁŠ VALIŠ
	IVA LACINOVÁ

FIM GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

16•8•96	Freies Training/Volný trénink	Zeittraining/Měřený trénink
Thunderbikes	08.15 - 08.45	
Seitenwagen/Sajdkáry		12.25 - 12.55
125ccm	08.55 - 09.55	13.05 - 13.50
500cc	10.05 - 11.05	14.00 - 15.00
250cc	11.15 - 12.15	15.10 - 16.10
Thunderbikes		16.20 - 16.50
Seitenwagen/Sajdkáry		17.00 - 18.00
17•8•96		
Thunderbikes	08.15 - 08.45	
Seitenwagen/Sajdkáry		12.25 - 12.55
125ccm	08.55 - 09.55	13.05 - 13.50
500ccm	10.05 - 11.05	14.00 - 15.00
250cc	11.15 - 12.15	15.10 - 16.10
Thunderbikes		16.20 - 16.50
		Rennen/Závody
Seitenwagen/Sajdkáry		17.30
18•8•96	Warm up/Zahřívací trénink	Rennen/Závody
Thunderbikes	08.15 - 08.50	
125ccm	09.00 - 09.20	11.30
250ccm	09.30 - 09.50	12.45
500ccm	10.00 - 10.20	14.00
Thunderbikes		15.30

INTERNATIONALE SPONSOREN
MEZINÁRODNÍ SPONZOŘI

CERTINA
THE OFFICIAL TIMING
WATCH FOR THE FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

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

VERANSTALTER
MOTO MOTION
POSTFACH 11 24
D-67137 NEUHOFEN

HERAUSGEBER / LAYOUT
BS SPORTS PUBLICATIONS
1 ROTHSAY STREET
LONDON SE1 4UD
TEL: (44) 0171 378 6627

FOTOS
PRIME PICTURE AGENCY
TEL: (44) 01705 750 863

LITHOGRAPHIE
LAMPLIGHT COLOUR
TEL: (44) 0171 231 3232

TISK
TISKDRUCK VELÍMSKÝ
CZECH REPUBLIC

EBC® THE WINNING BRAKE PADS
'SK93' BLACK, MEDIUM HARD KEVLAR® STREET COMPOUND, WITH ABE

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

19 RUNDEN • 102.486 km • START 17.30

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	D DIXON/A HETHERINGTON	GB/GB	WINDLE ADM R4	DIXON RACING
2	R BILAND/K WALTISPERG	CH/CH	LCR BRM-SWISSAUTO	SCHLOSSGOLD RACING
3	M BOESIGER/J EGLI	CH/CH	LCR ADM R4	PNEU BOESIGER RACING
4	S ABBOTT/J BIGGS	GB/GB	WINDLE ADM R4	STEVE ABBOTT RACING
5	B BRINDLEY/S WHITESIDE	GB/GB	LCR YAMAHA	DENNIS TROLLOPE RACING
6	D BRINDLEY/P HUTCHINSON	GB/GB	LCR BRM-SWISSAUTO	READYMIX RACING
7	K KLAFFENBOECK/C PARZER	A/A	LCR BRM-SWISSAUTO	OKM RACING
8	B JANSSEN/A HANNI	NL/CH	LCR STREDOR	JANSSEN EUROVOS RACING
9	Y KUMAGAYA/T HOPKINSON	J/GB	LCR BRM-SWISSAUTO	KUMAGAYA NISSIN RACING
11	B GALLROS/P BERGLUND	S/S	LCR NGK 500	BG SIDECAR TEAM
12	M SCHLOSSER/T HERZOG	CH/D	LCR BRM-SWISSAUTO	SCHLOSSER RACING
14	M REDDINGTON/T CRONE	GB/GB	LCR ADM R4	REDDINGTON RACING
15	P GUEDEL/C GUEDEL	CH/CH	LCR BRM-SWISSAUTO	BP RACING TEAMCH
16	I WILFORD/M WYNN	GB/GB	LCR ADM R4	WILLFORD RACING
17	T WYSSEN/K WYSSEN	CH/CH	LCR BRM-SWISSAUTO	WYSSEN RACING
18	K WEBSTER/R McINTOSH	GB/GB	LCR ADM R4	WEBSTER RACING
20	M NEUMANN/S ZILLMAN	D/D	LCR ADM R4	NEUMANN RACING
22	J REMSE/Z GREBENSEK	SLO/SLO	LCR ADM R4	RINGO RACING
33	S WEBSTER/D JAMES	GB/GB	LCR ADM R4	PNEU BOESIGER RACING
27	D MOLYNEUX/P HILL	GB/GB	WINDLE ADM R4	MOLYNEUX RACING
28	S MULDOON/C GUSMAN	GB/GB	LCR YAMAHA	MULDOON RACING
44	R BOHNHORST/E ROSINGER	D/D		

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY • 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.

17•8•96 SEITENWAGEN

6. LAUF ZUR WELTMEISTERSCHAFT

RUNDENTABELLE

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 1996

FIM-ISRA SEITENWAGEN

								Total
1	D DIXON	20	25	25	25	20	105	
2	P GUEDEL	25	16	13	10	25	89	
3	S WEBSTER	16	20	16	16	11	79	
4	R BILAND	13	10	10	20	16	69	
5	S ABBOTT	10	11	11	-	13	45	
6	Y KUMAGAYA	7	9	8	13	8	45	
7	K KLAFFENBOEK	-	13	20	-	10	43	
8	M BOESIGER	8	8	9	9	7	41	
9	M SCHLOSSER	6	3	5	7	6	27	
10	T WYSSEN	9	7	7	-	2	25	

								Total
11	M REDDINGTON	5	5	6	8	-	24	
12	D BRINDLEY	11	-	-	11	-	22	
13	B JANSSEN	4	-	4	4	3	17	
14	K WEBSTER	2	1	3	4	-	10	
15	B.BRINDLEY	-	-	-	-	9	9	
16	M NEUMAN	-	-	-	5	4	9	
17	R BOHNHORST	-	6	1	-	-	7	
18	B GRAY	3	-	-	3	-	6	
19	I.WILLFORD	-	-	-	-	5	5	
20	B GALROSS	-	4	-	-		4	

AUSTRIA 4•8•96

1 P GÜDEL/C GÜDEL
2 D DIXON/A HETHERINGTON
3 R BILAND/K WALTISPERG
4 S ABBOTT/J.BIGGS
5 S WEBSTER/D JAMESD
6 K KLAFFENBÖK/C PARZER
7 B BRINDLEY/S.WHITESIDE
8 YKUMAGAYA/THOPKINSON
9 M BÖSIGER/J EGLI
10 M SCHLOSSER/T HERZOG

1. WINDLE-ADM R4 115 / 2. LCR-BRM-SWISSA 90/ 3. LCR-ADM R4 83 / 4. LCR-STREDOR 17 / 5. LCR-YAMAHA 11/ 6 LCR-NGK 500

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

EBC® THE WINNING BRAKE PADS
'CFK' BLUE, MEDIUM HARD CARBON/KEVLAR® SUPERBIKE COMPOUND

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY • 125cc

19 RUNDEN • 102.486 km • START 11.30

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	HARUCHIKA AOKI	JAPAN	HONDA	RHEOS MOLENAAR RACING
2	KAZUTO SAKATA	JAPAN	APRILIA	TEAM KRONA-APRILIA
3	EMILIO ALZAMORA	SPANIEN	HONDA	CEPSA EFFEUNO MATTEONI
4	AKIRA SAITO	JAPAN	HONDA	DOCSHOP RACING
5	DIRK RAUDIES	DEUTSCHLAND	HONDA	HB TEAM RAUDIES
6	STEFANO PERUGINI	ITALIEN	APRILIA	NASTRO AZZURRO APRILIA
7	MASAKI TOKUDOME	JAPAN	APRILIA	TEAM DITTER PLASTIC
8	TOMOMI MANAKO	JAPAN	HONDA	TEAM UGT EUROPA
10	PETER OETTL	DEUTSCHLAND	APRILIA	MARLBORO APRILIA ECKL
11	HERRI TORRONTEGUI	SPANIEN	HONDA	AXO SAN PATRIGNANO
12	NOBORU UEDA	JAPAN	HONDA	DOCSHOP RACING
13	LUCIO CECCHINELLO	ITALIEN	HONDA	HONDA TEAM GP3
14	YOSHIAKI KATOH	JAPAN	YAMAHA	TEAM YAMAHA KURZ
15	MANFRED GEISSLER	DEUTSCHLAND	APRILIA	MARLBORO APRILIA ECKL
17	DARREN BARTON	ENGLAND	APRILIA	TEAM DITTER PLASTIC
19	YOUISHI UI	JAPAN	YAMAHA	TEAM YAMAHA KURZ
21	ANDREA BALLERINI	ITALIEN	APRILIA	TEAM ITALIA
23	FREDERIC PETIT	FRANKREICH	HONDA	TEAM RMS
24	JAROSLAV HULES	TSCHECHISCHE REPUBLIK	HONDA	TEAM PILERI
25	JOSE DAVID DE GEA	SPANIEN	HONDA	AXO SAN PATRIGNANO
26	IVAN GOI	ITALIEN	HONDA	CEPSA EFFEUNO MATTEONI
27	GABRIELE DEBBIA	ITALIEN	YAMAHA	BIESSE SEMPRUCCI/DEBBIA
30	STEFANO CRUCIANI	ITALIEN	APRILIA	TEAM KRONA-APRILIA
35	LOEK BODELIER	NIEDERLANDE	HONDA	MOBIL 1-TNT-LB RACING
37	JOSEP SARDA	SPANIEN	HONDA	MOBIL 1-TNT-LB RACING
46	VALENTINO ROSSI	ITALIEN	APRILIA	SCUDERIA AGV
55	JORGE MARTINEZ	SPANIEN	APRILIA	TEAM AIRTEL-ASPAR
72	GARRY McCOY	AUSTRALIEN	APRILIA	SCUDERIA ALFA BIEFFE
88	ANGEL NIETO	SPANIEN	APRILIA	TEAM AIRTEL-ASPAR

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY • 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

18•8•96

11. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

RUNDENTABELLE

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

125cc

		Pos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
		Pts	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	
1	H AOKI		20	20	20	25	20	9	16	16	8	-						154
2	M TOKUDOME		13	25	25	10	2	-	-	25	20	13						133
3	S PERUGINI		25	8	4	9	-	25	3	20	25	-						119
4	T MANAKO		9	9	13	8	7	20	11	8	16	8						109
5	N UEDA		7	10	16	16	4	13	13	4	10	5						98
6	E ALZAMORA		11	-	-	20	9	16	25	13	-	-						94
7	P OETTL		16	16	-	5	25	-	-	10	5	11						88
8	I GOI		-	3	-	6	8	4	20	6	4	25						76
9	K SAKATA		6	2	-	11	16	8	9	5	11	7						75
10	V ROSSI		10	5	5	13	13	-	-	11	-	16						73

WEITERE PUNKTE-ERZIELER: J MARTINEZ 61•D RAUDIES 56•M GEISSLER 47• SAITO 36•L CECCHINELLO 32•Y KATOH 27•Y UI 18•F PETIT 15 A BALLERINI 14•G McCOY 13•D BARTON 12•H TORRONTEGUI 12•M AZUMA 10•S IBARAKI 6•J. SARDA 5•J HULES 5•L BODELIER 4•P TESSARI 4 S SUGAYA 1• J RAMIREZ 1•G DEBBIA1•APRILIA 213•HONDA 207•YAMAHA 44

4•8•96

AUSTRIA

GRAND PRIX

Pos	Fahrer
1	I Goi(ITA)
2	D Raudies (GER)
3	V Rossi (ITA)
4	M Tokudome (JPN)
5	P Oettl (GER)
6	J Martinez (SPA)
7	Y Ui (JPN)
8	T Manako (JPN)
9	K Sakata (JPN)
10	M Geissler (GER)

EBC® THE WINNING BRAKE PADS
'E' RED, LONGLASTING AND GRIPPY ENDURANCE RACE COMPOUND

EBC® THE WINNING BRAKE PADS
'SK93' BLACK, MEDIUM HARD KEVLAR® STREET COMPOUND, WITH ABE

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY • 250cc

20 RUNDEN • 107.880 km • START 12.45

18•8•96

11. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	MAX BIAGGI	ITALIEN	APRILIA	CHESTERFIELD APRILIA
3	RALF WALDMANN	DEUTSCHLAND	HONDA	HB HONDA DEUTSCHLANDY
5	JEAN PHILIPPE RUGGIA	FRANKREICH	HONDA	CHESTERFIELD ELF TECH 3
6	NOBUATSU AOKI	JAPAN	HONDA	RHEOS MOLENAAR RACING
7	LUIS D'ANTIN	SPANIEN	HONDA	MX ONDA-S.S.P. COMPETICION
8	CRISTIANO MIGLIORATI	ITALIEN	HONDA	AXO SAN PATRIGNANO
9	YASUMASA HATAKEYAMA	JAPAN	HONDA	F.C.C. TS PENGUIN
10	TOHRU UKAWA	JAPAN	HONDA	TEAM BENETTON HONDA
11	JURGEN FUCHS	DEUTSCHLAND	HONDA	HB HONDA DEUTSCHLANDY
12	JURGEN VAN DEN GOORBERGH	NIEDERLANDE	HONDA	TEAM M.Q.P. RACING
14	ESKIL SUTER	SCHWEIZ	APRILIA	MOHAG APRILIA
15	GIANLUIGI SCALVINI	ITALIEN	HONDA	TEAM PILERI
16	SETE GIBERNAU	SPANIEN	HONDA	AXO SAN PATRIGNANO
18	ROBERTO LOCATELLI	ITALIEN	APRILIA	NASTRO AZZURRO APRILIA
19	OLIVIER JACQUE	FRANKREICH	HONDA	CHESTERFIELD ELF TECH 3
20	LUCA BOSCOSCURO	ITALIEN	APRILIA	SCUDERIA AGV
21	MASSIMO OTTOBRE	ITALIEN	APRILIA	FGF GUIDOTTI
22	OLIVER PETRUCCIANI	SCHWEIZ	APRILIA	MOHAG APRILIA
23	CHRISTIAN BOUDINOT	FRANKREICH	APRILIA	PROMOTO SPORT
25	DAVIDE BULEGA	ITALIEN	APRILA	TEAM ITALIA
26	TAKESHI TSUJIMURA	JAPAN	HONDA	F.C.C. TECHNICAL SPORTS
27	SEBASTIAN PORCO	ARGENTINIEN	APRILIA	PR2 APRILIA YPF-ESCO
28	CHRISTOPHE COGAN	FRANKREICH	HONDA	TEAM AJP
29	OSAMU MIYAZAKI	JAPAN	APRILIA	EDO RACING
30	JOSE LUIS CARDOSO	SPANIEN	APRILIA	SHERRY REPSOL APRILIA
31	TETSUYA HARADA	JAPAN	YAMAHA	MARLBORO YAMAHA RAINEY
41	JAMIE ROBINSON	ENGLAND	APRILIA	DOCSHOP RACING
55	REGIS LACONI	FRANKREICH	HONDA	TECMAS GRANDS PRIX
96	JOSE BARRESI	VENEZUELA	YAMAHA	MARLBORO VENEMOTOS

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY • 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

RUNDENTABELLE

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

250cc

	Pos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
	Pts	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	
1	M BIAGGI	25	20	25	25	25	25	16	13	25	-						199
2	R WALDMANN	-	16	8	16	16	20	25	25	20	25						171
3	J FUCHS	9	10	4	13	11	-	20	16	13	16						112
4	L D'ANTIN	16	13	7	10	7	6	10	11	-	20						100
5	T HARADA	20	25	-	20	10	16	6	-	-	-						97
6	O JACQUE	13	8	13	9	13	-	-	20	16	-						92
7	N AOKI	10	11	10	-	8	11	9	5	8	10						82
8	T UKAWA	-	9	11	11	-	13	-	6	11	13						74
9	J RUGGIA	11	6	6	8	9	-	-	9	-	11						60
10	L BOSCOSCURO	7	3	-	6	3	10	4	10	-	9						52

WEITERE PUNKTE-ERZIELER: J.V.D. GOORBERGH 38•E SUTER 38•C MIGLIORATI 38•R LACONI 33•T TSUJIMURA 30•O MIYAZAKI 21 N NUMATA 20•M LUCCHI 20•J ROBINSON 19•D KATO 16•R LOCATELLI 14•S PORCO 14•S GIBERNAU 10•K HAGA 9•O PETRUCCIANI 8 D BULEGA 8•Y HATAKEYAMA 8•M OTTOBRE 6• C COGAN 2•APRILIA 208•HONDA 195•YAMAHA 108•SUZUKI 20

4•8•96

AUSTRIA

GRAND PRIX

Pos	Fahrer
1	R Waldmann (GER)
2	L D'Antin (SPA)
3	J Fuchs (GER)
4	T Ukawa (JPN)
5	J Ruggia (FRA)
6	N Aoki (JPN)
7	L Boscocuro (ITA)
8	J VD Goorberg (NED)
9	R Laconi (FRA)
10	T Tsujimura (JPN)

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

EBC® THE WINNING BRAKE PADS

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

HARUCHIKA AOKI

MAX BIAGGI

MICK DOOHAN

EBC® THE WINNING BRAKE PADS

'E' RED, LONGLASTING AND GRIPPY ENDURANCE RACE COMPOUND

EBC® THE WINNING BRAKE PADS
'SK93' BLACK, MEDIUM HARD KEVLAR® STREET COMPOUND, WITH ABE

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY • 500cc

22 RUNDEN • 118.668 km • START 14.00

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	MICK DOOHAN	AUSTRALIEN	HONDA	TEAM REPSOL HONDA
2	DARYL BEATTIE	AUSTRALIEN	SUZUKI	LUCKY STRIKE SUZUKI
3	LUCA CADALORA	ITALIEN	HONDA	KANEMOTO HONDA
4	ALEX CRIVILLE	SPANIEN	HONDA	TEAM REPSOL HONDA
6	TADAYUKI OKADA	JAPAN	HONDA	TEAM REPSOL HONDA
7	ALEX BARROS	BRASILIEN	HONDA	HONDA PILERI
8	JUAN BORJA	SPANIEN	ELF 500	ELF 500 ROC
9	NORIFUMI ABE	JAPAN	YAMAHA	MARLBORO YAMAHA ROBERTS
10	KENNY ROBERTS Jnr.	AMERICAN	YAMAHA	MARLBORO YAMAHA ROBERTS
11	SCOTT RUSSELL	AMERICAN	SUZUKI	LUCKY STRIKE SUZUKI
12	JEAN MICHEL BAYLE	FRANKREICH	YAMAHA	MARLBORO YAMAHA ROBERTS
13	JEREMY McWILLIAMS	ENGLAND	ROC YAMAHA	QUB TEAM OPTIMUM
14	ADRIAN BOSSHARD	SCHWEIZ	ELF 500	ELF 500 ROC
15	DORIANO ROMBONI	ITALIEN	APRILIA	IP APRILIA RACING TEAM
16	LAURENT NAVEAU	BELGIEN	ROC YAMAHA	ELC LEASE ROC
17	ALBERTO PUIG	SPANIEN	HONDA	FORTUNA HONDA PONS
18	JAMES HAYDON	ENGLAND	ROC YAMAHA	W.C.M.
19	SEAN EMMETT	ENGLAND	HARRIS YAMAHA	HARRIS GRAND PRIX
20	TOSHI ARAKAKI	JAPAN	HARRIS YAMAHA	PADGETTS RACING TEAM
22	LUCIO PEDERCINI	ITALIEN	ROC YAMAHA	TEAM PEDERCINI
23	EUGENE McMANUS	ENGLAND	YAMAHA	MILLAR RACING
24	CARLOS CHECA	SPANIEN	HONDA	FORTUNA HONDA PONS
27	FREDERIC PROTAT	FRANKREICH	ROC YAMAHA	SOVEREX FP RACING
41	SHINICHI ITOH	JAPAN	HONDA	TEAM REPSOL HONDA
51	JEAN PIERRE JEANDAT	FRANKREICH	PATON	TEAM PATON
65	LORIS CAPIROSSI	ITALIEN	YAMAHA	MARLBORO YAMAHA RAINEY

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY • 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

18•8•96

11. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

RUNDENTABELLE

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

500cc

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
Pos		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
Pts		25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	
1	M DOOHAN	11	25	10	25	25	25	25	20	25	20						211
2	A CRIVILLE	–	13	20	–	20	20	20	16	20	25						154
3	L CADALORA	25	10	–	20	16	10	–	25	7	13						126
4	A BARROS	20	20	–	8	10	9	16	8	9	11						111
5	N ABE	8	7	25	–	5	13	10	10	16	16						110
6	S RUSSELL	13	9	16	–	–	11	13	13	11	10						96
7	A PUIG	9	6	7	11	4	16	4	5	5	3						70
8	T OKADA	–	–	13	16	9	–	3	9	13	5						68
8	J BAYLE	10	8	8	9	11	–	8	6	–	7						67
10	C CHECA	16	11	6	6	–	–	5	–	4	9						57

WEITERE PUNKTE-ERZIELER: L CAPIROSSI 51•K ROBERTS Jr 42•S ITOH 42•J BORJA 32•F PROTAT 26•D BEATTIE 24•D ROMBONI 21 J McWILLIAMS 20•L PEDERCINI 17•J HAYDON 16•T RYMER 13•S EMMETT 9•E McMANUS 5•L NAVEAU 3•F FERRACCI 3 T ARAKAKI 3•J DELETANG 2•HONDA 245•YAMAHA 142•SUZUKI 109•ROC YAMAHA 39•ELF 500 32•APRILIA 21•HARRIS YAMAHA 9

4•8•96

AUSTRIA GRAND PRIX

Pos	Fahrer
1	A Criville (SPA)
2	M Doohan (AUS)
3	N Abe (JPN)
4	L Cadalora (ITA)
5	A Barros (BRA)
6	S Russell (USA)
7	C Checa (SPA)
8	L Capirossi (ITA)
9	J Bayle (FRA)
10	J Borja (SPA)

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

EBC® THE WINNING BRAKE PADS
'CFK' BLUE, MEDIUM HARD CARBON/KEVLAR® SUPERBIKE COMPOUND

THUNDERBIKE TROPHY / 18•8•96

17 RUNDEN • 91.698 km • START 15.30

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	STEFAN SCHESCHOWITSCH	DEUTSCHLAND	KAWASAKI	RUBATTO RACING
2	YVES BRIGUET	SCHWEIZ	HONDA	TEAM YVES BRIGUET
3	STEPHANE MERTENS	BELGIEN	HONDA	DC RACING TEAM
4	FRED BAYENS	AUSTRALIEN	BIMOTA	GI MOTORSPORT
5	MARIO INNAMORATI	ITALIEN	HONDA	SUPERBIKE RACING TEAM
6	ENRIQUE DE JUAN	SPANIEN	KAWASAKI	RUBATTO RACING
7	WILCO ZEELENBERG	NIEDERLANDE	HONDA	DC RACING TEAM
8	JEFFRY DE VRIES	NIEDERLANDE	YAMAHA	MOTOPORT YAMAHA
9	CHRISTIAN ZWEDORN	AUSTRIAN	HONDA	CASTROL-HONDA AUSTRIA
10	ERIC MAHE	FRANKREICH	YAMAHA	YAMAHA MOTOR FRANCE
12	FRANK HEIDGER	DEUTSCHLAND	HONDA	G TEN KATE MOTORCYCLES
14	IAIN MacPHERSON	ENGLAND	HONDA	G TEN KATE MOTORCYCLES
15	BERNARD GARCIA	FRANKREICH	HONDA	D.R. TEAM SHARK
16	MARC GARCIA	FRANKREICH	HONDA	D.R. TEAM SHARK
17	PERE RIBA	SPANIEN	HONDA	ARIZU RACING
18	DAVID ROUGE	SCHWEIZ	HONDA	TEAM YVES BRIGUET
19	ADRIEN MORILLAS	FRANKREICH	YAMAHA	YAMAHA MOTOR FRANCE
20	WILLIAM COSTES	FRANKREICH	HONDA	HONDA FRANCE
21	PHILLIPE PINCHIDEZ	FRANKREICH	HONDA	HONDA FRANCE
22	GREGORIO LAVILLA	SPANIEN	YAMAHA	FOLCH ENDURANCE
23	ORIOL FERNANDEZ	SPANIEN	YAMAHA	FOLCH ENDURANCE
25	PHIL BORLEY	ENGLAND	KAWASAKI	PHIL BORLEY RACING

THUNDERBIKE TROPHY • 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

8. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

RUNDENTABELLE

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																						

DIE SAISON BISHER

Pos 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15
Pts 25 20 16 13 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	W COSTES	25	20	-	20	-	25	20			110
2	Y BRIGUET	16	16	11	16	16	1	11			87
3	J DE VRIES	-	7	13	25	25	-	10			80
4	I MACPHERSON	-	8	10	7	13	13	25			76
5	S MERTENS	10	11			20	20	7			68
6	E MAHE	-	13	-	8	2	16	13			52
7	A MORILLAS	20	-	25	-	-	-	-			45
8	B GARCIA	13	-	20	9	-	-	-			42
9	P RIBA	11	19	-	-	-	-	16			37
10	S SCHESCHOWITSCH	5	-	16	6	-	-	9			36

HONDA 155 • YAMAHA 149 • KAWASAKI 49 • BIMOTA 30

4•8•96

AUSTRIA

GRAND PRIX

Pos	Fahrer
1	I MacPherson (GBR)
2	W Costes (FRA)
3	P Riba (SPA)
4	E Mahe (FRA)
5	Y Briguet (SUI)
6	J De Vries (NED)
7	S Scheschowitsch (GER)
8	E De Juan (SPA)
9	S Mertens (BEL)
10	R Xaus (SPA)

EBC® THE WINNING BRAKE PADS
'E' RED, LONGLASTING AND GRIPPY ENDURANCE RACE COMPOUND

Vítejte v Brně, vítejte na Masarykově okruhu

Brno si už mnoho let říká o titul českého a moravského motocyklového a automobilového centra. Vděčí za to především těm, kteří už 66. sezónu každoročně připravují skvělou podívanou pro tisíce fanoušků, kterým učarovala vůně benzínu a rychlých kol na Masarykově okruhu – na všech jeho různě dlouhých podobách až po dnešní klenot Automotodrom. Už vlastně od středověku má Brno blízko ke kolům: to jeden furiantský mladík si troufnul během jednoho dne vyrobit jedno takové, přes metr vysoké, dřevěné a přihnat se s ním cestou 60 km do Brna . . .

Grand prix v Brně, to je velký závazek. Jsme zemí, kde se před 92 roky v malém městečku Pacov narodila Mezinárodní motocyklová federace FIM, přesto nečekejme, že díky této prioritě máme pořadatelství předplaceno na věčné časy . . .

Tak prestižní festival rychlosti nemůže už být prestižní záležitostí skupiny pořadatelů, ani pouhého pořadatelského města, to je doslova Grand prix celé země.

Rychlá kola vozí nejrychlejší piloty po všech okruzích světa a právě přijela k nám do Brna, druhého největšího města České republiky.

Vítejte v České republice, vítejte v Brně, vítejte na Masarykově okruhu, vážení fanoušci motocyklového sportu. Krásné zážitky!

Willkommen in Brünn, willkommen auf dem Masarykring

Die Stadt Brünn aspiriert schon Jahre lang auf den Titel des Zentrums des tschechischen und mährischen Motorrad- und Automobilsportes. Vor allem ist es Dank den, die schon 66 Saisonen regelmäßig eine Supershow auf dem Masarykring vorbereiten. Egal, ob es damals auf den alten Strecken war oder ob es jetzt auf dem Automotodrom ist, immer wurde diese Show für die Tausende Fans, die der Benzinduft und die schnellen Räder faszinieren, veranstaltet.

Schon im Mittelalter wurde Brünn mit Rädern verbunden: damals verfertigte ein Jüngling innerhalb eines Tages ein Rad, das ein Meter hoch und aus Holz war und lief mit ihm über 60 km nach Brünn . . .

Grand Prix in Brünn, das ist eine große Verpflichtung. Wir sind das Land, wo vor 92 Jahren in einer kleinen Stadt Pacov die Internationale Motorradföderation FIM „geboren" wurde. Trotzdem, sollten wir nicht erwarten, daß wir durch dieses Ereignis die GP-Veranstaltung auf ewig bekommen . . .

So ein prestiges Festival der Geschwindigkeit kann nicht mehr eine Angelegenheit einer Gruppe von Veranstaltern oder der Stadt sein, es ist ein Grand Prix des ganzen Landes.

Die besten Fahrer fahren auf den schnellen Rädern auf allen Rings der Welt und gerade jetzt kommen sie nach Brünn, in die zweitgrößte Stadt der Tschechischen Republik.

Willkommen in der Tschechischen Republik, willkommen in Brünn, willkommen auf dem Masarykring. Schöne Erlebnisse!

Welcome to Brno, welcome to the Masaryk Circuit

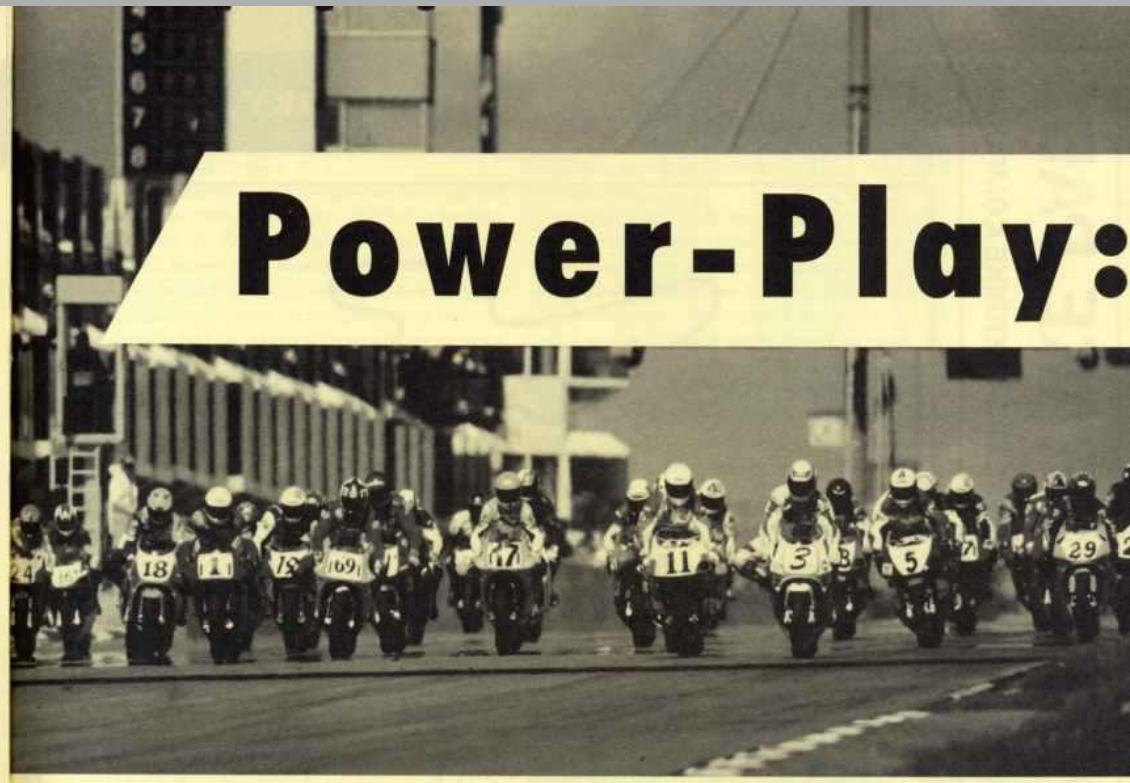
Brno has been a centre of Czech and Moravian motorsport for many years. The organizers have been involved with this event for 66 seasons and ensure again a good show for thousands of fans fascinated by smell of petrol and fast wheels at the Masaryk Circuit - both at all variants with different length and at todays Automotodrom. Since the Middle Ages, Brno has been closely related with wheels: a swagerring wheelwright took heart to make one day a wooden wheel more than 1 m high and go with it 60 km to Brno (as the story says . . .)

It is a big obligation to organize a Grand Prix in Brno. In our country the International Motorcycle Federation (FIM) was founded in a small town called Pacov 92 years ago, but we cannot expect that organization of the Grand Prix is ensured for us forever thanks to this priority . . .

This Grand Prix is possible only through the hard work of the organizers, the city and all the Czech people.

We welcome the riders from around the world to Brno, the second city of the Czech Republic.

Dear motorcycle fans, welcome to the Czech Republic, welcome to Brno, welcome to the Masaryk Circuit. We wish you many nice experiences here.



Power-Play:

REMUS Trophy

A1-Ring, A-Spielberg, 1. September

Preis von Heidelberg

Hockenheimring, 21. September

PRO SUPERBIKE
The Power Series

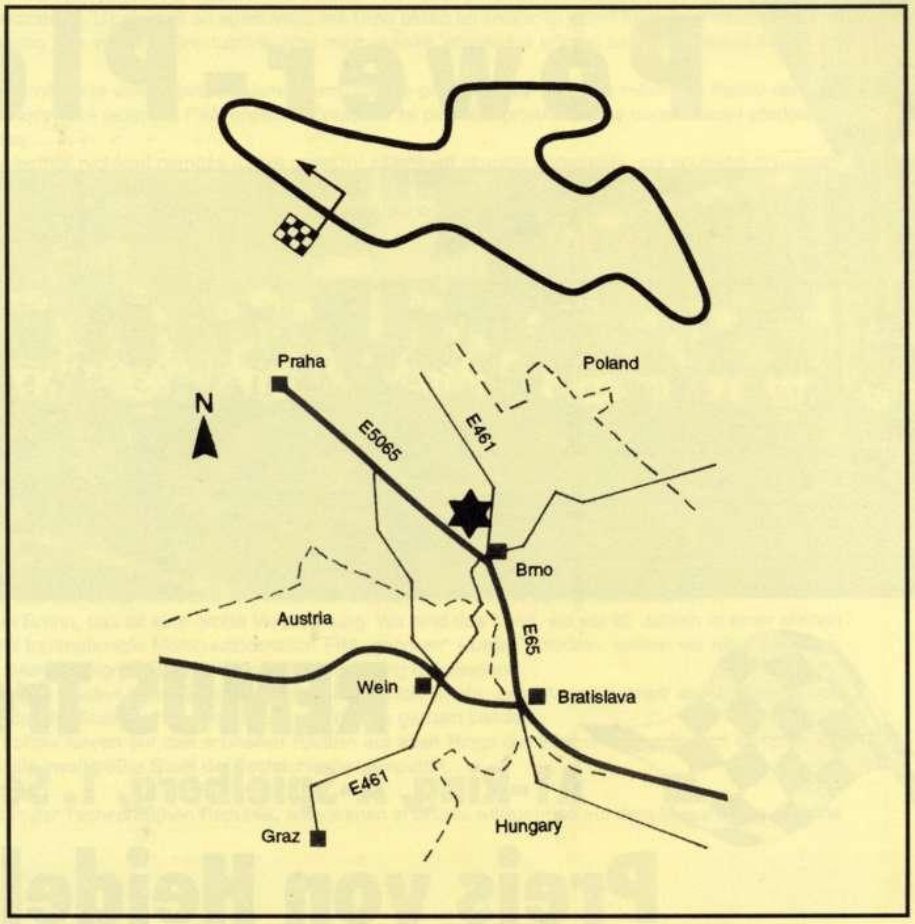
Information und Ticket-Vorverkauf
GRAND PRIX Ticketoffice
Postfach 10 22 36, D-68022 Mannheim
Tel (D-49) 06236 56066 - Fax (D-49) 06236 56067

Tour '96	
21. April	Speyer (D)
26. Mai	Sachsenring (D)
23. Juni	Most (CZ)
21. Juli	Zolder (B)
04. August	Nürburgring (D)
01. September	Österreichring (A)
21. September	Hockenheim (D)

INFO-HOTLINE (D-49) 06236 56066

EBC® THE WINNING BRAKE PADS
'CFK' BLUE, MEDIUM HARD CARBON/KEVLAR® SUPERBIKE COMPOUND

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY • BRNO



BRNO - MASARYK CIRCUIT
STRECKENLÄNGE. 3.35mls / 5.39km

SIEGER 1995 125cc				SCHNELLSTE RUNDE		
1	SAKATA	APRILIA	42m 08.715s	SAKATA	APRILIA	2m 11.305s
SIEGER 1995 250cc				SCHNELLSTE RUNDE		
1	BIAGGI	APRILIA	41m 56.604s	HARADA	APRILIA	2m 04.684s
SIEGER 1995 500cc				SCHNELLSTE RUNDE		
1	CADALORA	YAMAHA	45m 28.726s	CADALORA	YAMAHA	2m 02.812s

erückten Explosionen in den einzelnen Zylindern und einer relativ langen Pause vor der nächsten Zündsalve verbessern den Grip des hart beanspruchten Hinterreifens.

Die neue Generation von »Leichtgewichts«-500ern hat zwei Zylinder und kommt in den Genuß eines entscheidend niedrigeren Gewichtslimits von 100 kg im Vegleich zu 130 kg bei den Vierzylindern. Natürlich haben sie weniger Leistung als die V 4, die sich knapp unter 200 PS bewegen, während die Twins mit weniger als 150 PS auskommen müssen. Ihr niedrigeres Gewicht, die Vorteile bei Bremsen und die schmalere, aerodynamisch günstigere Silhouette helfen, das Gleichgewicht wiederherzustellen. Den größten Unterschied macht freilich die höhere Kurvengeschwindigkeit: Sie erlaubt es den V-Twins auf engen, technischen Strecken wie Shah Alam und Jerez bessere Rundenzeiten vorzulegen.

Hauptgrund dafür ist, daß die V 2-Piloten beim Beschleunigen nicht mit dem durchdrehenden Hinterrad kämpfen müssen und ohne die 190 mm breiten Hinterradwalzen der V 4-Modelle auskommen. Weil diese Reifen um so viel breiter sind als die 120 mm-Vorderreifen, bringen sie die Geometrie des Motorrads und das Lenkverhalten in Schräglage durcheinander. Ein Twin läuft auf seinem 165 mm-Hinterreifen im Vergleich dazu wie auf Schienen, eben fast wie eine 250er, um die Kurven.

Technisch könnten die beiden V 2-Modelle von Aprilia und Honda kaum unterschiedlicher sein. Honda verwendet abermals nur eine Kurbelwelle und baut wie bei den V 4 auf den beim Gasgeben leicht beherrschbaren Membraneinlaß. Der Aprilia-Motor hat wie die 250er zwei Kurbelwellen und Drehschiebersteuerung, was mehr Höchstleistung auf Kosten sanfter Leistungsentfaltung bei nur teilweise geöffnetem Gasgriff produziert. Der größte Unterschied liegt jedoch im Hubraum: Aprilia-Designer Jan Witteveen setzte ein Limit bei rund 410 ccm - der genaue Hubraum ist geheim - um die Drehfreudigkeit einer 250er zu bewahren und allzuviel Drehmoment bei mittleren Drehzahlen zu verhindern. Honda nutzt dagegen die vollen 500 ccm.

Die Glaubenskriege werden weitergehen, denn mit der Vielfalt an Strecken während der Saison können die Fahrer auch die verschiedenen Charakterstärken ihrer Motorräder ausspielen. Welches Design nun das beste ist - um das herauszufinden, sind wir hergekommen.

motocyklu a rozhazuje řízení, když se motocykl příliš naklání. Ve srovnání se čtyřválcem dvouválec projíždí zatáčkami na 165 mm širokých zadních pneumatikách, což je téměř stejné jako u dvěstěpadesátky.

Technicky nemohou být dvouválce Honda a Aprilia příliš rozdílné. Honda má jedinou klikovou hřídel a také sání je stejné jako u všech čtyřválců. Motor Aprilie má stejně jako její dvěstěpadesátky dvě klikové hřídele a indukce je řízena rotačním šoupátkem, což umožňuje získávat vyšší výkon na základě jemných impulsů při malých pootevřeních klapky.

Největší rozdíl je ve velikosti motoru. Designér Aprilie Jan Witteveen nepřekračuje limit 410 ccm (přesné číslo je tajemstvím), aby zachoval styl dvěstěpadesátky při vysokých otáčkách a vyhnul se nadměrnému krouticímu momentu při středních otáčkách. Honda má plný obsah válců, t.j. 500 ccm.

Pro všechno jsou nějaké důvody. Rozdílnost tratí, na kterých se jedou závody Grand prix nabízí každému jezdci možnost, aby z daného typu designu vytěžil to nejlepší.

Který design je nejlepší? To se letos ukáže.

Honda

Aprilia

Aprilia

Tohru Ukawa

Max Biaggi

Peter Clifford

250cc

Ein erbitterter Kampf in allen Reihen-das ist die Phrase, die GP2 250 ccm-Kategorie wohl am besten beschreibt.

„Ještě divočejší a napínavější boj" - to je věta, která nejlépe charakterizuje třídu 250 ccm

Denn selbst in Jahren, in denen die Weltmeisterschaft rein statistisch von einem Fahrer dominiert wird, sind die einzelnen Grand Prix doch eine offene Schlacht von mindestens zehn ehrgeizigen Stars aus verschiedenen Ländern, die alle für einen Sieg gut sind.

Der hohe Wettbewerbsstandard macht die Leistung von Max Biaggi und seiner Chesterfield Aprilia umso bemerkenswerter. Seit 1994 hat diese Kombination mehr Rennen gewonnen als jeder andere und vereinigt auf perfekte Weise italienische Ingenieurskunst, Flair und elektrisierenden Enthusiasmus mit dem nötigen Maß an nüchterner Professionalität, der den Erfolg auf Dauer garantiert.

Biaggi, der zwischen seinem Wohnort Rom und seiner Steuerresidenz Monaco hin- und herpendelt, ist zwar alles andere als der einzige Aprilia-Fahrer, aber er ist derjenige, der zwei Weltmeistertitel für diese Marke gewonnen hat und mit einem klaren Führungsanspruch auftritt. Das Honda-Engagement ist viel breiter gefächert und umfaßt Ralf Waldmann, Jean Philippe Ruggia, Nobuatsu Aoki, Luis d´Antin, Tohru Ukawa, Jürgen Fuchs und Olivier Jacque, die als Kunden der Werks-NSR 250 weitgehend gleichgestellt sind.

Waldmann, geboren im deutschen Ennepetal, aber mittlerweile längst ebenfalls Monaco-Resident, hat Grand

Dokonce i v sezónách, kdy šampionát jasně vede jeden jezdec, je každá Grand prix otevřena pro vítězství kterékoliv z deseti dychtivých hvězd z různých zemí.

Úroveň soutěže určuje výkon Maxe Biaggiho a jeho stroje Chesterfield Aprilia, který je opravdu skvělý, protože tato kombinace vyhrála od roku 1994 více závodů než jakékoli jiné. Týmu se podařilo perfektně sladit italskou dravost, přirozený talent a nezměrné nadšení s uvážlivou profesionalitou, což zaručuje rychlost i vyrovnanost.

Biaggi, jenž tráví čas pendlováním mezi Římem, kde se narodil a Monakem, kde nyní žije, není jen pouhým jezdcem, jeho jméno je se světovým šampionátem neodmyslitelně spojeno a navíc vede i „polní tažení" Aprilie. Honda se soustřeďuje na mnohem širší frontu s Ralfem Waldmannem, Jean Phillipe Ruggiou, Nobuatsu Aokim, Luisem d'Antinem, Toru Ukawou, Jürgenem Fuchsem a Olivierem Jacquem, kteří všichni jezdí na továrních NSR.

Waldmann, který se narodil v Ennepetalu v Německu, ale nyní žije taktéž v Monaku, vyhrával závody Grand prix ve stopětadvacítkách i dvěstěpadesátkách. Ruggia a Aoki mají na svém kontě také vítězství v GP a roky zkušeností, které mohou dále zúročit. D'Antin je další závodník s mnoha zkušenostmi, kdežto Jacque

CHESTERFIELD APRILIA

1 Max BIAGGI
Datum narození / Geburtstag:
26/06/71 Rome, Italy
První závod / Erstes Rennen:
1989
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Europe 1991 (250cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
South Africa 1992 (250cc)
Tituly mistra světa / Weltmeisterschaften:
250cc 1994, 1995

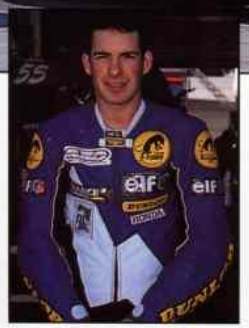
Prix-Siege in der 125 ccm- wie in der 250 ccm-Klasse vorzuweisen. Auch Ruggia und Aoki haben GP-Siege und jahrelange Erfahrung im Marschgepäck. D´Antin hat ebenfalls schon etliche Wettkampfjahre hinter sich, während Jacque erst seine zweite Grand Prix-Saison bestreitet und die Rennstrecken ebenso wie die Kunst des Gasgebens in der Weltelite in Rekordzeit gelernt hat. Fuchs bestreitet ebenfalls seine zweite Grand Prix-Saison und gilt als Ausnahmetalent, auch wenn er nicht ganz so spektakuläre Anfangsergebnisse als Werksfahrer vorzuweisen hat wie der Franzose. Für den amtierenden japanischen 250 ccm-Meister Ukawa ist die Weltmeisterschaft völliges Neuland, auch wenn er bereits in früheren Jahren bei seinem Heim-Grand Prix in Suzuka an den Start ging.

Ein Einzelkämpfer in einem Feld, in dem sich von Werks- und Privatfahrern gesteuerte Aprilia- und Honda-Maschinen drängen, ist die Werks-Yamaha des

je teprve ve své druhé sezóně Grand prix, avšak ukázal, že potřebuje málo času na to, aby poznal okruhy a naučil se umění bojovat s nejlepšími. Fuchs jezdí také teprve druhou sezónu, ale zatím neprokázal tak velký přínos jako jeho francouzský kolega. Pro současného mistra Japonska ve třídě 250 ccm Ukawu je světový šampionát něčím novým, ačkoli v minulých letech se účastnil domácích závodů Grand prix na okruhu v Suzuce.

Osamělým vojákem v poli motocyklů Aprilia a Honda pilotovaných továrními i soukromými jezdci je jediná tovární Yamaha, za jejímiž řídítky najdete mistra světa z roku 1993 Tetsuyu Haradu. Narodil se v japonském městě Chiba v roce 1970. Yamaha se rozhodla vsadit nikoli na kvantitu, ale na kvalitu tohoto jezdce, jež je všeobecně uznáván jako jeden z velikánů současné scény Grand prix a tým Marlboro Rainey Yamaha je určitě schopen mu dát podporu,

Roberto Locatelli



Regis Luconi

Max Biaggi

Tetsuya Harada

Tetsuya Harada

Weltmeisters von 1993, Tetsuya Harada. Was Yamaha an Streitkräften fehlt, gleicht das Werk durch die außergewöhnlichen Fähigkeiten ihres 1970 im japanischen Chiba geborenen Superstars aus. Harada ist allgemein als einer der ganz Großen der gegenwärtigen GP-Szene anerkannt, und das Marlboro Rainey Team ist kompetent genug, ihm die nötige Rückendeckung zu geben.

Ebenso kontrastreich ist der Stil und die Philosophie, mit der die einzelnen Werke ihre Leute ins Rennen schicken. Honda unterstützt ein Gruppe von Fahrern und verteilt die Werksmaschinen unter den besten Fahrer-Team-Kombinationen einer gewissen Zahl verschiedener Länder. Aprilia hat mit Biaggi einen erklärten Nummer eins-Piloten, profitiert gleichzeitig aber von der Abstimmungsarbeit und den Informationen eines zweiten offiziellen Teams mit Roberto Locatelli.

Yamaha konzentriert den gesamten Einsatz auf Harada und baut ihm präzise das Motorrad, das er fordert. Das hat seine Vorteile schon deshalb, weil Harada einen ganz eigenen Fahrstil kultiviert. Harada, der zum Auftakt der Saison 1993 in Australien seinen ersten Grand Prix-Sieg feierte, fährt seit vielen Jahren Yamaha; er und seine Maschinen haben sich gemeinsam entwickelt. Harada ist berühmt für seine hohen Kurvengeschwindigkeiten und schafft es, das Letzte aus einem Motorrad mit brillantem Handling herauszuholen, fuhr aber oft wegen mangelnder Leistung hinterher. Doch nachdem Yamaha für 1996 von dem alten 56 x 50,6 mm-Bohrung-Hub-Verhältnis Abschied nahm und nun ebenfalls quadratische 54 x 54,5

jakou potřebuje.

Víc než cokoli jiného, třída do 250 ccm je kontrastem rozličných strategií. Honda má skupinu jezdců a rozděluje své stroje mezi nejlepší jezdce a týmy z mnoha zemí. Aprilia se může chlubit jezdcem číslo 1 Biaggim, ale profituje i z výkonů, které předvádí např. jeho krajan Roberto Locatelli.

Yamaha soustřeďuje své úsilí na Haradu a pečlivě mu připravuje motocykly, jaké potřebuje. To má své výhody, zvláště s ohledem na Haradův výjimečný styl. Harada, který vyhrál svou první Grand prix na začátku sezóny 1993 v Austrálii, jezdí na Yamaze už mnoho let a dá se říci, že jezdec a stroj se vyvíjeli společně. Je proslulý svým ďábelským projížděním zatáček a ze svého motocyklu, který skvěle ovládá, dokáže dostat to nejlepší, ale ne vždy se mu podaří sladit toto umění s výkonem stroje. Zvětšení vrtání a zdvihu staví Yamahu na roveň ostatním motocyklům a zvýšilo také výkon.

Stinnou stránkou této strategie jednoho muže je to, že Harada je sám zodpovědný za vývoj stroje a hledání odpovědí na všechny otázky související s vývojem padá na jeho bedra. Po téměř deseti letech závodění se stal dokonalým testovacím jezdcem, vlastně to ani jinak nešlo. Na každé Grand prix se projevuje svým typickým stylem - neotřesitelná logika a pečlivost při ladění stroje, když si je jist, že je všechno v pořádku, vypálí do ultrarychlého kola.

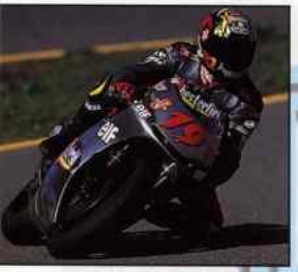
V závodě Harada pokračuje se stejně mravenčí vytrvalostí, kolo za kolem v nejlepším tempu, jakého je

Tohru Ukawa

RHEOS MOLENAAR RACING

6 Nobuatsu AOKI
Datum narození / Geburtstag:
21/08/71 Gunma, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1988
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1990 (250cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Malaysia 1993 (250cc)

Olivier Jacque



Nobuatsu Aoki

mm-Motoren verwendet, zieht Harada auch in Sachen Leistung mit den Konkurrenten gleich.

Die Schattenseite dieses Ein-Mann-Betriebs liegt darin, daß nur Harada für die Weiterentwicklung zuständig ist. Wo immer technische Antworten gesucht werden, ruht die gesamte Last auf seinen Schultern. Freilich ist Harada diese Verantwortung gewohnt; in zehn Jahren Rennsport hat er sich zu einem äußerst gewieften Testfahrer entwickelt. Sein Arbeitsstil bei den Grand Prix ist es, mit geradliniger, nüchterner Logik verschiedene Set-Ups durchzuprobieren und erst dann eine ultraschnelle Runde vorzulegen, wenn er weiß, daß sein Motorrad perfekt funktioniert.

Wenn das Rennen gestartet wird, bleibt Harada bei dieser Logik und einer zentimetergenauen Präzision, mit der er Runde für Runde die unerschütterlich gleichen Topzeiten herunterspult. Seine Konkurrenten wissen, daß er vom Start bis ins Ziel zur Stelle ist, und er genießt den Ruf, meist in der letzten Runde zum Überholen anzusetzen, aber höchst selten selbst im Finale eines Rennens zum Opfer zu werden.

Das Duell Biaggi gegen Harada hat in den letzten Jahren oft höchste Spannung garantiert, doch Biaggis Stil ist grundverschieden. Wo Harada eiskalte Präzision in die Waagschale wirft, ist Biaggi jenes unkalkulierbare Genie, das Rundenrekorde im Eifer des Gefechts hinwegfegt. Harada sieht beim Fahren nie aus, als sei das Motorrad

schopen. Bojuje spolehlivě od začátku až do cílové rovinky a je znám svým uměním předjíždět a nebýt předjížděn.

Duel Biaggi-Harada poskytuje už po několik let vzrušující podívanou, avšak je nutno říci, že Italův styl je úplně odlišný. Proti Haradově ledově chladné dokonalosti staví Biaggi svoji nepředvídatelnou genialitu, která dokáže měnit rekordy tratí v historii. Harada zachovává na motocyklu co nejideálnější tvar, kdežto Biaggi provádí kousky, které se vymykají všem fyzikálním zákonům.

Stejně velký kontrast jako mezi Haradou a Biaggim je i mezi Yamahou a Aprilií. Protože je Biaggi jedničkou v týmu Aprilia, určuje také směr vývoje tohoto motocyklu. Tak vznikl stroj, který podává výkon, jen když je řízen na hranici možností. Když však posadíte jiného jezdce než Haradu na Yamahu, bude se mu jevit jako lehce ovladatelná, ale ujet jedno kolo obstojnou rychlostí mu dá určitě hodně práce. Posadí-li se někdo jiný než Biaggi na Aprilii, shledá ji naprosto neovladatelnou, ve slušné rychlosti ani nemluvě.

Aprilia s rotačním šoupátkem je neustále tlačena k limitu, je výkonná, ale může být nespolehlivá. Pro ty, kdo nemají Biaggiho talent, se může stát dvojsečnou zbraní. Aprilia má ještě Locatelliho na skutečně továrním stroji, který pomáhá Biaggimu při vývoji, a testovacího jezdce Marcellina Lucchiho, který se

Ralf Waldmann

Jean-Philippe Ruggia

außer Kontrolle, während Biaggi für Manöver gut ist, bei denen den Zuschauern die Kinnlade herunterfällt, weil sie derart jenseits nachvollziehbarer physikalischer Grenzen sind.

Ebenso groß wie der Gegensatz zwischen Harada und Biaggi ist der Unterschied zwischen den beiden Maschinen. So wie Biaggi das Aprilia-Team anführte, gab er auch bei den Entwicklungstrend den Ton an. Heraus kam ein Motorrad, das dann am Besten funktioniert, wenn es am äußersten Limit bewegt wird. Jeder anderer Fahrer als Harada würde die Yamaha als leicht zu fahren einstufen, aber Schwierigkeiten haben, konkurrenzfähige Rundenzeiten zu erzielen. Jeder andere Fahrer als Biaggi auf der Aprilia hingegen empfindet es schwierig, unterhalb des Rennrempos um die Kurven zu rollen.

Die drehschiebergesteuerte Aprilia will am Limit nach vorn geprügelt werden und ist dabei kraftvoll und wild. Für diejenigen, die nicht über Biaggis Talent verfügen, ist das ein zweischneidiges Schwert. Aprilia setzt auch Locatelli auf eine echte Werksmaschine, um die Entwicklungsarbeit mit Biaggi zu teilen. Testfahrer Marcellino Lucchi ist ein weiterer Könner, der bei seinen seltenen Grand Prix-Einsätzen gezeigt hat, daß er mit dem Tempo der Weltelite mithalten kann. Aprilia dehnt die Werksunterstützung außerdem auf eine ganze Anzahl weiterer Fahrer unterschiedlichen Könnens aus und geht dabei den schmalen Grat zwischen vollwertiger Hilfe für jeden Einzelnen und der Gefahr, sich mit zu vielen Aufgaben zu verzetteln.

zřídka objevuje na závodech Grand prix, avšak je schopen držet krok s ostatními. Aprilia tedy pokrývá podporou továrny pohyblivý rozpočet jednotlivých Grand prix a snaží se tuto nutnou podporu správně využít.

Strategie Hondy NSR je opět odlišná, protože všichni tovární jezdci dostávají velmi podobné vybavení. Je to stroj, na jehož vývoji se podílel nejen půltucet mužů, kteří řídí každou sezónu světového šampionátu, ale také týmy japonského domácího šampionátu a lidé jako Ukawa. Výsledkem je motocykl pro každého, méně náročný na jezdcův talent než Aprilia a méně závislý na rychlosti v zatáčkách jako Yamaha.

Stinnou stránkou Hondy je to, že není samozřejmě dokonalá pro každého jezdce. Tento problém mohou jezdci vyřešit laděním motorů a tlumičů, ale pouze do určité míry. V roce 1996 Honda poprvé povolila použití různých systémů tlumičů, do této doby byly motocykly vybavovány výhradně vidlicemi a zadními jednotkami firmy Showa. Letos mohou týmy, které nezůstaly věrné Showě použít i tlumiče Öhlins, White Power nebo Kayaba, což umožňuje větší variabilitu ve výkonu tlumičů.

Další možností variability jsou pneumatiky, existuje možnost výběru pneumatik Michelin, Dunlop a Bridgestone pro Takeshi Tsujimuru, jehož motocykl má i velmi zvláštní rám postavený jeho týmem FCC Technical Sports. Kombinace pneumatik a tlumičů na

HB HONDA GERMANY

3 Ralf WALDMANN
Datum narození / Geburtstag:
14/07/66 Emmerstal, Germany
První závod / Erstes Rennen:
1986
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Germany 1987 (80cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Germany 1991 (125cc)

11 Jurgen FUCHS
Datum narození / Geburtstag:
28/11/65 Pfaffenhofen, Germany
První závod / Erstes Rennen:
1991
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Germany 1994 (250cc)

AXO SAN PATRIGNANO

8 Cristiano MIGLIORATI
Datum narození / Geburtstag:
25/09/68 Brescia, Italy
První závod / Erstes Rennen:
1988
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1994 (500cc)

CHESTERFIELD ELF TECH 3

5 Jean-Philippe RUGGIA
Datum narození / Geburtstag:
07/10/65 Toulon, France
První závod / Erstes Rennen:
1984
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1987 (250cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
GB 1993 (250cc)

19 Olivier JACQUE
Datum narození / Geburtstag:
29/08/72 Villeurpt, France
První závod / Erstes Rennen:
1990
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1995 (250cc)

MX ONDA-SSP COMPETICION

7 Luis DANTIN
Datum narození / Geburtstag:
03/01/64 Madrid, Spain
První závod / Erstes Rennen:
1986
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1985 (250cc)

F.C.C. TS PENGUIN

9 Yasumasa HATAKEYAMA
Datum narození / Geburtstag:
04/09/74 Hyogo Pref, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1992

F.C.C TECHNICAL SPORTS

26 Takeshi TSUJIMURA
Datum narození / Geburtstag:
04/07/74 Osaka, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1991
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1993 (125cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Australia 1993 (125cc)

Die Honda-Strategie unterscheidet sich davon grundsätzlich, denn jeder der werksunterstützten Fahrer erhält im Prinzip den gleichen technischen Standard. Die NSR ist eine membrangesteuerte Maschine, die nicht nur aus dem Feedback eines halben Dutzends Grand Prix-Fahrer in jeder Weltmeisterschaftssaison entwickelt wurde, sondern in die auch die Erfahrungen des Teams der japanischen Meisterschaft und der Kollegen von Ukawa einfließen. Was dabei herauskam, ist eine Maschine für jedermann, die weniger Kurvengeschwindigkeit erfordert als die Yamaha und vom notwendigen Talent jedes einzelnen Fahrers auch weniger kritisch ist als die Aprilia.

Die Schattenseite bei der Honda ist, daß sie schon von der Definition her nicht perfekt für einen bestimmten Piloten sein kann. Natürlich können die Fahrer ihre Motoren und ihre Federungssysteme abstimmen und Probleme bis zu einem gewissen Grad aus der Welt räumen. Für 1996 ermöglichte Honda erstmals die Wahl des Federungssystems, nachdem die früheren Versionen der NSR 250 ausschließlich mit Showa-Gabeln und Hinterradsystemen bestückt waren. In dieser Saison steht es den Teams, die keinen Showa-Vertrag haben, frei, Öhlins, White Power oder Kayaba-Systeme zu verwenden.

Die andere Variable in den Honda-Reihen ist die der Reifen. Michelin und Dunlop stehen zur Wahl, Takeshi Tsujimura ist sogar mit Bridgestone ausgerüstet und verwendet einen von seinem FCC Technical Sports Team gebauten Spezialrahmen.

So, wie Harada von Dunlop auf Michelin umstieg, suchten sich auch die Honda-Teams ihre Komponenten neu zusammen, und heute sorgen die Reifen- und Federungskombinationen der Honda-Fahrer für ebenso viele Ausrüstungsvarianten wie es Fahrstile gibt. Waldmann brachte die hohen Kurvengeschwindigkeiten aus der 125 ccm-Klasse mit; Ruggia, der 30jährige aus dem südfranzösischen Toulon, ist für seine gefürchteten Spätbremsmanöver bekannte. Sein Landsmann Jacque demonstriert Blitzstarts, während das japanische As Aoki und der Spanier D'Antin stets im Verfolgerpulk stecken.

Biaggi wird am Saisonende 25 Jahre alt sein und in der Halbliterklasse die nächste Herausforderung suchen, nachdem er erst 1989 sein erstes Rennen und erst 1991 seinen ersten Grand Prix bestritt. Am Ende der nächsten Saison feierte er in Südafrika den ersten Sieg und war, abgesehen von einem Honda-Jahr 1993, während der ganzen Zeit ein Aprilia-Mann. Das bedeutet, daß er bis auf einen einzigen Sieg alle seine Erfolge für die italienische Firma erzielte.

Ebenso speziell wie diese Kombination ist das japanische Zusammenspiel von Yamaha und Harada, das als langjähriges Erfolgsteam trotz aller anderen Unterschiede genau den Italienern entspricht. Demgegenüber sind die Honda-Teams ein multinationaler Einsatz.

Hondách vytvářejí tolik možností, kolik je jezdeckých stylů, a navíc Harada poprvé vyměnil Dunlopy za Michelíny. Waldmannovy zkušenosti ze stopětadvacítek naznačují, že ví o vysoké rychlosti v zatáčkách víc než dost. Ruggia, jednatřicetiletý závodník z Toulonu na jihu Francie je pověstný svým agresivním brzděním. Jeho krajan Jacque má skvělé starty, zatímco japonské eso Aoki a Španěl D'Antin ohrožují soupeře ze středu „smečky".

Biaggimu bude koncem sezóny 25 let a další výzvou pro něj bude královská kubatura. Začal závodit v roce 1989, svou první Grand prix jel v roce 1991. Poprvé zvítězil v Jižní Africe na konci následující sezóny a po roce v sedle Hondy (1993) je nyní mužem Aprilie se vším všudy. To znamená, že každé jeho vítězství v Grand prix se počítá k dobru italském koncernu.

Zrovna tak zajímavá jako tyto kombinace je japonská péče o Haradu a Yamahu, která se zhlíží v italském stylu závodění, ačkoli je v mnoha dalších přístupech úplně odlišná. Týmy Honda jsou skutečně mnohonárodní, a stejně jako v ostatních třídách je i v boxech dvěstěpadesátek slyšet mnoho různých jazyků. Uslyšíte zde švédštinu, kterou mluví dodavatelé tlumičů Öhlins, holandštinu z úst inženýrů z White Power a šéfa vývojového oddělení Aprilie Jana Witteveena. K jazykovému Babylónu přispívá i majitel severoamerického týmu Wayne Rainey, Jihoameričané, Britové, Švýcaři, Francouzi, Němci, Španělé a ostatní.

Tato směsice národností, schopností, strojů a stylů udržuje soutěž ve varu a zaručuje, že závody jsou stále napínavější a že výsledky nejsou nikdy předem jisté.

Luis D'Antin

Insgesamt kann man in der Boxengasse einem regelrechten Sprachengewirr lauschen. Die Federungs-Spezialisten von Öhlins tragen schwedisch bei, die White Power-Ingenieure und Aprilia-Cheftechniker Jan Witteveen plaudern in holländisch. Es gibt den nordamerikanischen Teambesitzer Wayne Rainey, es gibt Südamerikaner, Briten, Schweizer, Franzosen, Deutsche, Spanier und viele andere.

Diese Vielfalt an Nationalitäten, Talenten, an Herstellern und Philosophien hält den Wettbewerb heiß und sorgt dafür, daß die Rennen erbitterte Kämpfe bleiben - und daß der Ausgang nur selten vorhergesagt werden kann.

AXO SAN PATRIGNANO

16 Sete GIBERNAU
Datum narození / Geburtstag:
15/12/72 Barcelona, Spain
První závod / Erstes Rennen:
1990
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Spain 1993 (250cc)

TEAM BENETTON HONDA

10 Tohru UKAWA
Datum narození / Geburtstag:
05/05/72 Chiba Pref, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1989
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1994 (250cc)

TEAM M.Q.P. RACING

12 Jurgen van de GOORBERGH
Datum narození / Geburtstag:
29/12/69 Brenda, Holland
První závod / Erstes Rennen:
1988
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
France 1991 (250cc)

FGF GUIDOTTI

66 Alessandro ANTONELLO
Datum narození / Geburtstag:
01/05/72 Italy

MOHAG APRILIA

14 Eskil SUTER
Datum narození / Geburtstag:
28/06/67 Turbenthal, Switzerland
První závod / Erstes Rennen:
1985
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1991 (250cc)

22 Oliver PETRUCCIANI
Datum narození / Geburtstag:
06/09/69 Lusone, Switzerland
První závod / Erstes Rennen:
1988
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Italy 1990 (125cc)

NASTRO AZZURRO APRILIA RACING

18 Roberto LOCATELLI
Datum narození / Geburtstag:
05/07/74 Bergamo, Italy
První závod / Erstes Rennen:
1989
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Italy 1994 (125cc)

TEAM PILERI

15 Gianluigi SCALVINI
Datum narození / Geburtstag:
14/01/71 Brescia, Italy
První závod / Erstes Rennen:
1989
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1994 (125cc)

MARLBORO VENEMOTOS

96 Jose BARRESI
Datum narození / Geburtstag:
20/03/70 Caracas, Venezuela
První závod / Erstes Rennen:
1987
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1990 (250cc)

TEAM ITALIA

25 Davide BULEGA
Datum narození / Geburtstag:
07/04/71 Torino, Italy
První závod / Erstes Rennen:
1989
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Italy 1993 (250cc)

PR2 APRILIA YPF-ESCO

27 Sebastian PORCO
Datum narození / Geburtstag:
12/09/78 Rafaela, Argentina
První závod / Erstes Rennen:
1988 (Minibikes, Champs)
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Argentina 1994 (125cc)

SCUDERIA AGV

20 Luca BOSCOSCURO
Datum narození / Geburtstag:
27/12/71 Schio, Vicenza, Italy
První závod / Erstes Rennen:
1990
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Italy 1995 (250cc)

TEAM AJP

28 Christophe COGAN
Datum narození / Geburtstag:
31/10/70 Enghien Les Bains, France
První závod / Erstes Rennen:
1991

PROMOTO SPORT

23 Christian BOUDINOT
Datum narození / Geburtstag:
05/09/57 Fréjus, France
První závod / Erstes Rennen:
1977
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
France 1986 (250cc)

EDO RACING TEAM

29 Osamu MIYAZAKI
Datum narození / Geburtstag:
23/01/66 Iwata City, Shizuoka
První závod / Erstes Rennen:
1984
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1991 (250cc)

SHERRY REPSOL APRILIA

30 Jose Luis CARDOSO
Datum narození / Geburtstag:
02/02/75 Spain
První závod / Erstes Rennen:
1990
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Spain 1993 (125cc)

MARLBORO TEAM RAINEY YAMAHA

31 Tetsuya HARADA
Datum narození / Geburtstag:
14/06/70 Chiba, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1987
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1990 (250cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Australia 1993 (250cc)
Tituly mistra světa / Weltmeisterschaften:
1993 (250cc)

DOCSHOP RACING

41 Jamie ROBINSON
Datum narození / Geburtstag:
27/07/75 Holmfirth, Yorkshire, Great Britain
První závod / Erstes Rennen:
1991
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Britain 1993 (125cc)

TECMAS RACING TEAM

55 Regis LACONI
Datum narození / Geburtstag:
06/07/75 Saint Dizier, France
První závod / Erstes Rennen:
1991
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1995 (250cc)

125cc

Der Kampf um Tausendstelsekunden

Nikde nejsou tak napínavé souboje jako v této třídě

Dennis Noyes

Niemand stellt den Rang der mächtigen 500er als Königsklasse des Grand Prix-Rennsports in Frage, doch die 125 ccm-Kategorie sorgt schon seit langem für die engsten Gefechte, nicht nur, weil der Vorsprung des Siegers meist viel kleiner ist als in den anderen Klassen, sondern auch, weil es zum Alltag eines 125 ccm-Rennens gehört, daß die kleinen Maschinen in dichten Pulks zusammenbleiben und sich erbitterte Rad and Rad- und Verkleidung an Verkleidung-Kämpfe liefern.

Nach einer Dreiviertelstunde von bis zu einem halben Dutzend Führungswechseln in einer einzigen Runde ist die Farbe auf dem Motorrad des Siegers selten so wie noch zu Rennbeginn.

Um auch ganz sicherzugehen, daß der Rennsport in dieser Klasse so heiß und hart bleibt, haben sich die Regelkommissare für diese Saison etwas Neues ausgedacht. Sie wiegen nicht mehr nur das Motorrad, sondern auch die Fahrer, und führten damit zum ersten Mal in der Geschichte des Grand Prix-Sports ein Mindestgewicht (130 Kilogramm) für das Gesamtpaket einer Maschine und Fahrer samt voller Sicherheitskleidung ein.

1995 wurden nicht weniger als sieben der 13 125 ccm-Grand Prix mit einem Vorsprung von weniger als einer Sekunde gewonnen. Die beiden engsten Rennen der Saison 1995 fanden beide in der 125 ccm-Klasse mit den zwei gleichen Rivalen statt, dem Japaner Haruchika Aoki (Honda) bei seinem Durchmarsch zur Weltmeisterschaft und dem italienischen Aprilia-Werksfahrer Stefano

Nikdo nepochybuje o tom, že silně pětistovky jsou královskou třídou silničních motocyklových Grand prix, avšak právě ve třídě stopětadvacítek lze v poslední době vidět nejtěsnější souboje, a to nejen proto, že v této třídě jsou nejmenší časové rozdíly mezi vítězem a ostatními závodníky. Startovní pole těchto malých jednoválců se často hemží skupinkami, kde se bojuje kolo na kolo, kapotáž na kapotáž po celý závod.

Za tříčtvrtě hodiny, kdy se jezdci ve vedení střídají třeba i šestkrát během jediného kola, není lak na stroji vítěze nikdy přesně takový, jako byl před závodem.

Aby i nadále zachovali napínavý charakter těchto závodů, rozhodli se tvůrci pravidel vážit nejen motocykly, ale také jezdce. Tak byla poprvé v historii Grand prix ustanovena minimální váha (130 kg) stroje plus jezdce včetně bezpečnostního vybavení.

V loňském roce bylo sedm ze třinácti závodů GP stopětadvacítek ve znamení opravdu těsných vítězství - méně než o jednu sekundu. Ve stopětadvacítkách se odehrály dva nejtěsnější souboje, a to mezi stejnými soupeři - Japoncem Haruchika Aokim (Honda), který si jel pro první titul mistra světa a Italem Stefano Peruginim (Aprilia). Na Grand prix v italském Mugellu Aoki zvítězil na Peruginim o 0.004s a ve španělském Jerezu o 0.12s. Celkem tedy Peruginiho porazil ve dvou závodech o pouhých 16 setin vteřiny.

Peruginimu se však na začátku letošní sezóny podařilo zvítězit nad Aokim o čtyři desetiny vteřiny, takže se zdá, že závody stopětadvacítek budou v roce 1996 stejně těsné jako v roce 1995.

Stefano Perugini

Emilio Alzamora

Dirk Raudies

Perugini. Aoki narrte Perugini um den Hauch von 0,004 Sekunden beim Italien-Grand Prix in Mugello und um 0,012 Sekunden beim Spanien-Grand Prix in Jerez. Zusammengerechnet macht der Rückstand von Perugini bei zwei Grand Prix-Niederlagen ganze 0,016 Sekunden, also nicht einmal zwei Hundertstel aus.

Perugini gewann schließlich seinen ersten Grand Prix zum Saisonauftakt 1996, huschte um vier Zehntelsekunden vor Aoki über ziellinie und demonstrierte, daß es im 125 ccm-Rennsport 1996 ebenso so eng zugeht wie im letzten jahr.

Eine 125 ccm-Maschine zu fahren, bedeutet, die rund 45 PS aus den Einzylindermotoren optimal zu nutzen. Der Hauptunterschied zwischen den japanischen Herstellern Honda und Yamaha sowie der italienischen Aprilia ist, daß die Japaner auf Membranen zur Einlaßsteuerung setzen, während das italienische Aggregat von einem Drehschieber beatmet wird. Honda und Aprilia haben das gleiche Bohrung-Hub-Verhältnis von 54 x 54,5 mm, während Yamaha sein Glück zunächst mit einem 56 x 50,6 mm Kurzhuber versuchte. Doch mittlerweile hat auch Yamaha quer durch alle Grand Prix-Klassen auf das ideale, quadratische Maß umgestellt. Denn bei Honda und Yamaha sind die 125 ccm-Motoren Teil eines Baukastensystems, bei dem im Prinzip der gleiche 125 ccm-Zylinder zweimal verwendet wird, um eine 250er, und viermal eingesetzt wird, um eine 500er zu bauen.

Beim Vergleich der 125er mit den 250ern und 500ern zeigt sich, daß der durchschnittliche Vorsprung des Siegers beim Zieleinlauf in der gesamten Saison 1995 mit jeder Klasse anstieg, von 3,6 Sekunden bei den 125ern über 5,4 Sekunden bei den 250ern bis zu 6,7 Sekunden bei den 500ern.

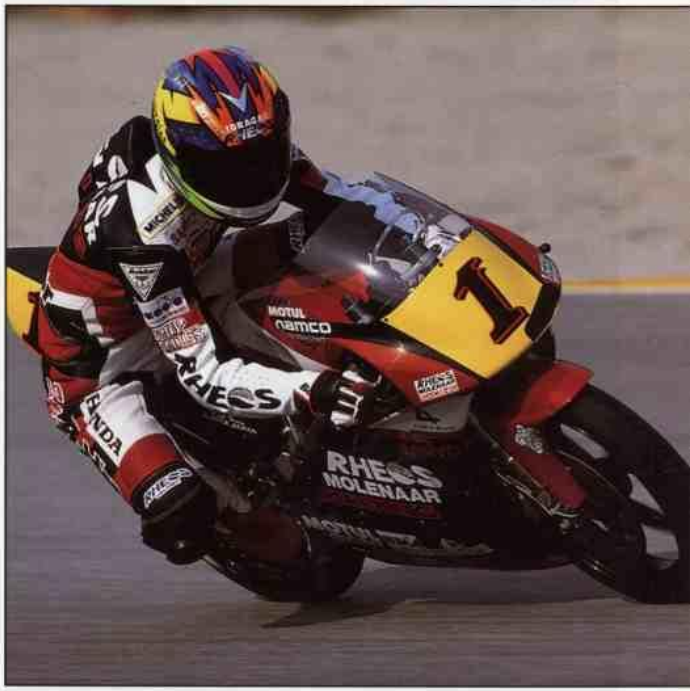
Der Mann, der im letzten Jahr den Titel holte, Haruchika Aoki, gewann sieben Grand Prix, den ersten davon gleich in Australien mit einem komfortablen 15,6 Sekunden-Vorsprung. Der mittlerweile 20jährige, Jüngster der berühmten drei Aoki-Rennfahrerbrüder, hatte als aufaddierten Gesamtvorsprung aus seinen nächsten sechs Siegen nur noch gerade 3,6 Sekunden oder einen durchschnittlichen Vorsprung von 0,6 Sekunden im Ziel. Sein großer Punktevorsprung von 224 zu 140 am Saisonende täuscht darüber hinweg, wie eng es in den einzelnen Läufen zuging. Freilich zeigte Aoki in den ersten Rennen der Saison 1996 erneut sein fabelhaftes Talent, im letzten Moment plötzlich aus dem Pulk nach vorn zu stoßen.

Der Japaner Kazuto Sakata, der 1991 zu der Grand Prix-Szene stieß und den Ruf eines »Pokal oder Hospital«-Piloten hatte, wurde 1994 sattelfest, gewann den Titel und wurde Vizeweltmeister 1995. Er steht an der Spitze eines ansehnlichen Aprilia-Aufgebots mit Stefano Perugini (Nastro Azzurro Aprilia), der gleich den Saisonauftakt 1996 gewann, dem Japaner Masaki Tokudome, WM-Leader nach seinen Siegen in Indonesien und Japan, dem Briten Darren Barton (beide

Jezdit na stopětadvacítce znamená maximálně využívat výkon jednoválcových motorů, který u těchto strojů dosahuje asi 45 k. Hlavní rozdíl mezi Hondou a Yamahou na jedné straně a italskou Aprilií je ten, že japonské stroje používají jazýčkové ventily, kdežto sání u Aprilie je regulováno rotačním šoupátkem. Honda i Aprilia mají stejné „čtvercové" vrtání a zdvih 54x54,5 mm, zatímco motor Yamahy má krátký zdvih 56x50,6 mm. Nikoli však ve dvěstěpadesátkách, kde používá rovněž motor se zdvihem 54mm. Ve stopětadvacítkách chce Yamaha rovněž zavést „čtvercové" vrtání. V případě vývoje Hondy a Yamahy je počet základních válců stopětadvacítky zdvojen pro dvěstěpadesátku a

Kazuto Sakata

Haruchika Aoki



čtyřnásobný pro velkou pětistovku.

Porovnáme-li třídu 125ccm s 250ccm a 500ccm, zjistíme, že průměrný náskok vítěze byl v sezóně 1995 pouze 3,7s, ve dvěstěpadesátkách pak 5,4 s a v pětistovkách 6,7s.

Muž, který loni získal titul mistra světa, devatenáctiletý Haruchika Aoki, nejmladší ze tří bratrů Aokiů, vyhrál sedm Grand prix. Poprvé zvítězil v Austrálii, s velkým náskokem 15,6 s. Jeho dalších šest vítězství představuje celkový náskok pouhých 3.6 s, průměrný pak je 0.6s. Velký bodový náskok (224-140) Aokiho, který letos závodí za Arie Molenaar Racing však těsnost výsledků popírá.

Japonec Kazuto Sakata, který začal závodit v seriálu Grand prix v roce 1991 a získal pověst závodníka, který

Haruchika Aoki

Jorge Martinez

RHEOS MOLENAAR RACING

1 Haruchika AOKI
Datum narození / Geburtstag:
20/03/76 Gunma, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1991
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1993 (125cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Australia 1995 (125cc)
Tituly mistra světa / Weltmeisterschaften:
1995 (125cc)

TEAM KRONA APRILIA

2 Kazuto SAKATA
Datum narození / Geburtstag:
15/08/85 Tokyo, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1988
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1991 (125cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Spain 1992 (125cc)
Tituly mistra světa / Weltmeisterschaften:
1994 (125cc)

im deutschen Team Ditter Plastic) und dem Team Marlboro Aprilia Eckl mit den Bayern Peter Öttl und Manfred Geissler, die in diesem Jahr ebenfalls konsequent in der Weltelite mitfahren.

Ein Neuankömmling bei Aprilia ist der Spanier Jorge Martinez «Aspar», viermaliger Weltmeister und Rekordhalter unter allen derzeitigen WM-Teilnehmern mit 37 Grand Prix-Siegen. Martinez führt sein eigenes Team und hat als zweiten Fahrer Angel Nieto jr. («Gelete») unter Vertrag, den Sohn des legendären 13fachen Weltmeisters und 90fachen Grand Prix-Siegers. Ein anderer Neuling auf einer Aprilia-Werksmaschine ist der Australier Garry McCoy (Scuderia Alfa Bieffe).

Zwei starke italienische Kandidaten für die «Rookie of the Year»-Trophäe sind außerdem der Teenager und Europameister Lucio Cecchinello (Honda Team GP3) sowie der 17jährige Valentino Rossi (Scuderia AGV Aprilia), Sohn des berühmten Graziano Rossi, eines Grand Prix-Stars der späten 70er Jahre.

Als Verstärkung für Honda und Aoki tritt der Oberschwabe Dirk Raudies, Weltmeister 1993, in seinem eigenen HB-Team an, außerdem der neue spanische Star Emilio Alzamora (Effeuno Matteoni Racing), sowie zwei Japaner im holländischen Docshop Racing Team, der WM-Vierte Akira Saito und der risikofreudige «Nobby» Ueda. Zusätzlich kämpfen der junge Japaner Tomomi Manako im von Mario Rubatto geführten Team UGT Europa sowie der spanische Veteran Herri Torrontegui und der tscheche Jaroslav Hules im Team Pileri auf Honda mit.

Theoretisch mindert die neue Mindestgewichts-Regelung den Vorteil, den die besonders leichten Piloten wie Exweltmeister Dirk Raudies bisher hatten. Dirk mag die neue Regel ganz und gar nicht. «Ich habe über Winter vier Kilogramm zugelegt. Meine neue, dickere Lederkombi wiegt nochmals zwei Kilo mehr, außerdem habe ich alle Titanteile am Motorrad durch herkömmlichen Stahl ersetzt. Doch bei den Frühjahrstests war ich immer noch unter dem Gewichtslimit und mußte mir etwas einfallen lassen, um das Motorrad noch schwerer zu machen», schilderte Raudies.

Unter den neuen technischen Regeln wurden alle Motorräder vor dem ersten Trainingstag des ersten Grand Prix in Malaysia gewogen, und zwar ohne Benzintank, für den zwei Kilogramm addiert wurden. Auch die Fahrer wurden in vollem Outfit auf die Waage gestellt. Wenn die Kombination eines Fahrers und seiner Maschine das Mindestgewicht von 130 Kilogramm unterschritt, wurde das Team dazu verpflichtet, das Gewicht entsprechend anzuheben. Normalerweise geschah das mit Ballast oder durch die Verwendung schwererer Verkleidungen oder schwererer Schrauben und Verankerungen, was gleichzeitig Kosten einsparte.

Der Spanier Jorge Martinez behauptet, die 125 ccm-Klasse sei eine Kategorie, in der ein, zwei zusätzliche Kilogramm durchaus den Unterschied machen können, ob ein Fahrer nun um den Sieg oder nur um ein paar WM-Punkte mitfährt. «Sehr leichte Fahrer wie Saito, Barton und Raudies haben durch ihr Gewicht nun keinen Vorteil mehr», sagte Martinez schon vor Saisonbeginn. «Ich glaube kaum, daß es im 125 ccm-Rennsport jemals enger zuging als heute, mit so vielen guten Fahrern auf Maschinen, die für einen Sieg in Frage kommen. Die neue Regel sollte den Rennsport noch enger machen, doch natürlich ist es entscheidend, daß die Bestimmungen auch strikt durchgesetzt werden».

Der Technische Direktor Jack Findlay und seine Gewichtskontrolleure sind bei jedem Grand Prix dieser Saison auf der Hut. Entsprechend der neuen Regel finden nach der ersten Wiegeaktion zu Saisonbeginn bei allen Grand Prix-Trainings Einzelkontrollen nach dem Zufallsprinzip statt. Die Strafe für Untergewicht ist der Verlust der Trainingszeit der jeweiligen Session. Nach jedem Rennen werden die ersten drei sowie ein beliebiger anderer Fahrer zu einem weiteren Check vom Renndirektor herangezogen und abermals auf die Waage gestellt. Stellt sich nach dem Wiegen von Mann und Maschine am Ende eines Rennens ein Untergewicht heraus, hat das die Disqualifikation zur Folge.

Die neue Regel hat den Wettbewerb bei den 125em nicht drastisch beeinflußt, doch scheinen kleinere Veränderungen nun entscheidende Bedeutung zu haben. Bei derart gleichem Niveau der Teilnehmer sind Fahrzeug und Geduld zu Schlüsselelementen des Erfolges geworden. Es kommt heutzutage kaum mehr vor, daß ein Fahrer nach dem Start eines 125 ccm-Rennens auf- und davonfährt. Der typische Gewinner hält sich heutzutage lange im Windschatten versteckt, um spät im Rennen mit einem entscheidenden Manöver zuzuschlagen.

Michelin rüstete die Nummer eins und die Nummer drei der letztjährigen Punktetabelle, Aoki und Alzamora,

jede „hop nebo trop", jež platila až do roku 1994, kdy se stal mistrem světa a v roce 1995 byl celkově druhý, stojí v čele vyzyvatelů na Apriliích. Dalšími výraznými postavami jsou Ital Perugini (Nastro Azzurro Aprilia), Japonec Masaki Tokudome, Brit Darren Barton (oba tým Ditter Plastic) a Němci Peter Öttl a Manfred Geissler z týmu Marlboro Aprilia Eckl.

V letošním roce osedlal Aprilii i Španěl Jorge Martinez „Aspar", jež se honosí čtyřmi tituly mistra světa a vyniká mezi účastníky světového šampionátu 37 vítězstvími v Grand prix. Martinez má vlastní tým, druhým jezdcem je Angel Nieto mladší, syn legendárního držitele 13 (12 + 1) titulů mistra světa a vítěze 90 Grand prix. Dalším nováčkem na Aprilii je Australan Garry McCoy (Scuderia Alfa Bieffe). Dvěma horkými kandidáty na titul „Nejlepšího nováčka roku" jsou mistr Evropy ve stopětadvacítkách Lucio Cecchinello (Honda team GP3) a sedmnáctiletý Valetino Rossi, syn slavného Graziana Rossiho, hvězdy závodů Grand prix druhé poloviny sedmdesátých let.

Aokiho na Hondě doplňují bývalý šampión Dirk Raudies z Německa (HB Team Raudies), slibně vypadající Španěl Emilio Alzamora (Effeuno Mateoni Racing, Honda), Japonec Masaki Tokudome (Ditter Plastic, Aprilia), Japonec Akira Saito, který byl loni celkově čtvrtý, výrazný „Nobby" Ueda (oba Docshop Racing), nadějný Japonec Tomomi Manako (Team UGT Europa) a španělský veterán Herri Torrontegui, jehož týmovým kolegou (Team Pileri) je Čech Jaroslav Huleš.

Nová nařízení o minimální hmotnosti teoreticky připraví o mírnou výhodu menší jezdce jako je bývalý mistr světa Dirk Raudies. Dirk není novými pravidly příliš nadšen. „Přibral jsem před začátkem sezóny čtyři kilogramy a moje nová silnější kombinéza je o dva kilogramy těžší, také jsem se zbavil všech titanových součástí, ale při jarních testech jsem stále byl pod hranicí váhového minima, a tak jsme museli najít včas před začátkem sezóny další řešení, jak zvýšit váhu."

Podle nových pravidel byly všechny stroje zváženy bez palivových nádrží během prvního dne tréninku před prvním závodem - Malajskou Grand prix s tolerancí 2 kg, zvolenou právě kvůli palivové nádrži. Byli také zváženi všichni jezdci v kompletní výstroji. Pokud byla váha jezdce plus motocyklu menší než 130 kg, musel se tým postarat o dosažení minimální hmotnosti. To se obvykle řeší přidáním zátěže nebo použitím těžší kapotáže, případně těžších šroubů a svorníků, což je levnější.

Španěl Jorge Martinez se domnívá, že ve třídě stopětadvacítek může pár nadbytečných kilogramů ovlivnit to, jestli bojujete o vítězství nebo jenom sbíráte body.

Martinez během testů před začátkem sezóny poznamenal: „Velmi lehcí jezdci jako je Saito, Barton a Raudies nyní nebudou moci využít výhody své váhy. Nemyslím si, že by někdy závody stopětadvacítek byly někdy těsnější než dnes, kdy je tolik tak dobrých jezdců a strojů schopných vítězit. Podle mého názoru budou závody ještě vyrovnanější, a důležité je, že dodržování nových pravidel je striktně kontrolováno."

Na každé Grand prix v této sezóně je často vidět technický ředitel Jack Findlay a jeho „hlídači váhy" v akci. Podle nových pravidel bude každý jezdec s motocyklem zvážen na začátku sezóny a pak bude hmotnost kontrolována náhodně během tréninků před každým závodem. Za nedodržení váhového limitu bude jezdec potrestán neuznáním tréninkového času. Po každém závodě budou první tři jezdci a další náhodně vybraný jezdec zváženi v kompletní výstroji. Poté budou zváženy i motocykly, a bude-li celková hmotnost nižší než požadované minimum, bude jezdec diskvalifikován.

Toto nové pravidlo určitě nezpůsobí převratné změny v relativních výkonech, ale i nepatrná změna se může stát osudnou.

CESPA EFFEUNO MATTEONI

3 Emilio ALZAMORA
Datum narození / Geburtstag:
22/05/73 Lerida, Spain
První závod / Erstes Rennen:
1989
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Malaysia 1994 (125cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Argentina 1995 (125cc)

26 Ivan GOI
Datum narození / Geburtstag:
29/02/80 Cremona, Italy
První závod / Erstes Rennen:
1995

Dirk Raudies

Dirk Raudies

HB TEAM RAUDIES

5 Dirk RAUDIES
Datum narození / Geburtstag:
17/06/64 Biberach, Germany
První závod / Erstes Rennen:
1988
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Germany 1989 (125cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Brazil 1990 (125cc)
Tituly mistra světa / Weltmeisterschaften:
1993 (125cc)

DOCSHOP RACING

4 Akira SAITO
Datum narození / Geburtstag:
02/12/63 Aichi-Ken, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1986
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1991 (125cc)

12 Noboru UEDA
Datum narození / Geburtstag:
23/07/67 Aichi, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1989
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1991 (125cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Japan 1991 (125cc)

mit Reifen aus, vier der ersten sechs mit Vizeweltmeister Kazuto Sakata an der Spitze waren auf Dunlop unterwegs; ein Verhältnis, das sich 1996 in Richtung Michelin verschieben wird.

Sind die 125er nun eine Entwicklungskategorie für aufstrebende Talente oder eine Klasse, die für sich selbst steht? Wohl etwas von beidem. Von den neun Fahrern, die in den letzten zehn Jahren den 125 ccm-Titel gewonnen haben, sind sieben noch aktiv, und vier davon fahren immer noch bei den 125ern mit (Martínez, Raudies, Sakata und Aoki). Drei andere (Cadalora, Capirossi und Crivillé) gehen mittlerweile bei den 500ern an den Start.

Honda-Halbliter-Werksfahrer Alex Criville, der den 125 ccm-Titel 1989 gewann, machte unlängst eine interessante Beobachtung: »In der 125 ccm-Klasse gibt es sehr viel ebenbürtige Konkurrenz. 125er zu fahren, macht dich zu einem aggressiven Fahrer, weil du überholen mußt, wann und wo immer es nur irgend geht, um ja die Kurvengeschindigkeit hochzuhalten. Der Fahrstil ist so verschieden von einer 500er, daß ich behaupten möchte, daß dich das Fahren einer 125er fast nichts lehrt, was dir eine 500er zu beherrschen hilft. Doch die Erfahrung derart vieler Rad-an-Rad-Kämpfe hilft dir, unter Druck kühl zu bleiben, und das ist es, was du bei den 500ern brauchst«.

Schon im letzten Jahr zeigte Aoki sein außergewöhnliches Talent, zum genau richtigen Zeitpunkt zur Stelle zu sein. Obwohl die Geschichte zeigt, daß der 125 ccm-Titel sehr schwer zu verteidigen ist, kommt er auch 1996 blendend mit seiner Führungsrolle zurecht und schlägt in gewohnter Form in den letzten Kurven der letzten Rennrunden zu. Aoki denkt an einen baldigen Wechsel zu den 250ern, will aber vorher zum ersten Fahrer seit Loris Cairossi 1991 werden, dem es gelingt, seinen Titel in der kleinsten Klasse erfolgreich zu verteidigen.

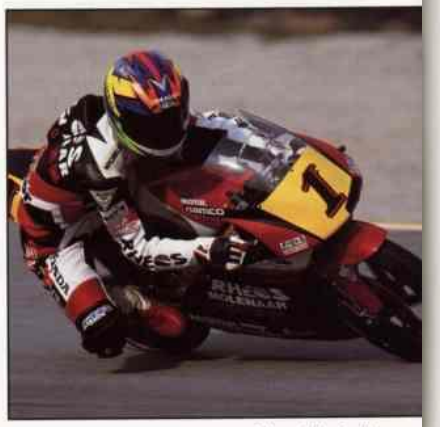
V tak vyrovnaných závodech se klíčem k úspěchu stává jezdcova obratnost a trpělivost. Na závodech stopětadvacítek zřídka vítězí ten, kdo vyrazí hned na začátku a žene se za prvním místem. Obvykle je vítězem takový jezdec, který čeká na svůj čas někde na konci vedoucí skupinky a drží se v závětří ostatních jezdců, aby vyrazil za vítězstvím později.

Pneumatiky pro tři nejúspěšnější jezdce v bitvě o body, kdy byl Aoki první a Alzamora třetí dodával Michelin, avšak čtyři ze šesti špičkových jezdců v čele s vicešampiónem Sakatou byli „obuti" od Dunlopu.

Je třída do 125 ccm „vývojovým prostředím" pro mladé jezdce, nebo je kategorií sama pro sebe? Pravda je někde uprostřed. Z devíti jezdců, kteří za posledních deset let získali v této třídě titul mistra světa je sedm stále aktivních a čtyři z nich stále závodí na stopětadvacítkách (Martinez, Raudies, Sakata a Aoki), tři z nich nyní sedlají tovární pětistovky (Cadalora, Capirossi a Crivillé).

Tovární jezdec Hondy Alex Crivillé, který získal mistrovský titul ve stopětadvacítkách už v roce 1989 se s námi podělil o zajímavý postřeh z této kategorie. „Závody v této třídě jsou velice napínavé a člověk se naučí jezdit agresivně, protože musí předjíždět vždy a všude, aby si udržel svou rychlost v zatáčkách. Jezdecký styl se natolik liší od kategorie pětistovek, že téměř nic z toho, co se naučíte ve stopětadvacítkách, nevyužijete v pětistovkách, ale zkušenost ze závodění kolo na kolo vás naučí odolávat obrovskému tlaku, což je v půllitrech k nezaplacení."

Aoki loni dokonale prokázal schopnost vše si perfektně načasovat, za vítězstvím vyráží z posledních zatáček posledního kola, avšak v letošní sezóně se ukázalo, že není neporazitelný a historie dokazuje, že titul v této kategorii se těžko obhajuje. Aoki má zálusk na čtvrtlitry, ale předtím chce jako Loris Capirossi v roce 1991 získat novu mistrovský titul ve stopětadvacítkách.



Haruchika Aoki

NASTRO AZZURRO APRILIA

6 Stefano PERUGINI
Datum narození / Geburtstag:
10/09/74 Viterbo, Italy
První závod / Erstes Rennen:
1992
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Italy 1993 (125cc)

TEAM DITTER PLASTIC

7 Masaki TOKUDOME
Datum narození / Geburtstag:
14/02/71 Kagoshima, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1990
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1994 (125cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Brazil 1995 (125cc)

17 Darren BARTON
Datum narození / Geburtstag:
12/11/74 Darwen, Lancashire, Great Britain
První závod / Erstes Rennen:
1992
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Britain 1994 (125cc)

TEAM UGT EUROPA

8 Tomomi MANAKO
Datum narození / Geburtstag:
16/09/72 Iga Prefecture, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1993
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Germany 1994 (125cc)

MARLBORO APRILIA ECHL

10 Peter OETTL
Datum narození / Geburtstag:
24/03/65 Anning, Germany
První závod / Erstes Rennen:
1982
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Germany 1986 (80cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Germany 1989 (80cc)

15 Manfred GEISSLER
Datum narození / Geburtstag:
10/01/71 Germany
První závod / Erstes Rennen:
1991
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1993

AXO SAN PATRIGNANO

11 Herri TORRONTEGUI
Datum narození / Geburtstag:
19/04/67 Gorliz, Spain
První závod / Erstes Rennen:
1984
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Spain 1985 (80cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
Spain 1989 (80cc)

TEAM ITALIA

21 Andrea BALLERINI
Datum narození / Geburtstag:
02/07/73 Firenze, Italy
První závod / Erstes Rennen:
1992
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1995 (125cc)

TEAM RMS

23 Frederic PETIT
Datum narození / Geburtstag:
06/05/75 Champigny, France
První závod / Erstes Rennen:
1989
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1994 (125cc)

TEAM YAMAHA KURZ

14 Yoshiaki KATOH
Datum narození / Geburtstag:
26/06/65 Kyoto, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1990
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1994

19 Youichi UI
Datum narození / Geburtstag:
27/11/72 Chiba, Japan
První závod / Erstes Rennen:
1992
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1995 (125cc)

TEAM PILERI

24 Jaroslav HULES
Datum narození / Geburtstag:
02/07/74 Cimelice, Czech Republic
První závod / Erstes Rennen:
1991
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Czech Republic 1994 (125cc)

37 Paolo TESSARI
Datum narození / Geburtstag:
15/07/73 Italy

MOBIL 1-TNT-LB RACING

35 Loek BODELIER
Datum narození / Geburtstag:
08/04/66 Rosmalen, Holland
První závod / Erstes Rennen:
1986
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Japan 1992 (125cc)

36 Josep SARDA
Datum narození / Geburtstag:
27/10/72 Barcelona, Spain
První závod / Erstes Rennen:
1990
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Spain 1993 (125cc)

BIESSE SEMPRUCCI/DEBBIA

23 Frederic PETIT
Datum narození / Geburtstag:
06/05/75 Champigny, France
První závod / Erstes Rennen:
1989
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1994 (125cc)

SCUDERIA AGV

46 Valentino ROSSI
Datum narození / Geburtstag:
16/02/79 Urbino (Pesaro), Italy
První závod / Erstes Rennen:
1992

SCUDERIA ALFA BIEFFE

72 Garry McCOY
Datum narození / Geburtstag:
29/04/72 Camden, Australia
První závod / Erstes Rennen:
1991
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1992 (125cc)

TEAM AIRTEL-ASPAR

55 Jorge MARTINEZ
Datum narození / Geburtstag:
29/08/82 Alzira, Spain
První závod / Erstes Rennen:
1980 Copa
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Dutch TT 1994 (80cc)
První vítězství v GP / Erster Grand Prix-Sieg:
80cc 1996, 1997, 1998, 125cc 1998

88 Angel NIETO Jnr
Datum narození / Geburtstag:
19/11/76 Madrid, Spain
První závod / Erstes Rennen:
1993
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Czech Republic 1995 (125cc)

TEAM CECCINELLO

13 Lucio CECCHINELLO
Datum narození / Geburtstag:
21/10/69 Bologna, Italy
První závod / Erstes Rennen:
1989
Debut v GP / Grand Prix-Debüt:
Australia 1993 (125cc)

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
A FIM WORLDCHAMPIONSHIPS JACKET NAVYBLUE POLYCOTTON SPORTSJACKET WITH 3 EMBROIDERIES. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US $ 82,50 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.			
C FIM WORLDCHAMPIONSHIPS POLOSHIRT GREEN POLYCOTTON POLOSHIRT WITH EMBROIDERED FIM LOGO. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US $ 35,- INCL. Postage and handling.			
D FIM WORLDCHAMPIONSHIPS POLO-SWEATER NAVYBLUE POLYCOTTON POLO SWEATER WITH EMBROIDERY. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US $ 42,50 INCL. Postage and handling.			
I SUB TOTAL $			

	SIZE	QTY	VALUE
E 1996 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.			
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.			
G FIM WORLDCHAMPIONSHIPS WATCH In Box. Japanese Quartz Timepiece. PRICE US $ 67,50 INCL. Postage and handling.			
H FIM WORLDCHAMPIONSHIPS ZIPPO CHROME FIM ZIPPO PRICE US $ 29,50 INCL. Postage and handling.			
II SUB TOTAL $			
I SUB TOTAL $			
I AUTHORISE YOU TO DEBIT MY CREDIT CARD TOTAL $			

PLEASE TICK

CREDIT CARD NUMBER

NAME ON CREDIT CARD EXPIRY DATE /

SIGNATURE DATE

Send your order to: **VADAM INTERNATIONAL MERCHANDISING,** P.O. BOX 241, 9400 AE ASSEN, HOLLAND. FAX (31)-5923-12614

Ďábel z Čimelic platí nováčkovskou daň

Právě před rokem na Masarykově okruhu se s definitivní platností rozhodlo o tom, že český závodník, čtyřnásobný mistr republiky Jaroslav Huleš po třicetileté přestávce bude dalším českým jezdcem, který pojede celý seriál mistrovství světa. Loni čtvrtý muž evropského šampionátu, přezdívaný „Ďábel z Čimelic" najednou naskočil do rychlíku Velkých cen. Stalo se to, o čem snil už jako patnáctiletý, když poprvé přesedl z motokrosového motocyklu na silniční. Nemohlo tomu být snad ani jinak, že se tak stalo právě v Brně na Masarykově okruhu, kde vyhrál v roce 1989 poprvé v životě svůj závod.

Do letošní sezóny nastupoval Jaroslav Huleš s velkými ambicemi a také jako člen nového týmu – italského mistra světa z roku 1975 Paola Pileriho – Teamu Pileri a stal se také smluvním jezdcem Marlboro World Championship Teamu. Jak tým, tak Jaroslav Huleš, kluk z jihočeských Čimelic, podstupují křest Velkých cen. Začátek sezóny jim vyšel nad očekávání dobře – Jarda Huleš získal své první mistrovské body. Nyní však jak tým, tak jezdec platí nováčkovskou daň, kterou asi musí zaplatit každý, kdo vstupuje do arény světového sportu. Jarda Huleš právě tady v Brně, kde začínal, by zase moc rád vybojoval další body do mistrovství světa.

M.I.&S.

SUPER SPORTLER

UND DANN NOCH ALLTAGSTAUGLICH, GEHT DAS? BEI YAMAHA SCHON!

Manche Supersportler überzeugen auf der Rennstrecke, im Alltag dagegen weniger. Anders die YAMAHA-Supersportler: Sie glänzen mit erstklassigen Alltagsqualitäten, sind aber auch bei sportlicher Gangart echte Leckerbissen. So brilliert die neue YZF 1000 R Thunderace mit einem Sahne-Triebwerk und einem kompakten neuen Fahrwerk. Die YZF 750 R ist schon seit Jahren auch als Superbike-Rennmotorrad bewährt.

YZF 750 R: Starker Motor und individuell einstellbares Fahrwerk.

YZF 600 R Thundercat: Top-Aerodynamik und viel Power.

Und die nagelneue YZF 600 R Thundercat sorgt mit Air Intake System für höhere Leistung und frischen Wind in der 600er Klasse. Appetit auf mehr? Dann besuchen Sie Ihren autorisierten YAMAHA-Vertragshändler.

YAMAHA Motor Deutschland GmbH
Hellersbergstraße 9, 41460 Neuss
Tel. 02131/164-0, Fax 02131/164-159

YAMAHA

Aus Liebe zum Detail

Motorradfahrer nehmen Rücksicht Qualität fordert Qualität. Yamaha empfiehlt ARAL

METZELER/PIRELLI PRËASENTIERT METZELER/PIRELLI UVÁDÍ

THUNDERBIKE TROPHY 1996

Zum ersten Mal letztes Jahr in der Rennszene aufgetaucht, verspricht eine Rennklasse 1996 noch aufregender und mitreißender zu werden: Die Thunderbikes.

Eine explosive Mischung aus erfahrenen GP-Piloten und vielversprechenden Newcomern auf 600cc Maschinen, die bereit sind, sich, ähnlich wie bei den 125cc GP-Rennern, einen beinharten Kampf zu liefern.

Diese aus der Serienproduktion stammenden 4-Zylinder Motorräder dürfen nur nach einem klar definierten Reglement getunt werden:

So gibt es beispielweise

- *keine Beschräkungen bzgl. der Gertrieübersetzung, aber ein fest begrenztes Verdichtungsverhältnis des Motors.*
- *keine Beschränkung bei der Wahl des Fegen-und Bresenhersteller, aber eine Festlegung auf die selben Dimensionen und Materialien, die in der Serie benutzt werden.*
- *freie Wahl bei den Federelementen, jedoch sind keinerlei Veränderung bei der Fahrwerksgeometrie erlaubt.*
- *freie Wahl bei den Reifengrößen, jedoch nur mit Verwendung von strassen zugelassenen Serienreifen.*

Das Ergebnis diesss stengen Reglements ist eine nicht nur von den euro päischen und größten japanischen Motorradproduzenten, sondern auch von bedeutenden Reifenfirmen wie z.B. Metzeler und Pirelli aktiv gesponsorte Rennserie. Durch Rennerfolge auf gleichwertigen Maschinen möchten die Hersteller den Motorradfahrern den hohen Standard ihrer Produkte unter Beweis zustellen.

Ziel der Thunderbike Trophy soll es sein, einerseits eine ausgeglichinen Rennserie zu schaffen, die mit käuflichen Maschinen und Reifen ausgetragen wird und die andereseits den besten Rennfahrern, im Rampenlicht der größten GP-Stars, eine attraktive Möglichkeit bietet, Ihr Fahrtalent eindrucksvoll zu demonstrieren.

1996 wird die Thunderbike Trophy aus neun Rennen bestenen, die im Rahmen der europäischen GPs ausgetragen werden. Punkte werden dabei nach dem gleichen Reglement wie bei den Motorrad WM-Läufen vergeben.

Die Startaufstellung setzt sich aus 24 international bekannten Fahrern zusammen, die während der gesamten Saison fix genannt sind. Sie wird komplettiert mit nationalen Nachwuchsstars, die jeweils von den lokalen GP-Veranstaltern ausgewählt werden können.

Poprvé se Thunderbiky objevily na závodní scéně v loňském roce a zdá se, že letos budou jejich souboje ještě daleko více vzrušující a strhující.

Tyto stroje o objemu motoru 600 ccm sedlají jak zkušení jezdci Grand prix, tak i nadějní nováčci, kteří jsou připraveni bojovat stejně tvrdě jako třeba v závodech Grand Prix stopětadvacítek.

Při ladění těchto čtyřválců pocházejících ze sériové produkce je nutno dodržovat jasně definovaná pravidla, např.:

- neexistuje žádné omezení týkající se počtu převodů, ale je striktně omezen kompresní poměr motoru
- neexistuje žádné omezení při volbě výrobce ráfků či brzd, ale tyto součásti musí svými rozměry a typem materiálu odpovídat sériovým motocyklům
- volba dílů pérování je volná, nelze ale měnit geometrii podvozku
- volba velikosti pneumatik je taktéž volná, ale pneumatiky musí být homologovány pro běžný provoz

Tato přísná pravidla určují vývoj seriálu, který aktivně sponzorují evropští i japonští výrobci motocyklů společně s významnými výrobci pneumatik, jako je např. Metzeler a Pirelli. Úspěchy na rovnocenných strojích chtějí výrobci motocyklovým jezdcům dokázat vysoký standard svých produktů.

Cílem Thunderbike Trophy je na jedné straně vyrovnaný seriál s prodejnými stroji a pneumatikami a na straně druhé nabídka možnosti nejlepším jezdcům demonstrovat svůj jezdecký talent.

Seriál Thunderbike Trophy tvoří v roce 1996 devět závodů, jež se jedou v rámci Grand Prix pořádaných na evropském kontinentě. Body jsou rozdělovány stejně jako při mistrovství světa motocyklů. Startovní pole čítá 24 permanentních jezdců mezinárodního renomé, k nimž se mohou přidat mladí nadějní jezdci pořádající země.

Yves Briguet

Stephane Mertens

Stefen Scheschowitsch

Wilco Zeelenberg

BEI 30, 60 UND 95°. Der ME Z1 kommt so schnell nicht ins Schleudern. Denn 0°-Stahlgürtel, 90°-Radialbau und der ultimative Grip bieten Sicherheitsreserven auch im schnellsten Gang.

WARSTEINER
GRAND PRIX
Deutschland
5.-7. Juli '96, Nürburgring

METZELER
WIR DENKEN NUR AN DAS EINE

Společnost vybudovaná na zkušenostech

Za více než čtyřicet let se tento symbol stal představitelem kvality a tradice.

Služba zákazníkům
Vytváříme přátelské ovzduší s cílem maximálního uspokojení Vás zákazníků.

Kvalita
Jakostní standard všech produktů a služeb poskytovaných na našich čerpacích stanicích odpovídá i těm nejnáročnějším potřebám.

Odpovědnost k přírodě
Všechny naše nové čerpací stanice jsou budovány s mimořádnou pozorností a odpovědností k životnímu prostředí a svému okolí.

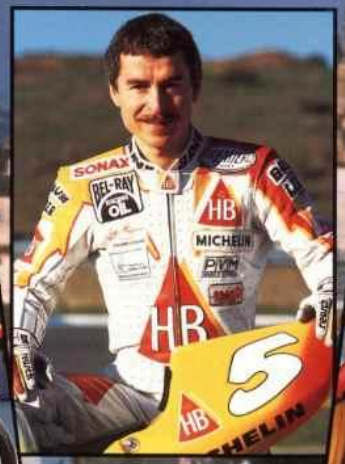
BENZINA
AKCIOVÁ SPOLEČNOST

Vedení akciové společnosti - Trojská 13a, 182 00 Praha 8, tel.: 02/857 3111, fax: 02/688 1682

HB? Ich auch.

Europe's famous cigarette.

VAROVÁNÍ MINISTRA ZDRAVOTNICTVÍ ČR: KOUŘENÍ ZPŮSOBUJE RAKOVINU.



NAŠE ZBOŽÍ MŮŽETE NAKOUPIT V PODNIKOVÝCH PRODEJNÁCH

- Matky Boží 6, Jihlava 1, tel.: 066/204 98
- Antonínův Důl, Jihlava 2, tel.: 066/721 00 91 kl. 310
- Náměstí 29, Mikulov, tel.: 0625/27 89
- Nám Zachariáše z Hradce 13, Telč
- Krupská 6, Teplice, tel.: 0417/479 00
- ul. 1. máje 52, Liberec, tel.: 048/315 406

PRO VELKOODBĚRATELE JSOU ZAVEDENY VELKOOBCHODY

- Velkobchod Jihlavské sklárny BOHEMIA, a. s. Jihlava - Hruškové Dvory tel./fax: 066/721 00 79
- V. O. BOHEMIA Jihlavských skláren s. r. o. Želivského 29, Praha 3 tel./fax: 02/277 030
- Velkoobchod KATKA s. r. o. Panská 24, Bratislava tel.: 07/533 03 55, fax: 07/330 464
- Velkoobchod ONTE CRYSTAL Vídeňská 103, Brno tel./fax: 05/4321 5162

Crystal JIHLAVA 1845

Jihlavské sklárny BOHEMIA, a. s.

Antonínův Důl, 586 02 JIHLAVA
tel.: 066/721 11 26, 721 00 92
fax: 066/721 00 93

Výroba a prodej
ručně broušeného olovnatého křišťálu

CZECH OLYMPIC TEAM

jmE

OFICIÁLNÍ SPONZOR
ČESKÉHO OLYMPIJSKÉHO TÝMU 1994 – 96

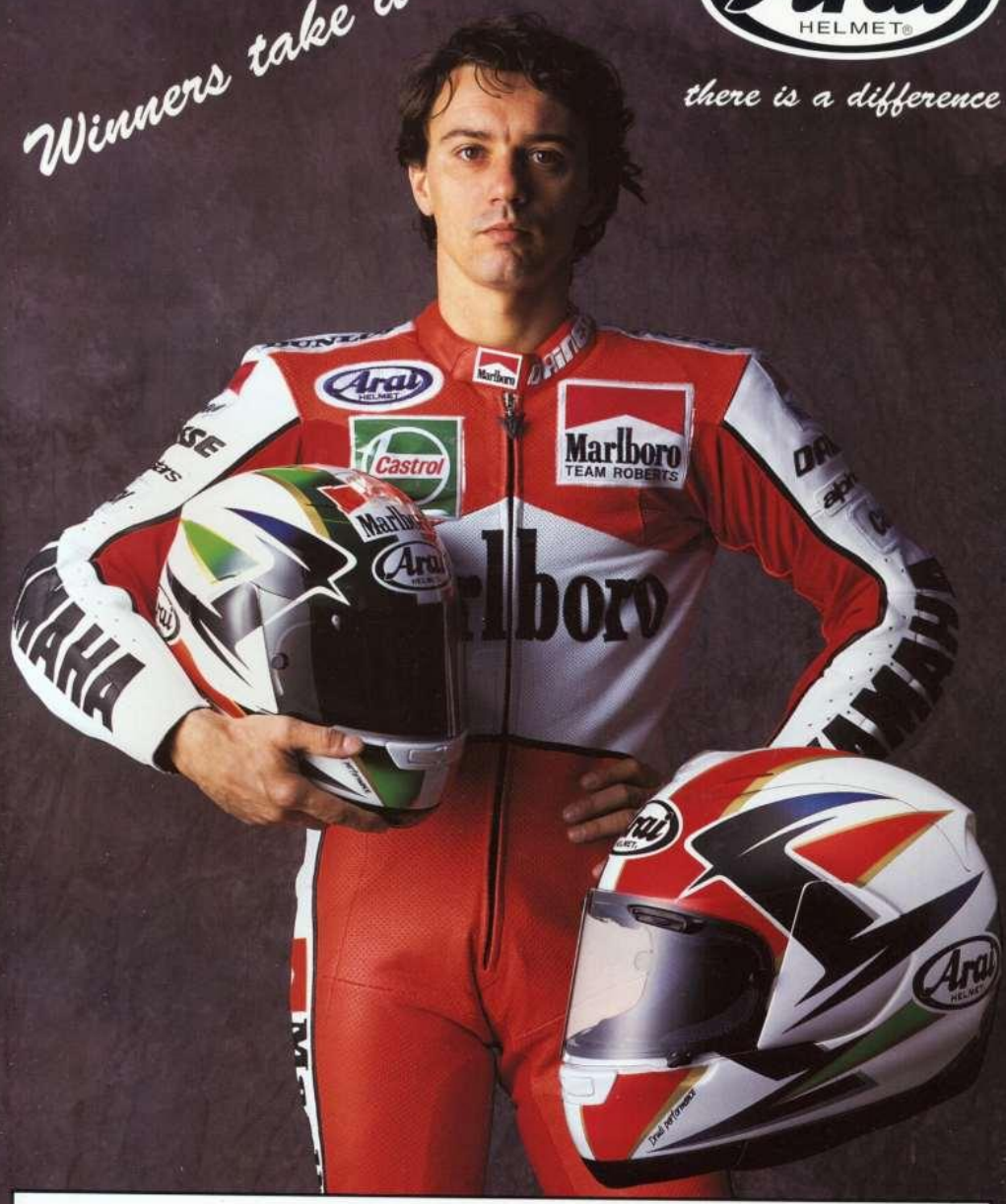
JIHOMORAVSKÁ ENERGETIKA
akciová společnost

Váš dodavatel elektrické energie

Winners take it all!

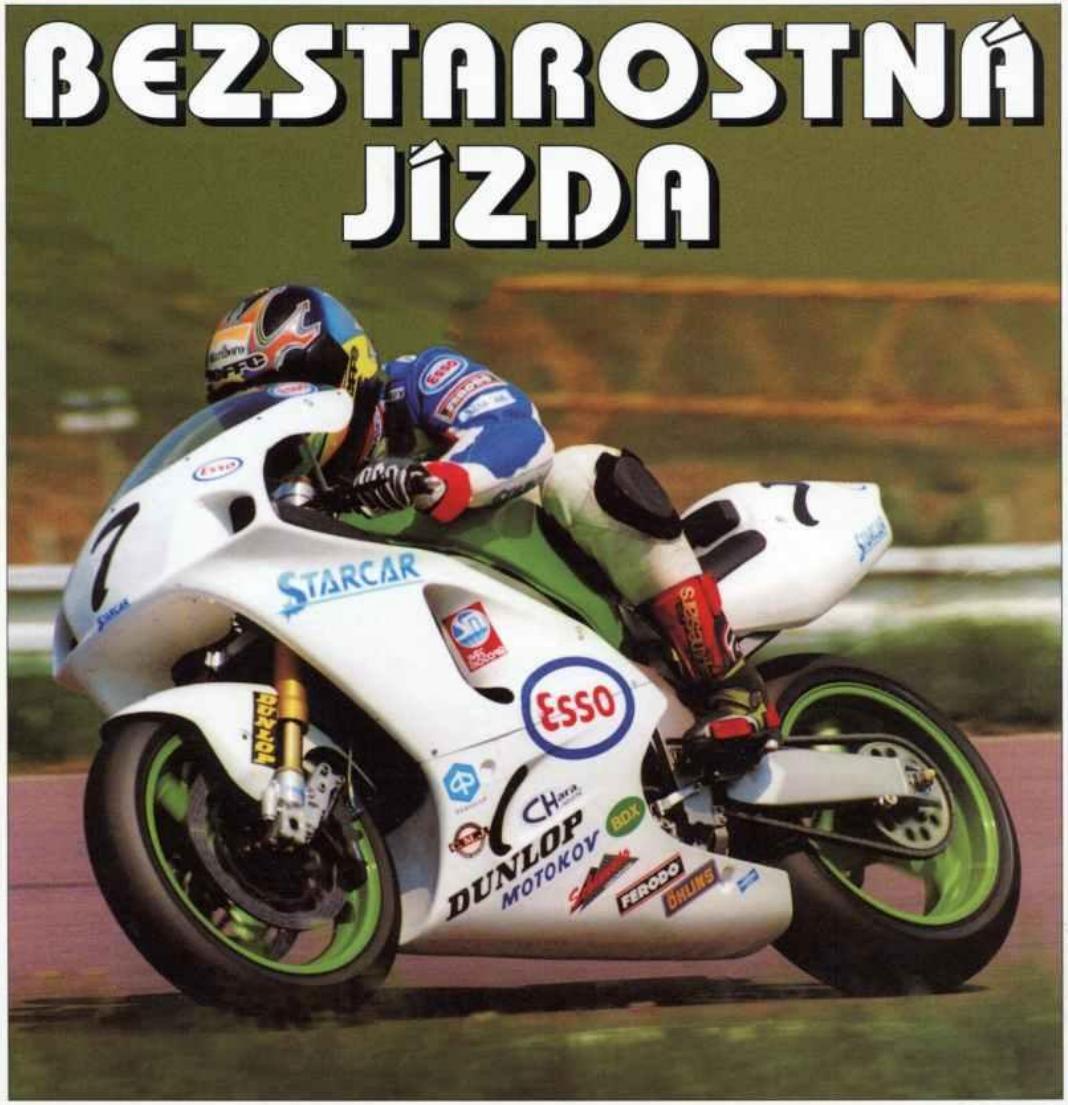
Arai HELMET

there is a difference



YAMAMOTO
5, Kvetna 1.A, 14000Praha-4Pankrac
Tel: 42.2.61211660/61 Fax: 42.2.61211660/61

BEZSTAROSTNÁ JÍZDA



S ČASOPISY VYDAVATELSTVÍ automedia

SVĚT MOTORŮ

AUTOMEDIA, a.s.
Střelničná 1680/8
182 00 Praha 8 - Kobylisy
Telefon: 02/66 193 100
Fax: 02/66 193 160

AUTOPROFI

Auto TIP