

BRNO, MASARYKŮV OKRUH 29-31.8.97

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

500
GP
FIM WORLD CHAMPIONSHIPS



KÖNIG-KRÁL

MICHAEL SCOTT

VORSCHAU AUF DER 250ER SAISON

NEJTĚŽŠÍ SEZONA

PETER CLIFFORD

**JUNGE LÖWEN GEGEN DIE MUTIGEN
ALTEN MÄNNER • MLADÍ LVI A STAŘÍ ULCI**

DENNIS NOYES

**PROGRAMOVÉ NOVINY
CENA 100 Kč**

FIM
WORLD CHAMPIONSHIPS

KEEP ON DREAMING...



2T RANGE

4T RANGE

PROTECT-RANGE

...MOTUL
KEEPS IT LIVE!

PERFORMANCE. For over 15 years, MOTUL has been the oil provider for the greatest Grand Prix Teams (Sonauto-Yamaha, Roberts-Yamaha and Suzuki Grand Prix 250/500cc Team). Co-winner of the 125/250/500cc World Championships, our engine oils have been improved, lap after lap, on the worlds most demanding tracks... Keep your dream alive with **THE EXTENSIVE MOTUL RANGE.**

PERFORMANCE. Depuis plus de 15 ans, Motul est partenaire exclusif des plus grands Teams de Grand Prix (Sonauto-Yamaha, Roberts-Yamaha et Suzuki G.P. 250/500 cm³). Championnes du monde en 125, 250, 500 cm³, nos huiles moteur sont testées, tour après tour, sur les pistes du monde entier...

Entretenez votre rêve avec **MOTUL, UNE GAMME COMPLETE!**



MOTUL 800 2T

MOTUL
L'HUILE DE HAUT NIVEAU

SEHR GEEHRTE SPORTFREUNDE,

VÁŽENÍ SPORTOVNÍ PŘÁTELÉ,

es ist mir eine große Freude, daß ich im Namen der Stadt Brünn und in meinem Namen alle Teilnehmer der Motorradweltmeisterschaft und des Seltenwagen-Weltcups - des Großen Preises der Tschechischen Republik begrüßen kann.

Erlauben Sie mir, daß ich die Vertreter des internationalen Motorradsportes, die ausländischen und heimischen Gäste, die besten Motorradfahrer und besonders Sie, liebe Zuschauer, herzlich willkommen heiße.

Der Sport gehört zu den wichtigen Phänomenen unserer Zeit, denn er kennt keine Grenzen und ist ein natürlicher Ausdruck der menschlichen Sehnsucht sich durchzusetzen und eigene Fähigkeiten in einer starken Konkurrenz zu messen. Zu den wichtigsten Sportveranstaltungen, die regelmäßig unseres Land propagieren, gehört auch der Große Preis der Tschechischen Republik. Die spannenden Kämpfe der Spitzenfahrer, die die Technik perfekt beherrschen, sind ganz sicher für die Generation junger Leute eine Inspiration, aber nicht nur für sie. Die Kunst ein Profi zu werden, zu kämpfen, Niederlage wegzustecken oder auch nach dem Sieg zu greifen, das alles gibt dieser Sport.

Es ist schon eine Tradition, daß Ende August alle Wege der Motorsportfans nach Brünn führen. Ich hoffe, daß unsere Stadt und die Umgebung für alle Besucher ein schönes Erlebnis wird, und daß die Besucher nicht nur wegen den Sportereignissen, sondern auch wegen der Kultur und Geschichte gerne zurückkehren werden.

Ich wünsche den Veranstaltern des Großen Preises der Tschechischen Republik einen problemlosen Verlauf der Rennen. Ich wünsche den Fahrern die möglichst besten Ergebnisse und Ihnen, liebe Zuschauer, wünsche ich ein schönes Sporterlebnis.

červenec / Juli 1997



je pro mě velkým potěšením, že mohu jménem města Brna i jménem svým pozdravit všechny účastníky Mistrovství světa silničních motocyklů a Světového poháru sajdkářů - Velké ceny České republiky.

Dovolte mi, abych přivítala představitele mezinárodního motocyklového sportu, zahraniční i domácí hosty, přední světové motocyklové závodníky a zejména vás, milí diváci, kteří dnes prožíváte svůj motoristický svátek.

Sport patří k důležitým fenoménům naší doby, neboť nezná hranic a je přirozeným vyjádřením lidské touhy prosadit se a porovnat vlastní schopnosti v silné konkurenci. K vrcholným sportovním akcím, které pravidelně přispívají ke kulturní a společenské propagaci naší země, patří právě Velká cena České republiky. Dramatické souboje v podání špičkových světových jezdců, kteří ovládají perfektní techniku, jsou zcela jistě inspirativní pro generaci mladých lidí, ale nejen pro ni. Umění být profesionálem, bojovat, unést porážku i sáhnout po vítězství, to vše se v tomto sportu dokonale snoubí.

Stalo se již tradicí, že koncem srpna směřují všechny cesty motocyklových fanoušků do Brna. Věřím, že naše město a jeho pékne okolí dokáže vytvořit příjemné prostředí pro všechny svoje návštěvníky, kteří se k nám budou rádi vracet nejen za sportovními zážitky, ale i za poznáním kultury a historie.

Přeji organizátorům Velké ceny České republiky ničím nerušený průběh závodů. Přeji jezdčům co nejlepší výkony dosažené v čestném záporeni a vám, milí diváci, přeji krásný sportovní zážitek.

JUDr. Dagmar Lastovecká

Primátorka der Stadt Brno • primátorka města Brno

Dagmar Lastovská!

Fahrerprofile der 500er Klasse

Profil jezdci tridy 500ccm

König Mick

14-22 *Michael Scott*

Král Mick

Es lebe die Vielfalt

23-41 *Kevin Cameron*

Zaručená rozmanitost

13-4



MALAYSIA

8-6



FRANCE

17-8



UK

20-4



JAPAN

28-6



HOLLAND

31-8



CZECH

4-5



SPAIN

8-7



ITALY

14-9



CATALUNYA

18-5



ITALY

20-7



GERMANY

28-9



INDONESIA

1-6



AUSTRIA

3-8



BRAZIL

5-10



AUSTRALIA

Fahrerprofile der 250er Klasse

Profil jezdci tridy 250ccm

Vorschau auf die 250er Saison

46-50 *Peter Clifford*

Nejtěži sezóna

Fahrerprofile der 125er Klasse

Profil jezdci tridy 125ccm

17-8



UK

31-8



CZECH

14-9



CATALUNYA

28-9



INDONESIA

5-10



AUSTRALIA

Junge Löwen gegen die

mutigen alten Männer

Mladí lvi a starí ulci

Rekordy a statistiken

Rekordy a statistika



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

DESIGN & PUBLISHED BY
33 SPORTS PUBLICATIONS
1 NOTHMAN STREET
LONDON SE7 4RD
TEL: (44) 0171 376 0627

PHOTOGRAPHS BY
RICHARD J. REICHARDT
TEL: (44) 01706 730 963

REPRODUCTION BY
GLENTEX LTD
TEL: (44) 0171 511 0424

Kurven schreiben Geschichte Zatáčky píší historii



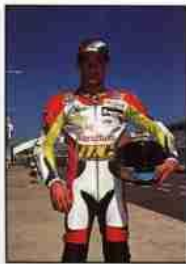
Carlos Checa

Schon die elfte Saison, voll von dramatischen Duellen um Sekunden und Lorbeeren, erlebt das neue Brünnner Automotodrom - der in der waldrreichen Gegend des Katasters Kyvalka gelegene Masarykring. Die Motorradelite der ganzen Welt feiert hier in diesem Jahr ein kleines Jubiläum, das auf der gedachten Torte zehn flammende Kerzen schmücken werden. Die feierlich abgerundete Nummer verrät die Anzahl der in die Weltmeisterschaftsserie eingegliederten Brünnner Grand Prix. Der Widerspruch zwischen der elften Kyvalka-saison und der zehnten Weltsaison ist ganz einfach zu erklären. Im Jahre 1992 konnten die Brünnner die ökonomischen Bedingungen von Bernie Ecclestone nicht akzeptieren und machten deswegen im Veranstalter der Grand Prix eine Pause.

Die Zuschauer mußten sich mit dem Preis der Slowakischen Republik begnügen. Aber die Augenzeugen dieses freien internationalen Rennens erwähnen gerig, daß am Start Lucio Cecchinello und Carlos Checa waren. Damals kannten sie nur pedantische Fans, in diesem Jahr erwarten alle vom Spanier in der Königsklasse eine Jagd nach dem phänomenalen Mick Doohan.

Auch wenn die Kinderschuhe von Kyvalka schon zu niedlichen historischen Requisiten gehören, wartet der vor zehn Jahren fertiggebaute Masarykring weiterhin auf eine offizielle Namengebung seiner Kurven. Der Projektant der Rennstrecke Jaroslav Suchy behauptet, er habe den Computer so „gefüttert“, daß mindestens einige Abschnitte der alten Brünnner Rennstrecke, auf derem Asphalt die Motorradweltmeisterschaftsserie schon im Jahre 1965 donnerte, auch auf Kyvalka - Namen inbegriffen - erhalten werden. Die Welt der Geschwindigkeit läßt aber nur selten Konstanten gelten. Die Nachbildung der Farina-Kurve im Ansteigen vor der Zielgerade wird von Fans und Streckenmarschällen nicht anders als die Öttl-Kurve genannt. Vielleicht hat davon der in Brünn zu den größten Pechvögeln gehörende deutsche Fahrer keine Ahnung. Die Brünnner Anabasis begann Peter Öttl im Jahre 1989, in dem Kyvalka den überhaupt letzten Champion der kleinsten 80ccm-Klasse

Lucio Cecchinello



Už jedenáctou sezónou, plnou dramatických soubojů o sekundy a vavříny, prožívá nový brněnský Automotodrom - Masarykův okruh. ležící v lesnatém okolí katastru Kyvalka. Světová motocyklová elita zde letos zaznamenává malé jubileum, ozdobené na pomyslném dortu deseti jásavě planoucími svíčkami. Slavnostně zaokrouhlené číslo prozrazuje počet brněnských Grand prix, zařazených do seriálu mistrovství světa. Rozpor mezi jedenáctou sezónou Kyvalky a světovou desítkou je vysvětlitelný velmi jednoduše. V roce 1992 Břňané nemohli akceptovat ekonomické podmínky Bernie Ecclestone a v pořadatelské šňůře Grand prix pauzovali.

Diváci se tehdy museli spokojit s Cenou Slovenské republiky. Nicméně pamětníci tohoto volného mezinárodního závodu dychtivě připomínají, že startovní rošť hostil Lucio Cecchinello a Carlos Checa. Tenkrát je znali pouze pedantští fanoušci, letos všichni od Španělska očekávají v královské kůbatuře hon na fenomenálního Micka Doohana.

I když dětské střežičky motoristické Kyvalky už patří k roztomilým historickým rekvizitám, před deseti lety dobudovaný Masarykův okruh stále čeká na oficiální pojmenování svých zatáček. Projektant okruhu Jaroslav Suchý tvrdí, že computer „nakrmí“ tak, aby alespoň některé partie klasické staré brněnské tratě, na jejímž asfaltu zaduněl seriál motocyklového mistrovství světa už v roce 1965, zůstaly na Kyvalce včetně názvů zachovány. Svět rychlosti však konstanty příliš neuznává. Napodobeně Farinovy zatáčky ve stoupání před cílovou rovinkou nefektnou fanoušci a traťoví maršálové jinak než Ötliova. Možná to německý jezdec, patřící v Brně ke smolařům největšího kalibru, ani netuší. Brněnskou anabázi zahájil Peter Öttl v roce 1989, kdy Kyvalka měla stanovit vůbec posledního šampióna nejmenší třídy 80 cm. Španělská ekipa, hrnána národní pospolitosí, na trati všemožně čarovala ve prospěch Manuela Herrerose, ale Öttl byl vůči všem finesám imunní a na druhé pozici za „neškodným“ Herri Toronteguiem se řtil k vytoženému titulu. Do cíle scházelo 300 metrů, když Němova kola v kombinaci levé a pravé zatáčky podklouzla. Tóny španělské hymny Öttl nemíval. Zdrocn, stále ještě s příbrou na hlavě, dlouho dřepěl osudným úseku opřen o svodidlo. A nikdo mu pozici, nerespektující ceremoniální regule, nevyčítal...

festsetzen sollte. Die von der Nationalgemeinschaft getriebene spanische Mannschaft zauberte auf der Strecke gewaltig zum Nutzen von Manuel Herrerros, aber Öttl war allen Feinheiten gegenüber „immun, und als zweiter hinter dem „harmlosen“ Herri Torontegui sauste er zum ersehnten Titel. Es fehlten 300 Meter ins Ziel, als die Räder des Deutschen in einer Kombination der Links- und Rechtskurve rutschten. Die Töne der spanischen Hymne nahm Öttl nicht wahr. Erschüttert, immer noch mit dem Helm auf dem Kopf, stand er auf der Leitplanke gestützt lange Zeit im schicksalhaften Abschnitt. Und niemand warf ihm seine die Zeremonieregeln nicht respektierende Lage vor...

Ein Jahr später nach dem deutschen Drama wurde in den Zuschauerseelen die Schwantz-Kurve geboren. Die endlose Rechtskurve oberhalb des niedrigsten Punktes der Brünnner Rennstrecke finden Sie auf dem Plan des Masarykings ein Stück von der Stelle entfernt, wo Ötts Hoffnungen verloren gingen. Der Cowboy aus Texas Kevin Schwantz kam damals nach Brünn als Sieger der Halbliter-Klasse vom vorigen Jahr. Aber bald nach dem grünen Startsignal zerstörte heißen Ehrgeiz von Schwantz ein Rutsch des Vorderrades seiner Suzuki. Und in dem Augenblick, wo der Amerikaner machtlos über den Flammenzungen die Hände auseinanderwarf, hörte die verflängliche Kurve für immer auf, anonym zu sein...

Seine eigene Kurve würde bestimmt auch der legendäre Fahrer der Werkmaschinen Jawa František Štástrny verdienen. Der tschechische Vizeweltmeister der Klasse 350 ccm im Jahre 1961, den die Bewohner der Insel Man bis heute „unser Frankie“ vertraut nennen, probierte es auf der Kyvalka-Rennstrecke nur noch in touristischem Tempo. Sorgen um den Tourenmesser und die Toppspeed-Tabellen überläßt er seinem Nachfolger Jaroslav Huleš aus Südböhmen. Er verfolgt mit großer Aufmerksamkeit dessen Mitwirken in der Weltserie und zu seinem 70. Geburtstag im November würde er sich eine ausgezeichnete Platzierung für Huleš wünschen. Und ein anderes schönes Geschenk geben ihm vielleicht die Brünnner mit der Anschrift „František Štástrny“ in einer der Kurven des Masarykings.



Roberto Locatelli / Petter Öttl

Rok po německém dramatu se zrodila v duších diváků Schwantzova zatáčka. Nekonečně dlouhou pravotočivou zatáčku nad nejnižším bodem brněnské závodní dráhy najdete v plánu Masarykova okruhu kousek od místa ztracených Ötlových nadějí. Kovboj z Texasu Kevin Schwantz přijel tehdy do Brna s puncem vítěze půllitru z přecházejícího roku. Jenže brzy po zeleném startovním signálu Schwantzovy žhavé ambice poděkl smyk předního kola jeho Suzuki. A v momentě, kdy American bezmocně rozhodl rukama nad ohnivými jazyky, přestala být zálučná zatáčka jednou provždy anonymní...

Svoji zatáčku by si určitě zasloužil legendární pilot továrních strojů Jawa František Štástrny. Český vicemistr světa třídy 350 ccm z roku 1961, kterému obyvatelé ostrova Man dosud důvěrně říkají „náš Frankie“ okusil závodní trať na Kyvalce už jen turistickým tempem. Starost o otáčkoměr a tabulky topspeedu přenechává svému následníku, Jihočechovi Jaroslavu Hulešovi. Pozorně sleduje jeho účinkování ve světovém seriálu a ke svým listopadovým 70. narozeninám by si přál výborné Hulešovo umístění. A další pěkný dárek mu snad Břňané přidají napsím „František Štástrny“ u některé ze zatáček Masarykova okruhu.

4 kola a 2 airbagy
 FEINLICH ERREICHEN SICH
 nestačí na tisíce
 TAUSENDE UNFÄLLE
 nehod, které čekají
 VIER REIFEN UND ZWEI AIRBAGS
 na to, aby se staly.
 SIND DAFÜR ZU WENIG.



ČESKÁ POJIŠŤOVNA
 Cokoli můžeme, uděláme



OFFICIAL FIM World Championships Collection

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 each 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.

	SIZE	QTY	VALUE		SIZE	QTY	VALUE
A FIM WORLDCHAMPIONSHIPS GRAND PRIX JACKET NAVY BLUE (WITH RED) 100% OXFORD NYLON WITH 2 EMBROIDERIES. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 145,- INCL. Postage and handling.				G 1997 FIM WORLDCHAMPIONSHIPS T-SHIRT NAVYBLUE COTTON T-SHIRT WITH PRINTED FIM LOGO ON FRONT AND 1997 FIM WORLD-CHAMPIONSHIPS CALENDAR ON BACKSIDE. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 24,50 INCL. Postage and handling.			
B FIM WORLDCHAMPIONSHIPS WATCH IN BOX. JAPANESE QUARTZ TIMEPIECE. PRICE US \$ 67,50 INCL. Postage and handling.				H 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 PADDOCK PARKA NAVY BLUE 100% OXFORD NYLON WITH 2 EMBROIDERIES. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 135,- INCL. Postage and handling.				I FIM WORLDCHAMPIONSHIPS ZIPPO CHROME FIM ZIPPO PRICE US \$ 29,50 INCL. Postage and handling.			
D FIM WORLDCHAMPIONSHIPS PRINGLE SWEATER GREY 100% WOOL PRINGLE SWEATER WITH 2 EMBROIDERIES. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 97,- INCL. Postage and handling.				J 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.			
E FIM WORLDCHAMPIONSHIPS RUGBY SHIRT GREEN/NAVY POLYCOTTON RUGBY SHIRT WITH WHITE COLLAR, WITH 2 EMBROIDERIES. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 59,50 INCL. Postage and handling.				K FIM WORLDCHAMPIONSHIPS POLOSHIRT GREEN POLYCOTTON POLOSHIRT WITH EMBROIDERED FIM LOGO. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 35,- INCL. Postage and handling.			
F FIM WORLDCHAMPIONSHIPS UMBRELLA LARGE GOLF UMBRELLA. PRICE US \$ 55,- INCL. Postage and handling.				II SUB TOTAL \$			
I SUB TOTAL \$				I SUB TOTAL \$			
I SUB TOTAL \$				I AUTHORISE YOU TO DEBIT MY CREDIT CARD			TOTAL \$

PLEASE TICK

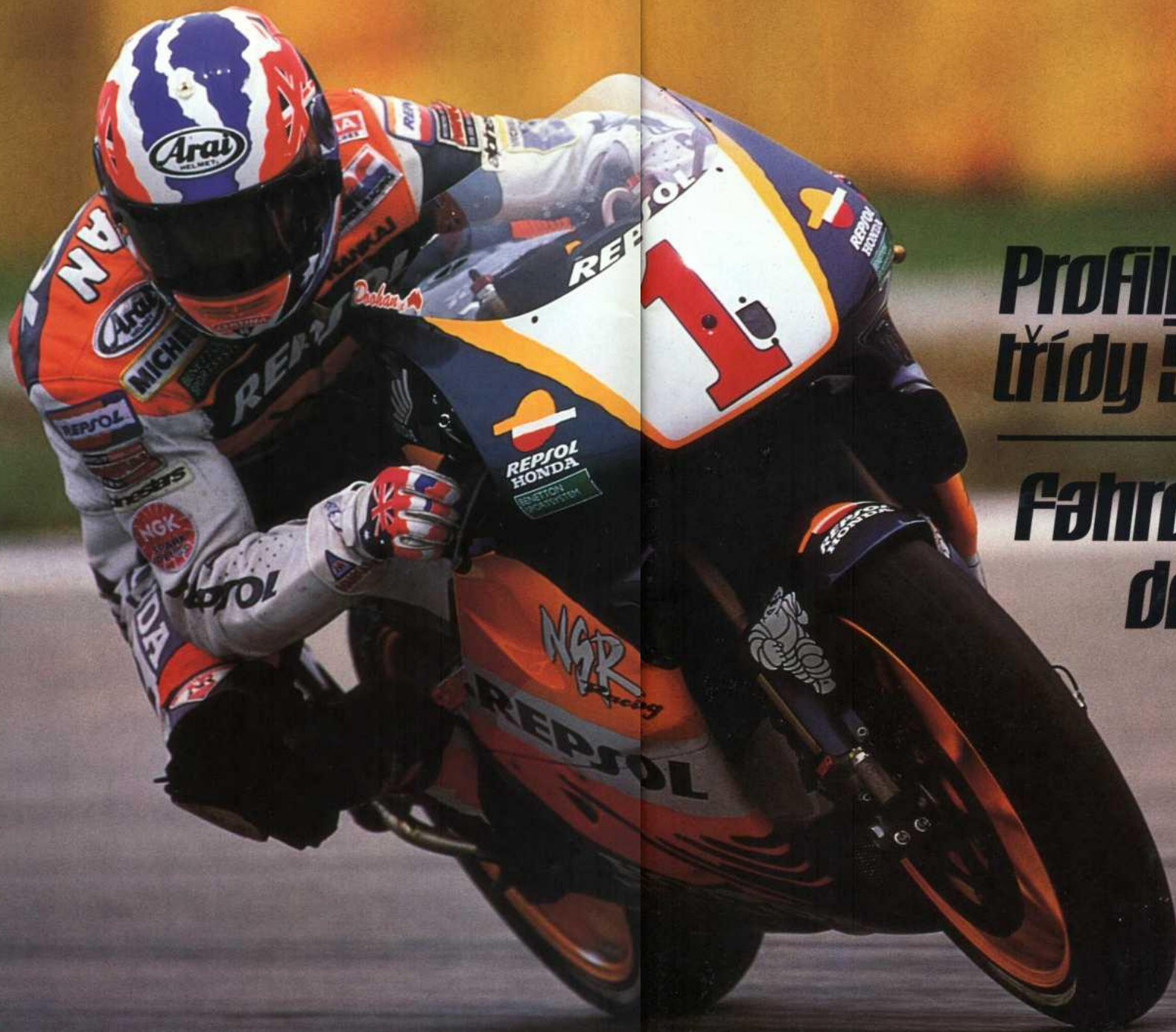
CREDIT CARD NUMBER

SIGNATURE

NAME ON CREDIT CARD EXPIRY DATE

DATE

Send your order to: **VADAM INTERNATIONAL MERCHANDISING**, P.O. BOX 241, 9400 AE ASSEN, HOLLAND. FAX (31)-592-312614



MICK DOOHAN
AUSTRALIEN
REPSOL HONDA

Geburtsdatum / Datum narození: 04.06.65 Brisbane, Australia
Erstes Rennen / První závod: 1984

Weltmeisterschaften / Týdny mistra světa: 500cc, 1994, 1995, 1996



**Profil jezdce
trídy 500 ccm**

**Fahrerprofile
der 500er
Klasse**

500cc 125cc 250cc 500cc

250cc 250cc



ALEX CRIVILLE
SPANIEN
REPSOL HONDA

Geburtsdag/Datum narození: 04/13/70 Girona, Spanien
Erste Rennen/První závod: 1985
Weltmeisterschaften/Woly mistra světa: 1986, 1989



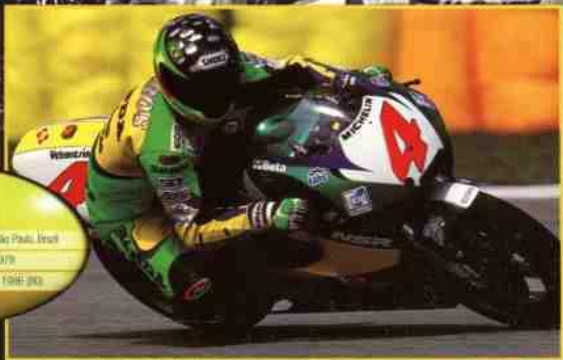
LUCA CADALORA
ITALIEN
RED BULL YAMAHA

Geburtsdag/Datum narození: 17/05/73 Modena, Itálie
Erste Rennen/První závod: 1991
Weltmeisterschaften/Woly mistra světa: 1995, 1996, 2001, 2002



ALEX BARROS
BRASILIEN
HONDA GRESINI

Geburtsdag/Datum narození: 18/10/70 São Paulo, Brasilien
Erste Rennen/První závod: 1979
Grand Prix-Debüt/Debut v GP: Spanien 1988 (92)



NORIFUMI ABE
JAPAN
YAMAHA TEAM RAINEY

Geburtsdag/Datum narození: 07/02/75 Tokushima, Japan
Erste Rennen/První závod: 1990
Grand Prix-Debüt/Debut v GP: Japan 1994 (50)



DARYL BEATTIE
AUSTRALIEN
LUCKY STRIKE SUZUKI

Geburtsdag/Datum narození: 09/05/70 Chesham, Australien
Erste Rennen/První závod: 1983
Grand Prix-Debüt/Debut v GP: Australien 1989 (25)



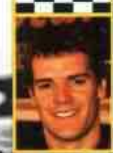
TADAYUKI OKADA
JAPAN
REPSOL HONDA

Geburtsdag/Datum narození: 13/02/67 Saitama, Japan
Erste Rennen/První závod: 1985
Grand Prix-Debüt/Debut v GP: Japan 1989 (50)



CARLOS CHECA
SPANIEN
MOVISTAR HONDA PONS

Geburtsdag/Datum narození: 15/04/72 Sevilla
Erste Rennen/První závod: 1989
Grand Prix-Debüt/Debut v GP: Spanien 1990 (17)

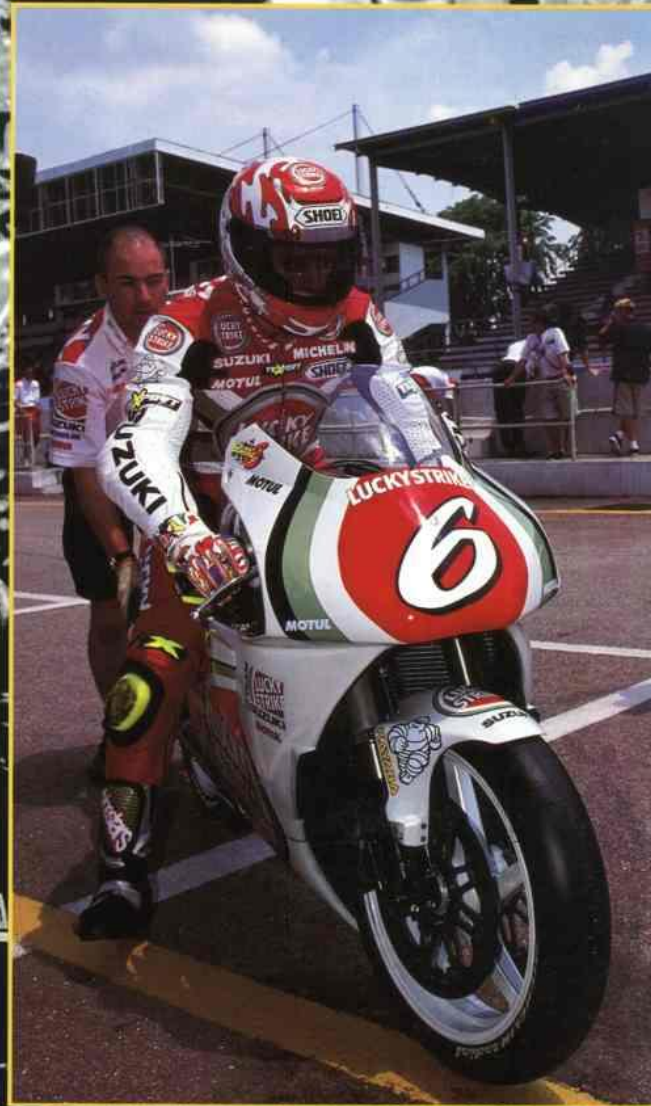


ALBERTO PUIG
SPANIEN
MOVISTAR HONDA PONS

Geburtsdag/Datum narození: 10/07/67 Barcelona, Spanien
Erste Rennen/První závod: 1987
Grand Prix-Debüt/Debut v GP: Spanien 1988 (50)



DARYL BEATTIE



CARLOS CHECA / LUCA CADALORA

125cc 250cc 500cc

KENNY ROBERTS JR.
USA

MARLBORO TEAM ROBERTS

Geburtsdag/Datum narodení: 25/07/73, Milwaukee, USA
Erstes Rennen/První závod: 1992
Grand Prix-Debut/Debut v GP: USA, 1991 (25)



TROY CORSER

AUSTRALIEN

RED BULL YAMAHA

Geburtsdag/Datum narodení: 27/11/71, Wellington, NZM, Australien
Erstes Rennen/První závod: 1995
Weltmeisterschaften/Championnats světa: World Superbike 1998



JEAN MICHEL BAYLE

FRANKREICH

MARLBORO TEAM ROBERTS

Geburtsdag/Datum narodení: 01/04/69, Marouillac, France
Erstes Rennen/První závod: 1981
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Spanien, 1982 (20)



JUAN BORJA

ESPAÑA

ELF 500 ROC

Geburtsdag/Datum narodení: 03/12/70, Alcala, Alicante, Spain
Erstes Rennen/První závod: 1990
Grand Prix-Debut/Debut v GP: USA, 1992 (12)



FREDERIC PROTAT

FRANKREICH

SILVEREX FP RACING

Geburtsdag/Datum narodení: 17/07/66, Paris, France
Erstes Rennen/První závod: 1995
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Japan, 1991 (25)



NOBUATSU AOKI

JAPAN

E.C.C. TECHNICAL SPORTS

Geburtsdag/Datum narodení: 21/03/71, Gunma, Japan
Erstes Rennen/První závod: 1988
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Japan, 1989 (23)



SETE GIBERNAU

ESPAÑA

YAMAHA TEAM RAINY

Geburtsdag/Datum narodení: 15/12/72, Barcelona, Spain
Erstes Rennen/První závod: 1997
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Spain, 1994 (24)



ANTHONY GOBERT

AUSTRALIEN

LUCKY STRINE-SUZUKI

Geburtsdag/Datum narodení: 05/03/75
Erstes Rennen/První závod: 1988



JÜRGEN FUCHS



LUCIO PEDERCINI



JÜRGEN V.D. GOORBERGH

16 JÜRGEN FUCHS
DEUTSCHLAND
ELF 500 ROC

17 LUCIO PEDERCINI
ITALIEN
TEAM PEDERCINI

19 DORIANO ROMBONI
ITALIEN
IP-APRILIA RACING TEAM

21 JÜRGEN V.D. GOORBERGH
NIEDERLANDE
TEAM MILLAR MRP

22 KIRK MCCARTHY
AUSTRALIEN
WORLD CHAMP MOTORSPORTS

24 TAKUMA AOKI
JAPAN
REPSOL HONDA

25 LAURENT NAVEAU
BELGIEN
MILLET RACING

55 RÉGIS LACONI
FRANKREICH
TECMAS HONDA ELF

KIRK MCCARTHY



RÉGIS LACONI

500cc
250cc
125cc

König-Král

Mick



Doohan ist mit 32 Jahren als dreifacher Champion der Held seiner Klasse. Er ist der letzte Vertreter einer Ära von Giganten, einer Zeit, in der er sich mit Leuten wie Wayne Rainey und Kevin Schwantz messen konnte. Doohan hat alles geleistet, kommt aber immer wieder zurück für noch mehr.

Doohan beherrschte die Halbliterklasse in den vergangenen drei Jahren. Doch die letzte Saison wurde zu einem Meilenstein. Denn Crivillé besiegte seinen älteren Stallgefährten nicht nur zum ersten Mal in offenem Kampf, sondern wiederholte sein Husarenstück kurz darauf gleich noch einmal. Dann beendete er die Saison, indem er dem Australier ins Heck donnerte. Das war ihm lieber, als beim australischen Grand Prix hinter Doohan Zweiter zu werden. Ein Paukenschlag zum Saisonende und gleichzeitig ein idealer Nährboden für neue Feindseligkeiten in der Saison 1997.

Der Vortell verschaffte Loris Capirossi seinen ersten und einzigen Sieg in der 500er Klasse und liess beim sonst eher unterkühlten Doohan eine Sicherung durchbrennen. Er hatte seinen Rivale

bereits dafür heruntergeputzt, daß er nicht in der Lage war, selbst ein Rennen anzuführen, sondern statt dessen im Windschatten zu lauern und mit seinem Angriffsmanöver bis zum Endspurt wartete.

Nun war Doohan wirklich außer sich: »Es ist so, wie ich es schon das ganze Jahr lang gesagt habe. Erst fährt er mir den lieben langen Nachmittag hinterher, dann verliert er in der

Doohan, který ve svých dvaatřiceti letech potřetí obhájuje titul světového šampióna, je nesporně král své třídy. Poslední přeživající z éry velikánů dokázal porazit i Wayne Raineyho a Kevinu Schwantze a zdá se, že je na nejlepší cestě dokázat ještě mnohem víc.

Crivillé, jenž nevpadá ani na svých sedmadvacet, jezdí pětistovky už pět let. Jako závodník však vyzrává poměrně pomalu, až v loňském roce dokázal hrát vedle Doohana důstojně druhé housle.

Doohan třídě 500 ccm v posledních třech letech bezesponu dominuje, nicméně loňský rok byl určitým milníkem. Crivillé poprvé v životě porazil svého staršího týmového kolegu, a to dokonce hned dvakrát. Na Grand Prix Austrálie svého největšího soupeře raději „sestřelil“, než by mu dopřál radost z dalšího vítězství. Byla to nejen senzační tačka za sezónou, ale i podnět pro obnovení nepřátelských vztahů v roce 1997.

Díky tomuto incidentu získal Loris Capirossi své první a jediné vavříny v kategorii půllitru a v jinak klidném Doohanovi doslova chytly saze. Ztratil vítězství na dosah ruky: „Tohle říkám celý rok. Pořád ho mám za zadkem a nakonec do mě vrazil.“

Navenek se zdají oba muži dost nepodobní, zdá se, že je spojuje jen určitá nechuť k osobním aspektům jejich slávy a samozřejmě oddání se svému sportu celým srdcem. Doohan je každým coulem typickým potomkem svých britských předků, rezervovaný, pověstný úsečnými odpověďmi a tvrdým upřeným pohledem. Ve srovnání s ním je Crivillé mírný až stydlivý, avšak ještě méně sdílný, co se týče jeho osobního života. Stejně odlišná je i jejich jezdecká kariéra i styl. Doohan vyrůstal v drsném prostředí australských závodů dirt-track (obdobna ploché dráhy, pozn. překl.), aby v roce 1989



letzten Runde die Kontrolle«.

Außerlich sind die beiden Männer wie Wasser und Feuer und haben nur eine gewisse Abneigung gegen die persönlichen Aspekte ihres Ruhms und eine aus vollem Herzen kommende Hingabe an ihren Sport gemeinsam. Doohan ist ganz der barsche Kolonialmensch und bekannt für seine knappen Antworten und seinen harten Blick, während Crivillé vergleichsweise sanft und scheu ist, seine Persönlichkeit versteckt und bei öffentlichen Auftritten noch weniger von sich her macht als der Australier.

Die Hintergründe ihrer Karriere und ihr Fahrstil sind ebenfalls unterschiedlich. Doohan wuchs in den Tumulten der australischen Dirt Track-Rennen auf und erlebte dann im Straßensport einen kometenhaften Aufstieg in das Honda-Spitzen-team für die 500ccm-Grand-Prix-Saison 1989. Seinen ersten Grand-Prix-Stieg erzielte er 1990, und schon 1992, als er in Assen einen komplizierten Beinbruch erlitt, stand er kurz vor dem Gewinn der Weltmeisterschaft. Bis heute ist Doohan teilweise verküppelt und betätigt die Hinterradbremse seiner Honda mit einem speziellen Daumenhebel, da er sein rechtes Fußgelenk für den Gebrauch des Fußbremshelms zu steif geblieben ist.

Auch Crivillé hat sich im Gelände und im Motocross die ersten Sporen verdient, bevor er im Strassensport ein eindrucksvolles Debüt absolvierte. Im Alter von 19 Jahren gewann er die Meisterschaft in der Klasse bis 125ccm und stieg dann unmittelbar in die Klasse bis 250 ccm und 1992 dann bis 500 ccm auf. Doch obgleich er schon in der ersten Saison (im gleichen Grand Prix, in dem sich Doohan ebenso wie die anderen Stars Rainey, Schwantz und Lawson verletzte) einen Debütsieg errang, hat er nur langsame Fortschritte gemacht. Daß er trotzdem über all die Jahre hinweg bei Honda bleiben konnte, beweist das große Vertrauen, das einflussreiche Kräfte in Spanien in ihn gesetzt haben.

Dieses Vertrauen wurde 1996 voll belohnt, als Crivillé die langen Lehrjahre endlich in ein rundum wettbewerbsfähiges Paket ummünzte, mit dem er mit Doohan mithalten konnte und immer noch genügend Reserven für gelegentliche Schlußattacken hatte. Dazu gehörte auch - an den Ereignissen in Australien zu urteilen - die Bereitschaft, eher einen Unfall für beide Fahrer hinzunehmen, anstatt als Zweiter durchs Ziel zu gehen.

Mick, der einmal Aufsehen durch seine Bemerkung erregt hatte, die Rennen seien mangels Konkurrenz langweilig geworden, zog

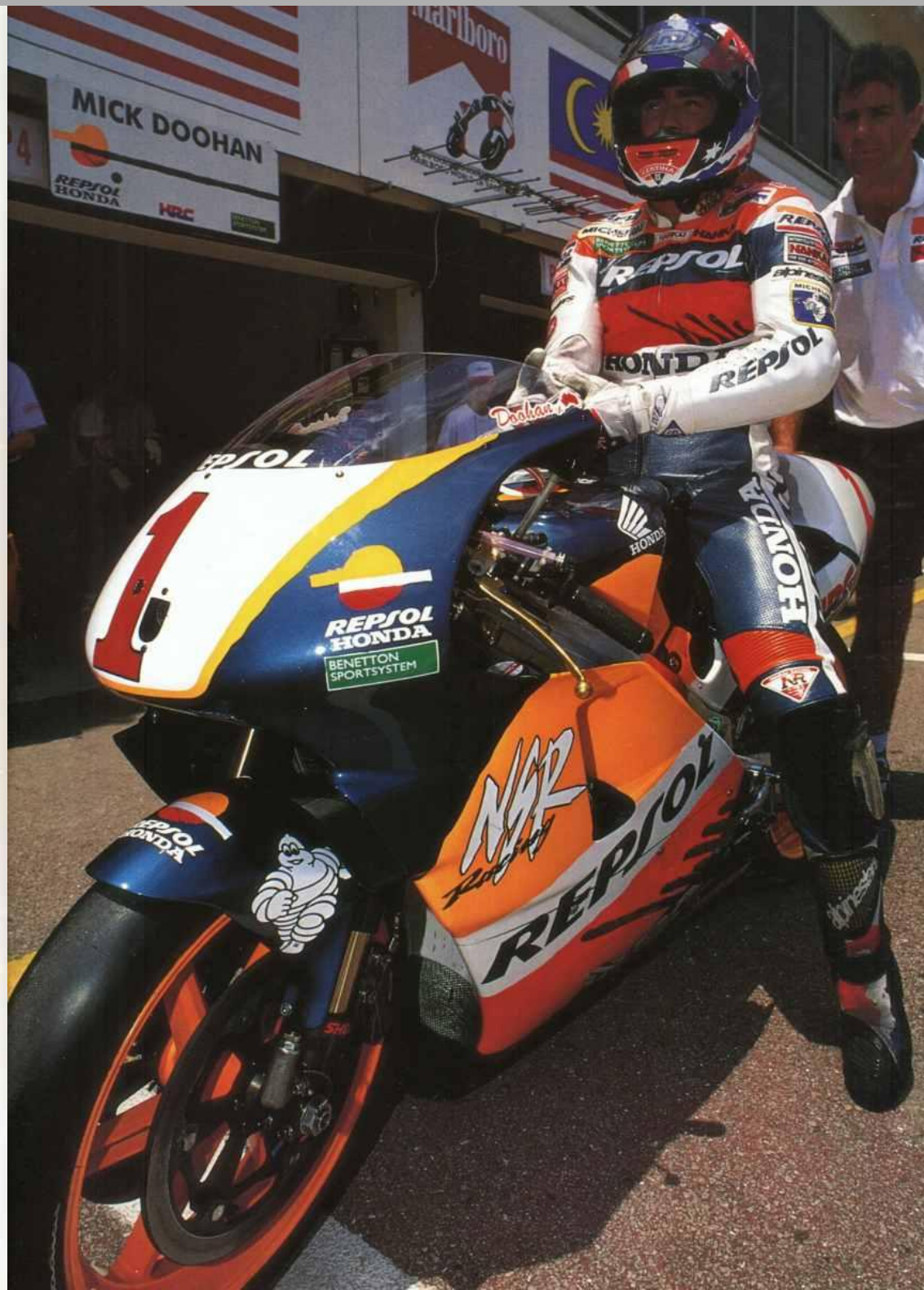


zazářil doslova jako meteor v silničních závodech ve špičkovém továrním týmu na půllitrové Hondě. Prvního vítězství v Grand Prix se dočkal o rok později a už v roce 1992 se vydal na vítězná tažení, které mu však překazila těžká havárie v Assenu. Doohan od té doby ovládá zadní brzdu palcem, protože jeho pravá noha už pravděpodobně nikdy nedokáže sešlápnout pedál.

Crivillé rovněž závodil na dirt-tracks, před svým úspěšným debutem na okruzích se věnoval i motokrosu a triálu. V devatenácti letech přišel, viděl a získal titul mistra světa ve stopětatřicetkách, v následujícím roce už jezdil za řidičky dvěstěpadesátky a v roce 1992 přešel do půllitru. Ačkoli při svém debutu zvítězil a porazil tak i taková esa jako Raineyho, Schwantze a Lawsons (bylo to ve stejném závodě, kde se Doohan zranil), další pokrok byl nevýrazný. Jeho angažmá u Hondy však bylo stále, což dokazovalo neochvějnou důvěru vlivných mecenášů ve Španělsku. Ta byla po zásluze oceněna v roce 1996, kdy Crivillé konečně zúročil svá učednická léta v umění srovnatelné s Doohanovým a dokonce něco navíc; schopnost na něj zaútočit, včetně ochoty soupeře raději „sešlápnout“, než aby skončil druhý.

Co na to Mick? Jezdec, který už jednou hrdě prohlásil, že závody začínají být nudné, protože chybí dostatek soutěživosti, se najednou musel začít pěkně otáčet. To drzé štěně potřebuje lekci! Jestli mu ji ovšem vůdce smečky dokáže dát, to bylo jednou z nejžhavějších otázek letošní sezóny.

Doohan byl připraven udělat vše pro to aby si své vedoucí postavení udržel. Rečeno s trochou nadsázky, obrátil vzhůru



Two strokes of genius

Putoline
LUBRICANTS



Putoline Oil

SPECIALIST OILS FOR MOTORCYCLES



daraus die Konsequenz, sich mit neuer Anstrengung an die Arbeit zu machen. Dieser junge Spund sollte seine Lektion bekommen; ob der alte Hase sie ihm erteilen konnte, war die zentrale Frage vor Saisonbeginn 1997.

Doohan war bereit, für das Erreichen seines Ziels tief in die Trickkiste zu greifen. Statt sich auf das bewährte Motorrad zu verlassen, suchte er nach der Weiterentwicklung der Halbliterklasse, nach einer Verbesserung der seit Jahren stagnierenden Rundenzeiten. Und beschloß, einen Motorentyp wieder auszugraben, den er 1991 zum letzten Mal verwendet hatte.

Schon für die ersten Vorsaisonstarts ließ er sich den »Screamer« einbauen, jenen klassischen Vierzylinder aus der Ära vor den »Big Bang« genannten Evolutionsmotoren, bei dem die Zylinderpaare brav und gleichmäßig im Abstand von 180 Grad, also einer halben Kurbelwellenumdrehung, gezündet wurden. 1992 wurde dieser in höchsten Tönen schreiende Motor durch den sonor bellenden Big Bang abgelöst, bei dem die Zündfolge deutlich enger beieinander lag und eine kurze Salve an Zündimpulsen von einer längeren Pause abgelöst wurde.

Der Vorteil dieses Motorenprinzips lag in der besseren Fahrbarkeit. Weil mehr Fahrer mit geringerem Sturzrisiko gute Rundenzeiten damit vorlegen konnten, wurde er als »user-friendly«, als benutzerfreundlich apostrophiert. Das neue Motorrad war leichter zu fahren und radierte auch die Reifen nicht so gnadenlos auf wie die Vorgängermodelle.

nohama bedny s náhradními díly a oprášil již notně omšelou verzi motoru, s kterým naposledy závodil v roce 1991. Tento motor V4 Honda NSR zvaný „Screamer“ má zážehové impulsy rozloženy ve 180 stupních. V roce 1992 byl nahrazen motorem se zážehem s těsně následujícími impulsy, takzvaným „Big Bangem“. Výsledkem této záměny bylo zkrocení divokého motoru Hondy takřka na snadno ovladatelného beránka. Nový motocykl byl nejen snáze ovladatelný, ale také nebyly tolik zatěžovány pneumatiky. Do konce roku 1992 všichni výrobci tento vynález Hondy kopírovali, a tak se hlubší zvuk těchto motorů stal tradičním doprovodem závodů této kategorie.

Doohan nenápadně zahájil své kacířské tažení již v roce 1996 - tehdy přišel pravý čas pro návrat „Screameru“. Technologie pneumatik i podvozku, jakož i elektronické ovládání motoru již dosáhly mnohem vyšší úrovně, proto Mick usoudil, že může opět těžit z lepší regulace výkonu a točivého momentu kola staršího motoru. Samozřejmě, že „Screamer“ mohl být daleko hůře ovladatelný, ale Doohan je jedním z mála jezdců, kteří jsou schopni tento starší typ motoru dokonale zvládnout. Proto hned po australské Grand prix začal se „Screamerem“ testovat - a ihned ukrojil více než sekundu ze svého nejlepšího víkendového času. Crivillé to také zkusil a - následoval pád. Je-li toto skutečným měřítkem jezdeckých kvalit, kdo potom mohl Doohanovi zazlívat potutelný úsměv?



NORIFUMI ABE

CARLOS CHECA

Ende 1992 hatten auch die anderen großen Hersteller hastig auf die neue Mode umgestellt, und der bullige Sound der Big Bang-Motoren wurde zum Klassenstandard.

Der Unterschied zu den alten Motoren wurde hauptsächlich in den Kurven deutlich. Während der schrille Screamer mit seinem jähen Leistungseinsatz zu abruptem, tückischem Durchdrehen des Hinterrads neigte und häufige Unfälle provozierte, gab die Impulsleistung des Big Bang dem Hinterrad selbst bei Regen viel bessere Haftung.

Daß die Rundenzeiten in der 500ccm-Klasse plötzlich nicht mehr abnahmen, war zweitrangig und schien niemand zu stören - denn immerhin gewann der Big-Bang-Motor mit seinen Vorteilen für Fahrer und Reifen sämtliche Rennen.

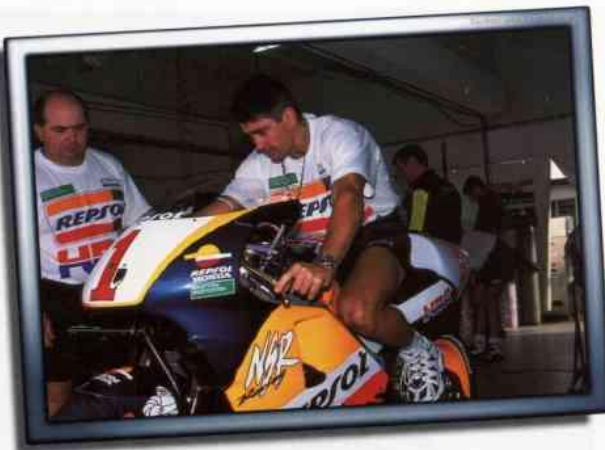
Doch im Verlauf des Jahres 1996 drehte sich der Wind. Doochan begann mit ketzerischen Bemerkungen, es sei an der Zeit, dem Screamer ein Comeback zu verschaffen. Die Reifen- und Rahmenteknologie sowie die elektronische Motorensteuerung hatten sich im Laufe der Jahre stark verbessert, und Doochan meinte, er könne mit seinem Feingefühl für die Gashand und dank der besonderen Leistungsentfaltung des alten Motors, der bei voller Kurvenschräglage und bei geringer Drehzahl etwas weniger, mit zunehmendem Aufrichten des Motorrads dann aber umso aggressivere Kraft freisetze, wieder auf schnellere Zeiten kommen. Der Screamer war zwar immer noch schwieriger zu fahren, doch als einer der wenigen, die den alten Motortyp vollkommen beherrscht hatten, konnte das ein Vorteil für Doochan bedeuten.

Also testete er den Screamer einen Tag nach dem australischen Grand Prix und verbesserte seine bisherige, am Rennwochenende erzielte Bestzeit um mehr als eine Sekunde. Auch Crivillé machte einen Versuch - und baute einen Unfall. Wenn dies wirklich ein Maßstab für größeres Können war - wer wollte Doochan sein leises Lächeln verdanken?

Für den Weltmeister waren die Tests so erfolgreich, daß er dem Screamer treu blieb; Teamkollege Alex hielt dagegen am gewohnten Big Bang fest, ohne deshalb viel langsamer zu sein.

Dann, mit Saisonbeginn, kam die wirkliche Konfrontation, und beim ersten Grand Prix in Malaysia gab eine ganze Reihe spannender, unbeantworteter Fragen.

Würde der aggressivere Leistungseinsatz des Screamers den Hinterreifen über eine Rennstrecke hinweg in Stücke reißen? Würde



Během testování se Doochan držel svého „Screamera“, Alex zase nedal dopustit na dobře známý „Big Bang“. Oba dva však byli velmi rychlí. Pak přišla konfrontace přímo na trať. Na první Grand Prix seriálu v Malajii však stále zůstávala spousta otázek nezodpovězených: Vydrží zadní pneumatika silnější vibrace „Screamera“ během celého závodu? Jak se bude chovat v dešti? Neukoulsi si Mick příliš velké sousto?

Po šesti závodech seriálu byly odpovědi jasně. Mick vyhrál všechny závody s výjimkou třetího. Tenkrát skončil na druhém místě, ale měl k tomu pádný důvod. Odlišné vibrace jeho motoru způsobily porušení článku ovládajícího výtukový ventil. Pohon jedriho válce se tak přerušil a motor neměl dostatečně otáčky a výkon.

Doochan a jeho týmový šéf Jerry Burgess dychtěli každému dokázat, že za jejich úpěchy nestojí pouze renovovaný motor z roku 1991. Konfigurace klikové hřídele může být stejná, ale jinak se může verze z roku 1997 pyšnit mnoha dalšími vylepšeními, zvláště stejným vrtáním válců, jaké bylo zavedeno společně s motorem typu „Big Bang“. „Nikdy nešlo o to, usadit starý motor do co nejnovějšího podvozku,“ říká Mick. „Toto je ve skutečnosti nový modifikovaný motor.“ Pokud jde o pneumatiky, byl i Mick překvapen. Přesnější ovládání plynu umožnilo menší protažení kola. A pokud jde o ovladatelnost, bylo jasně vidět, že motocykl mu sedí. Mickova jízda byla ještě elegantnější než dříve a vítězství se dostavovala pravidelně.

Tento vývoj si ovšem vyžádal mnoho času, a po třech závodech nebyla ještě Mickova převaha zdaleka definitivní. V Malajii Alexovi odešli pneumatiky, avšak podmínky na okruhu

der Screamer auch im Regen konkurrenzfähig sein? Ging Doohan ein zu großes Risiko ein?

Die Antworten kamen Schlag auf Schlag wie bei einem Uhrwerk in den ersten sechs Rennen. Doohan gewann jeden einzelnen Lauf bis auf den dritten. Bei jenem, in Spanien, wurde er Zweiter, doch das hatte seinen besonderen Grund. Die unterschiedlichen Vibrationen seines 180 Grad-Motors im Vergleich zum Big Bang führten zu einem Schaden im Verbindungsgestänge zur Bedienung seines Power Valve-Systems im Auslaßtrakt. Der Antrieb für eine der Klappen brach, weshalb sich Doohan für den Rest des Rennens mit weniger Drehzahl und weniger Leistung abfinden mußte.

Abgesehen davon wurden Doohan und sein Cheftechniker Jerry Burgess voll und ganz in ihren Ansichten bestätigt, legen aber Wert auf die Feststellung, daß sie das Rad der Geschichte nicht einfach um sechs Jahre zurückstellten. Die Konfiguration der Kurbelwelle ist zwar so wie 1991, doch profitierte die Version 1997 in allen anderen Aspekten von der technischen Entwicklung der vergangenen Jahre. Beispielsweise verfügt Doohans Motor über jene, für zusätzliches Drehmoment sorgenden Überströmkanäle, die zusammen mit dem Big Bang eingeführt wurden. „Es drehte sich nie darum, den alten Motor in das neueste Chassis zu schrauben“, erklärt Mick. „Es ist eher so, daß der modernste Motor modifiziert wurde.“

Was den Reifenabrieb angeht, wurde selbst Doohan überrascht. Die präzisere Kontrolle des Gasgriffs bedeutete, daß das Hinterrad sogar weniger oft durchdrehte als zuvor mit dem Big Bang. Und was die Fahrbarkeit anging, war es nur zu offensichtlich, daß das Motorrad für ihn maßgeschneidert war. Micks Fahrstil war weicher und flüssiger denn je, und seine Überlegenheit trat Wochenende für Wochenende mit bislang unerreichter Gleichmäßigkeit zutage.

All dies erforderte Entwicklungszeit, und nicht alles, was in den ersten drei Rennen passierte, war hundertprozentig perfekt. In Malaysia verlor Alex, weil seine Reifen ungewöhnlich früh ruiniert waren - möglicherweise ein Tribut an die ungewöhnlichen Bedingungen der Shah Alam-Piste. In Japan war der Spanier im Training so gut wie ebenso schnell wie Doohan und verlor auch im Rennen nur um Sekundenbruchteile.

Dann kam das dritte Rennen, Crivillé's Heim-Grand Prix in Jerez. Und ungeachtet dessen, was Mick über seine mechanischen Probleme berichtete, schürte die patriotische Begeisterung über Crivillé's langsehnten Sieg in Jerez am Ende doch die Hoffnung, Mick könne zu schlagen sein. Immerhin lag Alex nur fünf Punkte in der WM-Wertung zurück.

Doch dann wurde der Weg steiniger für den Spanier. In Italien machte er beim Versuch, Mick einzuholen, einen Fehler, konnte von Glück sagen, nach seinem Ausritt wieder auf die Strecke zurückzufinden und wurde am Ende Vierter. In Österreich, wo er ein Jahr zuvor seinen historischen ersten Sieg über Mick gefeiert hatte, leistete er sich bei riskanten Versuchen, am führenden Doohan dranzubleiben, den nächsten Ausritt. Alex verpaßte das Podium erneut und wurde Fünfter.

In Frankreich wurde Crivillé dann ohne besondere Vorkommnisse besiegt. Die anderen fuhren ihm schlicht auf und davon, worauf der enttäuschte Vierte von einem mysteriösen Leistungsverlust seines Motorrads zu reden begann. Die ganze Sache lief zunehmend aus dem Ruder.

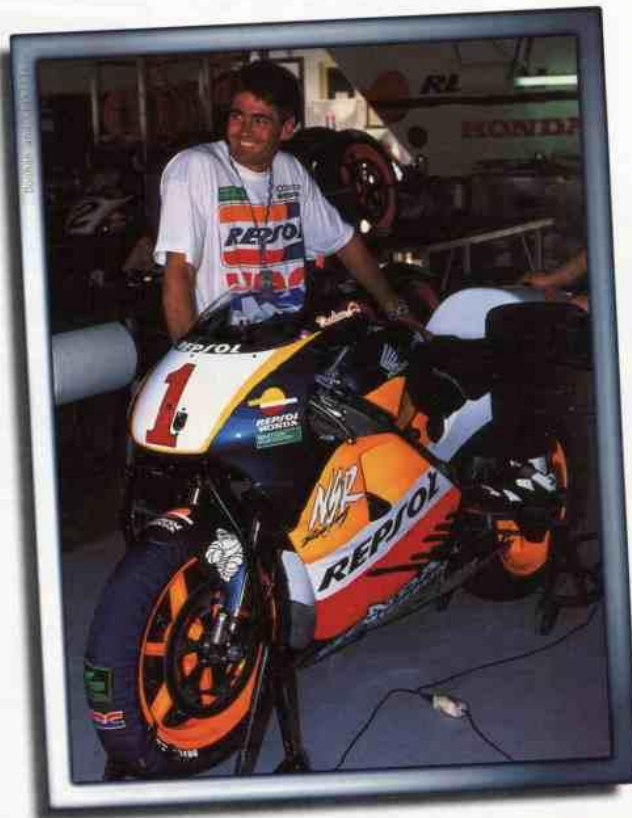
In der Zwischenzeit hatte Alex den Screamer nochmals getestet.

Shah Alam bylo možno považovat za výjimečné. v Japonsku byl Španělský jezdec téměř stejně rychlý jako Doochan, který zvítězil pouze o zlomky sekundy. Pak přišla domácí Grand Prix ve Španělsku. Bez ohledu na to, co Mick říkal o možných technických problémech, vina vlastenecké vášně, která se vzedmula po Alexově dlouho očekávaném prvním vítězství v Jerezu, podpořila jeho naději, že Mick je porazitelný. Koneckonců, měl v té době náskok pouhých pěti bodů.

Poté se však Alexova situace stala poněkud nejistou. v Itálii vyjel z trati, když pronásledoval Micka, a taktak skončil ještě na čtvrtém místě. v Rakousku, kde Micka vloni poprvé porazil, opět vyjel z trati při další marmé stihací jízdě. Na stupně vítězů se opět nedostal a musel se spokojit s pátým místem. Totéž se mu stalo ve Francii. Zklamání Alex dosáhl pouze na čtvrtou příčku a začal svádět své neúspěchy na údajnou ztrátu výkonu svého motocyklu. Jeho sny se začaly bortit.

v mezidobí si Alex znovu otestoval „Screamera“. Mick měl ve srovnání s „Big Bangem“ problémy s odřazováním, proto Honda Racing Corporation požádala Alexe, aby jel na tomto motocyklu v Mugellu, aby bylo možno utvořit si další názor. Španělskému jezdcovi však natolik nevyhovoval, že se pevně rozhodl do konce roku se

MICK DOOHAN



Syntec 4 & Syntec 4Plus

THE ULTIMATE SUPERBIKE OILS



Mick hatte von Problemen beim Herunterschalten berichtet, worauf die Honda Racing Corporation HRC eine zweite Meinung einholen wollte und Alex darum bat, das Motorrad in Mugello probefahren.

Der Spanier mochte die Maschine immer noch nicht und war endgültig davon überzeugt, sie für den Rest des Jahres nicht mehr anzurühren. «Ich bevorzuge das Motorrad, das ich kenne», sagte er schlicht.

Alles in allem war das Ergebnis klar. Zu Saisonmitte hätte Mick nicht nur einen komfortablen Punktevorsprung aufgehäuft, der etwa zwei Rennen entsprach, sondern auch in allen anderen Belangen die Oberhand behalten. Die möglicherweise wichtigste Komponente war dabei sein beträchtlicher psychologischer Vorsprung - denn während Doochan bewiesen hatte, daß er mit beiden Maschinen Rennen gewinnen konnte, hatte Crivillé bereits entschieden, daß er dazu nicht in der Lage war.

Deshalb begann das zweite Halbjahr dieser klassischen Konfrontation mit einer neuen Schlachtordnung. Doochan hatte alles bewiesen, was es zu beweisen gab, und Crivillé war immer noch in Wartestellung.

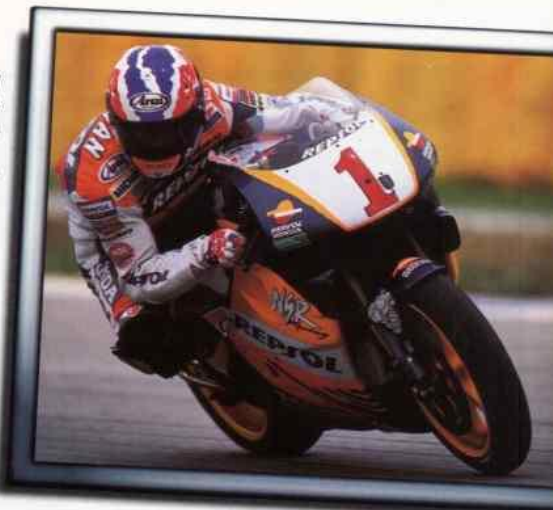
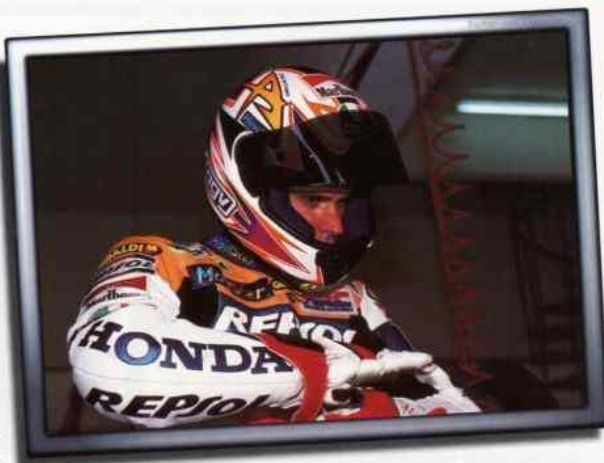
Mit dem Unfall von Assen - eigentlich eine von Crivillé's Lieblingsstrecken - verschoben sich die Stellungen so gut wie endgültig in Richtung von Mick Doochan. Getreu dem Motto, daß im Rennsport alles passieren kann, erlebte Crivillé statt der geplanten Aufholjagd einen schlimmen Trainingssturz, zog sich schwere Haut- und Muskelschürfungen am Daumen und Handballen der linken Hand zu und fiel vorläufig aus.

Doochans Aufgabe blieb fortan die reine Demonstration, ob er in der Lage sei, seine Überlegenheit zu halten oder gegenüber den anderen Konkurrenten vielleicht sogar noch einen Gang höher zu schalten.

Crivillé, der mit seinen Eltern in der Nähe von Barcelona wohnt und nur wenige Zugstände an seinen Status als Superstar macht, von seinem fast schon obligaten roten Ferrari einmal abgesehen, war dagegen in einer schwierigen Situation. Nach seiner Meinung befragt, gibt er meist nur ein scheues Lächeln von sich. «Ich werde mein Bestes versuchen», sagt er dann mit sanfter Stimme.

Jetzt ist der Punkt erreicht, wo er genau das tun muß. Denn die Zeit der Bewährungsprobe für den Mann, auf den die Spanier all ihre Hoffnungen setzen, läuft. Wo schon der WM-Titel außer Reichweite geraten scheint, geht es jetzt darum, als Sieger über den Schmerz und über den Rückschlag, am Ende vielleicht auch über Doochan, zurück-zukehren.

Für Alex Crivillé dürfte die zweite Hälfte der Saison 1997 zur wichtigsten Zeit seiner Rennfahrerkarriere werden.



jeji ani nedotknout. «Dávám přednost stroji, která dobře znám,» řekl.

v polovině roku tak měl Mick s obrovským bodovým náskokem situaci zcela pevně ve svých rukou. Nejdůležitější byla možná psychologická výhoda - dokázal, že může vřítit na obou typech stroje. Alex se prostě rozhodl jenom pro jeden. Ve druhém kole tohoto souboje bylo tedy skóre zcela jiné. Doochan dokázal vše, po čem Crivillé stále jenom toužil.

Poslední kapkou do Alexova pomyslného poháru hořkosti byla havárie při prvním kvalifikačním tréninku na Grand prix v holandském Assenu. Osudové je, že se tak stalo 26. června, přesně na den pět let poté, co na tomto okruhu havaroval Mick Doohan. Následkem pádu, ke kterému došlo v rychlosti 250 km/h, bylo otevřené zranění levé ruky, které si vyžádalo okamžitou plastickou operaci kůže včetně vložení kovové destičky do palce. Naštěstí nedošlo ke zlomenině nebo vážnému poškození. Slach ani cév, jediným problémem byla mimá infekce, která je ovšem u operací tohoto typu běžná. Na jejím vývoji však bude záležet, co ještě Alex v letošní sezóně dokáže...

Es lebe die Vielfalt Zaručená rozmanitost

Schluss mit der starren Tradition des Vierzylindermotors - es lebe die Vielfalt. Die FIM-Formel für Zweizylinder mit 100 kg, Dreizylinder mit 115 kg und Vierzylinder mit 130 kg Gewicht hat die Ingenieure auf den Plan gerufen, nach neuen Wegen für Rennsieg zu suchen.

Pryč s unifikovanými čtyřváci, ať žije rozmanitost! Souhlas FIM (Mezinárodní motocyklové federace, pozn. překl.) se stokilogramovými dvouváci, stopatnáctikilogramovými tříváci a konečně i se čtyřváci, které ovšem váží 130 kg, povzbuzuje plány vývojářů vyhrávat i jiným způsobem než doposud.

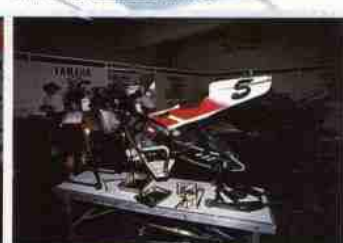
DORIANO ROMBONI (ZWEIZYLINDER MIT 100kg)



JEAN MICHEL BAYLE (DREIZYLINDER MIT 115kg)



NORIFUMI ABE (VIERZYLINDER MIT 130kg)



Der klassische Vierzylindermotor mit 500 Kubikzentimeter Hubraum und 130 kg schiebt trotz seines die Fahrer und die Reifen verschleißenden Gewichts dank explosiver Beschleunigung und Spitzengeschwindigkeiten von 320 km/h.

Die Zweizylinder - die NSF500V von Honda und die 410cc Aprilia - basieren auf der Hypothese, dass ihre im Vergleich zu einer 250er zusätzliche Motorleistung die verlockend kleine Lücke zwischen den Rundenzeiten der 250 cm³- und der 500 cm³-Klasse schließen könnte.

Ihre Stärken sind das linke Fahrverhalten der 250er, das hohe Kurventempo und die Schonung der Fahrer.

Die nackten Zahlen machen den Zusammenhang noch deutlicher. Wenn man eine 500 cm³-Dreizylindermaschine an die Grenzen ihrer mechanischen und thermischen Belastung treibt, erzielt man annähernd 160 PS. Wenn man diese 160 PS auf das Gewicht von Fahrer und vollgetankter Maschine mit 115 kg verteilt, erhält man dasselbe Leistungsgewicht wie bei der Vierzylindermaschine mit 130 kg. Daraus läßt sich auf gleiche Beschleunigungskräfte schließen.

Die Spitzengeschwindigkeit ist das Verhältnis von Stirmfäche zu Leistung. Die mit der Stirmfäche einer 250er kombinierte Nennleistung von 160 PS erbringt annähernd 300 km/h.

Leichteres Gewicht ermüdet Fahrer und Reifen weniger schnell. Bei gleicher Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit wie bei einer 500er, aber Masse und Gewicht fast wie bei einer 250er, überrascht es nicht, dass das Team Roberts diese Option gewählt hat.

Das mittlerweile in England angesiedelte Team Roberts lernt von der dort

Klassische Peltistovka - 130 kg těžký čtyřválec s explozivní akcelerací a nejvyšší rychlostí 320 km/hod vyhrává závody i přes váhu, která vyčerpává nejen jezdce, ale i pneumatiky. Dvouválec - Honda NSF500V a Aprilia 410 cc - sázejí na svůj extrémní výkon, který může překlenout vyzývavý malý rozdíl mezi časy na jedno kolo u dvěstěpadesátek a peltistovek. Jejich silnou stránkou je snadné ovládní podobně jako u dvěstěpadesátek, vysoká rychlost v zatáčkách a nižší nároky na fyzickou kondici jezdce.

Přitažlivost tříváci nejlépe dokládají následující čísla: přiblížil se takový stroj svým mechanickým a teplotním limitům, má výkon na brzdě téměř 160 bhp. Poměr výkonu a váhy určuje akceleraci. Vydělime-li tento výkon váhou jezdce a paliva plus zmíněnými sto patnácti kilogramy, dostaneme tentýž poměr jako u čtyřváci. To znamená stejnou akceleraci. Nejvyšší rychlost je pak poměrem čelního odporu a výkonu. S čelním odporem jako u dvěstěpadesátek dostaneme při výkonu 160 bhp téměř 296 km/hod. Nižší váha tolik neunavuje jezdce a také pneumatiky vydrží déle. Stejná akcelerace, užitečná nejvyšší rychlost a velikost a váha blízká se peltistovce - není divu, že si Team Roberts zvolil tuto alternativu.

Team Roberts má nyní základnu v Anglii, kde získal podporu výrobců příslušnosti vozů F1. Jak by se u nového designu dalo očekávat, vyvstaly problémy se spolehlivostí, které budou vyžadovat hodiny a hodiny úmorného testování, úpravy designu a znovu testování, než bude vše tak, jak má být. To zahrnuje i vibrace hřídele vedoucí k rozkmitání a selhání ojnice. Japoncům samozřejmě také selhávají ložiska, ale takové problémy se nikdy nedostanou z pod pokličky testovacích oddělení.

Number One in motorcycle Oils



befindlichen Industrie im Umkreis der Formel 1. Wie man bei einer - und vor allem in so kurzer Zeit verwirklichten - Neukonstruktion erwarten kann, gibt es Probleme mit der Zuverlässigkeit, zu deren Lösung reihenweise Zerstörungstests, Neukonstruktionen und Wiederholungstests durchgeführt werden müssen.

Bei diesen Problemen handelt es sich um Kurbelwellen- und Pleuellagerdichtungen. Auch die Japaner haben mit Problemen zu tun, verstecken sie jedoch erfolgreich in ihren Testlabors.

Bisher hat kein Zweizylindermotor einen Grand Prix in der 500er Klasse gewonnen, obgleich diese Motoren sich als vielversprechend auf Rennstrecken erweisen, bei denen es mehr auf Kurventempo als auf Beschleunigung ankommt.

MARLBORO TEAM ROBERTS, KENNY ROBERTS Jnr. / KENNY ROBERTS

Dabei traten Probleme zweierlei Art auf. Zunächst sind sie im Unterschied zu den Dreizylindern zu schwer im Verhältnis zur Leistungsausbeute. Wenn ein 500er-Zweizylinder an seine natürliche Belastungsgrenze getrieben wird, leistet er nur 25 bis 30 PS mehr als eine 250er.

Und selbst wenn eine Zweizylindermaschine den Vierzylindern am Start entgegenkommen kann, was bei schwächerer Beschleunigung nicht ganz einfach ist, blockieren die Vierzylinder die Ausnutzung der besseren Kurvengeschwindigkeit und ziehen davon.

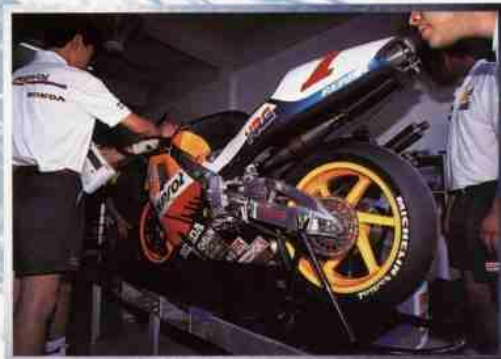
Das zweite Problem ergibt sich aus der Tatsache, dass die Abhängigkeit von der Kurvengeschwindigkeit eine starke Belastung des Hinterrads bedeutet. Eine Vierzylindermaschine auf abgefahrenen Reifen kann langsamer in die Kurve gehen und trotzdem sehr stark beschleunigen. Eine Zweizylindermaschine mit

W APRILIA RACING-TEAM, DORIANO BOMBONI

Žádný dvouválec ještě závod Grand prix ve třídě 500 ccm nevyhrál, ačkoli se ukázaly být velmi slibné na trati, které zvýhodňují rychlost v zatáčkách před akcelerací. Mají však problémy dvojího typu: Za prvé, ve srovnání s tříválcem jsou na svůj výkon příliš těžké. Dvouválcová pětistovka za sebe dokáže vytáhnout jen asi o 25-30 hp více než dvěstěpadesátka. Jedině kdyby dvouválec nějak dokázal uniknout čtyřválcům hned na startu (což jde vzhledem ke slabší akceleraci dost těžko), pak by mohl využít své výhody - vysoké rychlosti v zatáčkách, aniž by byl blokován čtyřválcem. Za druhé, závislost na rychlosti v zatáčkách činí trvanlivost zadních pneumatik poněkud pochybnou. Čtyřválec s již opotřebovanou zadní pneumatikou může vjet do zatáčky pomaleji, ale stále ještě výrazně akcelerovat, kdežto dvouválec ve stejné situaci téměř ztrácí důvod své existence - vysokou rychlost v zatáčkách. Honda loni začala používat užší zadní pneumatiky, než jsou běžné u čtyřválců, ale brzy ocenila trvanlivost běžného obutí.

Aprilia zvolila střední cestu, co se týká objemu, částečně proto, že existují limity, o kolik může být u motocyklu založeného na dvěstěpadesátce zvětšen, částečně proto, že její konstruktéři věří, že se jim podaří zachovat koncept vysoké rychlosti v zatáčkách, aniž by příliš zvýšili točivý moment motoru. Aprilia 410 je tak spíše dvěstěpadesátkou než půllitrem, zatímco Honda si zakládá na motoru s maximálním výkonem. Oba stroje však mají problémy s písty, protože problémy s přehříváním a silou normálně vyplývají z velikosti vtřání.

Ačkoli motor ELF/Urs Wenger/Swissauto je čtyřválec typu V, byl původně vyvinut jako kompaktní jednoduchá jednotka pro pohon sádkářů. Jeho jedinečnou vlastností je to, že má místo čtyř komor pouze dvě. V každé je pár válců, jež jsou načasovány tak, se v nich palivo zazehovalo současně. To znamená, že není potřeba hlavní ložisko, které by normálně existovalo mezi párem setrvačnicků. Objevily se však problémy se setrvačnickem mezi párem pístů, který není ničím podporovaný. Motor je výkonný, avšak sedmiletá nadvláda Japonců v této oblasti patrně nebude překonána za jednu sezónu. Výkon a čas na kolo jsou správně, ovšem neobvyklým způsobem. Upeče tedy



REPSOL HONDA, MICK DOOHAN

BRNO, MASARYKŮV OKRUH 29-31.8.97

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY



STARTLISTEN STARTOVNÍ LISTINY



FIBEC THE WINNING BRAKES
 'SK93' BLACK, UNIVERSAL MEDIUM HARD KEVLAR COMPOUND FOR STREET AND OFF-ROAD USE. WITH ABE/GERMAN TRAFFIC AUTHORITY APPROVAL.

FIBEC THE WINNING BRAKES
 'SPRINT' GREEN, SOFT KEVLAR COMPOUND. 1997 VERSION WITH CONSIDERABLY IMPROVED MILEAGE. FOR STREET SPORT AND RACE BIKES + SUPERCROSS RACING.

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY



WELTMEISTERSCHAFT ORGANISATION / ORGANIZAČNÍ VÝBOR MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ

RENNDIREKTOR ŘEDITEL SERIÁLŮ	TECHNISCHER DIREKTOR HLAVNÍ TECHNICKÝ KOMISÁŘ	MEDIZINISCHER DIREKTOR HLAVNÍ LÉKAŘ	PRESS OFFICER TISKOVÝ MANAGER	SICHERHEITSVERTWORTLICHER UND STARTER BEZPEČOSTNÍ KOMISÁŘ A STARTER
ROBERTO NOSETTO	JACK FINDLAY	CLAUDIO MACCHIAGODENA	RENATA NOSETTO	HANS BAHMER

FIM-DELEGIERTE / DELEGÁTI FIM

VORSITZENDER DER FIM JURY HLAVNÍ SPORTOVNÍ KOMISÁŘ	STELLVERTRETENDER VORSITZENDER DER FIM JURY ZÁSTUPCE HLAVNÍHO SPORTOVNÍHO KOMISÁŘE	NATIONALES MITGLIED DER FIM JURY NÁRODNÍ SPORTOVNÍ KOMISÁŘ	FIM-REPRÄSENTANT ZÁSTUPCE FIM	MEDIZINISCHER BELEGTER DELEGOVANÝ LÉKAŘ
CLAUDE DANIS	JEAN PIERRE MOREAU	ANTONÍN MALANÍK	T.B.A.	DAVID McMANUS

IRTA

DELEGIERTER DER IRTA / DELEGÁT IRTA
PAUL BÜTLER

VERANSTALTER / ORGANIZÁTOR

AMK AUTOMOTODROM BRNO, P.O. BOX 98, CZ-656 98 BRNO

RENNORGANISATION / ORGANIZACE ZÁVODU

ORGANISATIONSLIEFER / ORGANIZAČNÍ ŘEDITEL	JIŘÍ OULEHLA
RENNLEITER / ŘEDITEL ZÁVODU	VÁCLAV JANEK
ST. RENNLEITER / ZÁSTUPCE ŘEDITELE ZÁVODU	MIROSLAV BARTOŠ
LEITENDER RENNARZT / HLAVNÍ LÉKAŘ	DR. DUŠAN KLUBÁČEK
NATIONALER PRESSECHIEF	AMOS KREJČI
VEDOUČÍ TISKOVÉHO STŘEDISKA	

INTERNATIONALE SPONSOREN / MEZINÁRODNÍ SPONZOŘI

CERTINA THE OFFICIAL TIMING / WATCH FOR THE FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY



29•8•97 FREIES TRAINING / VOLNÝ TRÉNINK ZEITTRAINING / MĚŘENÝ TRÉNINK

125 ccm 09.00 - 09.45 13.00 - 13.45

500 ccm 10.00 - 11.00 14.00 - 15.00

250 ccm 11.15 - 12.15 15.15 - 16.15

Pit Walk / Prohlídka boxů 16.30 - 17.30

Seitenwagen / Sajdkáry 17.45 - 18.15 18.45 - 19.15

30•8•97 FREIES TRAINING / VOLNÝ TRÉNINK ZEITTRAINING / MĚŘENÝ TRÉNINK

125 ccm 09.00 - 09.45 13.00 - 13.45

500 ccm 10.00 - 11.00 14.00 - 15.00

250 ccm 11.15 - 12.15 15.15 - 16.15

Pit Walk / Prohlídka boxů 16.30 - 17.30

Seitenwagen / Sajdkáry 17.45 - 18.45

31•8•97 WARM-UP RENNEN / ZÁVODY

125 ccm 09.00 - 09.20 11.15

250 ccm 09.30 - 09.50 12.30

500 ccm 10.00 - 10.20 14.00

Pit Walk / Prohlídka boxů 10.30 - 10.50

Seitenwagen / Sajdkáry 15.30



EBC® THE WINNING BRAKES
 'DOUBLE-H', HIGH FRICTION 'NO FADE' SINTERED METAL BRAKE PADS FOR TODAY'S
 HI-TECH SPORTS BIKES. IDEAL FOR ROAD RACING. ENDORSED BY SCOTT RUSSELL.

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

19 RUNDEN / KOL • 102.486 km • START 11.15

No.	FAHRER / JEZDEC	NATIONALITÄT / NÁRODNOST	MOTORRAD / MOTOCYKL	TEAM
2	MASAKI TOKUDOME	JAPAN	APRILIA	DOCSHOP-RACING
3	TOMOMI MANAKO	JAPAN	HONDA	TEAM UGT-3000
5	JORGE MARTINEZ	SPANIEN	APRILIA	TEAM AIRTEL-ASPAR
7	NOBORU UEDA	JAPAN	HONDA	TEAM PILERI
8	KAZUTO SAKATA	JAPAN	APRILIA	UGT 3000
10	LUCIO CECCHINELLO	ITALIEN	HONDA	SPIDI HONDA LCR
12	DIRK RAUDIES	DEUTSCHLAND	HONDA	FINSCO RACING
13	MARCO MELANDRI	ITALIAN	HONDA	
15	ROBERTO LOCATELLI	ITALIEN	HONDA	TEAM AXO INOXMACEL
17	ENRIQUE MATURANA	SPANIEN	YAMAHA	TEAM YAMAHA KURZ
19	FREDERIC PETIT	FRENKREICH	HONDA	TEAM RMS
20	MASAO AZUMA	JAPAN	HONDA	L.B. RACING
21	GIANLUIGI SCALVINI	ITALIEN	HONDA	TEAM AXO INOXMACEL
22	STEVE JENKNER	DEUTSCHLAND	APRILIA	TEAM APRILIA-ADAC SACHSEN
24	GINO BORSOI	ITALIEN	YAMAHA	TEAM SEMPRUCCI
25	JOSEP SARDA	SPANIEN	HONDA	FINSCO RACING
26	IVAN GOI	ITALIEN	APRILIA	MARLBORO TEAM ALFA BIEFFE
27	GABOR TALMACSI	HUNGARIAN	HONDA	TOM TAILOR RACING TEAM
29	ANGEL NIETO	SPANIEN	APRILIA	TEAM AIRTEL-ASPAR
32	MIRKO GIANSAITI	ITALIEN	HONDA	MATTEONI RACING
33	MANFRED GEISSLER	DEUTSCHLAND	APRILIA	UGT-3000
34	MICHAL BREZINA	TSCHECHISCHE REPUBLIK	HONDA	MOTORRACE MESTEC KRALOVE
35	IGOR KALAB	TSCHECHISCHE REPUBLIK	HONDA	AMK REVENA
39	JAROSLAV HULES	TSCHECHISCHE REPUBLIK	HONDA	L.B. RACING
41	YUISHI UI	JAPAN	YAMAHA	TEAM YAMAHA KURZ
46	VALENTINO ROSSI	ITALIEN	APRILIA	NASTRO AZZURRO APRILIA
62	YOSHIAKI KATOH	JAPAN	YAMAHA	TEAM SEMPRUCCI
72	GARRY McCOY	AUSTRALIEN	APRILIA	SCUDERIA ALFA BIEFFE
86	EMANUEL BUCHNER	DEUTSCHLAND	APRILIA	SAECO APRILIA TEAM KELLNER
98	CHRIS BURNS	GROBBRITANNIEN	HONDA	TEAM UGT 3000

12. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT

12. ZÁVOD MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ

125 ccm



Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
2																				
3																				
5																				
7																				
8																				
10																				
12																				
13																				
15																				
17																				
19																				
20																				
21																				
22																				
24																				
25																				
26																				
27																				
29																				
32																				
33																				
34																				
35																				
39																				
41																				
46																				
62																				
72																				
86																				
98																				

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY • RESULTATE / VYSLEDKY

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



EBC® THE WINNING BRAKES
 'PRO-LITE' FLOATING BRAKE DISCS WITH ALLOY HUBS AND HPSR STEEL ROTORS. ALSO
 AVAILABLE DISCS WITH FINE GRAIN STEEL RACE ROTORS AND 4-PISTON RACE CALIPER.

EBC® THE WINNING BRAKES

'SK93' BLACK, UNIVERSAL MEDIUM HARD KEVLAR COMPOUND FOR STREET AND OFF-ROAD USE. WITH ABE/GERMAN TRAFFIC AUTHORITY APPROVAL.

DIG SAISON BISHOP 125 CC BODOUÉ STAVY TRÍDY 125 CCM

125cc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1 VALENTINO ROSSI	25	-	25	25	20	25	25	25	25	25						245
2 NOBORU UEDA	16	25	20	13	25	-	13	11	-	20	16					159
3 TOMOMI MANAKO	9	4	11	11	16	20	20	20	-	13	8					132
4 KAZUTO SAKATA	20	20	9	10	10	-	16	16	-	11	-					112
5 JORGE MARTINEZ	10	11	16	20	-	-	10	10	10	9	-					96
6 MASAKI TOKUDOME	11	3	13	9	11	-	9	-	-	6	20					89
7 GARRY McCOY	-	9	-	16	13	16	-	13	-	3	13					83
8 FREDERIC PETIT	7	6	3	7	6	11	7	-	13	7	7					74
9 YOSHIKI KATOH	8	10	6	1	-	10	-	4	20	-	10					69
10 YUICHI UI	-	-	-	6	9	13	11	8	-	16	-					63
11 MIRKO GIANSAANTI	13	-	4	-	-	9	-	6	9	10	9					60
12 MASAO AZUMA	4	13	7	5	5	7	6	7	-	-	3					57
13 ROBERTO LOCATELLI	-	5	8	2	8	-	8	9	-	5	11					56
14 GIANLUIGI SCALVINI	-	7	-	4	7	8	3	5	4	-	5					43
15 LUCIO CECCHINELLO	6	-	1	8	-	-	-	-	11	8	6					40
16 MANFRED GEISSLER	-	-	-	-	3	-	4	-	16	-	4					27
17 IWAN GOI	3	2	5	3	4	-	1	-	3	-	-					21
18 JUAN E. MATURANA	-	-	-	-	2	5	2	-	6	1	1					17
19 HIDEYUKI NAKAJO	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-					16
20 GINO BORSOI	-	1	-	-	-	4	-	-	8	2	-					15
21 JAROSLAV HULES	5	-	2	-	-	-	5	3	-	-	-					15
22 PETER DETTL	-	-	10	-	-	-	-	1	-	-	-					11
23 KAZUHIRO TAKAO	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-					8
24 DIRK RAUDIES	2	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-					8
25 ANGEL NIETO	-	-	-	-	-	1	-	2	5	-	-					8
26 STEVE JENKNER	-	-	-	-	1	3	-	-	-	4	-					8
27 JOSEP SARDA	1	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-					3
28 ALEX HOFMANN	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	-					2
29 DARREN BARTON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2					2
30 BENNY JERZENBECK	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-					1
CONSTRUCTOR																
1 APRILIA	25	20	25	25	20	25	25	25	25	25	25					265
2 HONDA	16	25	20	13	25	20	20	20	13	20	16					208
3 YAMAHA	8	10	6	6	9	13	11	8	20	16	10					117

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

SUN BRITISH GRAND PRIX

17.8.97

VALENTINO ROSSI
ITALIEN

MASTRO AZZURRA APRILIA

MASAKI TOKUDOME
JAPAN

BOESHOP RACING

NOBORU UEDA
JAPAN

TEAM PILEN

GARRY McCOY
AUSTRALIEN

BARLORDO TEAM ALFA DIEFFE

ROBERTO LOCATELLI
ITALIEN

TEAM AKO INOXMACEL

YOSHIKI KATOH
JAPAN

TEAM SEMPRUCCI DIESE

MIRKO GIANSAANTI
ITALIEN

MATTEONI RACING

TOMOMI MANAKO
JAPAN

TEAM DGT 3000

FREDERIC PETIT
FRENKREICH

TEAM RMS

LUCIO CECCHINELLO
ITALIEN

SPIN HONDA LCR

SUN BRITISH GRAND PRIX

17.8.97

RALF WALDMANN
DEUTSCHLAND

BARLORDO HONDA

TETSUYA HARADA
JAPAN

APRILIA RACING TEAM

LORIS CAPIROSSI
ITALIEN

APRILIA RACING TEAM

OLIVIER JACQUE
FRENKREICH

CHESTERFIELD ELF TECH 0

TOHRU UKAWA
JAPAN

BENETTON HONDA

TAKESHI TSUJIMURA
JAPAN

F.C.C. TECHNICAL SPORTS

STEFANO PERUGINI
ITALIEN

AIRE MOLENAAR RACING

HARUCHIKA AOKI
JAPAN

MATTEONI RACING

SEBASTIAN PORTO
ARGENTINIEN

PIR2 YPF-ESCI

NORIYASU NUMATA
JAPAN

TEAM MOLENAAR SUZUKI

DIG SAISON BISHOP 250 CC BODOUÉ STAVY TRÍDY 250 CCM

250cc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1 TETSUYA HARADA	20	16	20	-	-	25	25	11	25	20	20					182
2 RALF WALDMANN	13	11	25	13	20	16	20	13	16	4	25					176
3 MAX BIAGGI	25	9	16	25	16	20	-	25	13	11	-					160
4 OLIVIER JACQUE	16	-	9	11	25	-	-	20	20	25	13					139
5 TOHRU UKAWA	10	20	-	-	11	11	13	16	10	16	11					118
6 LORIS CAPIROSSI	-	5	-	16	13	13	16	-	11	13	16					103
7 HARUCHIKA AOKI	11	8	11	2	8	10	-	8	7	9	8					82
8 TAKESHI TSUJIMURA	-	13	13	-	9	-	10	-	3	8	10					66
9 STEFANO PERUGINI	-	-	10	9	10	-	11	-	-	10	9					59
10 JEREMY McWILLIAMS	7	-	7	7	-	5	7	9	8	6	-					56
11 NORIYASU NUMATA	2	7	8	10	6	-	-	-	9	-	6					48
12 SEBASTIAN PORTO	-	4	-	6	7	9	-	-	-	7	7					40
13 FRANCO BATTAINI	3	-	2	3	2	4	5	5	5	-	5					34
14 OSAMU MIYAZAKI	5	-	4	1	-	6	8	7	9	-	-					31
15 MARCELLINO LUCCHI	-	-	-	20	-	-	-	10	-	-	-					30
16 LUIS D'ANTIN	-	-	5	5	5	8	6	-	-	-	-					29
17 DAJIRO KATO	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-					25
18 WILLIAM COSTES	-	-	-	-	3	7	9	4	-	-	-					23
19 EMILIO AZAMORA	9	-	-	-	-	-	-	6	6	2	-					23
20 CRISTIANO MIGLIORATI	8	-	-	-	-	3	3	1	5	-	-					20
21 JAMIE ROBINSON	-	2	-	8	4	-	-	1	-	-	-					15
22 OLIVER PETRUCCIANI	6	-	3	-	1	-	4	-	-	-	-					14
23 JOSE LUIS CARDOSO	-	-	6	-	-	-	-	2	-	1	3					12
24 LUCA BOSCOSSCURO	1	-	1	4	-	-	-	-	2	3	-					11
25 YUKIO KAGAYAMA	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-					10
26 NAOKI MATSUDO	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-					6
27 EUSTAQUIO GAVIRA	4	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-					5
28 GIUSEPPE FIORILLO	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-					4
29 SCOTT SMART	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4					4
30 NADTO OGURA	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-					3
31 SEBASTIEN GIMBERT	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-					3
CONSTRUCTOR																
1 HONDA	25	25	25	25	25	20	20	25	20	25	25					260
2 APRILIA	20	16	20	20	13	25	25	11	25	20	20					215
3 T.S. HONDA	-	13	13	-	9	-	10	-	3	8	10					66
4 YAMAHA	5	6	6	5	5	8	8	7	5	1	5					61
5 SUZUKI	2	10	8	10	6	-	-	1	9	-	6					52

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

EBC® THE WINNING BRAKES

'SPRINT' GREEN, SOFT KEVLAR COMPOUND. 1997 VERSION WITH CONSIDERABLY IMPROVED MILEAGE. FOR STREET SPORT AND RACE BIKES + SUPERCROSS RACING.

EBC THE WINNING BRAKES
 'DOUBLE-H', HIGH FRICTION 'NO FADE' SINTERED METAL BRAKE PADS FOR TODAY'S
 HI-TECH SPORTS BIKES. IDEAL FOR ROAD RACING. ENDORSED BY SCOTT RUSSELL.

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

20 RUNDEN / KOL • 107.880 km • START 12.30

No.	FAHRER / JEZDEC	NATIONALITÄT / NÁRODNOST	MOTORRAD / MOTOCYKL	TEAM
1	MAX BIAGGI	ITALIEN	HONDA	MARLBORO TEAM KANEMOTO
2	RALF WALDMANN	DEUTSCHLAND	HONDA	MARLBORO HONDA
5	TOHRU UKAWA	JAPAN	HONDA	BENETTON HONDA
6	LUIS D'ANTIN	SPANIEN	YAMAHA	S.S.P. COMPETICION
7	HARUCHIKA AOKI	JAPAN	HONDA	MATTEONI RACING
8	CRISTIANO MIGLIORATI	ITALIEN	HONDA	TEAM AXO INOXMACEL
10	LUCA BOSCOCCURO	ITALIEN	HONDA	DEE CEE RACING TEAM
11	JEREMY McWILLIAMS	GROßBRITANNIEN	HONDA	QUB TEAM OPTIMUM
12	TAKESHI TSUJIMURA	JAPAN	HONDA	F.C.C. TECHNICAL SPORTS
14	JAMIE ROBINSON	GROßBRITANNIEN	SUZUKI	ARIE MOLENAAR RACING
15	STEFANO PERUGINI	ITALIEN	APRILIA	NASTRO AZZURRO APRILIA
16	WILLIAM COSTES	FRENCH	HONDA	CHESTERFIELD ELF TECH 3
17	JOSE LUIS CARDOSO	SPANISH	YAMAHA	S.S.P. COMPETICION
18	OSAMU MIYAZAKI	JAPANESE	YAMAHA	EDO RACING
19	OLIVIER JACQUE	FRENKREICH	HONDA	CHESTERFIELD ELF TECH 3
20	NORIYASU NUMATA	JAPAN	SUZUKI	ARIE MOLENAAR RACING
21	FRANCO BATTAINI	ITALIEN	YAMAHA	EDO RACING
22	KURTIS ROBERTS	USA	HONDA	TEAM PJ1 OILS
24	CLAUDIO VANZETTA	SCHWEIZ	APRILIA	MOHAR APRILIA RACING TEAM
25	OLIVER PETRUCCIANI	SCHWEIZ	APRILIA	MOHAG APRILIA RACING TEAM
26	EMILIO ALZAMORA	SPANISH	HONDA	FORTUNA HONDA
27	SEBASTIAN PORTO	ARGENTINIEN	APRILIA	PR2 YPF-ESCO
28	EUSTAQUIO GAVIRA	SPANIEN	APRILIA	SCUDERIA MOBIL 1 AGV
29	IDALIO GAVIRA	SPANIEN	APRILIA	SCUDERIA MOBIL 1 AGV
31	TETSUYA HARADA	JAPAN	APRILIA	APRILIA RACING TEAM
40	BOHUMIL STASA	TSCHIECHISCHE REPUBLIK	APRILIA	WERNBERGER RACING TEAM
41	VLADIMIR CASTKA	SLOVAKISCHE REPUBLIK	HONDA	MATADOR SLOVAKIA
42	RADOMIL ROUS	TSCHIECHISCHE REPUBLIK	YAMAHA	RACING TEAM ZNOJMO
65	LORIS CAPIROSSI	ITALIEN	APRILIA	APRILIA RACING TEAM
73	MAURICE BOLWERK	NIEDERLANDE	HONDA	M.R.T.T. TEAM BOLWERK
88	SCOTT SMART	GROßBRITANNIEN		
99	GIUSEPPE FIORILLO	ITALIEN	APRILIA	RADIANT RACING TEAM

12. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT

250 ccm

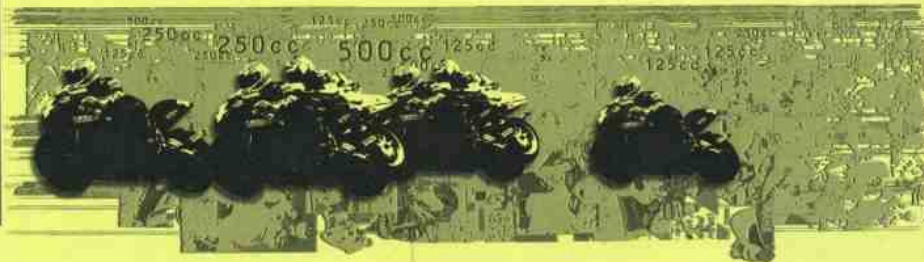


12. ZÁVOD MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ

Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1																				
2																				
5																				
6																				
7																				
8																				
10																				
11																				
12																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
24																				
25																				
26																				
27																				
28																				
29																				
31																				
40																				
41																				
42																				
65																				
73																				
88																				
99																				

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY • RESULTATE / VÝSLEDKY

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



EBC THE WINNING BRAKES
 'PRO-LITE', FLOATING BRAKE DISCS WITH ALLOY HUBS AND HPSR STEEL ROTORS. ALSO
 AVAILABLE DISCS WITH FINE GRAIN STEEL RACE ROTORS AND 4-PISTON RACE CALIPER.

EBC THE WINNING BRAKES
 'SK93' BLACK, UNIVERSAL MEDIUM HARD KEVLAR COMPOUND FOR STREET
 AND OFF-ROAD USE. WITH ABE/GERMAN TRAFFIC AUTHORITY APPROVAL.

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

22 RUNDEN / KOL • 118.668 km • START 14.00

No.	FAHRER / JEZDEC	NATIONALITÄT / NÁRODNOST	MOTORRAD / MOTOCYKL	TEAM
1	MICK DOOHAN	AUSTRALIEN	HONDA	REPSOL HONDA
2	ALEX CRIVILLE	SPANIEN	HOND	REPSOL HONDA
3	LUCA CADALORA	ITALIEN	YAMAHA	RED BULL YAMAHA WCM
4	ALEX BARROS	BRASILIEN	HONDA	HONDA GRESINI
5	NORIFUMI ABE	JAPAN	YAMAHA	YAMAHA TEAM RAINEY
6	DARYL BEATTIE	AUSTRALIEN	SUZUKI	LUCKY STRIKE SUZUKI
7	TADAYUKI OKADA	JAPAN	HONDA	REPSOL HONDA
8	CARLOS CHECA	SPANIEN	HONDA	MOVISTAR HONDA PONS
9	ALBERTO PUIG	SPANIEN	HONDA	MOVISTAR HONDA PONS
10	KENNY ROBERTS Jnr.	USA	MODENAS KR3	MARLBORO TEAM ROBERTS
12	JEAN MICHEL BAYLE	FRENKREICH	MODENAS KR3	MARLBORO TEAM ROBERTS
14	JUAN BORJA	SPANIEN	ELF 500	ELF 500 ROC
15	FREDERIC PROTAT	FRENKREICH	HONDA	SOVEREX FP RACING
16	JURGEN FUCHS	DEUTSCHLAND	ELF 500	ELF 500 ROC
17	LUCIO PEDERCINI	ITALIEN	ROC YAMAHA	TEAM PEDERCINI
18	NOBUATSU AOKI	JAPAN	HONDA	RHEOS ELF F.C.C. T.S.
19	DORIANO ROMBONI	ITALIEN	APRILIA	IP APRILIA RACING TEAM
20	SETE GIBERNAU	SPANIEN	YAMAHA	YAMAHA TEAM RAINEY
21	JURGEN VD GOORBERGH	NIEDERLANDE	YAMAHA	TEAM MILLAR MQP
22	KIRK MCCARTHY	AUSTRALIEN	YAMAHA	RED BULL YAMAHA WCM
23	ANTHONY GOBERT	AUSTRALIEN	SUZUKI	LUCKY STRIKE SUZUKI
24	TAKUMA AOKI	JAPAN	HONDA	REPSOL HONDA
25	LAURENT NAVEAU	BELGIEN	ROC YAMAHA	MILLET RACING
55	REGIS LACONI	FRENKREICH	HONDA	TECMAS HONDA ELF



12. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT

500 ccm



12. ZÁVOD MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ

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																						
12																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						
20																						
21																						
22																						
23																						
24																						
25																						
55																						

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY • RESULTATE / VÝSLEDKY

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

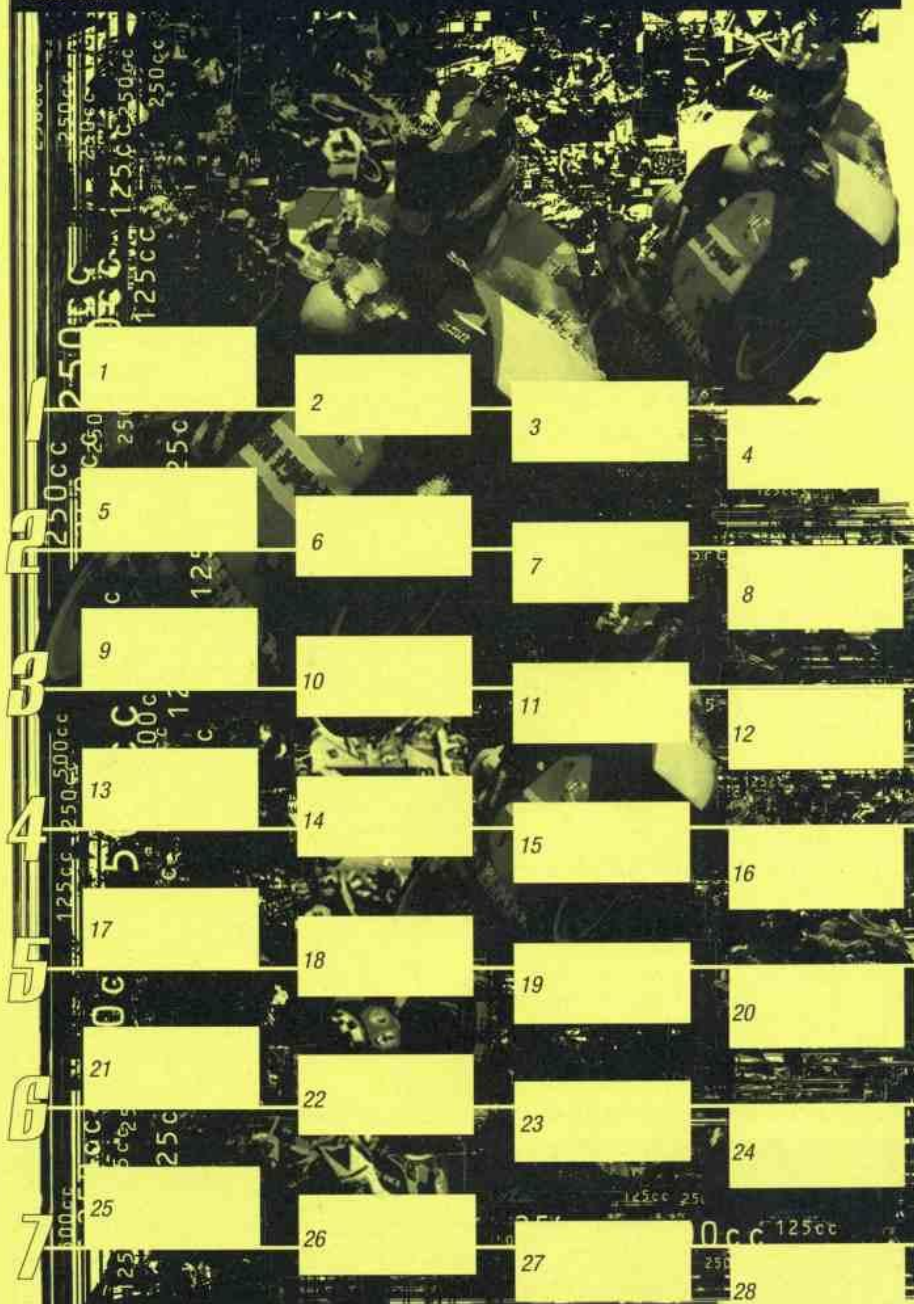
EBC THE WINNING BRAKES
 'SPRINT' GREEN, SOFT KEVLAR COMPOUND. 1997 VERSION WITH CONSIDERABLY
 IMPROVED MILEAGE. FOR STREET SPORT AND RACE BIKES + SUPERCROSS RACING.

EBC® THE WINNING BRAKES

'DOUBLE-H', HIGH FRICTION 'NO FADE' SINTERED METAL BRAKE PADS FOR TODAY'S HI-TECH SPORTS BIKES. IDEAL FOR ROAD RACING. ENDORSED BY SCOTT RUSSELL.

GRAND PRIX CĚSKÉ REPUBLIKY

500 ccm



DIG SAISON BISHER 500 CC BODOVÉ STAVY TRÍDY 500 CCM

500cc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1. MICK DOOHAN	25	25	20	25	25	25	25	25	25	25	25					270
2. TADAYUKI OKADA	6	16	16	-	20	16	4	11	20	20	20					149
3. NOBUATSU AOKI	16	11	11	16	13	-	13	20	13	13	13					139
4. ALEX CRIVILLE	20	20	25	13	11	13	-	-	-	-	-					102
5. LUCA CADALORA	13	5	5	20	16	-	-	10	-	16	11					96
6. TAKUMA AOKI	11	13	13	-	-	11	-	16	16	-	8					80
7. ALEX BARROS	5	6	8	10	3	10	10	7	10	-	16					85
8. NORICK ABE	8	9	9	9	7	9	6	9	-	11	7					84
9. CARLOS CHECA	10	10	-	-	10	20	20	13	-	-	-					83
10. DORIANO ROMBONI	-	-	10	5	6	5	16	-	11	9	9					71
11. ALBERTO PUIG	9	8	-	-	8	8	11	4	6	2	-					56
12. DARYL BEATTIE	-	-	4	11	5	4	9	3	4	3	10					53
13. ANTHONY GOBERT	-	-	-	3	9	6	3	6	7	6	-					40
14. SETE GIBERNAU	7	-	7	7	-	3	-	5	9	-	-					38
15. JEAN MICHEL BAYLE	-	2	3	8	2	-	-	8	-	8	-					23
16. JUAN BORJA	2	-	-	-	4	7	1	-	8	-	8					30
17. REGIS LACONI	4	4	6	6	-	-	-	-	7	-	-					27
17. JURGEN FUCHS	-	-	-	-	-	-	7	2	3	10	1					23
19. JURGEN VO GOORBERGH	1	1	2	-	-	1	-	-	5	5	3					18
20. KENNY ROBERTS Jr.	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	5					13
21. KIRK MCCARTHY	-	-	1	2	-	-	-	1	1	4	4					13
22. TROY CORSER	3	-	-	4	-	2	2	-	-	-	-					10
23. NORIHIKO FUJIWARA	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-					7
24. BERNARD GARCIA	-	-	-	-	-	-	5	-	2	-	-					7
25. PETER GODDARD	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-					3
26. JASON VINCENT	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2					2
27. LUCIO PEDERCINI	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-					1
28. LAURENT NAVEAU	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-					1
CONSTRUCTOR																
1. HONDA	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25					275
2. YAMAHA	13	9	9	20	16	9	6	10	9	16	11					128
3. APRILIA	-	-	10	5	6	5	16	-	11	9	9					71
4. SUZUKI	-	3	4	11	9	6	9	6	7	6	10					71
5. ELF 500	2	-	-	-	4	7	7	2	8	10	8					48
6. MODENAS KR3	-	2	3	8	2	-	8	8	-	8	5					44
7. ROC YAMAHA	-	-	1	2	1	-	-	1	1	4	-					10

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

SUN BRITISH
GRAND PRIX

17-8-97

MICK DOOHAN
AUSTRALIEN
REPSOL HONDA

TADAYUKI OKADA
JAPAN
REPSOL HONDA

ALEX BARROS
BRASILIEN
HONDA GRESINI

NOBUATSU AOKI
JAPAN
HREBS ELF F.C.C. T.S.

LUCA CADALORA
ITALIEN
RED BULL YAMAHA WCM

DARYL BEATTIE
AUSTRALIEN
LUCKY STROKE SUZUKI

DORIANO ROMBONI
ITALIEN
IP APRILIA RACING TEAM

JUAN BORJA
SPANIEN
ELF 500 ROC

NORICK ABE
JAPAN
YAMAHA TEAM RAINY

TAKUMA AOKI
JAPAN
REPSOL HONDA

EBC® THE WINNING BRAKES

'PRO-LITE', FLOATING BRAKE DISCS WITH ALLOY HUBS AND HPSR STEEL ROTORS. ALSO AVAILABLE DISCS WITH FINE GRAIN STEEL RACE ROTORS AND 4-PISTON RACE CALIPER.

EBC THE WINNING BRAKES
 'SK93' BLACK, UNIVERSAL MEDIUM HARD KEVLAR COMPOUND FOR STREET AND OFF-ROAD USE. WITH ABE/GERMAN TRAFFIC AUTHORITY APPROVAL.

**SEITENWAGEN WORLD CUP
 SVĚTOVÝ POHÁR SAJDKÁRŮ**

19 RUNDEN / KOL • 102.486 km • START 15.30

No.	FAHRER / JEZDEC	NATIONALITÄT/ NÁRODNOST	MOTORRAD / MOTOČYKL	TEAM
2	R BILAND/K WALTISPERG	CH/CH	LCR BRM SWISSAUTO	SCHLOSSGOLD RACING
3	S WEBSTER/D JAMES	GB/GB	LCR ADM R4	PNEU BOESIGER RACING
4	P GUEDEL/C GUEDEL	CH/CH	LCR BRM SWISSAUTO	BP RACING TEAM CH
5	S ABBOTT/J BIGGS	GB/GB	WINDLE ADM R4	STEVE ABBOTT RACING
6	K KLAFFENBOECK/C PARZER	A/A	LCR ADM R4	OKM RACING
8	M BOESIGER/J EGLI	CH/CH	LCR ADM R4	PNEU BOESIGER RACING
9	M REDINGTON/A HETHERINGTON	GB/GB	LCR ADM R4	REDDINGTON RACING
11	M SCHLOSSER/D HAUSER	CH/CH	LCR BRM SWISSAUTO	SCHLOSSER RACING
12	B JANSSEN/F G VAN KESSEL	NL/NL	LCR STREDOOR	JANSSEN RACING
15	M NEUMANN/P HOESS	D/D	LCR ADM R4	SCHAECHER RACING
16	S WEBSTER/R McINTOSH	GB/GB	LCR ADM R4	RINGO RACING
19	B GALLROS/P BERGLUND	S/S	LCR NGK 500	BG SIDECAR TEAM
20	S MULDOON/C GUSMAN	GB/GB	LCR ADM R4	J.M.R. RACING
22	R BODY/A PEACH	GB/GB	LCR BRM SWISSAUTO	READYMIX RACING
23	D BRINDLEY/A HAENNI	GB/CH	LCR BRM R4	READYMIX HAENNI
24	R KOSTER/T GRIES	CH/D	LCR ADM R4	KROKO RACING
28	B GRAY/S POINTER	GB/GB	LCR-ADM R4	TEAM GRAY MOTORCYCLES
29	R LOVELOCK/G PARDRIDGE	GB/GB	LCR-YAMAHA	BIKE BUSTERS
31	W CENTNER/M HELBIG	GER/GER	LCR-ADM R4	CENTNER RACING
32	B FLEURY/J FLEURY	NZE/NZE	LCR-FRT R4	TEAM FLEURY RACING
33	P SCHRÖDER/P KRAMER	SUI/SUI	LCR-KRAUSER	TEAM ERWIN MROSE
35	J SCHMID/R MAURER	CH/CH	LCR BRM SWISSAUTO	SCHMID RACING
50	J STEINHAUSEN/F SCHMIDT	D/D	LCR ADM R4	STEINHAUSEN RACING

	FAHRER / JEZDEC	HUN	AUT	NED	CZE	GER	SWE	CZE	CRO	SPA	
1	S WEBSTER/D JAMES	25	13	25	-	25	25				113
2	P GUEDEL/C GUEDEL	13	16	16	20	13	20				98
3	K KLAFFENBOECK/C PARZER	16	20	20	25	16	-				97
4	D BRINDLEY/A HAENNI	11	10	13	16	11	16				77
5	R BILAND/K WALTISPERG	20	25	-	10	20	-				75
6	M BOESIGER/J EGLI	-	9	8	13	-	13				43
7	S MULDOON/C GUSMAN	5	6	10	8	-	11				40
8	M SCHLOSSER/D HAUSER	7	-	-	11	10	8				36
9	M REDINGTON/A HETHERINGTON	10	-	-	9	8	5				32
10	M NEUMANN/P HOESS	9	-	-	6	9	-				24
11	R BODY/A PEACH	4	7	4	-	-	7				22
12	K WEBSTER/R McINTOSH	-	-	-	7	5	9				21
13	R LOVELOCK/G PARDRIDGE	-	-	9	5	2	-				16
	D MOLYNEUX/P HILL	8	8	-	-	-	-				16
15	J NIKKANEN/J JOUTSEN	-	-	-	-	4	10				14
16	S ABBOTT/J BIGGS	-	11	-	-	-	-				11
	B BRINDLEY/P BIGGS	-	-	11	-	-	-				11
18	R KOSTER/T GRIES	-	-	6	3	-	-				9
	B GALLROS/P BERGLUND	-	5	-	-	-	4				9
20	B FLEURY/J FLEURY	-	-	-	2	-	6				8

Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	
2																				
3																				
4																				
5																				
6																				
8																				
9																				
11																				
12																				
15																				
16																				
19																				
20																				
22																				
23																				
24																				
28																				
29																				
31																				
32																				
33																				
34																				
50																				

**SEITENWAGEN WORLD CUP • RESULTATE
 SVĚTOVÝ POHÁR SAJDKÁRŮ • VÝSLEDKY**

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

ZEIT DES SIEGERS/CAS VÍTEZE SCHNELLSTE RUNDE/NEJRYCHLEJŠÍ KOLO: No. ZEIT/CAS km/h

EBC THE WINNING BRAKES
 'SPRINT' GREEN, SOFT KEVLAR COMPOUND. 1997 VERSION WITH CONSIDERABLY IMPROVED MILEAGE. FOR STREET SPORT AND RACE BIKES + SUPERCROSS RACING.

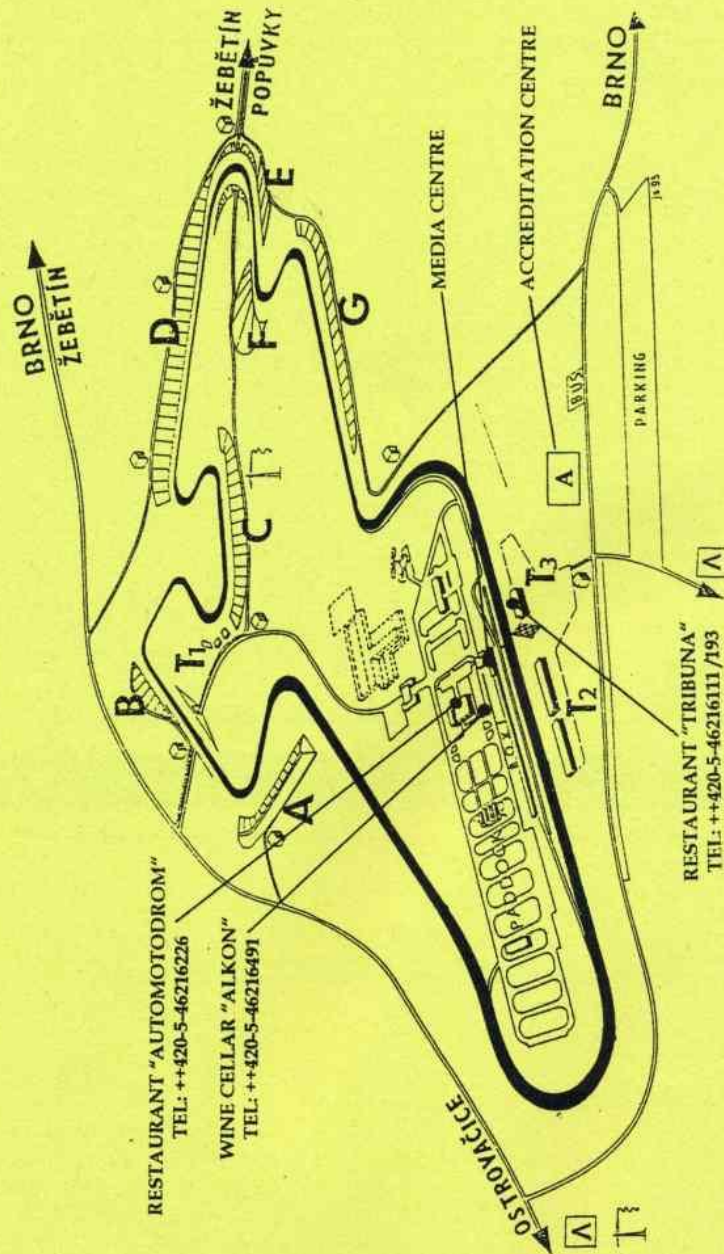
EBC[®] THE WINNING BRAKES

'DOUBLE-H', HIGH FRICTION 'NO FADE' SINTERED METAL BRAKE PADS FOR TODAY'S HI-TECH SPORTS BIKES. IDEAL FOR ROAD RACING. ENDORSED BY SCOTT RUSSELL.

BRNO, MASARYKŮV OKRUH 29-31.8.97

1 RUNDE /

MASARYK CIRCUIT = 5.403km



RESTAURANT "AUTOMOTODROM"
TEL: ++420-5-46216226

WINE CELLAR "ALKON"
TEL: ++420-5-46216491

RESTAURANT "TRIBUNA"
TEL: ++420-5-46216111 / 193

JEAN MICHEL BAYLE



abgefahrenem Hinterreifen büßt fast ihren gesamten konstruktiven Vorteil, nämlich die höhere Kurvengeschwindigkeit, ein.

Die Zweizylindermaschine von Honda begann im vergangenen Jahr mit einem schmalen Hinterreifen, als er normalerweise mit Vierzylindermaschinen gefahren wird, brauchte jedoch schon bald die Dauerhaftigkeit eines Reifens der vollen Größe.

Aprilia hat sich beim Hubraum für eine Zwischenlösung entschieden, und zwar zum Teil deshalb, weil der Vergrößerung des 250er-Grundmodells Grenzen gesetzt sind, und zum Teil deshalb, weil man hofft, das Konzept der hohen Kurvengeschwindigkeit zu verwirklichen, ohne das Motordrehmoment überzubetonen.

Der Motor der Aprilia hatte zunächst 410 und jetzt 460 ccm, während Honda von vornherein einen Motor mit maximaler Größe baute. Beide Aggregate haben Kolbenprobleme entwickelt, da die thermischen Probleme mit erweiterter Zylinderbohrung zunehmen.

Obgleich die elf 500 - eine Schöpfung des Schweizer Urs Wenger und seiner Firma Swissauto - ein Vierzylinder-V-Motor ist, begann er seine Karriere als kompaktes, vereinfachtes Aggregat für den Seitenwagenantrieb. Seine Besonderheit besteht darin, dass er nur zwei Kurbelwellengehäuse hat, die von jeweils einem gleichzeitig gezündeten Zylinderpaar genutzt werden. Dadurch werden Hauptlager eingespart, die normalerweise zwischen den Schwungradpaaren vorgesehen werden müssten.

Allerdings haben sich im ungelagerten, von den Kolbenpaaren gemeinsam genutzten Schwungrad Probleme bezüglich der Dauerhaftigkeit eingestellt. Der Motor ist sehr leistungsstark, doch die seit vielen Jahren führende Rolle der Japaner im Motorenbau kann nicht innerhalb einer Saison zunichte gemacht werden.

Pferdestärken und Rundenzeiten stehen in Beziehung zueinander, doch nicht im offensichtlichen Sinn.

Denn in einem heisseren Ofen kann man nicht unbedingt das bessere Brot backen.

vykonnější pec lepší chleba?

Mick Doohan před sezónou testoval motor typu V4 se zážehem rozloženým do 180 stupňů, koncepčně stejný jako ten, který používal před rokem 1992. Nyní, téměř na konci své kariéry, si chce vytvořit obrannou hráz proti hordě mladíků, kteří se naučili jezdit na snáze ovladatelném motocyklu se zážehem v rozmezí 67-72 stupňů. Na „Screameru“ dosáhl svého mistrovského umění a věří, že jej může nadále využívat, aby se odlišoval od ostatních. Vyšší, téměř jako hudba znějící zvuk tohoto motoru snadno rozlišíte od hlubokého, bublavého zvuku motoru typu „Big Bang“.

Nekontrolovaný výkon pětistovek před deseti lety byl však úchvatný. Když jezdec v té době při výjezdu ze zatáčky přidal plyn, motor dvakrát zabublal a zadní kolo se ocitlo ve smyku. Dnešní motory - ačkoli jsou ve všech směrech výkonnější - jsou daleko civilizovanější. Zaposlouchejte se do jejich předení při nízkých otáčkách, když vyjíždějí z boxů. Tato „domestikace“ ovšem zpomalila rychlé zvýšení výkonu, na jaké byli zvyklí jezdci dřívější éry, kteří využívali stejný styl jízdy jako na dirt track. Mick Doohan však dokázal najít pro Hondu tu zlatou střední cestu mezi oběma extrémly.



REPSOL HONDA, MICK DOOHAN

Profily jezdců třídy 250 ccm

Fahrerprofile der 250er Klasse



MAX BIAGGI

ITALIEN

MARLBORO TEAM KAWASAKI/HONDA

Geburtsdag/Datum narození: 26/06/71, Roma, Italy

Erstes Rennen/První závod: 1989

Weltmeisterschaften/Italy mistr světa: 250cc, 1994, 95, 96



RALF WALDMANN

DEUTSCHLAND

MARLBORO HONDA

Geburtsdag/Datum narození: 14/07/66, Eintracht, Germany

Erstes Rennen/První závod: 1996

Grand Prix-Debut v GP: Germany 1994 (80)



500cc
250cc
125cc
250cc
250cc

TOMRU UKAWA
JAPAN
RENNETON HONDA

Geburtsdag/Datum narodení: 25.07.1973 Chiba Pref. Japan
Erste Rennen/První závod: 1998
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Japan 1994 (250)



OLIVER JACQUE
FRANKREICH
CHESTERFIELD ELF TECH 3

Geburtsdag/Datum narodení: 29.08.1973 Villeneuve, France
Erste Rennen/První závod: 1993
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Australia 1996 (250)



LUIS D'ANTIN
SPANIEN
S.S.P. COMPETICION

Geburtsdag/Datum narodení: 02.01.1964 Melilla, Spain
Erste Rennen/První závod: 1988
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Japan 1990 (500)



NORIYASU NUMATA
JAPAN
AIRE MOLENAAR RACING

Geburtsdag/Datum narodení: 29.04.1968
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Japan 1996 (250)



HARUCHIKA AOKI
JAPAN
MATTEONI RACING

Geburtsdag/Datum narodení: 20.03.1970 Guro, Japan
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Australia 03.1995
Weltmeisterschaften/Italy motta svizra: 125cc 1996, 1998



TETSUYA HARADA
JAPAN
APRILIA RACING TEAM

Erste Rennen/První závod: 14.06.1970 Chiba, Japan
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Japan 1989 (250)
Weltmeisterschaften/Italy motta svizra: 250cc 1997



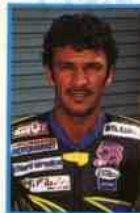
LUCA BOSCOCCO
ITALIEN
REE CEE RACING TEAM

Geburtsdag/Datum narodení: 27.12.1971 Sesto Vicenza, Italy
Erste Rennen/První závod: 1990
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Italia 1995 (250)



LORIS CAPIROSSI
ITALIEN
APRILIA RACING TEAM

Geburtsdag/Datum narodení: 14.04.1970 Sesto, Italy
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Japan 1990 (250)
Weltmeisterschaften/Italy motta svizra: 125cc 1990, 1991



CRISTIANO MIGLIORATI



STEFANO PERUGINI



FRANCO BATTAINI



EMILIO ALZAMORA



SEBASTIAN PORTO



- 8** **CRISTIANO MIGLIORATI**
ITALIEN
TEAM AXO INOXMACEL
- 11** **JEREMY McWILLIAMS**
GROBBRITANNIEN
QUB TEAM OPTIMUM
- 12** **TAKESHI TSUJIMURA**
JAPAN
E.C.C. TECHNICAL SPORTS
- 14** **JAMIE ROBINSON**
GROBBRITANNIEN
AIRE MOLENAAR RACING
- 15** **STEFANO PERUGINI**
ITALIEN
NASTRO AZZURRO APRILIA
- 16** **WILLIAM COSTES**
FRANKREICH
CHESTERFIELD ELF TECH 3
- 17** **JOSÉ LUIS CARDOSO**
SPANIEN
S.S.P. COMPETICION
- 18** **OSAMU MIYAZAKI**
JAPAN
EDO RACING
- 21** **FRANCO BATTAINI**
ITALIEN
EDO RACING
- 22** **KURTIS ROBERTS**
USA
TEAM P.J. OILS
- 25** **OLIVER PETRUCCIANI**
SCHWEIZ
MOHAG APRILIA RACING TEAM
- 26** **EMILIO ALZAMORA**
SPANIEN
FORTUNA HONDA
- 27** **SEBASTIAN PORTO**
ARGENTINIEN
PR2 YPF-ESCO
- 28** **EUSTAQUIO GAVIRA**
SPANIEN
SCUDERIA MOBIL 1 AGV
- 29** **IDALIO GAVIRA**
SPANIEN
SCUDERIA MOBIL 1 AGV
- 99** **GIUSEPPE FIORILLO**
ITALIEN
RADIANT RACING TEAM

500cc 250cc 125cc

Eines die härtesten Jahre aller Zeiten

Vorschau auf der 250er Saison

Nejlepší sezóna

Peter Clifford



MAX BIAGGI

LORIS CAPIROSSI

„Ich glaube, dies wird eines der härtesten Jahre in der 250er Klasse“, erklärte Loris Capirossi während eines Phillip-Island-Vorsaisontests, als er auf dem Boden der Aprilia-Box saß, mit dem Rücken an der Wand lehnte und seinen Mechanikern bei der Arbeit an den Drehschiebern zusah. „Da ist mein Teamkamerad Harada, da sind Jacque, Waldmann und Ukawa. Ich glaube, es wird enger zugehen denn je.“

Die bemerkenswerte Lücke in Capirossis Analyse ist der dreimalige Weltmeister Max Biaggi, dessen Platz bei Aprilia Capirossi übernommen hat. Biaggi hat seinen Platz als Nummer eins bei Marlboro Honda eingenommen und kehrt zusammen mit dem Teamingenieur und berühmten Renningenieur Erv Kanemoto zurück.

Schon vor der Saison war offensichtlich, daß die neue Runde der 250 cm-Klasse alle Elemente klassischer Rivalität und Rache in sich trug, um zu einem epischen Abenteuer zu werden. Zur Halbzeit hatte sich diese Erwartung schon mehr als erfüllt.

Einer der Hauptgründe dafür war, daß die vielen Fahrertransfers es fast unmöglich machten, die neue Situation anhand früherer Ergebnisse einzuschätzen. Abgesehen davon, dass Biaggi sich veränderte, war der bis zur katastrophalen Saison von 1996 so gut wie untrennbar von Yamaha scheinende Tetsuya Harada, Weltmeister von 1993, zu Aprilia übergelaufen, um Biaggi mit einem Zwei-Mann-Team herauszufordern.

Honda besaß trotzdem noch die übliche numerische Überlegenheit. Biaggi wurde von Vizeweltmeister Ralf Waldmann auf seiner Marlboro Honda unterstützt. Olivier Jacque, Dritter im Titelkampf des vergangenen Jahres, erneuerte seinen Vertrag mit Chesterfield-Honda und dem französischen Team Tech 3. Tohru Ukawa trat als Hondas eigener offizieller Fahrer an und galt nach seiner Debütsaison als effektiv vierterschnellster Fahrer der Klasse. Denn Jürgen Fuchs, der in der Endwertung des vergangenen Jahres vor ihm durchs Ziel ging, ist bekanntlich in die 500er Klasse gewechselt.

Im Vergleich hatten die Aprilia-Stars weit weniger an Erfolgen in der 250er Klasse zu bieten, und beide waren Neulinge im Aprilia-Team. Capirossi hatte zwar auf Marlboro Yamaha den letzten Grand Prix von 1996 in der 500er Klasse gewonnen, mußte sich nach zwei Jahren in der Halbliterklasse aber neu in der kleineren Kategorie zurechtfinden. „Bei der 500er ist alles Power, langsame Kurvengeschwindigkeiten und kontrollierte Beschleunigung. Ich habe zwei Jahre damit zugebracht, das zu lernen“, sagte der Italiener. „Doch bei der 250 spielt das Kurventempo eine entscheidende Rolle.“

Capirossi war von Anfang an beeindruckt von der Aprilia. „Sie ist sehr kräftig. Der Topspeed ist überlegen. Doch ich fahre zum ersten Mal mit einer Drehschiebergesteuerten Maschine und habe noch Schwierigkeiten, mich auf die spät einsetzende Beschleunigung

„Myslím, že letošní rok v dvěstěpadesátkách bude pro mě jedním z nejlépeších“, přiznal se Loris Capirossi během předsezónních testů na okruhu v Phillip Islandu. Seděl přitom na podlaže boxu oplněný o zeď a sledoval mechaniky, kteří právě pracovali na diskovém ventilu. „Ve hře je můj týmový kolega Harada, potom Jacque, Waldmann, Ukawa. Myslím, že to bude opravdu napínavá sezóna.“

Zajímavé je, že Capirossi ve svém komentáři nezmínil trojnásobného šampióna Maxe Biaggiho, muže, jehož místo u Aprilie nyní zaujímá. Biaggi si, obrazně řečeno, svoji tabulku s číslem 1 opět připevnil na Marlboro Hondu a působí tedy znovu u majitele týmu a slavného laděče Erva Kanemota.

Už před začátkem sezóny bylo jasné, že závody dvěstěpadesátek budou mít všechny náležitosti napínavého boje. Nyní ve druhé polovině šampionátu se tato slova více než potvrdila. Díky předsezónním změnám se změnil i celkový styl této kategorie. Nejen Biaggi však opustil svůj domovský tým. Rovněž Tetsuya Harada, jehož jméno bylo takřka neoddělitelné spjato s Yamahou až do katastrofálně neúspěšné loňské sezóny, přestoupil k Aprilii a posílil tak s Capirossim ambice tohoto týmu. Početní převahu však má Honda. Kromě Biaggiho, jehož podporuje světová dvojka Waldmann, jezdí na Hondě i Olivier Jacque, jež loni skončil v celkové klasifikaci mistrovství světa na třetím místě a letos jej vidíme opět za řídky Chesterfield Hondy týmu Tech 3. Oficiálním nováčkem je Tohru Ukawa, jenž je po své debutové sezóně čtvrtým nerychlejším mužem své třídy, protože Jürgen Fuchs již přestoupil do kategorie půllitrů. Ve srovnání s tím nemají hvězdy Aprilie tak dobré výsledky v dvěstěpadesátkách a oba jsou u Aprilie v podstatě nováčky. Capirossi sice loni zvítězil v posledním závodě pětistovek (za řídky Marlboro Yamahy), ale po dvou letech si uvědomil, že změna je život. „Na pětistovce si musí člověk zvyknout na vysoký výkon, nízkou rychlost v zatáčkách a nutnost neustále kontrolovat akceleraci. Učil jsem se to dva roky,“ řekl Loris. „U dvěstěpadesátek je však rychlost v zatáčkách neobyčejně důležitá.“

Aprilia se Capirossimu líbila od začátku. „Je to velice silný motocykl, hodně rychlý na rovinkách. Poprvé však jedu na stroji, jehož motor má rotační šoupátko, takže akcelerace není perfektní,“ prohlásil při prvních testech. Ani po polovině sezóny svůj názor nezměnil. „Měli jsme určité potíže s vyládním podvozku tak, aby mi úplně vyhovoval. v pomalých zatáčkách je motorka těžko ovladatelná, protože výkon se zvyšuje velmi rychle. Přesto se mi moc líbí.“ Jezdce, který zahájil sezónu jako jeden z favoritů, však potkala smůla. Kromě toho, že motor Aprilie měl tendenci zadržávat se a ztrácet výkon v nejkritičtějších okamžicích, což překazilo Lorisovy plány v několika závodech, byl v Rakousku zcela evidentně „sestřelen“ už v první zatáčce. Z nehoršího se

TETSUYA HARADA

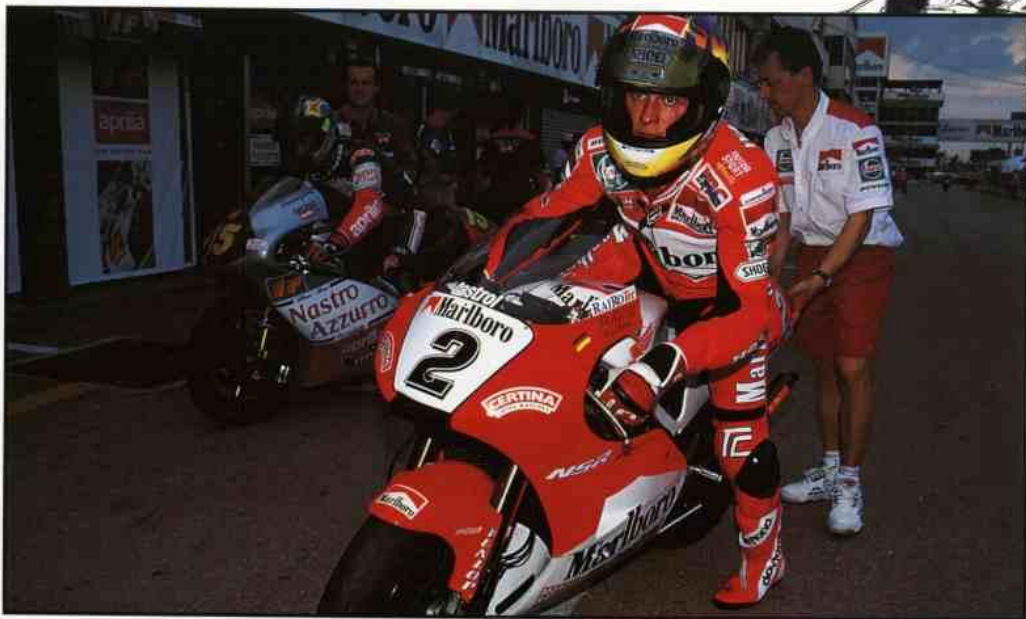


OLIVIER JACQUE



Technically advanced motorcycle oils

Putoline LUBRICANTS



RALF WALDMANN

einjustieren», sagte Capirossi bei den ersten Tests. Nach der Hälfte der Saison hatte sich an dieser Ansicht nichts Grundlegendes geändert. »Wir hatten zunächst Schwierigkeiten, ein brauchbares Set-Up fürs Chassis zu finden. Und in den langsamen Kurven ist der Drehschieber schwierig zu beherrschen, weil die Kraft so unprädiktorisch einsetzt. Doch ich mag dieses Motorrad trotzdem sehr.«

Doch dem Mann, der eigentlich als einer der großen Favoriten in die Saison gegangen war, blieb das Pech an den Rennstiefeln kleben. Die Tendenz des Aprilia-Motors, in entscheidenden Momenten eines Rennens das Stottern anzufangen und Leistung zu verlieren, plagte Capirossi gleich in mehreren Rennen. In Österreich wurde er schon in der ersten Kurve unschuldig aus dem Sattel torpediert. Loris hatte auch in Italien das schlechteste Ende für sich, als er im engsten Dreimann-Finale eines 250 ccm-Laufs seit der Einführung der elektronischen Zeitmessung als Dritter gewertet wurde.

Andere setzten auf Harada als Sieger, wenn es ihm nur gelänge, seinen weichen, sauberen Fahrstil und seine hohen Kurvengeschwindigkeiten von der membran gesteuerten Yamaha auf die drehschiebergesteuerte Aprilia zu übertragen. Ein Fahrer seines Kalibers sollte dazu in der Lage sein – vor allem mit dem Rückhalt seines durch und durch italienischen Teams. Harada sagte oft, sein glücklichstes Jahr als Rennfahrer sei 1993 gewesen, als er eine hartnäckige Weltmeisterschaft auf der ganz und gar italienischen Telkor-Yamaha von Alessandro Valesi in einem packenden Finale gegen Capirossi für sich entschied. »Bei Aprilia herrscht eine großartige Atmosphäre, sehr ähnlich zu der im Valesi-Team«, sagte Harada. Und fügte hinzu: »Die Aprilia unterscheidet sich gewaltig von der Yamaha – ein schmaleres Drehzahlband, aber mehr Leistung. Das macht einen Unterschied für die Art und Weise, das Optimum aus der Maschine herauszuquetschen.«

Auch bei ihm waren es Pech und kleine Pannen, die den geplanten Durchmarsch zur WM frühzeitig behinderten. Sein erster

dostal in Itálie, když skončil třetí v jednom z nejtěsnějších závodů od doby vynálezu elektronické časomíry.

Mnoho fanoušků sázelo na Harada, za předpokladu, že by přizpůsobil svůj elegantní styl jízdy v rychlých zatáčkách, který mu umožňovala Yamaha s jazyčkovým ventilem, jízdu na Aprilii s rotačním šoupátkem. Jezdec jeho kalibru by to měl dokázat, zvláště za podpory svého italského týmu. Harada často prohlásoval, že nejšťastnější v jeho životě byla sezóna v roce 1993, kdy získal titul světového šampióna. Tenkrát byl jezdcem italského týmu Valesi, podporovaným společností Telkor. »J Aprilie je skvělá atmosféra, srovnatelná s atmosférou, jakou jsem zažíval v týmu Valesi,« tvrdí Harada a dodává: »Aprilia se úplně liší od Yamahy – rozsah výkonu je nižší, ale celkový výkon je naopak vyšší, to znamená, že jsem musel trochu změnit způsob, jak dostat z motocyklu to nejlepší.« Harada rovněž nezačal nejšťastněji. Jeho první vítězství se dostavilo až v šestém závodě. Na domácí půdě v Japonsku jej o vítězství připravil výpadek motoru. Bohužel se neúčastnil ani skvělé bitvy v Mugellu, která vešla do historie, protože už na začátku závodu jeho motor úplně odešel.

Nikdo, kdo před začátkem sezóny »sázel na koničky«, nevynechal Biaggiho. Král dvěstěpadesátek se však během své třetí vítězné sezóny rozkmtolil s Aprilii poté, co vleká jednání s jejími zástupci uvidla na mrtvém bodě. Na konci sezóny tak byl největší favorit čtvrtlitrů bez angažmá – skvělé sousto pro Marlboro Team Honda Kanemoto. Biaggi už na Hondě závodil, a to v roce 1993 rovněž za tým Kanemoto, ale jeho první dojem z nové NSR byl pro něho samotného šokující. »Provádějí jsme všemožná kouzla s tlumiči, ale nic nepomohlo. Byli jsme skutečně v těžké situaci,« řekl Biaggi během předsezónních testů. Zdá se, že tato situace přetrvává.

Zatímco Aprilia najala největší jezdecká esa, jen aby dokázala,



100% Motorcycle

SPECIALIST OILS FOR MOTORCYCLES

Putoline
LUBRICANTS

Sieg der Saison wurde erst im sechsten Rennen der Saison gefeiert. Eigentlich hätte er schon im zweiten Lauf stattfinden sollen – doch plötzlich einsetzender Motor-Schluckauf brachte ihn um den sichergeglaubten Triumph vor eigenem Publikum in Suzuka.

Die nächste schwere Niederlage kam in Italien, wo er seine Siegaussichten schon früh wegen eines kapitalen Motorschadens begraben mußte.

Keiner, der zu Saisonbeginn Favoritentips abgab, hätte es gewagt, Biaggi auszuschließen. Der Gigant der Klasse fiel bei Aprilia nach seiner dritten siegreichen Saison komplett unten durch, nachdem sich seine Vertragsverhandlungen über Gebühr dahingeschleppt hatten.

Das heißeste Eisen der 250 ccm-Klasse war zunächst ohne Job – bis Marlboro entschied, ein neues Team mit ihm und dem berühmten Erv Kanemoto zu gründen. Biaggi fuhr bereits 1993 weitgehend erfolglos eine Kanemoto-Honda, und die ersten Testfahrten bedeuteten auch 1997 einen Schock. »Was wir auch an der Federung verändern, nichts macht das Fahrverhalten besser. Eine schwierige Situation«, seufzte Biaggi damals.

Während Aprilia ihre Top-Guns engagiert hatten, um zu beweisen, daß das Motorrad die drei Titel der letzten Jahre gewonnen hatte, ging es Biaggi darum, zu beweisen, daß es der Fahrer war. Er wußte, daß dies nicht leicht sein würde. »Ich will nachweisen, daß Aprilia falsch liegt. Die größte Herausforderung ist, nach meiner Entlassung und der harten Behandlung, die mir zuteil wurde, als Sieger zurückzukommen. Doch mich treibt keine Rachsucht, denn das ist nicht die richtige Art, eine Saison in Angriff zu nehmen. Ich möchte zeigen, daß Aprilia einen großen Fehler machte, doch die Hauptmotivation für mich bleiben die Siege an sich.«

Biaggi stand weitere Prüfungen bevor. Er gewann das erste Rennen, stürzte aber schwer im Training zum zweiten in Japan, als sein Motorrad ihn wegen eines Kolbenklemmers abwärts. Seine schlimmste Verletzung war eine ausgekugelte Schulter, doch er biß die Zähne zusammen und ging zwei Tage später trotzdem ins Rennen. Mit dieser Art Stärke und Podiumplätzen überall sonst, den Sieg um Zentimeter bei seinem Heim-Grand Prix in Mugello eingeschlossen, war Biaggi zu Saisonmitte Erster der WM-Wertung.

Doch der Vorsprung war zu knapp, um sich darauf auszuweichen, denn wie erwartet machte eine kleine Armee von Honda-Fahrern ungeachtet der Schwierigkeiten mit dem neuen Chassis kräftig Druck.

»Der Motor ist sehr ähnlich wie zum Ende der vergangenen Saison, und das heisst gut. Das Chassis sieht ungefähr gleich aus, aber alle Abmessungen sind völlig verschieden,« erläuterte Olivier Jacques Teammanager Herve Poncharal. Wie schon vor der Saison von 1996 hatte Honda die Dimensionen verändert, was sich wiederum auf die hintere Radaufhängung auswirkte.

že to byl motocykl, kdo během posledních tří let vítězil, Biaggi se naopak houževnatě snažil dokázat, že za úpěchy stojí jediné jeho jezdecké umění. Věděl, že to nebude snadné. »Chci dokázat Aprilii, že se zmýlil. Mou motivací je touha být první i poté, co mě na konci sezóny tak nemilosrdně vykopli. Nejde mi ani nikdy nešlo o pomstu, ale chci dokázat Aprilii, že udělala velkou chybu. Mou motivací je však jediné touha po vítězství.«

Biaggiho potkaly další strasti. Zvítězil sice v prvním závodě, ale při tréninku v Japonsku následoval po zadření motoru dosti těžký pád. Nejtěžším následkem bylo vykloubené rameno, ale Biaggi přemohl bolest a o dva dny později závodil. Díky této houževnatosti a faktu, že vyhrál všechny ostatní závody, včetně toho nejnápinavějšího doma v Itálii, byl Biaggi v polovině šampionátu na prvním místě v celkové klasifikaci. Náskok však nebyl tak velký, aby mohl být úplně bez starostí. Největšími soupeři jsou ostatní jezdcí na Hondách, přestože mají obecně problémy s novými podvozky. »Motor je skutečně stejný jako na konci minulé sezóny, kdy se velmi dobře osvědčil, podvozek vypadá na první pohled rovněž stejně, má jen jiné rozměry,« prohlásil týmový manažer Olivier Jacques pan Hervé Poncharal. Jako před začátkem sezóny 1996, efekt upravených rozměrů podvozku pocítily zadní tlumiče. Ničomněr Jacques si také musel vyplít svůj kalich hořkosti: v Japonsku si při pádu v malé rychlosti ziomil klíční kost a závod na domácí půdě ve Francii dopadl katastrofálně díky poruše motoru už v prvním kole. Startoval z pole position a před pádem byl na prvním místě! Vše si však vynahrádl v Rakousku, kde porazil ve sthující souborí Ralfa Waldmanna na Marlboro Hondě a získal tak první vítězství v letošním roce.

Waldmann byl Biaggiemu nejlíže v bodovém hodnocení, zvládu dobře se rozjel na evropském kontinentě. Jako jeden z nejzkušenějších zvítězil ve Španělsku a po tomto vítězství následovala řada dalších dobrých umístění (v Japonsku jej však porazil jezdec s divokou kartou Daijro Kato) V Tohru Ukawa na modré HRC Benetton na své první vítězství stále čeká, několik pádů zavínulo jeho stagnaci v tabulce celkového pořadí. Konkurenceschopnost v bitvě o body se projevuje na každém metru závodních tratí. Letošní sezóna je tak jednou z nejnápinavějších v historii.

Ukawovi v patáči následuje dvojnásobný šampión stopětadvacítek Haruchika Aoki (Matteoni Honda). Nováček třídý na další tovární Hondě se nesnažil být za každou cenu první, ale vytvářel slušná umístění a užil se dostávat to nejlepší ze silnějšího stroje. Jeho odvážný rival Stefano Perugini (Nastro Azzurro Aprilia) také získával body, avšak nespolehlivost a dva pády jej připravily o lepší pozice. Privátní jezdec Takeshi Tsujimura na produkční Hondě NS opatřené kitem HRC a za podpory zkušeného týmu FCC Technical Sports dosahoval na počátku sezóny pravidelně dobrých výsledků, ale nepodařilo se mu

Jacque hatte freilich eine ganz andere Art von Pech, als er sich bei einem Sturz mit niedrigem Tempo in Japan das Schlüsselbein brach. Noch größer war das Desaster, als er bei seinem Heim-Grand Prix in Frankreich schon in der ersten Runde wegen eines Kolbenklemmers ausrollte. Er war aus der Pole Position gestartet und hatte das Rennen zum Zeitpunkt seines Ausfalls angeführt. Zwischen diesen schwarzen Wochenenden hatte er Ralf Waldmann und dessen Marlboro-Honda in einem stermberaubenden Duell in Österreich indes eine Niederlage zugefügt und den ersten Saisonsieg gefeiert.

In der Punktetabelle hält Waldmann den Anschluss an Biaggi zu Saisonmitte am dichtesten. Als der Erfahrenste von allen ergänzte er seinen ersten Sieg in Spanien mit einer ununterbrochenen Serie anderer Top-Ergebnisse. Ein anderer früher Sieg ging an Wild Card-Fahrer Daijro Kato in Japan, während Tohru Ukawa, der offizielle HRC-Pilot auf der blauen Benetton-Maschine, weiter auf den ersten Erfolg warten mußte. Ein zweiter Platz als bestes Resultat sowie einige Stürze ließen ihn bei den Punkten hinterher hinken.

Wie eng es bei den 250ern zugeht, zeigte sich in Zentimetern auf der Rennstrecke. Und der Kampf um jede kleine Lücke ging auch weiter hinten im Feld weiter.

Direkt nach Ukawa ist der zweimalige 125 ccm-Doppelweltmeister Haruchika Aoki auf Matteoni-Honda platziert. Der Klassenneuling, ebenfalls auf einer Werks-Honda, griff nicht direkt in den Kampf um Siege ein, machte im Lemprozeß und bei der Eingewöhnung auf die nächstgrößere Klasse jedoch eine gute Figur. Erzrivale Stefano Perugini, 250 ccm-Aufsteiger auf Nastro Azzurro-Aprilia, erzielte ebenfalls brauchbare Ergebnisse, hatte wegen Stürzen und Schäden an der Maschine auch seine Nullrunden.

Privatfahrer Takeshi Tsujimura im FCC Technical Sports-Team war in den ersten Rennen auf seiner werksseitig aufgepöppelten NS-Produktionshonda konstant stark, erreichte aber nicht immer das Ziel. Noch mehr Konstanz erlaubte es Suzuki-Pilot Noriyasu Numata, dicht hinter ihn in der Tabelle aufzurücken.

Numata ist die Gallionsfigur bei Suzukis Rückkehr in die 250 ccm-WM nach 1993. Freilich haben die Techniker in den letzten drei Jahren nicht geschlafen, wie Numata bereits beim Japan-Grand Prix des letzten Jahres als Wild Card-Fahrer demonstrierte. Numata führte damals drei Runden lang und beendete das Rennen als überzeugender Zweiter. Numata gewann auch den heißumkämpften All-Japan-Titel auf dieser Maschine. In den ersten WM-Läufen auf Strecken, die er nie zuvor gesehen hatte, bewies er, daß mit ihm zu rechnen ist, wenn er sich erst einmal auf den Pisten auskennt. Der Brite Jamie Robinson, sein Teamkollege im Suzuki-Werksteam von Arie Molenaar, trat schon im letzten Jahr auf einer privaten Aprilia in der 250 ccm-Klasse an und hat Numata einiges an Streckenkenntnis voraus. Robinson ist ein kompromißloser Kämpfer, erlebte schon etliche Stürze, aber auch sein erstes Top Ten-Resultat in Italien.

Yamaha geht in diesem Jahr nicht mit der Werksmaschine YZR 250 ins Gefecht, sondern ist statt dessen mit vier Fahrern auf der Produktions-Maschine TZ 250 M vertreten. Luis d'Antin und Jose Luis Cardoso sind dabei im Team SSP Competición, Osamu Miyazaki und Franco Battaini bei EDO Racing unter Vertrag.

Das Werk unter stützt diese Teams mit technischer Unterstützung, die von Mr. Takasaki geleitet wird. «Die TZM ist eine Produktions-TZ mit Kit-Teilen wie Kolben, Zylinder, Auspuffsystemen und Zündanlagen», erklärt er. Es überrascht nicht, daß diese Motorräder nicht ganz mit den schnellsten Werksmaschinen mithalten können. In den ersten Rennen gelang nur d'Antin ein Top Ten-Resultat.

Doch diese Fahrer sind Außenseiter in einem Kampf auf Biegen und Brechen, in dem die besten 250 ccm-Piloten der Welt auf höchst unterschiedlichen Motorrädern antreten. Viele nennen diesen Kampf auch ganz anders - nämlich den von Max Biaggi gegen den Rest der Welt.

pokažde závod dokončit, a tak se mu těsne na dosah přiblížil nový jezdec Suzuki Noriyasu Numata. s tímto jezdcem za řidičky se Suzuki navrácí do soubojů čtvrtlitrů poprvé od roku 1993. Během minulých tří sezón však Suzuki nezahálela, což dokázal Numata svým skvělým výkonem při loňské Grand prix Japonska v Suzuce. Numata vedl v prvních třech kolech a zvitězil přesvědčivě o celou vteřinu. Na tomto stroji získal titul i v silně obsazeném japonském šampionátu a na počátku sezóny prokázal, že mu chybí pouze lepší znalost světových tratí k tomu, aby se stal reálným nebezpečím pro ostatní jezdce. Jeho kolegou v týmu Arie Molenaar - továrním týmu Suzuki je Brit Jamie Robinson. Tento jezdec loni závodil na privátní Aprilii a proto na rozdíl od Numaty daleko lépe zná světové okruhy. Je to velice houževnatý jezdec, letos zaznamenal jak několik pádů, tak i své vůbec první umístění v nejlépe desítce (v Itálii).

Ačkoli Yamaha letos nesoutěží s plně továrním strojem YZR250, má v Grand prix početné obsazení díky čtyřem jezdci s modely TZ250Ms. Jedná se o Luise d'Antina a José Luise Cardosa z týmu SSP Competición a Osamu Miyazakiho a Franca Battainiho, kteří jezdí za tým EDO Racing. Tyto týmy jsou podporovány továrními inženýry, jejichž šéfem je pan Takasaki. „TZM je produkční stroj TZ s klíčovými díly včetně pístů, válců, výfuků a zapalování“, vysvětluje. Není tedy divu, že tyto stroje nemohou držet krok s plně továrními, pouze d'Antin se na počátku sezóny probojoval do první desítky.

Do hry však mohou zasáhnout i jezdci dříve považovaní za outsidersy. Letošní sezóna ve čtvrtlitrach se dá nazvat vzrušující konfrontací jezdeckých es s úplně jinými stroji, než na které byli zvyklí. Nebo, chcete-li, bitvou Maxe Biagghio proti zbytku světa.



NORIYASU NUMATA / HARUCHIKA AOKI

MICHELIN

THE CHOICE

OF CHAMPIONS

1996 MICHELIN RACE RESULTS

World 500cc Grand Prix

1. Mick Doohan
2. Alex Criville
3. Luca Cadalora

World 125cc

1. Haruchika Aoki
2. Masaki Tokudome

World Superbike

1. Troy Corser
2. Aaron Slight
3. John Kocinski

1997 MICHELIN RIDERS

World 500cc Grand Prix

- Mick Doohan
Alex Criville
Luca Cadalora

World 125cc Grand Prix

- Masaki Tokudome
Jorge Martinez
Peter Otti

World 250cc Grand Prix

- Haruchika Aoki
Tohru Ukawa
Sebastian Porco

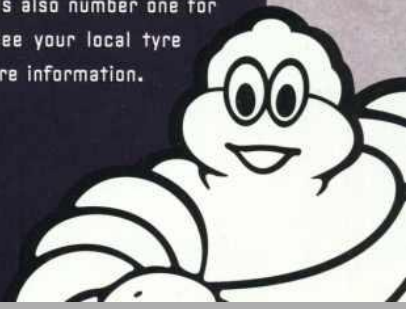
World Superbike

- Aaron Slight
Carl Fogarty
John Kocinski

When it comes to race winning performance, nothing comes close to Michelin. Last year more fastest laps, more pole positions and more championship titles were won on Michelins than any other tyre.

Of course the technology that wins world championships gives all our tyres an unbeatable edge. Which is why Michelin is also number one for road tyres. See your local tyre dealer for more information.

With this track record, it's no surprise that the world's top riders are sticking with Michelin in 1997.





MASAKI TOKUDOME
JAPAN
DOCSHOP RACING

Geburtsdag/Datum narození: 1-6/12/71 Kagoshima, Japan
Erste Rennen/První závod: 1997
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Australien 1994 (125)

Fahrerprofile der 125er Klasse

Profilý jezdců třídy 125 ccm



TOMOMI MANAKO
JAPAN
TEAM VRT-3000

Geburtsdag/Datum narození: 10-09/72 Saga Prefecture, Japan
Erste Rennen/První závod: 1993
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Germany 1994 (125)



500cc
250cc
125cc

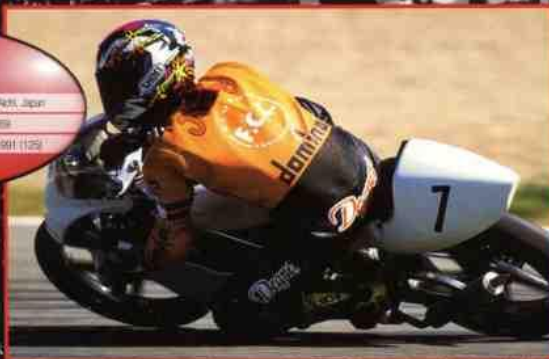
JORGE MARTINEZ
SPANIEN
TEAM AIRTEL-ASPAN

Geburtsdag/Datum narození: 1979/02 Arosa, Španel
Erstes Rennen/První závod: 1993
Webadresse/stránky: Těly mesta svitke: 000.8637.88.125cc



NOBORU UEDA
JAPAN
TEAM PILEN

Geburtsdag/Datum narození: 23/07/67 Aoba, Japan
Erstes Rennen/První závod: 1988
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Japan 1991 (129)



KAZUTO SAKATA
JAPAN
UGT 3000

Geburtsdag/Datum narození: 15/08/86 Tokyo, Japan
Erstes Rennen/První závod: 1998
Webadresse/stránky: Těly mesta svitke: 105cc.1994



DIRK RAUDOES
DEUTSCHLAND
FINSCO RACING

Geburtsdag/Datum narození: 17/03/84 Eibach, Deutschland
Erstes Rennen/První závod: 1998
Webadresse/stránky: Těly mesta svitke: 125cc.1993



IVAN GOI
ITALIEN
SCUDERIA ALFA BIEFFE

Geburtsdag/Datum narození: 24/03/83 Camonia, Itálie
Erstes Rennen/První závod: 1995



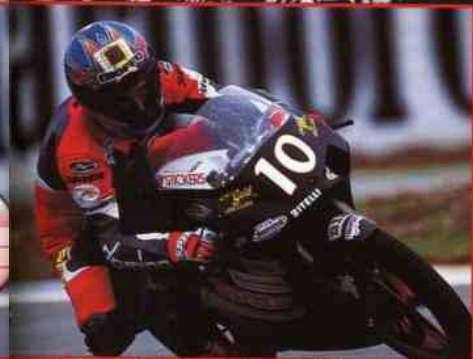
VALENTINO ROSSI
ITALIEN
MASTRIZZAZZURRI APOLINA

Geburtsdag/Datum narození: 16/02/78 Lesmo (Ponente), Itálie
Erstes Rennen/První závod: 1992



LUCIO CECCHINELLO
ITALIEN
SPIDI JHONDA LCR

Geburtsdag/Datum narození: 21/10/68 Bologna, Itálie
Erstes Rennen/První závod: 1988
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Australien 1993 (129)



ANGEL NIETO JR
SPANIEN
TEAM AIRTEL-ASPAN

Geburtsdag/Datum narození: 18/11/78 Madrid, Spanien
Erstes Rennen/První závod: 1993
Grand Prix-Debut/Debut v GP: Czech Republic 1998 (129)



PETER DETTL



JUAN ENRIQUE MATURANA



STEVE JENKNER



YOUICHI UI
GARRY MCCOY



88 PETER DETTL
DEUTSCHLAND
UGT 3000

62 YOSHIAKI KATOH
JAPAN
TEAM SEMPRICCI

15 ROBERTO LOCATELLI
ITALIEN
TEAM AXO INOXMACEL

17 JUAN ENRIQUE MATURANA
SPANIEN
TEAM YAMAHA KURZ

19 FRÉDÉRIC PETT
FRANKREICH
TEAM RMS

20 MASAO AZUMA
JAPAN
L.B. RACING

21 GIANLUCA SCALVINI
ITALIEN
TEAM AXO INOXMACEL

22 STEVE JENKNER
DEUTSCHLAND
TEAM APOLINA - ADAC SACHSEN

24 GINO BORSOI
ITALIEN
TEAM SEMPRICCI

25 JOSEF SARDA
SPANIEN
FINSCO RACING

32 MIRKO GIANSAITI
ITALIEN
MATTEONI RACING

33 MANFRED GEISSLER
DEUTSCHLAND
TEAM UGT-3000

39 JAROSLAV HULES
TSCHECHISCHE REPUBLIK
L.B. RACING

41 YOUICHI UI
JAPAN
TEAM YAMAHA KURZ

72 GARRY MCCOY
AUSTRALIEN
SCUDERIA ALFA BIEFFE

Rekorde und Statistiken

Dr. Martin Raines ALLE 125/250/500 CCM-SIEGER

250			125				
Fahrer	Siege	Podestplätze	Fahrer	Siege	Podestplätze		
1. Giacomo Agostini (I)	68	88	1. Anton Mang (D)	33	60	3	
2. Mick Doohan* (AUS)	39	75	2. Phil Read (GB)	27	50	4	
3. Mike Hailwood (GB)	37	48	3. Max Biaggi* (I)	26	48	3	
4. Eddie Lawson (USA)	31	78	4. Luca Cadalora* (I)	22	39	2	
5. Kevin Schwantz (USA)	25	51	5. Mike Hailwood (GB)	21	32	3	
6. Wayne Rainey (USA)	24	64	6. Walter Villa (I)	20	25	3	
7. Geoff Duke (GB)	22	32	7. Jim Redman (RHO)	18	46	2	
John Surtees (GB)	22	24	8. Kork Ballington (SA)	17	26	2	
Kenny Roberts (USA)	22	39	Carlos Lavado (IV)	17	36	2	
10. Freddie Spencer (USA)	20	31	10. Sito Pons (E)	15	41	2	
11. Barry Sheene (GB)	19	40	11. Tarquinio Provini (I)	14	21	1	
12. Wayne Gardner (AUS)	18	52	12. Carlo Ubbiali (I)	13	21	3	
13. Randy Mamola (USA)	13	54	13. Rodney Gould (GB)	10	25	1	
14. Phil Read (GB)	11	34	14. John Kocinski (USA)	9	16	1	
15. Gary Hocking (RHO)	8	11	15. Jarno Saarinen (FIN)	8	18	1	
Luca Cadalora* (I)	8	22	0	Ralf Waldmann* (D)	9	25	0

* Fahrer noch im Grand Prix-Rennsport aktiv

Sakata war in der 125er Klasse ebenfalls über 80 mal am Start und hat sieben Siege errungen. 1994 gewann er in der 125er Klasse auf Aprilia als erster Japaner einen WM-Titel auf einer nicht aus japanischer Produktion stammenden Maschine.

Der erfahrenste Fahrer der 125er Klasse bleibt nichtadestrotz Martinez mit über 120 Starts und 15 Siegen; dicht hinter ihm auf dem zweiten Platz liegt Dirk Raudies, Weltmeister von 1993, mit 14 Siegen und über 100 Starts, der in diesem Jahr mit einem Honda-elf-Hybrid für sein eigenes Team Finsco Racing antritt.

Raudies hatte den größten Teil des Jahres 1996 mit Verletzungen zu kämpfen und erlebte zum Saisonstart 1997 eine Serie technischer Rückschläge, verfügt jedoch nach wie vor über das Tempo und die Erfahrung für Grand Prix-Siege.

Peter Öttl, ein weiterer Veteran im Alter von 32 Jahren, landete in Italien einen Überraschungserfolg mit seinem zweiten Sieg in der 125 ccm-Klasse nach drei Siegen in der mittlerweile abgeschafften 80 ccm-Klasse, und kommt ebenso wie der Australier Gary McCoy, der im vergangenen Jahr ebenfalls seinen zweiten Sieg errang, jederzeit für Podestplätze in Frage.

McCoy konnte eine nach dem Wechsel zu Michelin-Reifen zunächst wenig aussichtsreiche Saison 1996 mit einem vierten, einem zweiten und einem fünften Platz sowie seinem Sieg in einem Erfolg ummünzen - bleibt zu hoffen, daß Öttl in der zweiten Hälfte der Saison 1997 dasselbe gelingt.

Wie sagte Jorge Martínez? 26 Fahrer treten an. Ungefähr 15 haben die Fähigkeit, zu siegen, die anderen meinen, daß sie siegen können - und deshalb bleiben die Rennen der 125 ccm-Klasse so unvorhersehbar und spannend.

stopétadvacitek devět odlišných jezdců, což je nový rekord FIM, a letos už nejméně deset z 26 startujících má na kontě nejméně jedno vítězství v Grand prix.

Japonec Masaki Tokudome (Doshop Racing Aprilia) zvítězil poprvé ve svých šestadvaceti letech, sezónu zahájil jako nenápadný favorit, poté, co v loňském roce vyhrál čtyři ze závodů a dostal tak potenciálního šampióna Haruchiku Aokho do stresové situace. Dnes již Aoki závodí ve dvěstěpadesátkách, následován dalšími špičkovými jezdci ze stopétadvacitek, jako je Emilio Alzamora a Stefano Perugini, ale jeho jezdecký styl - dobrý start, vytrvalost a vyhýbání se pádům si bude Tokudome navždy pamatovat.

Tomomi Manako (Team UGT 3000) zdělil roli vedoucího jezdce Hondy. Loni mu dodal dostatek odvahy pro získání titulu pouze jedině vítězství v Grand prix, a sice v Barceloně. Další Japonec, který jezdí také pro Hondu, Noboru Ueda (Team Pilen), byl až do loňské sezóny znám jako jezdec, který voli buď vše nebo nic, vítězství nebo pád, se v loňském roce poněkud zmínil, méně padal, ale nedosáhl žádného vítězství, ačkoli dokončil všechny závody kromě jednoho, což kromě něj dokázal pouze Manako. Ueda je ve svých 29 letech veteránem Grand prix, který začínal letošní sezónu s 80 starty na kontě, ale jen s 6 vítězstvími. Na scéně GP se dostal obklopen gloriolou vítězství, kterou získal při svém debutu ve světovém šampionátu na Velké ceně Japonska v roce 1991.

Třicetiletý Kazuto Sakata měl loni smolnou sezónu, jež začala zlomeným kotníkem při nedělním warm-upu v Malajsi. Sakata ve třídě stopétadvacitek startoval celkem jedenaosmdesátkrát a připsal si na své konto sedm vítězství. V roce 1994 se stal prvním japonským jezdce, který získal titul mistra světa na nejaponecké značce, když vyhrál třídě stopétadvacitek na Aprilii.

Nejzkoušenějším jezdce stopétadvacitek je bezesporu Martinez se 117 starty a patnácti vítězstvími, za ním těsně následuje Němec Dirk Raudies, mistr světa z roku 1993, který vyhrál čtrnáctkrát ze svých 102 startů a letos startuje na Hondě za tým Finsco Racing. V minulé sezóně se Raudies povětšinou potýkal se zraněními, ačkoli jeho dosažené rychlosti a zkušenosti dávají tušit určitou naději na získání titulu.

Další německý závodník, dvaatřicetiletý Peter Oettl, loni dosáhl v Itálii skvělého neočekávaného vítězství a zařadil se tak po bok Australana Gary McCoye, jenž si loni rovněž připsal své druhé vítězství v GP, coby černý kůň této kubatury. McCoy zachránil toto své renomé po výměně původních pneumatik za Micheliny, když skončil jednou čtvrtý, druhý a pátý a jednou zvítězil.

Jak říká Jorge Martínez, na startovním roštu je 26 jezdců. Asi 15 z nich má naději na vítězství a dalších deset si to myslí - není to dost, abychom mohli počítat s naplněnou sezónou?

Die meisten:	Giacomo Agostini 8	Phil Read 4	Angel Nieto 7
Titelgewinne hintereinander:	Giacomo Agostini 7	Walter Villa 3, Max Biaggi 3	Angel Nieto 4
Die meisten Vizeweltmeisterschaften:	Randy Mamola 4	Provini, Hocking, Read, Hansford, Mang, Roth (all 2)	Carlo Ubbiali 3, Fausto Gresini 3
Siege hintereinander:	Giacomo Agostini 20	Mike Hailwood 9, Anton Mang 9	Fausto Gresini 11, Angel Nieto 11
Siege insgesamt:	Giacomo Agostini 68	Anton Mang 33	Angel Nieto 62
Die meisten Siege in einer einzigen Saison:	Giacomo Agostini 11, 1972	Mike Hailwood 10, 1966, Anton Mang 10, 1981	Fausto Gresini 10, 1987
Podestplätze insgesamt:	Giacomo Agostini 88	Anton Mang 60	Angel Nieto 85
Perfekte Saisons:	John Surtees (7 out of 7, 1959) Giacomo Agostini (10 out of 10, 1968)	None	None
Die meisten Podestplätze in einer Saison:	Wayne Rainey 14, 1990 Mick Doohan 14, 1994	Ralf Waldmann 13, 1996	Kasuto Sakata 13, 1993
Podestplätze hintereinander:	Giacomo Agostini 22	Max Biaggi 17	Carlo Ubbiali 14
Die meisten Punkteränge in einer Saison:	Wayne Gardner 15, 1987, Eddie Lawson 15, 1988 Mick Doohan 15, 1996	Juani Garriga 15, 1988, Sito Pons 15, 1989, Luca Cadalora 15, 1991, Carlos Cardus 15, 1991	Tomomi Manako 14, 1996
Die meisten Punkte in einer Saison:	Mick Doohan 317, 1994	Max Biaggi 283, 1995	Dirk Raudies 280, 1993
Pole Positions hintereinander:	Freddie Spencer 9, 1985*	Mang 8, 1980*	Pier Paolo Bianchi 8*
Die meisten Pole Positions in einer Saison:	Freddie Spencer 10, 1985* Wayne Gardner 10, 1987*	Mang 10, 1981*	Pier Paolo Bianchi 8, 1977*

* Aus der Zeit vor 1974 liegen von Seiten der FIM keine kompletten Informationen über die Pole Position vor

TOMOMI MANAKO



(Všechna statistická data vycházejí z výsledků závodů Grand Prix z 1949-86/87)

Rekordy a statistika

Dr. Martin Raines Vítězové Grand Prix 125cm/250cm/500cm

125			250			500					
Jezdec	Vítězství	Stupně vítězů	Jezdec	Vítězství	Stupně vítězů	Jezdec	Vítězství	Stupně vítězů			
1. Giacomo Agostini (I)	68	88	8	1. Anton Mang (D)	33	60	3	1. Angel Nieto (E)	62	85	7
2. Mick Doohan* (AUS)	39	75	3	2. Phil Read (GB)	27	50	4	2. Carlo Ubbiali (I)	26	47	6
3. Mike Hailwood (GB)	37	48	4	3. Max Biaggi* (I)	26	48	3	3. Pier Paolo Bianchi (I)	24	56	3
4. Eddie Lawson (USA)	31	78	4	4. Luca Cadalora* (I)	22	39	2	4. Luigi Taveri (CH)	22	56	3
5. Kevin Schwantz (USA)	25	51	1	5. Mike Hailwood (GB)	21	32	3	5. Fausto Gresini (I)	21	47	2
6. Wayne Rainey (USA)	24	64	3	6. Walter Villa (I)	20	25	3	6. Hugh Anderson (NZ)	17	22	2
7. Geoff Duke (GB)	22	32	4	7. Jim Redman (RHO)	18	46	2	7. Jorge Martinez* (E)	15	25	1
John Surtees (GB)	22	24	4	8. Kork Ballington (SA)	17	26	2	8. Kent Anderson (S)	14	32	2
Kenny Roberts (USA)	22	39	3	Carlos Lavado (YV)	17	36	2	Bill Ivy (GB)	14	22	1
10. Freddie Spencer (USA)	20	31	2	10. Sito Pons (E)	15	41	2	Dirk Raudies* (D)	14	23	1
11. Barry Sheene (GB)	19	40	2	11. Tarquinio Provini (I)	14	21	1	11. Phil Read (GB)	10	21	1
12. Wayne Gardner (AUS)	18	52	1	12. Carlo Ubbiali (I)	13	21	3	Dave Simmonds (GB)	10	17	1
13. Randy Mamola (USA)	13	54	0	13. Rodney Gould (GB)	10	25	1	13. Eugenio Lazzarini (I)	9	40	1
14. Phil Read (GB)	11	34	2	14. John Kocinski (USA)	9	16	1	Hans Spaan (NL)	9	16	0
15. Gary Hocking (RHO)	8	11	1	15. Jarmo Saarinen (FIN)	8	16	1	Enzo Gianola (I)	9	30	0
Luca Cadalora* (I)	8	22	0	Ralf Waldmann* (D)	9	25	0	Haruchika Aoki* (JAP)	9	19	2

* Fahrer noch im Grand Prix-Rennsport aktiv

Nejvíce titulů mistra světa:	Giacomo Agostini 8	Phil Read 4	Angel Nieto 7
Nejvíce titulů mistra světa za sebou:	Giacomo Agostini 7	Walter Villa 3, Max Biaggi 3	Angel Nieto 4
Nejvíce titulů vicešampiona:	Randy Mamola 4	Provini, Hocking, Read, Hansford, Mang, Roth (all 2)	Carlo Ubbiali 3, Fausto Gresini 3
Nejvíce vítězství za sebou:	Giacomo Agostini 20	Mike Hailwood 9, Anton Mang 9	Fausto Gresini 11, Angel Nieto 11
Nejvíce vítězství za kariéru:	Giacomo Agostini 68	Anton Mang 33	Angel Nieto 62
Nejvíce vítězství v jedné sezóně:	Giacomo Agostini 11, 1972	Mike Hailwood 10, 1966, Anton Mang 10, 1981	Fausto Gresini 10, 1987
Kolikrát na stupních vítězů:	Giacomo Agostini 88	Anton Mang 60	Angel Nieto 85
Dokončené sezóny:	John Surtees (7 out of 7, 1959) Giacomo Agostini (10 out of 10, 1968)	None	None
Kolikrát na stupních vítězů v sezóně:	Wayne Rainey, 14, 1990 Mick Doohan 14, 1994	Ralf Waldmann 13, 1996	Kasuto Sakata 13, 1993
Kolikrát na stupních vítězů za sebou:	Giacomo Agostini 22	Max Biaggi 17	Carlo Ubbiali 14
Nejvíce bodových umístění za sezónu:	Wayne Gardner 15, 1987, Eddie Lawson 15, 1988 Mick Doohan 15, 1996	Juan Garriga 15, 1988, Sito Pons 15, 1989, Luca Cadalora 15, 1991, Carlos Cardus 15, 1991	Tomomi Manako 14, 1996
Nejvíce bodů za sezónu:	Mick Doohan 317, 1994	Max Biaggi 283, 1995	Dirk Raudies 280, 1993
Kolikrát pole position za sebou:	Freddie Spencer 9, 1985*	Mang 8, 1980*	Pier Paolo Bianchi 8*
Nejvíce pole position za sebou:	Freddie Spencer 10, 1985* Wayne Gardner 10, 1987*	Mang 10, 1981*	Pier Paolo Bianchi 8, 1977*

* Aus der Zeit vor 1974 liegen von Seiten der FIM keine kompletten Informationen über die Pole Positions vor

SpeedSound PRESENTS

Now available at this Grand Prix



NEW!!!

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

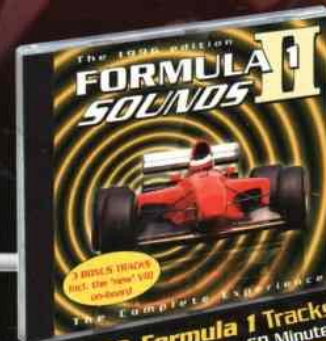
FIM Motorcycle Grand Prix Sounds
125cc - 250cc - 500cc
Price: US \$ 20.-

• Interviews with all the stars • Engine starts
• Warming up the Engines • Aprilia, Yamaha, Honda, Suzuki and more...
• Listen to: Doohan, Biaggi, Aoki, Cadalora, Waldmann, Robinson and all the other riders



35 Formula 1 Tracks
55 Minutes
Price: US \$ 20.-

• Ferrari V12
• Tyrrell Yamaha F1
• Williams Renault V10
• Pitstops
• Spin-outs
• and many more...



22 Formula 1 Tracks
60 Minutes
Price: US \$ 20.-

• Warming up the Power
• On-board talk
• V10 On-board
• Drivers Parade
• More V12
• and many more...



20 Indycar Tracks
51 Minutes
Price: US \$ 20.-

• On-board talks
• Race pitstops
• Roaring V8
• Interview Mark Blundell
• and many more...



Road • Race • Off-Road
THE MOTORCYCLE OILS FOR YOUR BIKE





Staying ahead in the world.

TNT Express Worldwide is a leading global express distribution company. It provides an unparalleled global express distribution service for documents, parcels, freight, logistic solutions in specialized markets and international mail.

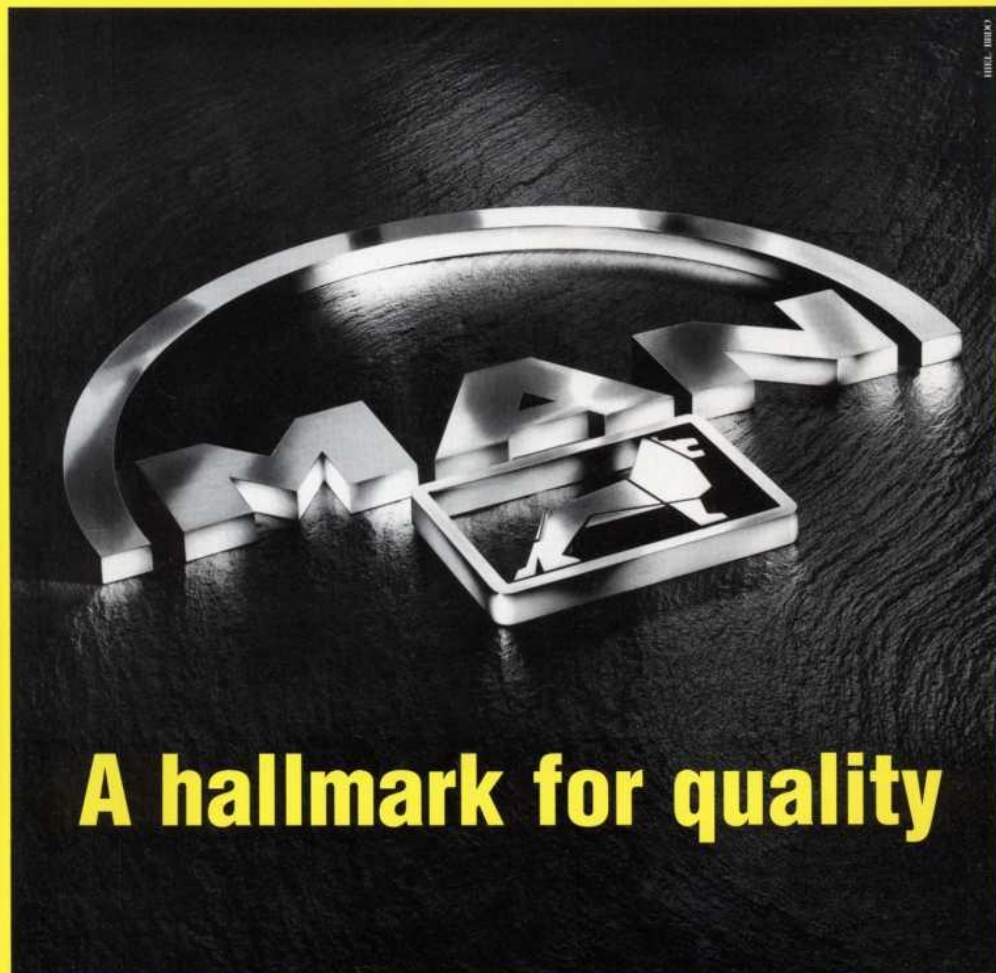
Because of its transportation expertise and strong worldwide network, TNT is now the official carrier for the FIM Road Racing Worldchampionship.

Call (31) 900 - 899 1111 or (31) 26 - 319 1240 for more information.



TNT Express Worldwide

We take it personally.



A hallmark for quality

Made by MAN. Trucks ranging from 6 to 48 tonnes, buses for scheduled service and coaches. Diesel engines from 47 kW (64 hp) to 882 kW (1200 hp). State-of-the-art technology and top quality: economical, reliable, environmentally compatible. Complete logistics: efficient transport management, Europewide service. Power and progress for all - to ensure that all kinds of goods will arrive quickly and safely and that the necessary mobility never ceases. Technology that's got what it takes: MAN.

MAN Nutzfahrzeuge Aktiengesellschaft
Dachauer Straße 667, D-80995 München



Economy in action.



JARDA HULEŠ

GRAND PRIX

BRNO, 29. - 31. 8. 1997

