

500
FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

Grand Prix České Republiky

www.motograndprix.com

100 Kč

Programové noviny

Brno 20•21•22/8/99



№ 008717

Sensational!



If your name is Kenny Roberts and you're racing on a Suzuki RGV 500, you don't just win your very first race by chance. When MOTUL wins, you benefit, because the Motul product range gains from our experience at the highest level of competition. Kenny Roberts Jr wins, you enjoy driving your motorbike, MOTUL does the rest.



<http://www.motul.com>

MOTUL
L'HUILE DE HAUT NIVEAU



Grand Prix České Republiky

Vážení přátelé motoristického sportu, Sehr geehrte Freunde der Motorradsportes,



Mistrovství světa silničních motocyklů GRAND PRIX ČR patří k nejvýznamnějším sportovním událostem v České republice. Koná se již po třicáté na Masarykově okruhu - závodisti, které má v oblasti motocyklového sportu ten nejlepší zvuk. Skrývá se za ním dlouholetá zkušenost organizátorů v pořádání závodů a hlavně cílevědomá práce několika generací pořadatelů na neustálém zdokonalování okruhu. V motocyklové branži platí ono známé „kdo chvíli stál, již stojí opodál“. Je tedy potěšitelné, že v programu závodů a vybavení závodisti lze pozorovat mnohé změny k lepšímu.

Doufám také, že svou návštěvou brněnského okruhu zkombinujete s prohlídkou některé z pozoruhodností Brna. Těm z Vás, kteří se zajímáte o historii, doporučuji navštívit hrad Špilberk, Moravské muzeum nebo architektonický skvost-vílu Tugendhat. Ideálním místem pro rodinný výlet po skončení závodů je pak nedaleká zoologická zahrada.

Přeji všem divákům příjemně strávený víkend, organizátorům zdárný průběh akce a jezdcům, aby ve zdraví doješli.

Petr Duchoň
primátor města Brna Primator der Stadt Brno

die Motorradweltmeisterschaft - Grand Prix der Tschechischen Republik gehört zu den bedeutendsten Sportereignissen in der Tschechischen Republik. Der GP wird zum 30. Mal auf dem Masarykring veranstaltet. Diese Strecke hat in der Welt des Motorradsport einen sehr guten Ruf. Dahinter verbirgt sich eine langjährige Erfahrung der Organisatoren mit der Veranstaltung dieser Rennen und hauptsächlich die Zielstrebigkeit der Generationen, die die Strecke immer verbessert haben. Es ist also begrüßenswert, daß man im Rennprogramm sowie in der Infrastruktur einige Verbesserungen sehen kann.

Wir hoffen, daß Sie den Besuch des Masarykings mit einem Besuch einiger unserer Sehenswürdigkeiten kombinieren werden. Ich empfehle Ihnen die Burg Špilberk, das Mährisches Museum oder die Villa Tugendhat. Ein idealer Ort zum Familienausflug nach dem Rennen kann der nahe liegende Zoo sein.

Ich wünsche allen Zuschauern ein schönes Wochenende, den Veranstalter einen problemlosen Verlauf der Rennen und den Fahrern einen guten Rennverlauf bis ins Ziel.

184 Road Championships Association
with the World Championships, 2003 & 2004



ORGANIZER
Austrianian RWA A.S.
P.O. Box 7, 22 441 01 Brno
DESIGN & PUBLISHER
184 Road Championships
1 Hrabova, 260 00 Uherské Hradiště 602
Tel: +420 571 514 502
www.184roadchampionships.com
PHOTOGRAPHY
Richard J. Roberts
Tel: +44 1978 739 491
www.rjrobertsphotography.com
REPRODUCTION
Göteborg, Tel: +46 031 511 2424

4 - 13	Brno obejme motocyklový svět po třicáté 30. Motorrad Grand Prix in Brunn!
14	Vítězové závodu mistrovství světa motocyklů a sajdkáři Sieger der Motorrad-und Seitenwagen WM-Rennen
16 - 22	Profil jezdců třídy 500ccm • Fahrerprofile der 500er Klasse
23 - 46	Reportáž z Grand Prix Německa/Startovní listiny 500ccm, 250ccm, 125ccm Reportage vom Grand Prix Deutschland/Startlisten 500er, 250er, 125er
47 - 54	Profil jezdců třídy 250ccm+125ccm • Fahrerprofile der 250er/125er Klasse
58 - 59	Budweiser Budvar ELIT Team/Hanusch Moto Promotion
61	International Classics
62 - 63	Zklamání a jásot z německého pohledu • Enttäuschung und Jubel aus deutscher Sicht



50 YEARS OF GP

Snad proto jsme zvítězili ve více Grand Prix než jakýkoli jiný výrobce pneumatik.

**TESTED FOR
THE UNEXPECTED.**

DUNLOP PNEU s.r.o., Novodvorská 10 10/14, 142 01 Praha 4, www.dunlop.de



DUNLOP
DRIVING TO THE FUTURE

První vítězná jména Die ersten Sieger

Nedočkavci si dodnes pamatují, že prvním z jezdců světového šampionátu, který dorazil do parkoviště závodních strojů Velké ceny ČSSR '65 byl Švýcar Pouchon a z transportního kamiónku vyball rudou třítapadesátku Aermacchi. Z hloučku seběhých žurnalistů vykulený outsider si dobfie uvědomoval, že tohle prvenství bylo jediné, kterého mohl v Brně dosáhnout. „Každý přece vyhrát nemůže, je však důležité být u toho,“ špil sympatický švýcarský nadšeneč. V neděli 25. července před čtvrtmilionovou diváckou kulisou tahali pilku jini. Už úvodní závod třídy 125 ccm názorně demonstroval nevypočitatelnou hravost sportovního osudu. Jasně vedoucí Novozélandčan Anderson havaroval v posledním kole a ambice motocyklů Suzuki musel zachraňovat Kanadčan Perris. Pekelný kolotoč spustilo ve dvěstěpadesátkách trio, sestávající z pilotů týmu Yamaha Angličana Reada a Kanadana Duffa a Rhodézana Redmana v sedle charakteristicky ječící šestiválcové Hondy. Bitva kolo na kolo, loket na loket proměňovala publikum v divoce poskakující pružinové čertky až do chvíle, kdy Redmanova Honda začala jevit známky uštvanosti. „Marmeládový Jim“, jak se chladně kalkuloval Redmanovi mezi motocyklovými příznivci říkalo, si všechno vynahradil v závodě třídy 350 ccm, kdy pro změnu jeho tempu totálně podlehl MV Agusty Angličana Hailwooda a italské nastupující hvězdy Agostiniho. Po jejich odpadnutí si o stříbrný a zelený věnec řekli britský jezdec Woodman na zpívající emzetě a Sovět Sevostjanov na stroji Vostok, jehož konstruktéři se až příliš detailně nechali „inspirovat“ japonskými Hondami. Hailwood s Agostinim se náležitě pomstili v královské třídě 500 ccm, když souboj do role komparsistů odsouzeného zbytku startovního pole o třetí příčku vyhrál starý australský harcovník Aheame na Nortonu. Domáci baný zahřála šestá místa nezmara šťastného ve dvěstěpadesátkách a v púllitrech, jenže všem soudným docházelo, že značkám Jawa a ČZ začíná za absolutní světovou špičkou docházet dech.

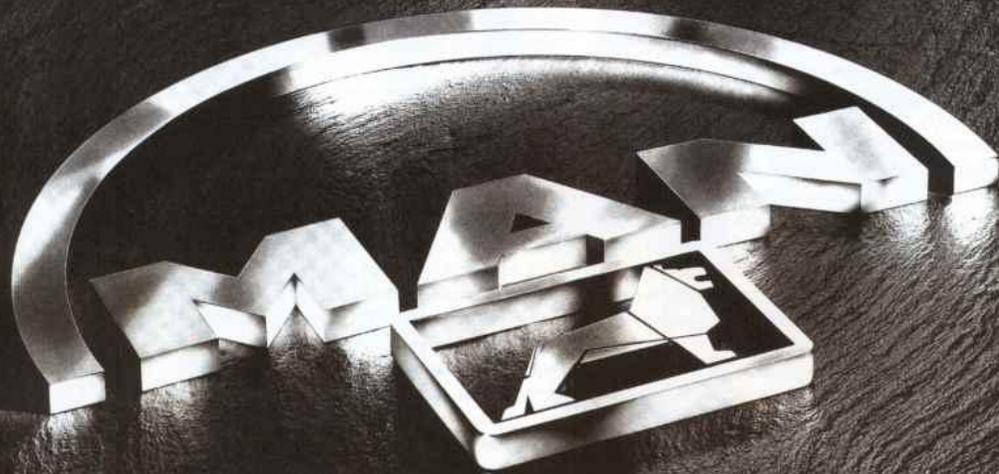
Wer damals dabei war, erinnert sich noch heute, daß der erste Fahrer der WM-Serie, der ins Fahrerlager des Großen Preises der Tschechoslowakei '65 kam der Schweizer Pouchon war und daß er in seinem kleinen Truck eine rote 350er Maschine Aermacchi hatte. Erschreckt von den nahe kommenden Journalisten wurde er sich bewußt, das es das einzige Primat war, das er in Brünn gewinnen konnte. „Es kann nicht jeder gewinnen, es ist wichtig dabei zu sein,“ sagte damals der sympathische Schweizer. Am Sonntag, den 25. Juli kamen vor den 250 000 Zuschauer andere zum Wort. Schon im ersten Rennen der 125ccm-Klasse spielte das Schicksal seine Rolle. Der überlegend führende Neuseeländer Anderson hatte in der letzten Runde einen Unfall und die Ambitionen der Marke Suzuki mußte der Kanadier Perris retten. In der 250er Klasse sah man eine Supershow mit dem Trio Read (England), Duff (Kanada) und Redman (Rhodesien). Die ersten beiden auf Yamaha und Redman auf einer sechszyylinder Honda. Die Kämpfe Rad an Rad waren für die Zuschauer ein Dankeschön für das Kommen. Für die Honda von Redman war das aber zu viel. Der „Marmeladen Jim,“ wie man den kühl kalkulierten Redman unter den Motorsportfans nannte, ersetzte alles im Rennen der 350ccm-Klasse. Seinem Tempo unterlagen die Maschinen MV Agusta von Hailwood (England) und dem anfängenden italienischen Star Agostini total. Zweiter wurde deshalb der britische Fahrer Woodman (MZ) und dritter der Sowjet Sevostjanov mit Vostok, dessen Konstrukteure zu sehr durch die japanischen Maschinen Honda „begeistert“ waren. Hailwood und Agostini haben sich in der Königsklasse 500ccm revanchiert. Da konnte keiner der weiteren Fahrer mithalten. Den dritten Platz belegte der alte australische Kämpfer Aheam (Norton). Die heimischen Fans erfreuten die zwei sechsten Plätze von František Šťasný in der 250er und der 500er Klasse. Die meisten Insider wußten aber, daß die Maschinen Jawa und ČZ nicht mehr lange mit der Spitze mithalten können.

Rhodézan Jim Redman stihl v Brně už pouze jeden ročník mistrovství světa (ZDENEK ZAJRBL)

Jim Redman (Rhodesien) fuhr nur einmal bei der WM in Brünn (ZDENEK ZAJRBL)



Stars von MV Agusta: Phil Read und Giacomo Agostini (ZDENEK ZAJRBL)



Kennzeichen Qualität.

Made by MAN. Lkw von 6 bis 48 Tonnen, Busse für Linie und Reise. Dieselmotoren von 47 kW (64 PS) bis 882 kW (1200 PS). Modernste Technik, Top-Qualität: wirtschaftlich, sicher, umweltverträglich. Logistik komplett: effizientes Transport-Management. Service europaweit. Leistung und Fortschritt für alle. Damit Güter jeder Art schnell und gut ankommen, die notwendige Mobilität erhalten bleibt. Technik, die's bringt: MAN. <http://www.man-nutzfahrzeuge.de>



Wirtschaftlichkeit
ist unser Konzept

MAN Nutzfahrzeuge Aktiengesellschaft
Dachauer Straße 667, D-80995 München

Hattrick Mika Hailwooda Hattrick von Mike Hailwood



Jedinečnou exhibicí Mike Hailwooda se stal druhý ročník Velké ceny ČSSR. Za v tehdejší době pořádný ranec peněz Honda před sezónou 1966 fenomenálního Angličana knížete Agostovi vyfoukla a ten mohl spoléhat jen na Agostiniho. Ten do Brna přijel, k velké lítosti místních dívek, s křížovou náplastí na nose, coby následku havárie na Sachsenringu. „Božský Ago“ ztratil na východoněmecké trati rozum, přestože závodu třídy 500 ccm suverénně kraloval, z nasazeného tempa slevit nemínil a v předposledním kole havaroval. A tak počtvrté ve svojí přebohaté kariéře se radoval na Sachsenringu ze stoprocentního zisku světových bodů tovární jezdec Javy Šťastný. Za týden v Brně, na střídavě suchém a mokřím asfaltu, Hailwood už žádná další senzace nepřipustil. Ve dvěstěpadesátkách si v závěrečném kole chyťte vyčíhal Read a v obou nejsilnějších kubaturách přinutil Agostiniho ohlédnout se, zda mu záda ještě pořád netíží školní brašna...

Eine einzigartige Exhibition von Mike Hailwood konnte man beim zweiten Jahrgang des Großen Preises der Tschechoslowakei sehen. Vor der Saison 1966 stieg er von MV Agusta zu Honda um. In der Zeit für sehr viel Geld. So konnte der Fürst Agusta nur mit Agostini rechnen. Er kam nach Brünn mit einem Pflaster an der Nase, was die meisten jungen Mädchen bereuten. Es war eine Erinnerung an den Unfall am Sachsenring. Der „göttliche Ago“ verlor auf der ostdeutschen Strecke den Verstand, denn im Rennen der 500er Klasse führte er überlegend, wollte sein Tempo aber nicht verlangsamen und in der vorletzten Runde erlitt er einen Unfall. Somit siegte auf dem Sachsenring zum viertenmal in seiner großen Karriere der Jawa-Werkfahrer Šťastný. Eine Woche später in Brünn, auf der teilweise nassen und teilweise trockenen Straße, ermöglichte Hailwood keine weiteren Sensationen mehr. In der 250er Klasse besiegte er in der letzten Runde Read und in den zwei weiteren Klassen zeigte er Agostini den Rücken...

Do závodu třídy 250 ccm vyrazí v roce 1966 Heinz Rosner (MZ), Mike Hailwood (Honda) a Phil Read (Yamaha) (ZDĚNĚK ZAUREL)

Heinz Rosner (MZ), Mike Hailwood (Honda) und Phil Read (Yamaha) starten beim Rennen der 250er Klasse im Jahr 1966

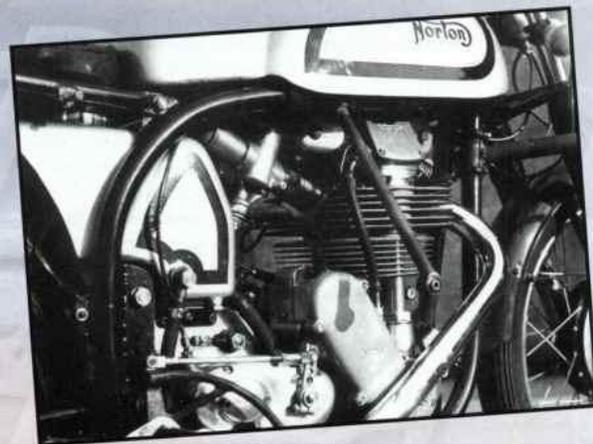
(ZDĚNĚK ZAUREL)

Smutná výročí Traurige Jahrestage



První řada třídy 350 ccm v roce 1967: zleva Pagani (Aermacchi), Pasolini (Aermacchi), Agostini (MV Agusta), Hallwood (Honda) (ZDENĚK ZAJÍREK)

Die erste Startreihe der 350er Klasse 1967: von links Pagani (Aermacchi), Pasolini (Aermacchi), Agostini (MV Agusta), Hallwood (Honda) (ZDENĚK ZAJÍREK)



Klasické anglické jednoválcové Nortony získaly v Brně naposledy vavříny v roce 1967, kdy John Cooper vybojoval v půllitrech třetí místo (ZDENĚK ZAJÍREK)

Die klassischen englischen einzylindermaschinen Norton waren auf dem Siegerpodest zum letzten Mal in Brünn 1967, als John Cooper dritter in der 500er Klasse war (ZDENĚK ZAJÍREK)

Bill Ivy ještě v sedle Yamaha (ZDENĚK ZAJÍREK)

Bill Ivy und seine Yamaha (ZDENĚK ZAJÍREK)



Terminová příbuznost Sachsenringu s Brnem v sériálu mistrovství světa nečekaně tragicky poznamenala Velkou cenu ČSSR v roce 1969. Jawa do sezóny vyrukovala s dvoutaktní čtyřválcovou třístapadesátkou a úlohou psa honičích Agostiniho MV Agustu smluvně pověřila anglického vlasáče Billa Ivyho. Z jeho strany v Assenu vyslaná hrozba vůči italské firmě blyskála ostrou čepelí a všichni s napětím

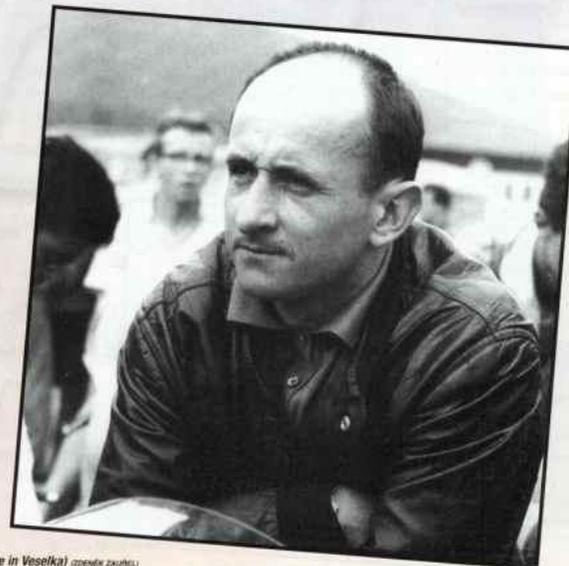
Die nahen Termine der Grand Prix in Brünn und auf dem Sachsenring beeinflussten unerwartet tragisch den Großen Preis der Tschechoslowakei 1969. Die Marke Jawa kam in die Saison mit einer 350ccm zweitakt vierzylinder Maschine und mit der Aufgabe die MV Agusta von Agostini zu jagen beauftragte man den Engländer Bill Ivy. Schon in Assen zeigte Ivy was er kann und alle warteten wie sich das Duell zwischen Agostini und Ivy weiter entwickelt wird. Am Samstag beim Training am Sachsenring war Nebel und es regnete. Alles war anders als man es sich vorstellte. Dem 26-jährigen Ivy, Weltmeister der 125ccm-Klasse von 1967, ist der Motor seiner Maschine heißgefahren und den Aufprall in eine Betonsäule in Hohenstein-Ernstthal überlebte er nicht. Die Ärzte im nahe liegenden Lichtenstein versuchten das Beste, zweimal besiegten sie den klinischen Tod, beim drittenmal kam er endgültig zu Wort. Die Fortsetzung des Jawa-Fluches war eine Woche später. Der in Eile engagierte Australier Findlay brach sich beim Freitagstraining in einer Kurve im Ort Veselka das Schlüsselbein. In den weiteren 48 Stunden wurde das tragische Wochenende des Jawa-Teams gekrönt. In der zweiten Runde der 350ccm-Klasse kam der Fahrer František Boček bei Tempo 50 km/h zu einem bis jetzt ungeklärten Unfall. Der Jawa-Fahrer erlitt einen Schädelknochenbruch und in den Morgenstunden am Montag starb er im Unfallkrankenhaus in Brünn. Inzwischen hat der italienische Fahrer Grasetti die vierzylinder Jawa nach Findlay „geerbt“ und erfreute das Publikum mit einem dritten Platz

očekávali, jakým směrem se bude duel Agostini - Ivy odvíjet v následujících Velkých cenách. Do mlhy a deštěm zkrápěný sobotní trénink na Sachsenringu roztrhal napětí slibující scénář na tisíce čárků papíru. Šestadvacetiletému Ivy, mistru světa stopěťadvacítek z roku 1967, se zadřel motor a náraz do betonového sloupku ve vjezdu Hohenstein - Ernstthalu nepřezil. Dvakrát lékaři klinickou smrt Ivyho od dveří nemocnice v blízkém Lichtensteinu zapudili, poťetí zvolila rafinovanější cestičku. O dalším víkendů v Brně prokletí nové Jawy pokračovalo. Narychlo angažovaný Australan Findlay si po pár kilometrech pátéčnického tréninku třístapadesátek zlomil klíční kost v pravouhlé zatáčce v obci Veselka, kde tragický týden týmu Jawa za dalších 48 hodin vyvrcholil. Ve 2. kole závodu třídy 350 ccm tam z nikdy přesně nevysvětlených příčin havaroval v rychlosti 50 km/h František Boček. Jezdec Jawy si nešťastným pádem přivodil zlomeninu spodiny lebeční a pondělních ranních hodinách v brněnské úrazové nemocnici zemřel. Mezitím čtyřválcovou Jawu „zdedil“ po Findlayovi italský jezdec Grasetti a publikum potěšil třetím místem za Agostinim a Gouldem. O happyendu však mohli hovořit jen ti nejotřelejší, vzpomínka na Ivyho a Bočka zelené vavříny Grasettiho šířila zcela nemilosrdně.

hinter Agostini und Gould. Über ein Happyend dank des dritten Platzes von Grasetti konnten aber nur die Stärksten reden, denn die Erinnerungen an Ivy und Boček waren zu frisch.

Letos v červenci uplynulo 30 roků od tragické havárie Františka Bočka v zatáčce na Veselce (ZDENĚK ZAJÍREK)

Im Juli waren es 30 Jahre vom tragischen Unfall von František Boček (Kurve in Veselka) (ZDENĚK ZAJÍREK)



Poslední radost rozdával Staša Der letzte war Staša

Při každé Velké ceně jsou diváci zvědaví především na výsledky svých domácích jezdců. Ještě když československé motocykly Jawa a ČZ pafily k veličinám, s nimiž museli soupeři v seriálu mistrovství světa vážně počítat, připomínaly domácnosti v Brně, Praze, Ostravě či Bratislavě soukromé tipovací kanceláře. Jména František Šťastný, Gustav Havel, Bohumil Staša senior, František Srna se mohla chlubit vysokým kursem a kolem staré tratě Velké ceny Československa je každým rokem čekal rozvířený les mávajících diváků. S útlumem motocyklové produkce úměrně klesaly i šance československých jezdců na obsazení bodovaných příček, stupně vítězů se stávaly zbožným přáním. Pravou vlasteneckou extází prožíval přírodní Masarykův okruh naposledy v roce 1971, kdy po odchodu Jawy z motocyklových „slinců“ mohla hostitelská země spoléhat je na strakonickou firmu ČZ. Technická anabáze její čtyřválcové třístapadesátky během pátečního tréninku ničím nenasvědčovala, že tovární jezdec Bohumil Staša tak výrazně ovlivní vývoj nedělního klání. Zmoklý závod třídy 350 ccm katapultoval do čela obligátního Agostiniho, jenže porucha převodovky v 5. kole překvapeným divákům připomenula, že i stroje knížete Agusta jsou zranitelné. Vedení se ujal Fin Saarinen (Yamaha), za jeho zády se jako buldoci o tučnou kost prali Angličan Smart a Staša na stroji, který se strakonickým mechanikům podařilo uvést do optimálního stavu teprve dvě hodiny před startem. Staša soupeře postupně setřásl a odvážným stiháním Saarinen proměnil deštěm promáčené diváky v radostně křepčící ohnivě mužiky. Saarinen si vítěznou taktovku nakonec vyrvat nenechal, druhým místem se však Staša zapsal do análů jako vůbec nejúspěšnější domácí jezdec v brněnských závodech světového šampionátu a na jeho následovatele čeští motocykloví fanoušci zatím marně čekají. Do statistik promluvil i sympatický Saarinen, který v Brně coby první reprezentant Suomí vyhrál závod mistrovství světa.

Bei jedem Grand Prix sind die Zuschauer auf die Ergebnisse der heimischen Fahrer besonders gespannt. Damals, als die tschechoslowakischen Motorräder Jawa und ČZ noch konkurrenzfähig waren und man mußte im Rennen mit ihnen rechnen, sahen die Wohnungen in Brünn, Prag, Ostrava oder in Bratislava wie ein Lotto Toto-Studio aus. An die Namen František Šťastný, Gustav Havel, Bohumil Staša Senior, František Srna konnte man hoch Wetten. Diese Fahrer wurden jedes Jahr beim Großen Preis der Tschechoslowakei von zahlreichen Zuschauern erwartet. Mit der geringer werdenden Produktion wurden auch die Chancen und WM-Punkte der tschechoslowakischen Fahrer immer mehr eine Seltenheit, später nur unerfüllte Wünsche. Eine reine patriotische Ekstase erlebte der Masarykring zum letzten Mal im Jahre 1971. Damals konnte man nur mit der Marke ČZ aus Strakonice rechnen, denn die Marke Jawa stieg aus der WM aus. Wegen den technischen Problemen der vierzylinder Maschine mit 350ccm während des Trainings am Freitag sah es gar nicht so aus, daß der Werkfahrer Bohumil Staša den Rennverlauf so sehr beeinflussen sollte. Im nassen Rennen der 350ccm-Klasse führte Agostini, aber eine Panne in der 5. Runde zeigte, daß auch die Maschinen des Fürsten Agusta nicht problemlos sind. Die Führung übernahm der Finne Saarinen (Yamaha), hinter ihm kämpften als gehe es um Leben und Tod der Engländer Smart und Staša. Seine Maschine wurde erst zwei Stunden vor dem Rennen in eine optimale Einstellung gebracht. Staša fuhr seinem Gegner weg und begann Saarinen zu verfolgen. Die Zuschauer waren begeistert. Saarinen gewann zwar, aber Staša belegte den zweiten Platz und ist so der erfolgreichste heimischer Fahrer auf dem Masarykring. Auf seinen Nachfolger warten wir noch immer. Auch der sympathische Saarinen hatte einen Primat - er war der erste Finne, der ein WM-Rennen gewann.

Max Biaggi dominoval i za
hiditky Aprilie (LOSER WATLU)

Max Biaggi mit seiner
Aprilia (LOSER WATLU)



Ralf Waldmanna (3) a Jürgen Fuchs (11) přijeli do Brna povzbudit tisíce německých fanoušků (VLADIMIR REJDA)
Tausenden deutschen Fans kamen auch wegen Ralf Waldmann (3) und Jürgen Fuchs (11) (VLADIMIR REJDA)

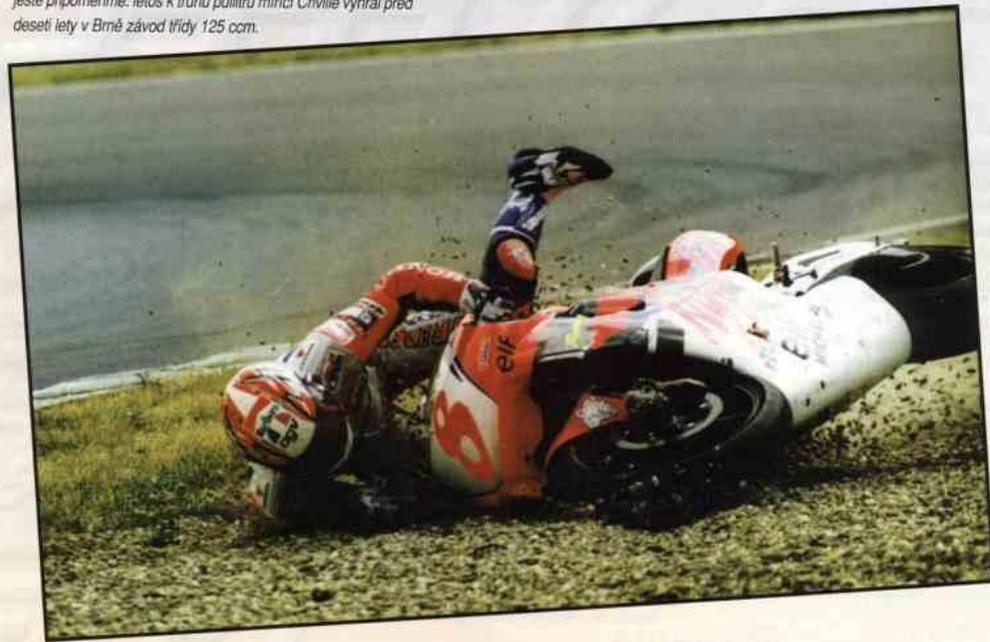
Elita se stěhuje na nový okruh Die Elite zieht auf den neuen Ring um

Kyvadlo času starého dobrého Masarykova okruhu definitivně strnulo v roce 1986. Svoji brněnskou historii odstartoval světový motocyklový šampionát před 33 lety na trati dlouhé 13,94 km, přesně o deset roků později projektanti odbočkou přes Myslivnu zkrátili okruh na 10,93 km. Systémovou práci brněnských organizátorů při každoročním nákladném zabezpečování přírodní tratě zasáhla v roce 1983 tvrdá rána. Na nátlak některých jezdců FIM odřála Brno statut podniku mistrovství světa a čtyřletému dohazování svíček už nechtěného okruhu asistovali jezdcí laiční evropských bodů. Seriál motocyklového mistrovství světa se vrátil do moravské metropole v srpnu roku 1987 na 5,4 km dlouhém zbrusu novém permanentním okruhu špičkových parametrů. Kolébku znovuzrozeného Masarykova okruhu přizdobili svými vítěznými vavříny Švýcar Dörflinger (80 ccm), Itai Gresini (125 ccm), Australan Gardner (500 ccm), švýcarské sajkárové legendy Biland s Waltispergem a ve dvěstěpadesátkách tehdejší idol německých fanoušků Mang. Ten jakoby svůj naleštěný jezdecký glanc pouze lehoučce přenesl ze staré brněnské tratě, na níž v letech 1980-81 zazářil dvojnásobnými triumfy ve třídách 250 a 350 ccm. Potom ještě jednou Brno v kalendáři mistrovství světa pauzovalo. Stalo se tak v sezóně 1992, kdy za nervózním poklidem vězely ekonomické protipóly. O novém Masarykově okruhu budou jednou svým vnučatům určitě rádi vyprávět současní italsí motocykloví greenhorni. Extravagantní Rossi si tady předloni s předstihem zajistil svůj první titul mistra světa a jeho krajan Melandri ve stejný den ve světovém šampionátu debutoval. A ještě připomeňme: letos k trůnu püllitru milíci Crivillé vyhrál před deseti lety v Brně závod třídy 125 ccm.

Die Rennen auf dem guten alten Masarykring im Jahre 1986 waren die letzten. Das erste WM-Rennen auf dieser Strecke wurde vor 33 Jahren veranstaltet, damals war sie 13,94 km lang. Genau 10 Jahre später wurde sie auf 10,92 km verkürzt. Die anstrengende Arbeit der brünnner Veranstalter bei der jährlichen Vorbereitung der Naturstrecke traf 1983 ein schwerer Schlag. Auf Andrang einiger Fahrer nahm die FIM der brünnner Strecke den WM-Status ab. In den weiteren vier Jahren wurden hier nur Europameisterschaftsrennen veranstaltet. Die WM-Serie kehrte in die mährische Metropole im August 1987 zurück. Eine neue 5,4 km lange Strecke mit Spitzenparametern wurde in diesem Jahr eröffnet. Die ersten Sieger waren der Schweizer Dörflinger (80 ccm), Italiener Gresini (125ccm), Australier Gardner (500ccm) und schweizerische Legenden Biland und Waltisperg (Seitenwagen). Die 250er Klasse gewann der Liebling der deutschen Fans Toni Mang. Er fuhr genauso gut wie auf der alten Strecke, wo er in den Jahren 1980 - 81 zweifachen Triumph in den 250er und 350er Klasse feierte. Noch einmal pausierte die brünnner Rennstrecke. Die Gründe für die Pause 1992 waren die ökonomischen Probleme. Über den neuen Masarykring werden ihren Enkeln auch die italienischen Motorradfahrer erzählen. Der extravagante Rossi sicherte sich hier im Vorjahr den Meistertitel, sein Landsmann Melandri fuhr am selben Tag sein erstes GP-Rennen und Crivillé gewann hier vor 10 Jahren das Rennen der 125ccm Klasse.

Na novém Masarykově okruhu
to neměl vždy snadné ani Alex
Crivillé (VLADIMIR REJDA)

Auf dem neuen
Masarykring hat es keiner
leicht, auch Alex Crivillé
nicht (VLADIMIR REJDA)



Vítězové závodů mistrovství světa motocyklů a sajdkářů

Sieger der Motorrad-und Seitenwagen WM-Rennen

25•7•1965

125 ccm: Frank Perris (CDN, Suzuki)
250 ccm: Phil Read (GB, Yamaha)
350 ccm: Jim Redman (RSR, Honda)
500 ccm: Mike Hailwood (GB, MV Agusta)

24•7•1966

125 ccm: Luigi Taveri (CH, Honda)
250 ccm: Mike Hailwood (GB, Honda)
350 ccm: Mike Hailwood (GB, Honda)
500 ccm: Mike Hailwood (GB, Honda)

23•7•1967

125 ccm: Bill Ivy (GB, Yamaha)
250 ccm: Phil Read (GB, Yamaha)
350 ccm: Mike Hailwood (GB, Honda)
500 ccm: Mike Hailwood (GB, Honda)

21•7•1968

125 ccm: Phil Read (GB, Yamaha)
250 ccm: Phil Read (GB, Yamaha)
350 ccm: Giacomo Agostini (I, MV Agusta)
500 ccm: Giacomo Agostini (I, MV Agusta)

20•7•1969

50 ccm: Paul Lodewijkx (NL, Jamathi)
125 ccm: Dave Simmonds (GB, Kawasaki)
250 ccm: Renzo Pasolini (I, Benelli)
350 ccm: Giacomo Agostini (I, MV Agusta)
500 ccm: Giacomo Agostini (I, MV Agusta)

17•7•1970

50 ccm: Aart Toersen (NL, Jamathi)
125 ccm: Giuseppe Parlotti (I, Morbidelli)
250 ccm: Kel Carruthers (AUS, Yamaha)
350 ccm: Giacomo Agostini (I, MV Agusta)

Sajdkáři: Klaus Enders - Ralf Engelhardt (D, BMW)

18•7•1971

50 ccm: Barry Sheene (GB, Kreidler)
125 ccm: Angel Nieto (E, Derbi)
250 ccm: János Drapál (H, Yamaha)
350 ccm: Jarmo Saarinen (SF, Yamaha)

Sajdkáři: Siegfried Schauzu - Wolfgang Kalauich (D, BMW)

16•7•1972

125 ccm: Börje Jansson (S, Maico)
250 ccm: Jarmo Saarinen (SF, Yamaha)
350 ccm: Jarmo Saarinen (SF, Yamaha)
500 ccm: Giacomo Agostini (I, MV Agusta)

Sajdkáři: Klaus Enders - Ralf Engelhardt (D, BMW)

15•7•1973

125 ccm: Otello Buscherini (I, Malanca)
250 ccm: Dieter Braun (D, Yamaha)
350 ccm: Teuvo Lämsävuo (SF, Yamaha)
500 ccm: Giacomo Agostini (I, MV Agusta)

25•8•1974

50 ccm: Henk van Kessel (NL, Kreidler)
125 ccm: Kent Andersson (S, Yamaha)
250 ccm: Walter Villa (I, Harley Davidson)
500 ccm: Phil Read (GB, MV Agusta)

Sajdkáři: Werner Schwärzel - Kari Kleis (D, König)

24•8•1975

125 ccm: Leif Gustafsson (S, Yamaha)
250 ccm: Michel Rougerie (F, Harley Davidson)
350 ccm: Otello Buscherini (I, Yamaha)
500 ccm: Phil Read (GB, MV Agusta)

Sajdkáři: Werner Schwärzel - Andreas Huber (D, König)

22•8•1976

250 ccm: Walter Villa (I, Harley Davidson)
350 ccm: Walter Villa (I, Harley Davidson)
500 ccm: John Newbold (GB, Suzuki)

Sajdkáři: Herman Schmid - Jean Pélit Matile (CH, Yamaha)

7•8•1977

250 ccm: Franco Uncini (I, Harley Davidson)
350 ccm: Johnny Cecotto (YV, Yamaha)
500 ccm: Johnny Cecotto (YV, Yamaha)

Sajdkáři: Rolf Steinhausen - Wolfgang Kalauich (D, König)

27•8•1978

50 ccm: Ricardo Tormo (E, Bultaco)
250 ccm: Kork Ballington (ZA, Kawasaki)
350 ccm: Kork Ballington (ZA, Kawasaki)
500 ccm: Kork Ballington (ZA, Kawasaki)

Sajdkáři: Alain Michel - Stuart Collins (F, GB, Yamaha)

19•8•1979

125 ccm: Guy Bertin (F, Motobécane)
250 ccm: Anton Mang (D, Kawasaki)
350 ccm: Kerk Ballington (ZA, Kawasaki)
500 ccm: Kerk Ballington (ZA, Kawasaki)

Sajdkáři: Rolf Biland - Kurt Waltisperg (CH, Yamaha)

17•8•1980

125 ccm: Guy Bertin (F, Motobécane)
250 ccm: Anton Mang (D, Kawasaki)
350 ccm: Anton Mang (D, Kawasaki)
500 ccm: Anton Mang (D, Kawasaki)

Sajdkáři: Rolf Biland - Kurt Waltisperg (CH, Yamaha)

29•8•1982

125 ccm: Eugenio Lazzarini (I, Garelli)
250 ccm: Carlos Lavado (YV, Yamaha)
350 ccm: Didier de Radigues (B, Chevallier)
500 ccm: Alan Michel - Michael Burkard (F, D, Sevmaz)

23•8•1987

80 ccm: Stefan Dürflinger (CH, Krauser)
125 ccm: Fausto Gresini (I, Garelli)
250 ccm: Anton Mang (D, Honda)
500 ccm: Wayne Gardner (AUS, Honda)

Sajdkáři: Rolf Biland - Kurt Waltisperg (CH, LCR)

28•8•1988

80 ccm: Jorge Martínez (E, Derbi)
125 ccm: Jorge Martínez (E, Derbi)
250 ccm: Juan Garriga (E, Yamaha)
500 ccm: Wayne Gardner (AUS, Honda)

Sajdkáři: Steve Webster - Tony Hewitt (GB, LCR Krauser)

27•8•1989

80 ccm: Henri Torrontegui (E, Krauser)
125 ccm: Alex Criville (E, JJ Cobas)
250 ccm: Rainhold Roth (D, Honda)
500 ccm: Kevin Schwantz (USA, Suzuki)

Sajdkáři: Ebert Strauer - Gertel de Haas (NL, LCR Yamaha)

26•8•1990

125 ccm: Hans Spaan (NL, Honda)
250 ccm: Carlos Cardus (E, Honda)
500 ccm: Wayne Rainey (USA, Yamaha)

Sajdkáři: Alain Michel - Simon Birchall (F, GB, LCR, Krauser)

25•8•1991

125 ccm: Alessandro Gramigni (I, Aprilia)
250 ccm: Heimit Bradl (D, Honda)
500 ccm: Wayne Rainey (USA, Yamaha)

Sajdkáři: Rolf Biland - Kurt Waltisperg (CH, LCR ADM)

22•8•1993

125 ccm: Kazuto Sakata (J, Honda)
250 ccm: Loris Reggiani (I, Aprilia)
500 ccm: Wayne Rainey (USA, Yamaha)

Sajdkáři: Rolf Biland - Kurt Waltisperg (CH, LCR Krauser)

21•8•1994

125 ccm: Kazuto Sakata (J, Aprilia)
250 ccm: Massimiliano Biaggi (I, Aprilia)
500 ccm: Michael Doohan (AUS, Honda)

Sajdkáři: Rolf Biland - Kurt Waltisperg (CH, LCR Swissauto)

20•8•1995

125 ccm: Kazuto Sakata (J, Aprilia)
250 ccm: Massimiliano Biaggi (I, Aprilia)
500 ccm: Alex Criville (E, Honda)

Sajdkáři: Rolf Biland - Kurt Waltisperg (CH, LCR Swissauto)

18•8•1996

125 ccm: Valentino Rossi (I, Aprilia)
250 ccm: Massimiliano Biaggi (I, Aprilia)
500 ccm: Alex Criville (E, Honda)

31•8•1997

125 ccm: Noboru Ueda (J, Honda)
250 ccm: Massimiliano Biaggi (I, Honda)
500 ccm: Michael Doohan (AUS, Honda)

Sajdkáři: Steve Webster - David James (GB, LCR ADM)

23•8•1998

125 ccm: Marco Melandri (I, Honda)
250 ccm: Tetsuya Harada (J, Aprilia)
500 ccm: Massimiliano Biaggi (I, Honda)

Chcete se stát šampionem?

VYHRÁLI JSTE PRÁVĚ VY? HABEN SIE GEWONNEN?



MINIBIKE POLINI

Oficiální slosování programů
Die offizielle Auslosung dieser Programme

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

neděle 22. 8. 1999 ve 13.30 hod.



MINIBIKE 40
Josef Klusáček



LUXEMBURG 1999
Patrik Liška
vítěz závodů evropského poháru



SCOOTER POLINI CUP
Ladislav Polák



EVROPA 50
Petr Coubal



POLINI
Kitové sady

polini

trasforma il meglio in massimo

motori

POLINI CZ - Ing. Pavel GELLNER

Dačice - Dlouhá 464, tel./fax: (0332) 42 38 62

Informace o závodech a úpravách skútrů.

SCOOTER - TUNING A SERVIS - MOTO SPORT SHOP
Ladislav POLÁK, Střelské Hoštice 17, tel.: (0342) 39 97 89



Profily jezdců třídy 500ccm
Fahrerprofile der 500er klasse

500cc

MOTOCYKL•MOTORRAD 500cc HONDA

1

PRVNÍ ZÁVOD•ERSTES RENNEN 1984

REPSOL HONDA TEAM

MICHAEL DOOHAN

AUSTRALIEN



DATUM NAROZENÍ•GEBURTSTAG
04•06•65 BRISBANE, AUSTRALIA
TITULY MISTRA SVĚTA•WELTMEISTERSCHAFTEN
500cc 1994, 95, 96, 97, 98

MOTOCYKL•MOTORRAD 500cc YAMAHA

2

PRVNÍ ZÁVOD•ERSTES RENNEN 1989

MARLBORO YAMAHA TEAM

MAX BIAGGI

ITALIEN



DATUM NAROZENÍ•GEBURTSTAG
26•06•71 ROME, ITALY
TITULY MISTRA SVĚTA•WELTMEISTERSCHAFTEN
250cc 1994, 95, 96, 97

MOTOCYKL•MOTORRAD 500cc HONDA

3

PRVNÍ ZÁVOD•ERSTES RENNEN 1985

REPSOL HONDA TEAM

ALEX CRIVILLE

SPANIEN



DATUM NAROZENÍ•GEBURTSTAG
04•03•70 SEVA, SPAIN
TITULY MISTRA SVĚTA•WELTMEISTERSCHAFTEN
125cc 1989

Profily jezdců třídy 500ccm
Fahrerprofile der 500er klasse

500cc



Profily jezdců třídy 500ccm
Fahrerprofile der 500er klasse

500cc

PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1989

MOTOCYKL • MOTORRAD 250cc APRILIA

4

MARLBORO YAMAHA TEAM

CARLOS CHECA

SPANIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
15.10.72 SAN FRUITS DEL BAGES
(BARCELONA), SPAIN



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1978

MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc HONDA

5

MOVISTAR HONDA PONS

ALEX GARROS

BRASILIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
18.10.70
SÃO PAULO, BRAZIL



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1988

MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc YAMAHA

6

ANTENA 3 YAMAHA - D'ANTIN

NORIKI ABE

JAPAN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
07.09.75
TOKYO, JAPAN



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1981

MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc MuZ

7

TEAM GILAND GPR

LUCA CADALORA

ITALIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
17.05.63 MODENA, ITALY
TITULY MISTRA SVĚTA • WELTMEISTERSCHAFTEN
125cc 1986 / 250cc 1991, 1992



Profily jezdců třídy 500ccm
Fahrerprofile der 500er klasse

500cc

PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1985

MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc HONDA

8

REPSOL HONDA TEAM

TADAYUKI OKADA

JAPAN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
13.02.67
IBARAGI, JAPAN



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1988

MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc SUZUKI

9

SUZUKI GRAND PRIX TEAM

NOBUATSU AOKI

JAPAN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
31.08.71
GUMMA, JAPAN



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1988

MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc SUZUKI

10

SUZUKI GRAND PRIX TEAM

KENNY ROBERTS

USA

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
25.07.73
MODESTO, CALAFORNIA, USA



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1991

MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc YAMAHA

24

RED GULL YAMAHA WGM

GARRY MCGOY

AUSTRALIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
18.04.72
CAMDEN, AUSTRALIA



Profily jezdců třídy 500ccm
Fahrerprofile der 500er klasse

500CC

PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1981
MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc MODENAS KR3 **12**

PROTON KR MODENAS

JEAN MICHEL GAYLE

FRENKREICH

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
01-04-69
MANOSQUE, FRANCE



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1990
MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc HONDA **14**

MOVISTAR HONDA PONS

JUAN GORJA

SPANIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
03-02-70
ALTEA, ALICANTE, SPAIN



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1990
MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc HONDA **15**

REPSOL HONDA TEAM

SETE GIBERNAU

SPANIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
15-12-72
BARCELONA, SPAIN



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1988
MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc MuZ **17**

TEAM GILAND GP2

**JURGEN
VAN GOORBERGH**

NIEDERLANDE

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
29-12-69
BREDA, HOLLAND



Profily jezdců třídy 500ccm
Fahrerprofile der 500er klasse

500CC

PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1993
MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc HONDA **18**

BEE BEE JEANS RACING TEAM

MARKUS OBER

DEUTSCHLAND

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
25-06-75
OBING, GERMANY



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1972
MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc HONDA **19**

KANEMOTO HONDA

JOHN KOBINSKI

USA

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
20-03-68
LITTLE ROCK ARKANSAS, USA



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1990
MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc TSR-HONDA **25**

TEAM MAXON TSR

JOSE LUIS GARRIGOS

SPANIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
02-02-75
SPAIN



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1987
MOTOCYKL • MOTORRAD 500cc APRILIA **31**

APRILIA GRAND PRIX RACING

TETSUYA HARADA

JAPAN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
14-06-70
CHIBA, JAPAN





Profily jezdců třídy 500ccm
Fahrenprofile der 500er klasse

500cc

MOTOCYKL•MOTORRAD **20**
500cc MODENAS

PROTON KR MODENAS

MIKE HALE

USA

DATUM NAROZENÍ•GEBURTSTAG
14-12-72 DALLAS, TEXAS, USA

PRVNÍ ZÁVOD•ERSTES RENNEN 1979 (DIRT-TRACK)



MOTOCYKL•MOTORRAD **21**
500cc HONDA

MILLAR HONDA

MICHAEL RUTTER

GRABBRITANNIEN

DATUM NAROZENÍ•GEBURTSTAG
18-04-72 STOURBRIDGE, ENGLAND

PRVNÍ ZÁVOD•ERSTES RENNEN 1989



MOTOCYKL•MOTORRAD **22**
500cc HONDA

TEGMA HONDA ELF

SEBASTIEN GIMBERT

FRENKREICH

DATUM NAROZENÍ•GEBURTSTAG
09-09-77 PUY DE VALAY, FRANCE

PRVNÍ ZÁVOD•ERSTES RENNEN 1993



MOTOCYKL•MOTORRAD **25**
500cc HONDA

FAGG TER

HARUCHIKA AOKI

JAPAN

DATUM NAROZENÍ•GEBURTSTAG
28-03-76 GUMMA, JAPAN

PRVNÍ ZÁVOD•ERSTES RENNEN 1991



MOTOCYKL•MOTORRAD **55**
500cc YAMAHA

RED BULL YAMAHA WCM

REGIS LACONI

FRENKREICH

DATUM NAROZENÍ•GEBURTSTAG
08-07-75 SAINT DIZIER, FRANCE

PRVNÍ ZÁVOD•ERSTES RENNEN 1990



MOTOCYKL•MOTORRAD **68**
500cc BSL

BUCKLEY SYSTEMS
BSL RACING

MARK WILLIS

AUSTRALIEN

DATUM NAROZENÍ•GEBURTSTAG
03-05-76 NARRABRI, NSW, AUSTRALIA

PRVNÍ ZÁVOD•ERSTES RENNEN 1989



Grand Prix České Republiky

500cc

- 26 - 29 Polini Motorrad Grand Prix Deutschland (18/07/99)
- 30 - 31 500ccm

250cc

- 32 - 35 Polini Motorrad Grand Prix Deutschland (18/07/99)
- 36 - 37 250ccm

125cc

- 38 - 40 Polini Motorrad Grand Prix Deutschland (18/07/99)
- 42 - 43 125ccm
- 44 Historic Race
- 45 Supersport 600

EBC
BRAKES**Double-H Sintered Pads**
World 1998 Supersport 600cc Champion **FABRIZIO PIROVANO**, third place rider **STEPHANE CHAMON** and British Champion **JOHN CRAWFORD**, all used EBC "Double-H" sintered pads in their race bikes in 1998. These US Made pads stop faster and last longer than any other aftermarket brand or your money back.**EBC**
BRAKES

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

ORGANIZAČNÍ VÝBOR MISTROVSTÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ WELTMEISTERSCHAFT ORGANISATION

ŘEDITEL SERIÁU RENNDIREKTOR ROBERTO NOSETTO	HLAVNÍ TECHNICKÝ KOSMISAŘ TECHNISCHER DIREKTOR JACK FINDLAY	TISKOVÝ MANAGER PRESSECHIEF RENATA NOSETTO	HLAVNÍ LÉKAŘ MEDIZINISCHER DIREKTOR CLAUDIO MACCHIAGODENA	BEZPEČNOSTNÍ KOMISAŘ SICHERHEITSVR ANTWORTLICHER CLAUDE DANIS
---	---	--	---	---

DELEGÁTI FIM FIM-DELEGIERTE

HLAVNÍ SPORTOVNÍ KOSMISAŘ
VORSITZENDER DER FIM JURY
RON BARRICK

ZÁSTUPCE HLAVNÍHO SPORTOVNÍHO KOMISAŘE
STELLVERTRETENDER VORSITZENDER DER FIM JURY
ISOYO SUGIMOTO

NÁRODNÍ SPORTOVNÍ KOMISAŘ
NATIONALES MITGLIED DER FIM JURY
KAREL KŘOVINA

ZÁSTUPCE FIM
FIM-REPRÄSENTANT
T.B.A.

IRTA

DELEGÁT IRTA
DELEGIERTER DER IRTA
PAUL BUTLER

ORGANIZACE ZÁVODU RENNORGANISATION

ORGANIZAČNÍ ŘEDITEL
ORGANISATIONLEITER
VÁCLAV JANEK

ŘEDITEL ZÁVODU
RENNLEITER
VÁCLAV JANEK

ZÁSTUPCE ŘEDITELE ZÁVODU
ST. RENNLEITER
JÍŘÍ DULEHLA

HLAVNÍ LÉKAŘ
LEITENDER RENNRATZ
DR. DUŠAN KLUSÁČEK

VEDOUcí TISKOVÉHO STŘEDISKA
NATIONALER PRESSECHIEF
EVA JIRSENSKA

ORGANIZÁTOR VERANSTALTER

AUTOMOTODROM BRNO, A.S.
P.O. BOX 1
CZ-641 00 BRNO

MEZINÁRODNÍ SPONZOŘI INTERNATIONALE SPONSOREN

BMW OFFICIAL CAR	SEGURA VIUDAS OFFICIAL CAVA
CERTINA THE OFFICIAL TIMING/WATCH	TNT OFFICIAL CARRIER
MAN PULLING POWER FOR DORNA	



	VOLNÝ TRÉNINK/FREIES TRAINING	MĚŘENÝ TRÉNINK/ZEITTRAINING
20•8•99		
125cc	09.00 - 09.45	13.00 - 13.45
500cc	10.00 - 11.00	14.00 - 15.00
250cc	11.15 - 12.15	15.15 - 16.15
Prohlídka boxů/Pit Walk		16.30 - 17.30
Historic Race		17.45 - 18.15
Supersport 600		18.30 - 19.00
21•8•99		
125cc	09.00 - 09.45	13.00 - 13.45
500cc	10.00 - 11.00	14.00 - 15.00
250cc	11.15 - 12.15	15.15 - 16.15
Prohlídka boxů/Pit Walk		16.30 - 17.30
Historic Race		17.45 - 18.45
Supersport 600		18.30 - 19.00
22•8•99	WARM-UP	ZÁVODY/RENNEN
125cc	09.00 - 09.20	11.15
250cc	09.30 - 09.50	12.30
500cc	10.00 - 10.20	14.00
Prohlídka boxů VIP/VIP Pit Walk	10.30 - 10.50	
Historic Race		15.30
Supersport 600		16.30

EBC
BRAKES

EBC Pro-Lite brake discs are British Made using light steel rotors, delivering 18% more friction than stainless steel discs. Equipped with lightweight alloy centre hubs, these discs cool less than original parts and perform 10 times more on all track street sport or roadrace bikes. **ASK ABOUT OUR BLUE HUB RACE ROTOR PROGRAM.**

EBC
BRAKES**Pro-Lite™ Brake Discs**



Závody • Rennen 9 Sachsenring
18.07.99

Polini Motorrad Grand Prix Deutschland 500ccm

1



SUZUKI GRAND PRIX TEAM

KENNY ROBERTS

500cc SUZUKI

2



REPSOL HONDA

ALEX CRIVILLE

500cc HONDA

3



ANTENA 5 YAMAHA-D'ANTIN

NORICK ABE

500cc YAMAHA



(3) ALEX CRIVILLE
(10) KENNY ROBERTS
(5) NORICK ABE

(4) MAX BIAGGI
(10) KENNY ROBERTS
(19) JOHN KOCINSKI
(5) ALEX BARROS





1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Malawi	Japan	Spain	France	Italy	Cataluña	Holland	U.A.	Germany	Czech Rep.	India	Ukraine	Austria	South Africa	Rit	Argentina
18/4/99	25/4/99	9/5/99	23/5/99	6/6/99	20/6/99	26/6/99	4/7/99	18/7/99	22/6/99	5/9/99	18/9/99	3/10/99	10/10/99	24/10/99	31/10/99

Reportáž z Grand prix Německa Amos Krejčí Konečně opět Roberts

Í když letošní půllitry zvedají pravidelně diváky ze sedadel, výsledky posledních Velkých cen jasně hovoří ve prospěch strojí Honda v barvách Repsol Teamu. Po úvodních dvou triumfech Roberta se v sedle Suzuki především Crivillé skvěle dokázal kompenzovat týmu dlouhodobou absencí v Jerezu zraněného Doohan a pokud by vyhrál i na Sachsenringu, o jeho titulu by už sořiva někdo pochyboval. Roberts však v hodné dvanácté chytil druhý dech na trati, která jeho jezdeckému naturelu zřejmě svědčí. Loni na Sachsenringu překvapil sebe i nevyrazný motocykl Modenas druhou příčkou na startovním roštu a letos kraloval půllitřím s jedinou výjimkou už od prvních tréninkových koleček. Do jedné sekundy se za Robertsem vešlo dalších devět jezdců, nicméně Biaggi nad šestým a Crivillé nad desátým místem radostí zrovna nesklákal. Čím těži motocykl, tím obtížněji se na čílném Sachsenringu předjíždí, takže postavení na startu zde hraje důležitější roli než kdekoliv jinde v seriálu mistrovství světa. Hlad po návratu na loňské úspěchy projevil Barros druhým nejlepším tréninkovým časem, potenciál soustavně vyvíjených strojů Muž důrazně připomněl nováček Sachsenringu Cadalora a značkovou všehoctup první řady doplnil s Yamahou čtvrtý Checa. Závod ve třicetistupňové sluneční výšni měl divoký úvod zásluhou Biaggio, který letos už popáté havaroval a šance na obhájení loňského titulu vicemistra se mu vzdalují milovými kroky. A když o kolo později se sbíral z asfaltu i Cadalora, mohli zvukaři Sachsenringu v ten den už dvakrát použít kazetu s italskou hymnou bez mrknutí oka vrátit zpět do archivu. Vedoucím Robertsovi se na pátý přílepi mimořádně bojovně nalaďený Kocinski, za ním souvislou jezdeckou šňůru vedli Abe, Barros, Crivillé a Checa. V 6. kole neudržitelný Barros zajel nejrychlejší kolo dne a více než sekundový náskok Roberta vzal záhy za své. Desáté kolo naservirovalo drama, jehož vyústění možná na určitou dobu naruší osobní vztahy mezi Robertsem a jeho ambiciózním brazilským rivalem. Nedočkavý Barros chtěl převzít vedoucí pozici vnějším obloukem, jenže pilot Suzuki udržel ideální stopu a při táhlem vjezdu ze zatáčky už nestačil před rychlým Barrosem brnknout na brzdy. Brazilec udržel při nadobrovolné motokrosové vložce ve šterku svoji Hondu pod kontrolou, ale na trať se vrátil až na posledním osmáctém místě se ztrátou čtyřiceti sekund. Dozadu propadl i Laconi, a tak diváci mohli sledovat, jak si dva jezdcí vysokých kvalit počínají ve snaze zachránit, co se dá. Úlohu Robertaova tvrdého sláhače převzal po Barrosovi a Kocinskim Crivillé, jehož stroj fungoval oproti tréninku k nepozrání lépe. Vedoucí šestice tvořená vedle Roberta a Crivillého ještě Abem, Checou a Okadou každým kolem zvěšťovala manko další skupiny, vedené Haradou, od jehož dvouálcové lehké Aprilie čekal zatáčkovitý Scahsenring určitě mnohem větší „vitr“. Po havárii Okady se Roberts s Crivilléem utrhli a do závěrečného kola se řílili s náskokem téměř pět sekund. Železné nervy Roberta nepodlehly korozí ani v posledních kilometrech a Američan mohl pořídit v sezóně vypalit gejzír šampaňského. „Alex do mě prostě vrazil,“ suše čelil vítěz dotazům žurnalistů, týkajících se kolize s Barrosem. Ten nakonec dojel osmý a ani zlaté trofej Sachsenringu za nejrychlejší kolo ho příliš neuklidnila: „Od Roberta to nebylo fér. Ať počítá s tím, že jako on se přístě vůči němu zachovám já...“

Reportage vom Grand Prix Deutschland Amos Krejčí Endlich wieder Roberts

Die diesjährigen Rennen der Halbliterklasse sind immer spannender. Die Ergebnisse der letzten Grand Prix sprechen klar für die Maschinen der Marke Honda im Team Repsol. Erstmals triumphierte zweimal Roberts auf Suzuki, dann verletzte sich Doohan in Jerez, inzwischen vertritt ihn Crivillé u.z. so gut, daß falls er auch auf dem Sachsenring gewinnen würde, könnte man über seinen Meistertitel nicht mehr zweifeln. Im letzten möglichen Moment verhinderte es wieder Roberts. Der Sachsenring ist anscheinend die passende Strecke für ihn, denn im Vorjahr überraschte er mit einem zweiten Startplatz (auf Modenas) und in diesem Jahr führte er mit einer einzigen Ausnahme von den ersten Trainingsrunden. Nur eine Sekunde unterschied war zwischen den ersten 10 Fahrern, trotzdem waren Biaggi (6.) und Crivillé (10.) bestimmt nicht glücklich. Je schwerer das Motorrad, desto schwerer kann man auf dem Sachsenring überholen, deshalb spielt die Startaufstellung eine größere Rolle als anderswo in der WM-Serie. An die Vorjahresfolge wollte Barros mit seinem zweiten Startplatz anknüpfen, das Potential der immer entwickelten Maschinen Muž zeigte der Neuling des Sachsenrings Cadalora. In der ersten Reihe war noch Checa mit Yamaha. Das Rennen bei 30 Grad im Schatten war von Anfang an spannend. Biaggi ist zum fünften Mal gestürzt und die Verteidigung des Vizemeistertitel sieht schlecht aus. Eine Runde später stürzte auch Cadalora und so konnten die Veranstalter die an diesem Tag schon zweimal verwendete Kassetten mit der italienischen Staatshymne ins Archiv geben. Hinter dem führenden Roberts fuhr sehr aktiv Kocinski und weiter Abe, Barros, Crivillé und Checa. In der 6. Runde fuhr Barros die schnellste Runde des Tages und der Vorsprung von Roberts war weg. Die zehnte Runde war dramatisch – vielleicht beeinflusst das Ergebnis für einige Zeit die Beziehung zwischen Roberts und seinem brasilianischen Gegner. Der erwartungsvolle Barros wollte von außen überholen, jedoch der Suzuki Fahrer blieb in der Idealspur und Barros konnte nicht mehr bremsen. Im Kiesbett fuhr der Brasilianer mit seiner Honda weiter, aber zurück auf die Strecke kam er erst auf der letzten achtzehnten Position mit 40 Sekunden minus. Langsamer wurde auch Laconi und die Zuschauer konnten so verfolgen wie zwei Spitzenfahrer retten wollen was noch zu retten ist. Die Aufgabe Roberts zu verfolgen übernahm nach Barros und Kocinski Crivillé, dessen Maschine gegenüber dem Training besser fuhr. Die führenden fünf Fahrer Roberts, Crivillé, Abe, Checa, Okada vergrößerten ihren Vorsprung gegenüber der weiteren Gruppe unter der Führung von Harada. Von seiner Maschine hat man auf dem Sachsenring mehr erwartet. Nach dem Unfall von Okada waren Roberts und Crivillé weit vorne und in die letzte Runde kamen sie mit einem Vorsprung von fast 5 Sekunden. Roberts zeigte seine eisernen Nerven und so konnte der Amerikaner zum dritten Mal in der Saison feiern. „Alex fuhr in mich,“ sagte der Sieger, als die Journalisten nach der Kollision mit Barros fragten. Barros war zum Schluß achter und trotz der schnellsten Runde war er nicht zufrieden: „Von Roberts war es unfair. Er soll damit rechnen, daß ich mich beim nächsten Mal genauso wie er verhalten werde...“

(translation Michael Bluschke)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		
1	ALEX CRIVILLE (3)	16	13	25	25	25	25	–	25	20							174	
2	KENNY ROBERTS (10)	25	25	3	–	11	10	20	8	25							127	
3	TADAYUKI OKADA (8)	11	1	13	7	16	20	25	20	–							113	
4	SETE GIBERNAU (15)	6	11	16	13	10	16	16	–	7							95	
5	CARLOS CHECA (4)	20	10	6	11	9	9	–	–	13							78	
6	TETSUYA HARADA (31)	3	–	–	16	13	13	5	16	9							75	
7	NORICK ABE (6)	–	16	11	10	–	–	10	10	16							73	
8	JOHN KOCINSKI (19)	–	–	10	20	8	7	9	7	11							72	
9	MAX BIAGGI (2)	–	7	20	–	20	–	11	13	–							71	
10	JUAN BORJA (14)	8	5	7	9	7	11	8	9	6							70	
11	ALEX BARROS (5)	10	8	–	6	–	–	6	11	8							49	
12	HARUCHIKA AOKI (26)	1	–	4	3	5	6	7	–	10							36	
13	MICHAEL DOOHAN (1)	13	20	–	–	–	–	–	–	–							33	
14	REGIS LACONI (55)	9	–	9	8	–	–	4	–	3							33	
15	NOBUATSU AOKI (9)	7	6	–	–	–	5	13	–	–							31	
16	JURGEN GOORBERGH (17)	–	–	5	–	–	8	3	–	–							20	
17	SIMON CRAFAR (11)	2	–	2	5	4	–	–	–	–							19	
18	LUCA CADALORA (7)	–	–	8	–	6	–	–	–	–							14	
19	SEBASTIEN GIMBERT (22)	–	–	–	4	3	2	2	–	2							13	
20	SHINICHI ITOH (36)	–	9	–	–	–	–	–	–	–							9	
21	YUKIO KAGAYAMA (16)	5	4	–	–	–	–	–	–	–							9	
22	MARKUS OBER (18)	–	–	1	2	1	3	–	–	–							7	
23	GARRY MCCOY (24)	–	–	–	–	–	–	1	–	5							6	
24	JOSE LUIS CARDOSO (25)	–	2	–	–	–	4	–	–	–							6	
25	MICHAEL RUTTER (21)	–	–	–	–	–	–	–	5	–							5	
26	JEAN MICHEL BAYLE (12)	4	–	–	–	–	–	–	–	–							4	
27	NORIYASU NUMATA (71)	–	3	–	–	–	–	–	–	–							3	
28	JAMIE WHITHAM (69)	–	–	–	–	2	–	–	–	–							2	
CONSTRUCTOR																		
1	HONDA	61	20	25	25	25	25	25	25	20							206	
2	YAMAHA	20	16	20	11	20	9	11	13	16							136	
3	SUZUKI	25	25	3	–	11	10	20	8	25							127	
4	APRILIA	3	–	–	16	13	13	5	16	9							75	
5	TSR-HONDA	1	2	4	3	5	6	7	–	10							38	
6	MUZ WEBER	–	3	8	–	8	8	3	6	4							38	
7	MODENAS KR3	4	–	–	–	2	–	–	–	–							6	
		Pos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
		Pos	25	20	16	11	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1		

Sachsenring 18.07.99

- Kenny Roberts**
SUZUKI GRAND PRIX TEAM
- Alex Criville**
REPSOL HONDA TEAM
- Norick Abe**
ANTENA 3 YAMAHA-D'ANTIN
- Carlos Checa**
MARLBORO YAMAHA TEAM
- John Kocinski**
KANEMOTO YAMAHA
- Haruchika Aoki**
F.C.C. TSR
- Tetsuya Harada**
APRILIA GRAND PRIX RACING
- Alex Barros**
MOVISTAR HONDA PONS
- Sete Gibernau**
REPSOL HONDA TEAM
- Juan Borja**
MOVISTAR HONDA PONS
- Garry McCoy**
RED BULL YAMAHA WCM
- Jurgen vd Goorbergh**
TEAM BILAND GP1
- Regis Laconi**
RED BULL YAMAHA WCM
- Sebastien Gimbert**
TECMAS HONDA ELF
- David De Gea**
TEAM MAXON TSR

EBC KEVLAR Cruiser/Touring Pads
 BRAKES

A TOV tested and R&A (Germany) approved high durability heavy duty Kevlar formula for use on all bigger heavier bikes where mileage and performance combination are desired. These pads are British Made using the famous Dupont Kevlar fibre and are available for all heavier bikes and touring at realistic prices from any good dealer.

EBC BRAKES

EBC KEVLAR Sprint Pads (green)
 BRAKES

EBC's new DMX Kevlar formula is still the world's number one selling aftermarket brake pad with literally millions of sets used each year. A high friction anti fade sport formula, that works great on all sport bikes and for racers, who prefer the feel of organic pads.

EBC BRAKES

EBC
BRAKES**Double-H Sintered Pads**
World 1998 Supersport 600cc Champion FABRIZIO PIROVANO, third place rider STÉPHANE CHAMBERN and British Champion JOHN CRAWFORD, all used EBC "Double-H" sintered pads in their race bikes in 1998. These US Made pads stop faster and last longer than any other aftermarket brand or your money back.**EBC**
BRAKES**GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY****22 KOL/RUNDEN • 118.668 km • ZÁVODY/RENNEN 14.00****Závody • Rennen 10**
500cc**FIM**
WORLD CHAMPIONSHIPS**500**
THE WORLD CHAMPIONSHIPS**EBC**
BRAKES**Pro-Lite™ Brake Discs****EBC**
BRAKESEBC Pro-Lite brake discs are British Made using billet steel rotors, delivering 18% more friction than stainless steel discs. Equipped with lightweight alloy centre hubs, these discs cost less than original parts and perform to the max on all 1801 street sport or roadrace bikes. **ASK ABOUT OUR BLUE HUB RACE ROTOR PROGRAM.**

No.	JEZDEC FAHRER	NÁRODNOST NATIONALITÄT	MOTOCYKL MOTORRAD	TEAM
1	MICHAEL DOOHAN	AUSTRALIEN	HONDA	REPSOL HONDA TEAM
2	MAX BIAGGI	ITALIEN	YAMAHA	MARLBORO YAMAHA TEAM
3	ALEX CRIVILLE	SPANIEN	HONDA	REPSOL HONDA TEAM
4	CARLOS CHECA	SPANIEN	YAMAHA	MARLBORO YAMAHA TEAM
5	ALEX BARROS	BRASILIEN	HONDA	MOVISTAR HONDA PONS
6	NORICK ABE	JAPAN	YAMAHA	ANTENA 3 YAMAHA - D'ANTIN
7	LUCA CADALORA	ITALIEN	MuZ WEBER	TEAM BILAND GP1
8	TADAYUKI OKADA	JAPAN	HONDA	REPSOL HONDA TEAM
9	NOBUATSU AOKI	JAPAN	SUZUKI	SUZUKI GRAND PRIX TEAM
10	KENNY ROBERTS	USA	SUZUKI	SUZUKI GRAND PRIX TEAM
12	JEAN MICHEL BAYLE	FRENKREICH	MODENAS KR3	PROTON KR MODENAS
14	JUAN BORJA	SPANIEN	HONDA	MOVISTAR HONDA PONS
15	SETE GIBERNAU	SPANIEN	HONDA	REPSOL HONDA TEAM
17	JURGEN VD GOORBERGH	NIEDERLANDE	MuZ WEBER	TEAM BILAND GP1
18	MARKUS OBER	DEUTSCHLAND	HONDA	DEE CEE JEANS RACING TEAM
19	JOHN KOCINSKI	USA	HONDA	KANEMOTO HONDA
21	MICHAEL RUTTER	GROBBRITANNIEN	HONDA	MILLAR HONDA
22	SEBASTIEN GIMBERT	FRENKREICH	HONDA	TECMAS HONDA ELF
24	GARRY McCOY	AUSTRALIEN	YAMAHA	RED BULL YAMAHA WCM
25	JOSE LUIS CARDOSO	SPANIEN	TSR HONDA	TEAM MAXON TSR
26	HARUCHIKA AOKI	JAPAN	TSR HONDA	F.C.C. TSR
31	TETSUYA HARADA	JAPAN	APRILIA	APRILIA GRAND PRIX RACING
55	REGIS LACONI	FRENKREICH	YAMAHA	RED BULL YAMAHA WCM
68	MARK WILLIS	AUSTRALIEN	BSL	BUCKLEY SYSTEMS BSL RACING
69	JAMIE WHITHAM	GROBBRITANNIEN	MODENAS KR3	PROTON KR MODENAS

VÝSLEDKY • RESULTATE
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
ČAS VÍTĚZE • ZEIT DES SIEGERS
NEJRYCHLEJŠÍ KOLO • SCHNELLSTE RUNDE: No.
ČAS • ZEIT
km/h



BRNO/MASARYK CIRCUIT = 5.403km



Závody • Rennen 9 Sachsenring

18.07.99

Polini Motorrad Grand Prix Deutschland

250ccm

1		APRILIA GRAND PRIX RACING VALENTINO ROSSI 250cc APRILIA
2		ELF AXO HONDA GRESINI LORIS CAPIROSSI 250cc HONDA
3		APRILIA GERMANY RALF WALDMANN 250cc APRILIA



(1) LORIS CAPIROSSI
(46) VALENTINO ROSSI
(6) RALF WALDMANN

(1) LORIS CAPIROSSI
(46) VALENTINO ROSSI



250ccm

FIM WORLD CHAMPIONSHIPS 500 THE WORLD CHAMPIONSHIPS

1 Malaysia 2 Japan 3 Spain 4 France 5 Italy 6 Catalunya 7 Holland 8 U.K 9 Germany 10 Czech Rep 11 Slovakia 12 Valencia 13 Australia 14 South Africa 15 Rio 16 Argentina

1/4/99 25/4/99 9/5/99 23/5/99 6/6/99 20/6/99 26/6/99 4/7/99 18/7/99 22/8/99 5/9/99 19/9/99 3/10/99 10/10/99 24/10/99 31/10/99

Reportáž z Grand prix Německa
Amos Krejčí
Ukawa ztratil vedení

V roli vedoucího jezdce přijel na Sachsenring stále ještě Ukawa, ale mohutně dotahující Rossi zaostával za Japoncem už jen o sedm bodů. Stejně tak pilný střadatel boků Nakano cítil na třetí pozici narůstající tlak Capirossiho, kterého po známých událostech v Mugellu a následném stop na jeden závod jej už mnozí ze hry o titul odepisovali. Ukawa loni na Sachsenringu po kolizi s Peruginim překvapivě vyklidil pole a ani letos ho Grand prix Německa nezastihla v optimální pohodě. Tréninkové časy posunuly do čela starovního roštu Aprilie Rossioho a Battainim, kterým v první řadě dělali společnost Capirossi (Honda) a pilot Yamahy Nakano. Loňský hrdina Sachsenringu, miláček publika Waldmann, Ukawa a italský veterán Lucchi tvořili další pořadí a teprve závěrečné tréninkové jízdy vypudily z desítky nejrychlejších mladého Němce Hofmanna, loňského mistra Evropy třídy 250 cm. Po vleklém zranění uselší na Sachsenringu do sedla tovární Yamahy Jacques a devátý tréninkový čas nebyl špatným počínkem. Rossi zuřil po pole posílen skvěle a do druhého kola vylézl s náskokem 1,6 sekundy před Capirossim. Nakanem, Waldmannem, Battainim, Peruginim, McWilliamsem, Hofmannem, Lucchim a Westem. Se specifickými vlastnostmi Aprilie při letošních startovních manévrech zoutale zápasil Waldmann díky netypicky krátké rovince neztratil tolik jako čtrnáct dní předtím v Doningtonu Parku a brzy začal chvost první desítky „rozebírat“. Unikové snahy Rossioho závčas zlikvidoval Capirossi a když ve třetím kole vyhradil předstí Ukawův kotrmelec, spadl italským kohoutům kámen ze srdce. Spolu s Nakanem ujele soupeřím o čtyři sekundy, které však nedaly spát diváků hnanému Waldmannovi. Jeho šance vzrostly poté, co Nakano, handicapovaný zraněním ruky při dalších ve sérii tréninkových pádů, začal s Rossim a Capirossim ztrácet kontakt. Mohutnou silňací jízdou ohněl Waldman koninovat, snad poněkud ukvapeně, okamžitým podjetím Nakana v levotočivé zatáčce, ale drobná kolize vyhnala německého jezdce do kamínků unikové zóny. Timto malérem Waldmann o čtvrtou příčku nepříšel, nicméně Nakano se mu o 5,5 sekundy vzdalil. Mezitím na špičce po předceji Capirossiho opět řádil po královské třídě pulitru pokukující Rossi a bylo jasné, že boj o zlatý věnec bude vyhradně italskou záležostí. Ze skupiny za Nakanem a Waldmannem odpadl nedekáné Lucchi a po havárii mohl na svoje loňské druhé místo jen vzpomínat McWilliams. Výborným vykonem dodatečně stávil svoje sobotní osmnácté narozeniny talentovaný Australán West, navíc toužící zaretušovat dojem z nevydářeného účinkování týmového kolegy Ukawy. Po katastrofálním 24. místě v úvodním kole postupoval dopředu Jacques, o udržení v první desítko zuby nehty na privátním stroji bojoval Hofmann. Druhý pokus Waldmanna o překonání třetího Nakana vyšel Waldmannovi za obrovského jásotu publika už stoprocentně a chvíli se dokonce zdálo, že se pustí i do pronásledování Rossioho a Capirossiho. Pokušení vabanku však Waldmann rozumně odolal a raději si hlídá stále ještě „nevychladlého“ Nakana. S blížícím se koncem závodu zkoušel Capirossi všechno možná, aby na Rossioho podobně jako v Assenu ve finiši vyzval, ale tentokrát zůstalo jen u snahy. Těsným vítězstvím poskočil Rossi v průběžném pořadí před Ukawu, bodově si před Bremem i polepsili i Nakano a Capirossi. Radoval se i Waldmann, pro kterého třetí místo na Sachsenringu znamenalo teprve druhý letošní „pobyt“ na dekorovaných stupních.

Reportage vom Grand Prix Deutschland
Amos Krejčí
Ukawa ist nicht mehr der erste

Ukawa kam auf den Sachsenring in der Rolle des Führenden. Hinter dem Japaner war Rossi, nur sieben Punkten trennten sie. Auch der dritte Nakano fühlte den steigenden Druck von Capirossi. Nach dem bekannten Geschehen in Mugello und folgendem Stop für ein Rennen rechneten einige nicht mehr mit ihm. Im Vorjahr beendete Ukawa das Rennen auf dem Sachsenring nach der Kollision mit Perugini nicht und auch dieser Grand Prix Deutschland erreichte ihn nicht in einer optimalen Form. In der ersten Reihe beim Start waren Rossi und Battaini auf Aprilia, weiter Capirossi auf Honda und Nakano mit Yamaha. Der Held vom Vorjahr McWilliams, der Liebling des Publikums Waldmann, Ukawa und der italienische Veteran Lucchi waren in der zweiten Startreihe. Erst nach den letzten Trainingsrunden verließ der junge talentierte Deutsche Hofmann (Europameister der 250er Klasse) die Gruppe der ersten Zehn. Nach einer langen Verletzung fuhr wieder einmal auf dem Sachsenring der Werkfahrer Jacques. Seine neunten Trainingszeit war nicht schlecht. Rossi nutzte die Pole Position ausgezeichnet und in der zweiten Runde fuhr er mit einem Vorsprung von 1,6 Sekunden vor Capirossi, Nakano, Battaini, Ukawa, Perugini, McWilliams, Hofmann, Lucchi und West. Dank der untypisch kurzen Startgerade verlor Waldmann, der in diesem Jahr mit den spezifischen Eigenschaften seiner Aprilia bei den Start kämpfen muß, nicht so viel wie vor vierzehn Tagen im Donington Park. Rossi wollte mehr nach vorne, das verführte Capirossi und als in der dritten Runde Ukawa stürzte jubelten die Italiener schon. Zusammen mit Nakano hatten sie schon vier Sekunden Vorsprung, dies gefiel dem, vom Publikum unterstützen Waldmann nicht. Seine Chancen wurden größer als Nakano wegen seinem Handicap (verletzte Hand) den Kontakt zu Rossi und Capirossi langsam verlor. Es folgte eine große Aufholjagd. Waldmann machte, bischen voreilig ein Überholmanöver in einer Linkskurve und eine kleine Kollision brachte ihn ins Kiesbett. Waldmann verlor zwar nicht den vierten Platz, aber Nakano hatte auf einmal 5,5 Sekunden Vorsprung. In diesen Augenblicken sah man schon, daß um den Sieg nur die beiden Italiener Rossi und Capirossi kämpfen werden. In der Gruppe, die hinter Nakano und Waldmann fuhr, endete Lucchi. McWilliams konnte nach einem Unfall über den zweiten Platz vom Vorjahr nur träumen. Mit einer ausgezeichneten Leistung feierte seinen 18. Geburtstag der talentierte Australier West. Er wollte auch die schlechte Vorführung vom Teamkollegen Ukawa gutmachen. Nach einem katastrophalen 24. Platz in der ersten Runde kam immer mehr nach vorne Jacques. Um den zehnten Platz kämpfte auf einer Privatmaschine Hofmann. Der zweite Versuch von Waldmann Ukawa zu überholen war erfolgreicher. Die Zuschauer jubelten und es sah so aus, das Waldmann auch Rossi und Capirossi verfolgen würde. Waldmann unterlag der Versuchung nicht und hütete lieber seine dritte Stelle. Mit dem nähernden sich Ende des Rennens versuchte Capirossi das möglichste um Rossi wie in Assen zu besiegen. Diesmal hat es aber nicht gereicht. Durch diesen Sieg führt Rossi die Gesamtwertung vor Ukawa. Verbessert haben sich auch Nakano und Capirossi. Gefreut hat sich auch Waldmann - dank diesem dritten Platz auf dem Sachsenring war er in dieser Saison erst zum zweitenmal auf dem Siegerpodest.

(translation Michael Blüschke)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
1 VALENTINO ROSSI (46)	11	9	25	-	25	25	20	25	25								165
2 TOHRU UKAWA (4)	20	20	20	25	16	20	13	13	-								147
3 SHINYA NAKANO (56)	16	25	-	20	11	13	11	16	13								125
4 LORIS CAPIROSSI (1)	25	16	16	-	-	-	25	20	20								122
5 STEFANO PERUGINI (7)	7	-	8	16	8	9	8	11	11								78
6 RALF WALDMANN (6)	-	-	10	11	20	-	10	8	16								77
7 JEREMY McWILLIAMS (9)	9	-	9	5	13	10	16	10	-								72
8 FRANCO BATTAINI (21)	-	13	13	13	10	16	9	-	-								71
9 MARCELLINO LUCCHI (34)	10	7	11	1	-	-	9	3									41
10 SEBASTIAN PORTO (12)	1	-	4	9	7	7	4	-	9								41
11 LUCA BOSCO SCURO (37)	5	-	6	2	6	6	-	6	6								37
12 JASON VINCENT (24)	4	-	5	10	9	-	7	-	-								36
13 ANTHONY WEST (14)	2	6	-	7	-	-	6	5	10								36
14 ROBERTO ROLFO (44)	6	4	7	-	-	11	-	-	4								32
15 ALEX HOFMANN (66)	-	-	1	8	-	5	5	3	7								29
16 MASAKI TOKUDOME (36)	3	-	3	3	5	3	2	7	1								27
17 TOMOMI MANAKO (11)	-	8	2	-	3	4	3	2	2								24
18 OLIVIER JACQUE (19)	13	-	-	-	-	-	-	-	8								21
19 NAOKI MATSUDO (49)	8	5	-	-	-	8	-	-	-								21
20 DALIRO KATOH (51)	-	11	-	-	-	-	-	-	-								11
21 TETSUYA YAMAGUCHI (62)	-	10	-	-	-	-	-	-	-								10
22 JULIEN ALLEMAND (23)	-	-	-	-	2	-	-	1	5								8
23 TOSHIIKO HONMA (31)	-	-	-	-	6	-	-	-	-								8
24 ALFONSO NIETO (10)	-	2	-	4	-	-	-	-	-								6
25 JOHAN STIGEFELT (16)	-	-	-	-	4	-	-	-	-								4
26 JAMIE ROBINSON (77)	-	-	-	-	-	-	-	4	-								4
27 DAVID GARCIA (15)	-	3	-	-	1	-	-	-	-								4
28 LUCAS OLIVER (22)	-	-	-	-	-	2	-	-	-								2
29 JARNO JANSSEN (41)	-	-	-	-	-	1	2	-	-								2
30 TERKUYU KAYO (54)	-	1	-	-	-	-	-	-	-								1
CONSTRUCTOR																	
1 HONDA	25	20	20	25	16	20	25	20	20								191
2 APRILIA	11	13	25	13	25	25	20	25	25								182
3 YAMAHA	16	25	4	20	11	13	11	16	13								129
4 TSR-HONDA	5	8	6	8	6	6	6	7	10								60
	Pos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
	Pts	25	20	16	13	10	8	6	5	4	3	2	1				

Sachsenring 18.07.99

Valentino Rossi
 APRILIA GRAND PRIX RACING

Loris Capirossi
 ELF AXO HONDA GRESINI

Ralf Waldmann
 APRILIA GERMANY

Shinya Nakano
 CHESTERFIELD YAMAHA TECH

Stefano Perugini
 FILA WATCHES HONDA

Anthony West
 SHELL ADVANCE HONDA TEAM

Sebastian Porto
 SEMPRUCCI BIESSE-GROUP

Olivier Jacque
 CHESTERFIELD YAMAHA TECH

Alex Hofmann
 RACING FACTORY

Luca Boscoscuro
 POLINI

Julien Allemand
 TEGMAS HONDA ELF

Roberto Rolfo
 VASCO ROSSI RACING

Marcellino Lucchi
 DOCSHOP RACING

Tomomi Manako
 YAMAHA KURZ ARAL

Masaki Tokudome
 DEE CEE JEANS RACING TEAM

EBC KEVLAR Cruiser/Touring Pads
 BRAKES

A Kevlar based and KBA (Germany) approved high durability heavy duty Kevlar formula for use on all bigger heavier bikes where mileage and performance combination are desired. These pads are British Made using the famous Dupont Kevlar fibre and are available for all heavier bikes and touring at realistic prices from any good dealer.

EBC BRAKES

EBC KEVLAR Sprint Pads (green) **EBC** BRAKES

EBC's new DMX Kevlar formula is still the world's number one selling information brake pad with literally millions of sets used each year. A high friction anti fade sport formula, that works great on all sport bikes and for racers, who prefer the feel of organic pads.

EBC
BRAKES**Double-H Sintered Pads**
World 1998 SuperSport 600cc Champion FABRIZIO PIRIVANO, third place rider STEPHANE CHAMBERN and British Champion JOHN CRAWFORD, all used EBC "Double-H" sintered pads in their race bikes in 1998. These US Made pads stop faster and last longer than any other aftermarket brand or your money back.**EBC**
BRAKES**GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY**

20 KOL/RUNDEN • 107.880 km • ZÁVODY/RENNEN 12.30

Závody • Rennen 10
250ccmFIM
WORLD CHAMPIONSHIPS500
FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

No.	JEZDEC FAHRER	NÁRODNOST NATIONALITÄT	MOTOCYKL MOTORRAD	TEAM	VÝSLEDKY • RESULTATE
1	LORIS CAPIROSSI	ITALIEN	HONDA	ELF AXO HONDA GRESINI	1
4	TOHRU UKAWA	JAPAN	HONDA	SHELL ADVANCE HONDA TEAM	2
6	RALF WALDMANN	DEUTSCHLAND	APRILIA	APRILIA GERMANY	3
7	STEFANO PERUGINI	ITALIEN	HONDA	FILA WATCHES HONDA	4
9	JEREMY McWILLIAMS	GROBBRITANNIEN	APRILIA	QUB TEAM OPTIMUM	5
10	ALFONSO NIETO	SPANIEN	YAMAHA	ANTENA 3 YAMAHA - D'ANTIN	6
11	TOMOMI MANAKO	JAPAN	YAMAHA	YAMAHA KURZ ARAL	7
12	SEBASTIAN PORTO	ARGENTINEN	YAMAHA	SEMPRUCCI BIESSE-GROUP	8
14	ANTHONY WEST	AUSTRALIEN	TSR HONDA	SHELL ADVANCE HONDA TEAM	9
15	DAVID GARCIA	SPANIEN	YAMAHA	ANTENA 3 YAMAHA - D'ANTIN	10
16	JOHAN STIGEFELT	SCHWEIZ	YAMAHA	EDO RACING	11
17	MAURICE BOLWERK	NIEDERLANDE	HONDA	RIZLA HONDA	12
19	OLIVIER JACQUE	FRENKREICH	YAMAHA	CHESTERFIELD YAMAHA TECH 3	13
21	FRANCO BATTAINI	ITALIEN	APRILIA	FGF BATTAINI RACING	14
22	LUCAS OLIVER BULTO	SPANIEN	YAMAHA	YAMAHA KURZ ARAL	15
23	JULIEN ALLEMAND	FRENKREICH	TSR HONDA	TECMAS HONDA ELF	ČAS VÍTĚZE • ZEIT DES SIEGERS
24	JASON VINCENT	GROBBRITANNIEN	HONDA	PADGETTS HRC SHOP	NEJRYCHLEJŠÍ KOLO • SCHNELLSTE RUNDE: No.
34	MARCELLINO LUCCHI	ITALIEN	APRILIA	DOCSHOP - RACING	ČAS • ZEIT
36	MASAKI TOKUDOME	JAPAN	TSR HONDA	DEE CEE JEANS RACING TEAM	km/h
37	LUCA BOSCOCCURO	ITALIEN	TSR HONDA	POLINI	
41	JARNO JANSSEN	NIEDERLANDE	TSR HONDA	RIZLA HONDA	
44	ROBERTO ROLFO	ITALIEN	APRILIA	VASCO ROSSI RACING	
46	VALENTINO ROSSI	ITALIEN	APRILIA	APRILIA GRAND PRIX RACING	
56	SHINYA NAKANO	JAPAN	YAMAHA	CHESTERFIELD YAMAHA TECH 3	
58	MATIAS RIOS	ARGENTINEN	APRILIA	PR2 MITSUBISHI	
66	ALEXANDER HOFMANN	DEUTSCHLAND	TSR HONDA	RACING FACTORY	
86	VLADIMIR ČÁSTKA	SLOVAKIAN	HONDA	SLOVNAFT-SPORT MOTO TEAM	
87	RADOMIL ROUS	CZECH	HONDA	KLUB RACING TEAM ZNOJMO	
88	LUKÁŠ VAVREČKA	CZECH	HONDA	RACING TEAM OSTRAVA	
89	LARS LANGER	DEUTSCHLAND	YAMAHA	MÜLLER MALER RACING TEAM	



BRNO/MASARYK CIRCUIT = 5.403km

EBC
BRAKES**Pro-rite** Brake Discs**EBC**
BRAKESEBC Pro-rite brake discs are British Made using the best steel alloys, delivering 15% more friction than stainless steel discs. Equipped with lightweight alloy centre hubs, these discs cool less than original pads and perform to the max on all fast street sport or roadrace bikes. **ASK ABOUT OUR BLUE HUB RACE ROTOR PROGRAM.**

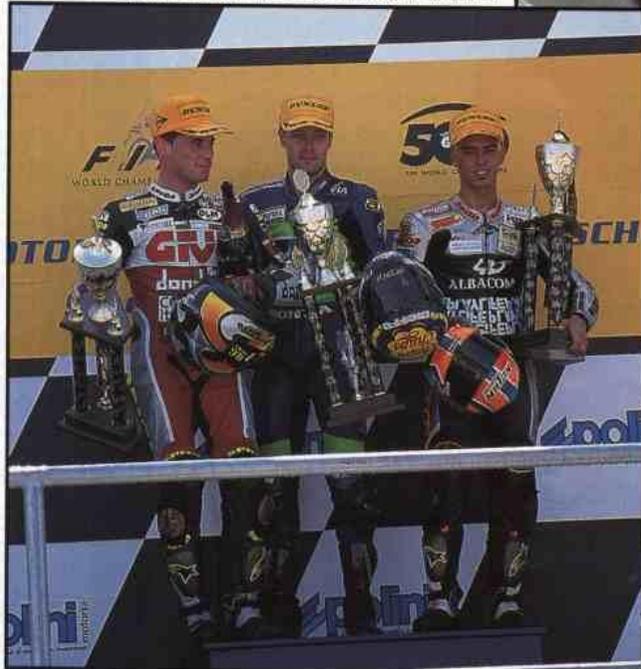


Závody • Rennen 9 Sachsenring
18.07.99

Polini Motorrad Grand Prix Deutschland 125ccm

(7) EMILIO ALZAMORA (15) ROBERTO LOCATELLI (13) MARCO MELANDRI (5) LUCIO CECCHINELLO

(5) LUCIO CECCHINELLO (7) EMILIO ALZAMORA (13) MARCO MELANDRI



- 1**  GENETTON PLAYLIFE
MARCO MELANDRI
125cc HONDA
- 2**  VIA DIGITAL TEAM
EMILIO ALZAMORA
125cc HONDA
- 3**  GIVI HONDA LER
LUCIO CECCHINELLO
125cc HONDA



EBC KEVLAR Sprint Pads (green) EBC BRAKES

EBC's new DMX Kevlar formula is still the world's number one selling aftermarket brake pad with literally millions of sets used each year. A high friction anti fade sport formula, that works great on all sport bikes and for racers, who prefer the feel of organic pads.

Reportáž z Grand prix Německa Amos Krejčí Melandri tentokrát nezaváhal

Při loňském premiérovém vstupu nového Sachsenringu do světového šampionátu připravil mladičkého Itala Melandriho o vítězství ve třídě 125 ccm ošemetně vyhlížející pád v předposledním kole. Nehorázná smůla však neubrala z jeho příznivé vůči krátké „cik cak“ trati, což už během tréninkových jízd dokazoval velmi rychlými časy. „Mám tuho dráhu rád, zejména se mně líbí tvary zatáček. Navíc mám poprvé v letošní sezóně dobrý pocit z motorky. Problémy s řízením jakoby byly pryč,“ komentoval šestnáctiletý Melandri svoji pole position. Těsným druhým časem demonstroval letos jakoby živou vodou pokropený Alzamora obrovskou touhu po mistrovském titulu, zatímco průběžnému lidrovi Azumovi trénink příliš nevyšel a stál až na devátém postu startovního roštu, z dalších předních jezdců klasifikační tabulky se příliš nedařilo ani Uedovi a Vincentovi. Požadatelé německé Grand prix připomněli v programu zvláštním materiálem letošní návrat motocyklů do mistrovství světa, reprezentanti španělské firmy se však za tuto pozornost v nejdůležitějším závodě adekvátně neravnošovali. Pablo Nieto se ocitl na rozpáleném asfaltu pár stovek metrů po startu a zkušený Uí zmizel ze skupinky bojujících o dovaté místo ve 20. kole. Čelo záhy ovládli Melandri, Alzamora, Locatelli a Cecchinello, kteří se překvapivě rychle odpoutali od smečky soupeřů, jejíž tempo určovali Ueda, Scalvini a marmě se o postup dopředu snažící Azuma. Začaly se tak palvřizovat prognózy Melandriho, že špička stopětadvacítka nebude na Sachsenringu početně bohatá jako v jiných závodech. Ve 3. kole se pokusil o útok Melandri, ale Alzamora spolu se se svými hochy reagoval bleskově. Také Sachsenring klopil hotkými kapkami obhájce titulu Sakata, který vinou hlemýždi Hondy Pirelliho týmu prožívá letos netušenou sportovní tragédii. Úvodních sedm kol se Sakata potácel na beznadějně osmnácté příčce, potom ho bez problémů překonali domácí borci Jenkner a Stolz a v cíli za ním kromě Nieto juniora zůstali už jen tři jezdcí s divokou kartou... Mezi devátým a jedenadvacátým kolem tahal bezpečně vedoucí kvarteto Alzamora, na odcházející zadní pneumatice však chyboval a trojice bezprostředních soupeřů odkryté skupinky pohotově využila. Alzamora však není z těch, kteří předčasně hází flintu do žita. Rychle se vzpamatoval, znovu chytl správný rytmus, předstihl Locatelliho i Cecchinella a tři kola před sachovnicí dýchli vedoucímu Melandrimu zblízka na záda. Přestože Alzamora po projetí cílem tvrdil, že na klouzající pneumatice nechtěl riskovat pád, publikum na všech tribunách Sachsenringu by milerádo odpískalo, že pro vítězství nasazoval všechny síly. V závěrečných dvou kolech bitva mezi Melandrim a útočícím Alzamorou vhořela a zbyvajících Itálové už raději další polínka do ohně nepřiložili a spokojili se s jistým třetím a čtvrtým místem. Melandri tenoučký náskok uhláji a první letošní vítězství oslavil odhozením svého stroje na okraj dráhy a políbením tentokrát mu příznivě nakloněného saského asfaltu. „Závod byl hodně těžký, hlavně poslední kolo, kdy Alzamora jel velmi agresivně. Pokusím se vyhrát i následující závod v Brně, ale Azuma a Alzamora jsou vždy velkými soupeři,“ mluví šťastný Melandri.

Reportage vom Grand Prix Deutschland Amos Krejčí Melandri zögerte nicht

Im Vorjahr konnte der junge Italiener Melandri auf dem neuen Sachsenring in der 125er Klasse siegen, jedoch ein Sturz in der vorletzten Runde verhinderte es. Trotz diesem Pech liebt er diese „Zik Zak“ Strecke. Das haben die Trainingszeiten bewiesen, wo er sehr schnell war. „Ich habe diese Strecke gerne, vor allem die Kurven. Dazu habe ich zum erstenmal in dieser Saison ein gutes Feeling beim Motorrad. Die Probleme mit dem Lenken sind weg,“ sagte der sechzehnjährige Melandri zu seiner Pole Position. Knapp hinter Melandri war Alzamora, der eine großen Sehnsucht nach dem Meistertitel zeigte. Der Führende in der Zwischenwertung Azuma fuhr nicht so gut und startete von der neunten Stelle. Ueda und Vincent waren ebenso hinten. „In diesem Jahr sind die Motorräder der Marke Derbi in die Weltmeisterschaft zurückgekehrt. Diesem Ereignis haben die Veranstalter des Grand Prix Deutschland eine Sonderausgabe im Programm gewidmet. Die Fahrer der spanischen Firma haben sich im Rennen nicht revanchiert. Pablo Nieto endete ein paar Meter nach dem Start und der erfahrene Uí in der 20. Runde, als er um den neunten Platz kämpfte. Die Spitze des Feldes übernahm gleich nach dem Start Melandri, Alzamora, Locatelli und Cecchinello, verfolgt wurden sie von Ueda, Scalvini und Azuma, der ohne Erfolg nach vorne mächtete. Die Prognosen von Melandri, daß die Spitze des Feldes der 125er Klasse am Sachsenring nicht so sehr belegt wird, zeigten sich als wahr. In der dritten Runde wollte Melandri schnell nach vorne, Alzamora und seine Gegner reagierten schnell. Auch der Sachsenring war für den Titelverteidiger Sakata nicht erfolgreich. Diese Saison ist für ihn dank der langsamen Honda von Pirelli eine sportliche Tragödie. In den ersten sieben Runden fuhr Sakata auf dem hoffnungslosen achten Platz. Später wurde er noch von den heimischen Fahrern Jenkner und Stolz überholt und im Ziel waren hinter ihm außer Nieto Junior nur noch drei Fahrer mit einer Wild Card... Zwischen der neunten und der elften Runde führte Alzamora das führende Quartett. Auf den immer schlechteren Reifen machte er einen Fehler, was die anderen drei gleich ausgenutzt haben. Alzamora kämpft aber immer bis in die letzte Minute. Er fand schnell sein Rhythmus, überholte Locatelli und Cecchinello und drei Runden vor dem Ziel war er wieder hinter Melandri. Alzamora sagte nach dem Rennen, daß er auf den schlechten Reifen nichts riskieren wollte, das Publikum auf dem Sachsenring würde aber schwören, daß er alle Kräfte einsetzte um zu gewinnen. In den letzten zwei Runden wurden die Kämpfe noch härter. Die anderen Italiener waren mit dem dritten und vierten Platz zufrieden. Melandri siegte mit einem kleinem Vorsprung. Gleich nach der Zieldurchfahrt stieg er vom Motorrad und küßte den Asphalt von Sachsenring. „Das Rennen war sehr schwer, besonders die letzte Runde, als Alzamora sehr aggressiv fuhr. Ich versuche auch in Brunn zu gewinnen, aber Azuma und Alzamora sind immer große Gegner,“ sagte der glückliche Melandri.

(translation Michael Bluschke)

BODOVÉ STAVY TŘIDY 125cm • DIE SAISON BISHER 125cm

125ccm

1 Malaysia 2 Japan 3 Spain 4 France 5 Italy 6 Catalunya 7 Holland 8 U.K. 9 Germany 10 Czech Rep. 11 Inns 12 Valencia 13 Australia 14 South Africa 15 Rio 16 Argentina

18/4/99 25/4/99 9/5/99 23/5/99 6/6/99 20/6/99 26/6/99 4/7/99 18/7/99 22/8/99 5/9/99 19/9/99 3/10/99 10/10/99 24/10/99 31/10/99

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
1 MASAO AZUMA (4)	25	25	25	13	9	-	25	25	10								157
2 EMILIO ALZAMORA (7)	20	16	16	16	10	20	13	16	20								147
3 ROBERTO LOCATELLI (15)	-	-	11	25	25	10	16	13	13								113
4 NOBORU UEDA (6)	-	-	8	11	16	13	20	20	11								99
5 ARNAUD VINCENT (21)	13	-	6	20	11	25	9	7	6								97
6 MARCO MELANDRI (13)	-	-	-	10	20	16	8	11	25								90
7 GIANLUIGI SCALVINI (8)	16	4	13	9	-	6	11	10	9								78
8 LUCIO CECCHINELLO (5)	-	10	20	-	7	11	-	-	16								64
9 SIMONE SANNA (16)	10	-	9	6	13	8	2	-	7								55
10 KAZUTO SAKATA (1)	6	8	1	7	8	9	6	3	-								48
11 GINO BORSOI (23)	9	-	4	-	6	4	7	8	8								46
12 YUICHI UI (41)	3	13	-	-	-	-	10	9	-								35
13 MIRKO GIANSAITI (32)	7	-	3	3	5	2	4	6	3								33
14 IVAN GOI (26)	8	2	5	-	1	1	5	5	4								31
15 JERONIMO VIDAL (10)	11	-	10	2	4	-	-	1	-								28
16 MANUEL POGGIALI (54)	4	-	7	-	3	-	3	-	5								22
17 HIDEYUKI NAKAJOH (48)	-	20	-	-	-	-	-	-	-								20
18 MASSIMILIANO SABBATAN (11)	5	9	-	-	-	-	-	-	-								14
19 STEVE JENKNER (17)	1	3	-	8	2	-	-	-	-								14
20 RANDY DE PUNNET (12)	-	1	-	5	-	7	-	-	1								14
21 KATAUJI UEZU (50)	-	11	-	-	-	-	-	-	-								11
22 ANGEL NIETO Jnr. (29)	2	5	-	4	-	-	-	-	-								11
23 KAZUHIRO KUBO (47)	-	7	-	-	-	-	-	-	-								7
24 ALESSANDRO BRANNETTI (44)	-	-	2	-	-	5	-	-	-								7
25 MINORU NAKAMURA (51)	-	6	-	-	-	-	-	-	-								6
26 FREDERIC PETIT (9)	-	-	-	1	-	3	1	-	-								5
27 PABLO NIETO (22)	-	-	-	-	-	-	-	4	-								4
28 REINHARD STOLZ (18)	-	-	-	-	-	-	-	2	-								2
29 KLAUS NÖHLES (78)	-	-	-	-	-	-	-	-	2								2
CONSTRUCTOR																	
1 HONDA	25	25	25	16	20	20	25	25	25								206
2 APRILIA	16	4	13	25	25	26	16	13	13								150
3 DERBI	3	13	-	-	-	-	10	9	-								35
4 YAMAHA	-	11	-	-	-	-	-	-	-								11

Sachsenring 18.07.99

Marco Melandri
PLAYLIFE RACING TEAM-LIEGEOIS

Emilio Alzamora
VIA DIGITAL TEAM

Lucio Cecchinello
GIVI HONDA LCR

Roberto Locatelli
VASCO ROSSI RACING

Noboru Ueda
GIVI HONDA LCR

Masao Azuma
PLAYLIFE RACING TEAM-LIEGEOIS

Gianluigi Scalvini
INOMACEL FONTANA RACING

Gino Borsoi
SEMPRUCCI BIESSE-GROUP

Simone Sanna
POLINI

Arnaud Vincent
C.C. VALENCIA

Manuel Poggiali
KAPPA RACING TEAM

Ivan Goi
MATTEONI RACING

Mirko Giansanti
KAPPA RACING TEAM

Klaus Nöhles
SPEED UNIT

Randy de Puniet
SCRAB COMPETITION

EBC KEVLAR Cruiser/Touring Pads EBC BRAKES

A TÜV tested and KBA (Germany) approved high durability heavy duty Kevlar formula for use on all bigger heavier bikes where mileage and performance combination are desired. These pads are British Made using the famous Dupont Kevlar fibre and are available for all heavier bikes and tourers at realistic prices from any good dealer.

EBC
BRAKES**Double-H Sintered Pads**
World 1998 Supersport 600cc Champion FABRIZIO PIROVANO, third place rider STEPHANE CHAMON and British Champion JOHN CRAWFORD, all used EBC "Double-H" sintered pads in their race bikes in 1998. These US Made pads stop faster and last longer than any other aftermarket brand or your money back.**EBC**
BRAKES**GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY**

19 KOL/RUNDEN • 102.486 km • ZÁVODY/RENNEN 11.15

No.	JEZDEC FAHRER	NÁRODNOST NATIONALITÄT	MOTOCYKL MOTORRAD	TEAM
1	KAZUTO SAKATA	JAPAN	HONDA	M.T.P. - TEAM PILERI
4	MASAO AZUMA	JAPAN	HONDA	PLAYLIFE RACING TEAM - LIEGEOIS
5	LUCIO CECCHINELLO	ITALIEN	HONDA	GIVI HONDA LCR
6	NOBORU UEDA	JAPAN	HONDA	GIVI HONDA LCR
7	EMILIO ALZAMORA	SPANIEN	HONDA	VIA DIGITAL TEAM
8	GIANLUIGI SCALVINI	ITALIEN	APRILIA	INOXMACEL FONTANA RACING
9	FREDERIC PETIT	FRENKREICH	APRILIA	RACING MOTO SPORT
10	JERONIMO VIDAL	SPANIEN	APRILIA	C.C VALENCIA
11	MASSIMILIANO SABBATANI	ITALIEN	HONDA	MATTEONI RACING
12	RANDY DE PUNJET	FRENKREICH	APRILIA	SCRAB COMPETITION
13	MARCO MELANDRI	ITALIAN	HONDA	PLAYLIFE RACING TEAM - LIEGEOIS
15	ROBERTO LOCATELLI	ITALIEN	APRILIA	VASCO ROSSI RACING
16	SIMONE SANNA	ITALIEN	HONDA	POLINI
17	STEVE JENKNER	DEUTSCHLAND	APRILIA	MARLBORO TEAM ADAC
18	REINHARD STOLZ	DEUTSCHLAND	HONDA	POLINI
20	BERNHARD ABSMEIER	DEUTSCHLAND	APRILIA	MAYER-RUBATTO RACING
21	ARNAUD VINCENT	FRENKREICH	APRILIA	C.C VALENCIA
22	PABLO NIETO	SPANIEN	DERBI	FESTINA-DERBI
23	GINO BORSOI	ITALIEN	APRILIA	SEMPRUCCI BIESSE-GROUP
26	IVAN GOI	ITALIEN	HONDA	MATTEONI RACING
29	ANGEL NIETO Jnr.	SPANIEN	HONDA	VIA DIGITAL TEAM
32	MIRKO GIANSAANTI	ITALIEN	APRILIA	TEAM KAPPA
41	YOUICHI UI	JAPAN	DERBI	FESTINA-DERBI
44	ALESSANDRO BRANNETTI	ITALIEN	APRILIA	FUTURE STRATEGIES
54	MANUEL POGGIALI	SAN MARINO	APRILIA	TEAM KAPPA
78	KLAUS NOEHLES	DEUTSCHLAND	HONDA	SPEED UNIT
81	JAROSLAV HULES	CZECH	ITALJET	P.R.D. ITALJET TEAM
92	JAKUB SMŘZ	CZECH	HONDA	BUDWEISER BUDVAR ELIT HANUSCH TEAM
93	MICHAL BREZINA	CZECH	HONDA	DELTA UAMK TEAM
84	IGOR KALÁB	CZECH	HONDA	AMK REVENA ZS BRNO
	RESERVE			
	JAN VRBA	CZECH	HONDA	WILLOW RACING TEAM

Závody•Rennen 10
125ccmFIM
WORLD CHAMPIONSHIPS500
FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

VÝSLEDKY•RESULTATE

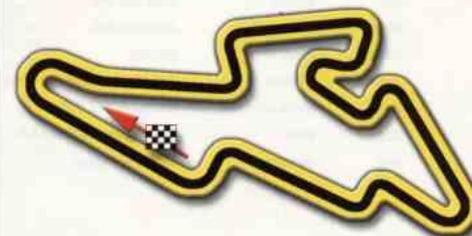
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15

ČAS VÍTĚZE•ZEIT DES SIEGERS

NEJRYCHLEJŠÍ KOLO•SCHNELLSTE RUNDE: No.

ČAS•ZEIT

km/h



BRNO/MASARYK CIRCUIT = 5.403km

EBC
BRAKES**Pro-Lite**
Brake Discs**EBC**
BRAKES

EBC Pro-Lite brake discs are British. Made using the finest steel rotors, delivering 15% more friction than stainless steel discs. Equipped with lightweight alloy centre hubs, these discs cool less than original parts and perform to the max on all fast street sport or roadrace bikes. ASK ABOUT OUR BLUE HUB RACE ROTOR PROGRAM.

EBC
BRAKES**EBC KEVLAR Sprint Pads (green)**
EBC's new DMX Kevlar formula is still the world's number one selling aftermarket brake pad with literally millions of sets used each year. A high friction anti fade sport formula, that works great on all sport bikes and for racers, who prefer the feel of organic pads.**EBC**
BRAKES**INTERNATIONAL CLASSICS****8+1 KOL/ RUNDEN • ZÁVODY/RENNEN 15.30**

No	Jezdec	Motocykl			
01	Adrie De Ridder	Seeley G50 Mk2	Terneuzen	Holland	
02	John Cronshaw	Unity BSA	Rosendale	UK	
03	Sandro Baumann	Seeley G50 Mk 3	Lugano	Switzerland	
04	Larry Swann	Seeley G50	Peterborough	UK	
05	Glen English	Matchless G50	Hayle	UK	
06	Bruno Leroy	Seeley G50	Lillebonne	France	
08	Colin Breeze	Matchless G50	Market Harborough	UK	
09	Stephen Mathews	G50 Matchless	Atlanta	USA	
10	Franz Glauser	Seeley G50	Niederscherli	Switzerland	
11	Nick Turner	Seeley G50	Morden	UK	
12	Stef Sindorf	Seeley MK2/G50	't Harde	Holland	
14	John Raybould	Matchless G50	Brierley Hill	UK	
17	Duncan Fitchett	Featherbed Manx	Witney	UK	
18	Dirk Brand	Seeley G50	Middenmeer	Holland	
20	Doug Jones	Molnar Manx		UK	
21	Peter Lockwood	Matchless G50	Marple	UK	
22	Paul Morgan	Seeley G50	Ickford	UK	
23	Neville Morris	Matchless G50	Bishops Castle	UK	
28	Neumair Reinhard	Petty Manx	Palting	Germany	
29	Benito Savoia	Aermacchi Ala D'Oro 500	Misano Adriatico	Italy	
33	Armando Carniello	Aermacchi	Vicenza	Italy	
40	Tiziano Pellizzari	Seeley G50	Vicenza	Italy	
46	David Bedlington	Matchless G50	Beverley	UK	
48	Oreste Zaccarelli	Ducati 500	Forli	Italy	
54	Gianfranco Bonera	MV Augusta 500	Santa Maria Hoe (MI)	Italy	
55	Dino Porretti	Matchless	Rome	Italy	
	Bohumil Staša	ČZ 440		CZ	
	František Svatoš	ČZ 380 OHC		CZ	
	Ilija Zachoval	Jawa 500 OHC		CZ	
	Jan Bednář	Jawa 420 OHC		CZ	
	Milan Chalupnik	Jawa 350 OHC		CZ	
	Václav Parus	ESo 500		CZ	
	Johann Fürbock	BSA 500 Gold Star		A	
	Willi Rufen acht	Matchless 500 G 50		CH	
	George Rivis	Rickman metise 500 G 50		GB	
	Max Hirthammer	Norton 500 Manx		D	

**MEZINÁRODNÍ MISTROVSTVÍ ČESKE REUBLIKY-SUPERSPORT
INTERNATIONALE MEISTERSCHAFT DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK-SUPERSPORT****11 KOL/ RUNDEN • ZÁVODY/RENNEN 16.30**

No.	Jezdec	Nár.	FMN	Motocykl	Southžici
1	TORSTEN FRITZSCHE	D	CMF	KAWASAKI	PŘIBYL-EŠNER RACING TEAM
2	ROMAN BOČEK	CZ	CMF	HONDA	G-MAR RACING
3	JINDŘICH HUDEČEK	CZ	CMF	DUCATI	
4	ONDŘEJ LELEK	CZ	CMF	HONDA	SUPERMOTO MOTUL HONDAPRUHONICE
5	TOMÁŠ FOUKAL Ing.	CZ	CMF	YAMAHA	PROBIKE RACING TEAM
6	VITĚZALAV BICAN	CZ	CMF	HONDA	G-MAR RACING
7	PAVEL OUDA	CZ	CMF	HONDA	
8	MILOŠ BALÁŽ	SK	SMF	DUCATI	SLOVAKIA TEAM ŽILINA
9	LUCIO MASUTTI	I	SMF	YAMAHA	
10	ROBERTO PAPEŽIK	CZ	CMF	DUCATI	
11	KEMIL PRAGER	CZ	CMF	HONDA	WILLOW RACING TEAM
12	MARTIN MARKALOUS	CZ	CMF	HONDA	
13	ROBERT DRABEK	CZ	CMF	HONDA	
14	TOMÁŠ PATEK	SK	SMF	YAMAHA	
15	RICHARD MRÁZ Ing	CZ	CMF	YAMAHA	
16	ZDENĚK BABJAR	CZ	CMF	YAMAHA	
17	ROBERT DEYL	CZ	CMF		
18	NICZJEWSKI KRIKE	E	PZM	SUZUKI	TEAM MOBIL SUZUKI
19	JENS BARTH	D	CMF	HONDA	HONDA ARNOLD RACING TEAM
20	STRUŽKA	CZ	CMF		
21	LUDĚK VICHERA	CZ	CMF		
22	KATJA POENSGEN	D	DMSB	SUZUKI	STEFAN SCHMIDT MOTORSPORT
23	TOMÁŠ FOJTU	CZ	CMF	HONDA	
24	RIGÓ PENZKOFER	D	DMSB	YAMAHA	
25	VLADIMÍR KUBA	CZ	CMF	YAMAHA	
26	JAN RUMIL	CZ	CMF		
27	FRANK KRIEBEL	D	CMF	HONDA	
28	MICHAL MATĚJČEK	CZ	CMF	HONDA	
29	EMANEL BUCHNER	D	DMSB	SUZUKI	SAECO-TEAM KELLNER-MAYER
30	VACLAV MAREŠ	CZ	CMF		
31	ŠTEFAN BODON	SK	SMF		
32	MARKUS WEGSCHEIDER	I	FMJ	SUZUKI	
33	JAN HAMRÁK	SK	SMF		
34	FRANTLŠEK KRIZAN	SK	SMF	KAWASAKI	
35	VLADIMÍR RUŽA	SK	SMF	KAWASAKI	
36	MARTIN ZUBKO	SK	SMF		
37	MARTIN KRATZER	SK	SMF		
38	MIROSLAV FOGAŠ Ing	SK	SMF		
39	KAREL VOŠTERA	CZ	CMF	KAWASAKI	FUCHS TEAM CZ
40	STEFAN HOLZ	D	CMF	HONDA	
41	KLAUS-PETER ALBERT	D	DMSB	SUZUKI	STEFAN SCHMIDT MOTORSPORT
42	ALFRED LUGER	D	DMSB		
43	KAREL SVOBODA	CZ	SMF	HONDA	
44	ZDENĚK ŠMEHÝL	SK	SMF		
45	MAREK ČERVENÝ	CZ	CMF	HONDA	
47	ALEXANDER FOLGER	D	DMSB	SUZUKI	SAECO-TEAM KELLNER-MAYER
48	MOJIMIR LATAL	CZ	CMF	HONDA	
50	JAN HULLEMÁN	NL	KNMV	SUZUKI	
53	HANS NODERER	D	DMSB	SUZUKI	
57	NILS ORDANZ	D	OMR	HONDA	
60	KLAUS-PETER DOMKE	D	DMSB	HONDA	
62	KUKAŇ	CZ	CMF		
66	RADIM NOVOTNÝ	CZ	CMF		
68	STEFAN HEYDENREICH	D	CMF	HONDA	
70	ALEKSY DUBELSKI	PL	PZM	KAWASAKI	
71	JAROSLAV BRIXI	CZ	CMF	HONDA	
72	KAREL ŠMID	CZ	CMF	SUZUKI	
77	ČERNÝ DANIEL	CZ	CMF		
87	RÄDL	CZ	CMF		
83	OTAKAR ŠRUTEK	CZ	CMF		
100	MIROSLAV BAŘÁK	CZ	CMF		

EBC
BRAKES**KEVLAR** Cruiser/Touring Pads
A TÜV tested and R&A (Germany) approved high durability heavy duty Kevlar formula for use on all bigger heavier bikes where mileage and performance combination are desired. These pads are British Made using the famous Dupont Kevlar fibre and are available for all heavier bikes and touring at realistic prices from any good dealer.**EBC**
BRAKES

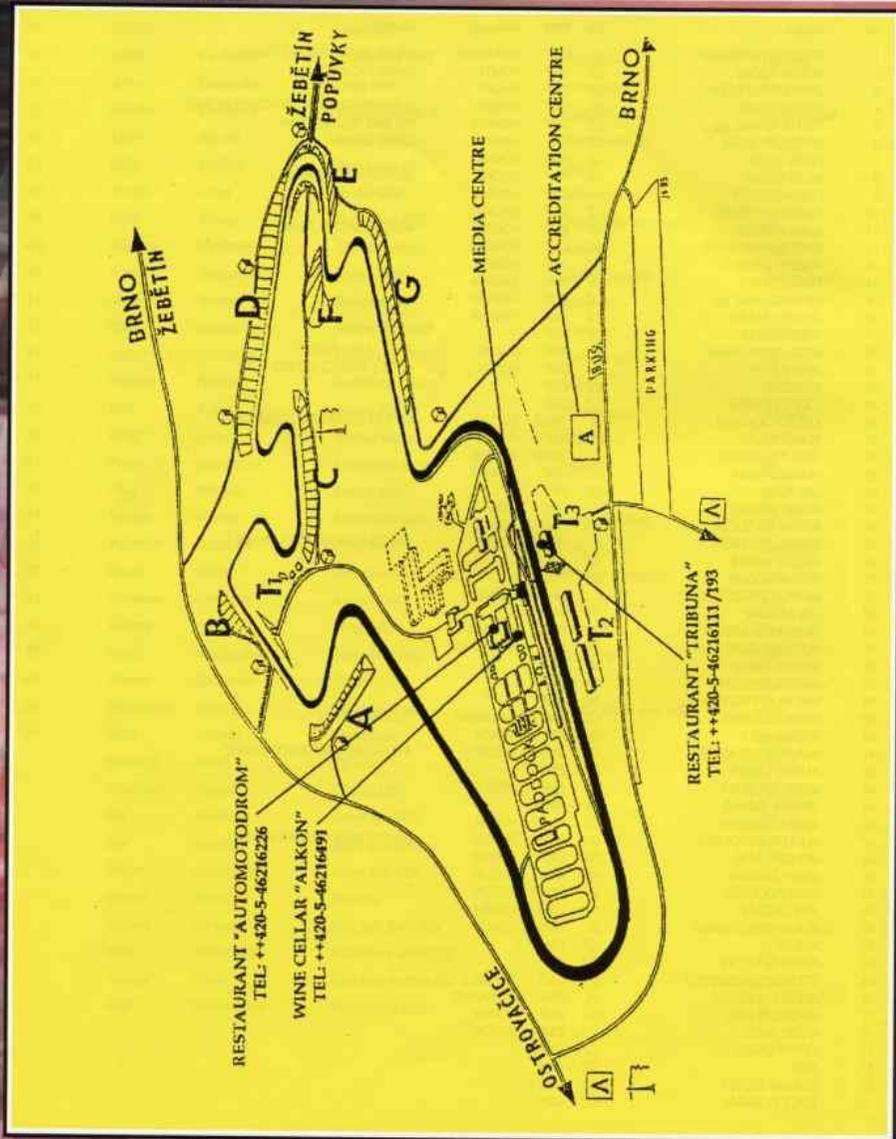
EBC
BRAKES

Double-H Sintered Pads
World 1988 SuperSport 600cc Champion **FABRIZIO PIROVANO**, third place rider **STÉPHANE CHAMBON** and British Champion **JOHN CRAWFORD**, all used EBC "Double-H" sintered pads in their race bikes in 1998. These US Made pads stop faster and last longer than any other aftermarket brand or your money back.

EBC
BRAKES

GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

MASARYK CIRCUIT=5.403km



Profily jezdců třídy 250ccm
Fahrerprofile der 250er klasse

250CC

PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1987 MOTOCYKL • MOTORRAD 250cc HONDA	1
ELF AXO HONDA GRESINI LORIS CAPIROSSI ITALIEN	
DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG 04-04-73 BOLOGNA, ITALY TITULY MISTRA SVĚTA • WELTMEISTERSCHAFTEN 1250cc 1990, 1991 / 250cc 1998	
PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1992 MOTOCYKL • MOTORRAD 250cc APRILIA	46
APRILIA GRAND PRIX RACING VALENTINO ROSSI ITALIEN	
DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG 16-02-79 URBINO (PESARO), ITALY TITULY MISTRA SVĚTA • WELTMEISTERSCHAFTEN 125cc 1997	
PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1989 MOTOCYKL • MOTORRAD 250cc HONDA	4
SHELL ADVANCE HONDA TEAM TOHRU UKAWA JAPAN	
DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG 18-05-73 CHIBA PREF., JAPAN	
PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1990 MOTOCYKL • MOTORRAD 250cc YAMAHA	19
CHESTERFIELD YAMAHA TECH 3 OLIVER JACQUE FRENKREICH	
DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG 29-08-73 VILLERUPT, FRANCE	



Profily jezdců třídy 250ccm
Fahrerprofile der 250er klasse

250cc

PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1992 **7**
MOTOCYKL • MOTORRAD 250cc HONDA

FILA WATCHES HONDA

STEFANO PERUGINI

ITALIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
10-09-74
VITERBO, ITALY



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1988 (MOTOCROSS)
MOTOCYKL • MOTORRAD 250cc APRILIA **9**

QUB TEAM OPTIMUM

JEREMY McWILLIAMS

GRÖßBRITANNIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
04-04-64
CARMONEY, NORTHERN IRE



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1994 **10**
MOTOCYKL • MOTORRAD 250cc YAMAHA

ANTENA 3 YAMAHA - SPANIN

ALFONSO NIETO

SPANIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
02-12-78
MADRID, SPAIN



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1993 **11**
MOTOCYKL • MOTORRAD 250cc YAMAHA

YAMAHA KURZ ARAL

TOMOMI MANAKO

JAPAN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
16-09-72
SAGA PREFECTURE, JAPAN



Profily jezdců třídy 250ccm
Fahrerprofile der 250er klasse

250cc

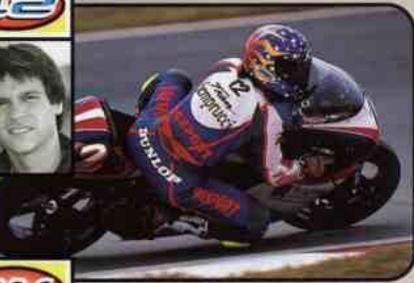
PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1988 **12**
MOTOCYKL • MOTORRAD 250cc YAMAHA

SEMPRUGGI BIESSE - GROUP

SEBASTIAN PORTO

ARGENTINIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
12-09-78
RAFAELA, ARGENTINA



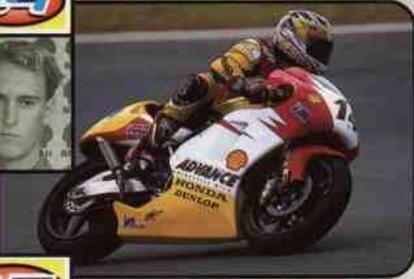
PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1993 DIRT TRACK / 1997 ROAD RACE
MOTOCYKL • MOTORRAD 250cc TSR HONDA **14**

SHELL ADVANCE HONDA TEAM

ANTHONY WEST

AUSTRALIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
17-07-81
GOLD COAST, AUSTRALIA



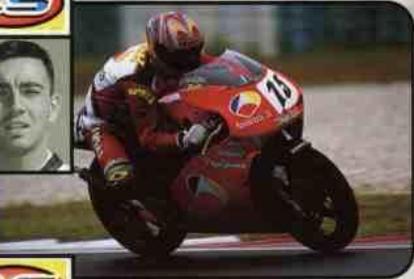
PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1995 **15**
MOTOCYKL • MOTORRAD 250cc YAMAHA

ANTENA 3 YAMAHA - SPANIN

DAVID GARCIA

SPANIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
05-09-78
SPAIN



PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1993 **16**
MOTOCYKL • MOTORRAD 250cc YAMAHA

EGG RACING

JOHAN STIGEFELT

SWEDISH

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
17-03-76
ANDERSTORP, SWEDEN



Profily jezdců třídy 250ccm
Fahrerprofile der 250er klasse

250cc

TEAM RIZLA HONDA
NIEDERLANDE • 250cc TSR HONDA

MAURICE BOLWERK 17

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
23-04-70 VEGHEL, HOLLAND



APRILIA GERMANY
DEUTSCHLAND • 250cc APRILIA

RALF WALDMANN 6

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
14-07-66 ENNEPETAL, GERMANY



FGF BATTAINI RACING
ITALIEN • 250cc APRILIA

FRANCO BATTAINI 21

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
22-07-72 BRESCIA, ITALY



YAMAHA KURZ ARAL
SPANIEN • 250cc YAMAHA

LUIS OLIVER GILTO 22

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
26-10-74 BARCELONA, SPAIN



TECMAS HONDA ELF
FRAENKREICH • 250cc HONDA

JULIEN ALLEMANG 23

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
23-03-77 AVIGNON, FRANCE



PADGETTS HRC SHOP
GROßBRITANNIEN • 250cc HONDA

JASON VINCENT 24

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
20-02-73 NUNEATON, ENGLAND



DOCSHOP RACING
ITALIEN • 250cc APRILIA

MARCELLINO LUGGI 34

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
13-03-57 CESENA, ITALY



DEE CEE JEANS RACING TEAM
JAPAN • 250cc HONDA

MASAKI TOKUDOME 36

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
14-02-71 KAGOSHIMA, JAPAN



POLINI
ITALIEN • 250cc HONDA

LUCA BOSCHIGLIO 37

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
27-12-71 SCHIO, VICENZA, ITALY



TEAM RIZLA HONDA
NIEDERLANDE • 250cc TSR HONDA

JARNO JANSSEN 41

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
09-10-75 HELENAVEEN, HOLLAND



VASCO ROSSI RACING
ITALIEN • 250cc APRILIA

ROBERTO ROLFO 44

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
23-03-80 TURIN, ITALY



CHESTERFIELD YAMAHA TECH 3
JAPAN • 250cc YAMAHA

SHINYA NAKANO 56

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
10-10-77 CHIBA, JAPAN



PR2 MITSUBISHI
ARGENTINIEN • 250cc APRILIA

MATIAS RIBS 58

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
06-02-79 BUENOS AIRES, ARGENTINA



RACING FACTORY
DEUTSCHLAND • 250cc TSR HONDA

ALEXANDER HOFMANN 66

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
25-05-80 MINDELHEIM, GERMANY



Profily jezdců třídy 125ccm
Fahrerprofile der 125er klasse

125cc

PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1988

MOTOCYKL • MOTORRAD 125cc HONDA

M.T.P. - TEAM ALERI
KAZUTO SAKATA
JAPAN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
15-08-66 TOKYO, JAPAN

TITULY MISTRA SVĚTA • WELTMEISTERSCHAFTEN
125cc 1994, 1998




PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1992

MOTOCYKL • MOTORRAD 125cc HONDA

PLAYLIFE RACING TEAM - LIEGEOIS
MASAO AZUMA
JAPAN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
24-03-71 KOECHI, JAPAN




PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1989

MOTOCYKL • MOTORRAD 125cc HONDA

GVN HONDA LCR
LUIGIO BECCHINELLO
ITALIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
21-10-69 VENEZIA, ITALY




PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1988

MOTOCYKL • MOTORRAD 125cc HONDA

PLAYLIFE RACING TEAM - LIEGEOIS
MARCO MELANDRI
ITALIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
07-08-82 RAVENNA, ITALY




125CC

PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1989 **6**
MOTOCYKL • MOTORRAD 125cc HONDA

GIVI HONDA LCR

NOBORU UEDA

JAPAN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
23-07-67
AICHI, JAPAN




PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1989 **7**
MOTOCYKL • MOTORRAD 125cc HONDA

VIA DIGITAL TEAM

EMILIO ALZAMORA

SPANIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
22-05-73
LLEIDA, SPAIN




PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1989 **8**
MOTOCYKL • MOTORRAD 125cc APRILIA

INDXMABEL FONTANA RACING

GIANLUIGI SCALVINI

ITALIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
14-02-71
BRESCIA, ITALY




PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1989 **9**
MOTOCYKL • MOTORRAD 125cc APRILIA

RACING MOTO SPORT

FREDERIC PETIT

FRENKREICH

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
06-05-75
CHAMPIGNY, FRANCE




125CC

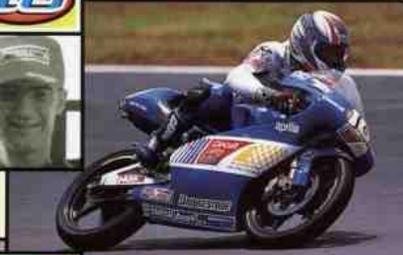
PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1988 **10**
MOTOCYKL • MOTORRAD 125cc APRILIA

G.G. VALENCIA

JERONIMO VIDAL

SPANIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
31-07-76
VALENCIA, SPAIN

PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1991 **11**
MOTOCYKL • MOTORRAD 125cc HONDA

MATTEONI RACING

MASSIMILIANO SABBATANI

ITALIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
04-08-75
ITALY




PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1995 **12**
MOTOCYKL • MOTORRAD 125cc APRILIA

SCRAB COMPETITION

RANDY DE PUNIER

FRENKREICH

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
04-02-81
ANDRESY, FRANCE




PRVNÍ ZÁVOD • ERSTES RENNEN 1989 **15**
MOTOCYKL • MOTORRAD 125cc APRILIA

VASCO ROSSI RACING

ROBERTO LOCATELLI

ITALIEN

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
15-07-74
BERGAMO, ITALY




Profily jezdců třídy 125ccm
Fahrerprofile der 125er klasse

125cc

POLINI
ITALIEN • 125cc HONDA

SIMONE SARRA 16

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
16-03-78 FIRENZE, ITALY



MARLBORO TEAM ADAC
DEUTSCHLAND • 125cc APRILIA

STEVE JENKNER 17

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
31-05-76 LICHTENSTEIN



POLINI
DEUTSCHLAND • 125cc HONDA

REINHARD STOLZ 18

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
22-01-78 CHIEMSEE, GERMANY



MAYER - RUBATTO RACING
DEUTSCHLAND • 125cc APRILIA

GERHARD FEGEMEIER 20

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
21-04-77 GERMANY



C.C. VALENCIA
FRENKREICH • 125cc APRILIA

FRANCO VINCENT 21

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
30-11-74 NANCY, FRANCE



FESTINA-DERBI
SPANIEN • 125cc DERBI

PABLO NIETO 22

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
04-08-80 SPAIN



SEMPRUCCI BIESSE - GROUP
ITALIEN • 125cc APRILIA

GINO BORSOI 23

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
11-03-74 LIBENZA, ITALY



MATTEONI RACING
ITALIEN • 125cc HONDA

IVAN GOI 25

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
29-02-80 CREMONA, ITALY



VIA DIGITAL TEAM
SPANIEN • 125cc HONDA

ANGEL NIETO JIM 29

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
19-11-76 MADRID, SPAIN



KAPPA RACING TEAM
ITALIEN • 125cc APRILIA

MIRKO GIANSANTI 33

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
14-09-76 TERMI, ITALY



FESTINA-DERBI
JAPAN • 125cc DERBI

YOSHICHI UJI 41

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
27-11-72 CHIBA, JAPAN



FUTURE STRATEGIES
ITALIEN • 125cc APRILIA

ALESSANDRO BRANNETTI 44

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
09-06-80 ITALY



KAPPA RACING TEAM
SAN MARINO • 125cc APRILIA

MANUEL POGGIOLI 54

DATUM NAROZENÍ • GEBURTSTAG
14-02-83 SAN MARINO




Carl Fogarty, Ducati 750, Superbike World Champion 1998.



Bobby Julich, Colida team, 3rd in the Tour de France 1998.



Jean-Pierre Fontenay and Gilles Picard, Mitsubishi Pajero, winners of the Granada-Dakar 1998.



Michael Doohan, Honda 500, 500cc class World Champion 1998.



Laurent Aiello, Allan Mc Nish and Stéphane Ortoli, Porsche 911 GT1, winners of the Le Mans 24H 1998.



Carlos Sainz and Louis Moya, Toyota Corolla, Rally World Vice-Champions 1998.

Tommi Mäkinen and Risto Männesmäki, Mitsubishi Lancer Evolution, Rally World Champions 1998, winners of the Monte-Carlo and Swedish Rallies in 1999.



Tommi Mäkinen and Risto Männesmäki, on the podium of the Swedish Rally 1998.



Stéphane Peterhansel, Yamaha 550, winner of the Granada-Dakar 1998.



Nicolas Vouilloz, Downhill Mountain Biking World Champion 1998.



Richard Rydell, Volvo S40, BTCC champion 1998.



William Costes, Christian Lavieille and Doug Potten, Honda, Endurance World Champions 1998.



Richard Sainct, BMW, winner of the Granada-Dakar 1998.



With more than 150 World Championship titles to our name, we're driven to succeed.

From the Le Mans 24-Hour motor race, through motorcycling and rallying World Championships, to top-level cycle racing... with our advanced technology, we come out winners on all surfaces and

all disciplines. Our innovations are first tested under the most extreme conditions, and then fine-tuned to meet your needs. So whatever you drive, our success is your guarantee of performance.



MICHELIN

The more we progress, the further you go.

2 MAX BIAGGI / 4 CARLOS CHECA

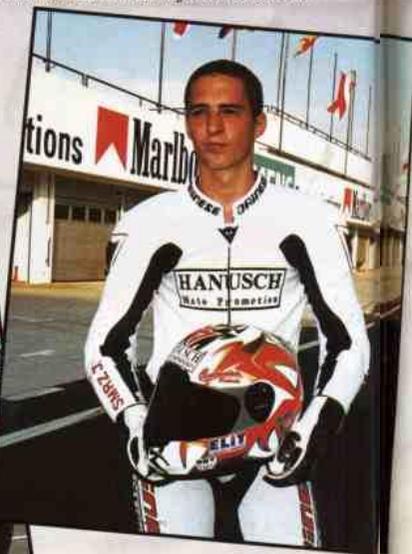
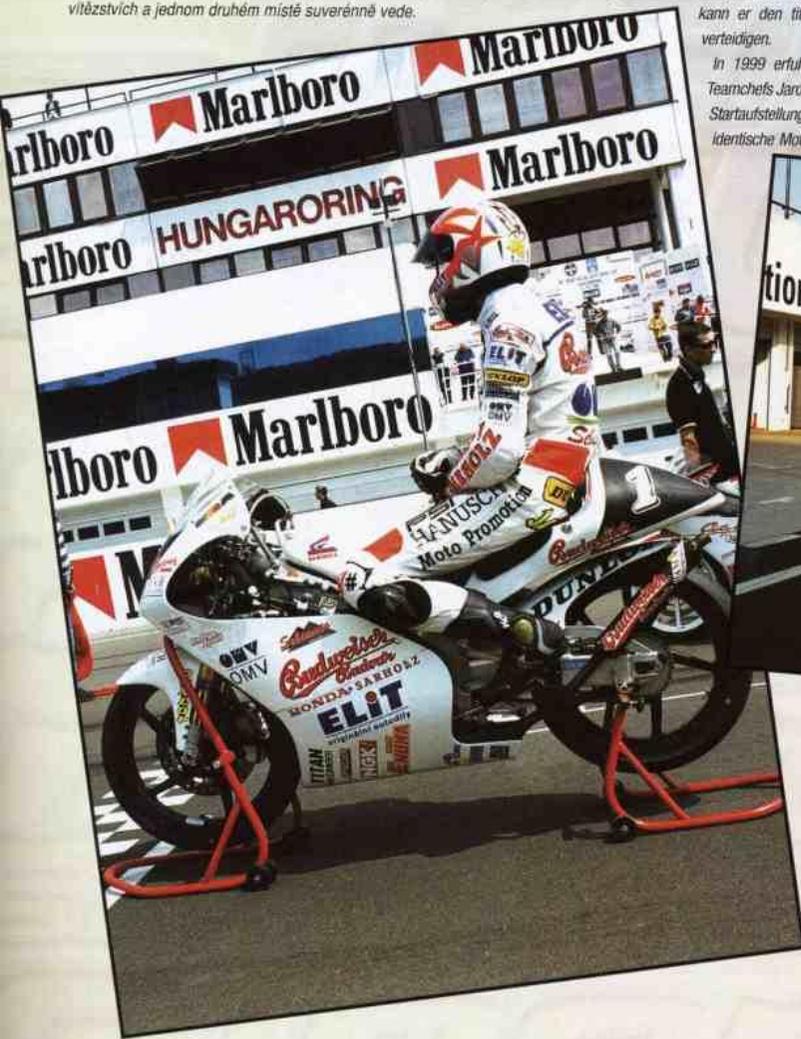


Budweiser Budvar ELIT Team Hanusch Moto Promotion

Jakub Smrž, šestnáctiletý český reprezentant, se podruhé představuje při Grand Prix ve třídě do 125 ccm. V letošním roce startuje v mistrovství Evropy, kde je v současné době po pěti závodech na výběrném celkovém desátém místě, dále startuje v mezinárodním mistrovství Německa IDM, kde po druhém místě v Mostě poskočil na celkovou sedmou příčku. V domácím šampionátu Czech Open 99 po dvou vítězstvích a jednom druhém místě suverénně vede.

Jakub Smrž, der 16 jährige tschechische Repräsentant ist zum zweiten mal am Start der 125 ccm GP Klasse. In diesem Jahr startet er in der Europameisterschaft, wo er nach fünf Rennen den 10. Platz einnimmt. Weiter bestreitet er die Internationale Deutsche Meisterschaft, wo er sich nach dem zweiten Platz in Most nun auf Gesamtplatz sieben befindet. In der Czech Open 99 liegt er nach zwei Siegen und einem zweiten Platz souverän in Führung, so kann er den Titel vom Vorjahr hoffentlich erfolgreich verteidigen.

In 1999 erfuhr das Team des in Brünn geborenen Teamchefs Jaroslav Hanusch einige Änderungen. Bei den Startaufstellungen sieht man immer öfter zwei optisch identische Motorräder mit den logos der tschechischer



V letošním roce doznal tým brněnského rodáka Jaroslava Hanuše zásadní změny. Na startovním roštu se objevují dva vizuálně identické motocykly v barvách budějovického Budvaru s prioritní podporou takových značek, jako je dovozce originálních autodílů firma ELIT nebo neméně známý petrolejářský koncern OMV. Druhý motocykl pilotuje Jakubův mladší bratr, čtrnáctiletý Matěj Smrž, který vede mistrovství ČR juniorů.

Za podíl na ekonomicky velmi náročném programu obou jezdců děkujeme sponzorům Budějovický Budvar, ELIT, OMV, HONDA SARHOLZ, Sebitmoto, Spiegler, NGK, Dainese, Dunlop, Wernberger Konserven-Fabrik, Schüller-Enuma, Zupin, MRA, M-TOBY, PSI, NISSAN, Hagen-MICRON, Daytona, Schmidt, Idee&Druck, BOS, MSA, TITAN Riedmeier, GL Motorradtechnik, Ohlins, Automotodrom Brno a ÖMF.

Relativní klid, respektive neklid v profesionálně organizované české stáji má společného jmenovatele. Budoucnost Jakuba a Matěje Smržových a jejich týmu nezáleží pouze na jejich odhodlání, přístupu a odvaze. Nepochybuji o tom, že Vás Jakub Smrž z týmu Budweiser Budvar ELIT Hanusch Moto Promotion o svém potenciálu při svém letošním vystoupení na Grand Prix přesvědčí. Stejně jako věřím, že se najde hybná síla, která této české stáji dopomůže k obnovení zapomenuté slávy českých jezdců a českého silničního motocyklového sportu.

Braverei Budweiser Budvar in den vorderen Reihen, Beste Unterstützung erfährt das Team auch durch die Firma ELIT - Original Autoteile Import, und der weltbekanntem Raffinerie OMV. OMV Das zweite Motorrad pilotiert der jüngere Bruder von Jakub, der 14 jährige Matěj Smrž. Er führt zur Zeit die tschechische Junior-Meisterschaft an, und führt die komplette IDM (Internationale Deutsche Meisterschaft).

Größter Dank gebührt auch folgenden Sponsoren, durch welche dieser große Erfolg für Beide Fahrer erst möglich ist. Diese sind: Buweiser Budvar - ELIT - OMV - HONDA SARHOLZ - Sebitmoto - Spiegler - NGK - Dainese - Dunlop Germany - IDEE und DRUCK - Motobike Motorradhandels GmbH - Wernberger Konserven-Fabrik - Schüller-Enuma - Zupin - Ohlins - MRA - M-TOBY - PSI - MSA - BOS Auspuffanlagen - NISSAN Nürnberg - Hagen-MICRON - Daytona - TSS - Schmidt - GL Motorradtechnik - TITAN Riedmeier - Automotodrom Brno - ÖMF.

Das Team arbeitet immer professioneller und ist auf den Erfolg programmiert. Die sehr jungen Fahrer haben Potential aufgezeigt, was für die Zukunft aufhorchen läßt. Jakub Smrž aus dem Team Budweiser Budvar ELIT Hanusch Moto-Promotion hat beim Czech GP die besten Voraussetzungen, sich mit der Weltelite zu zeigen. Dazu wünschen wir ihm viel Glück. Wir hoffen, daß diese beiden Fahrer weiterhin die beste Unterstützung erhalten, damit tschechische Fahrer wieder an frühere Erfolge anknüpfen können um den Motorsport in der Tschechei auf höchster Ebene repräsentieren.

Hebebühnen und Montagegeständer GRIP

Ideen für Biker

Vielseitige und leichteste Hebebühne der Welt
Weltweit patentgeschützt

Frontständer
Aufnahme für Bremsanlagen
Anreicherung für Lackierarbeiten
Höhenverstellung
Aufnahme für Achsmessung und Buchsen
Doppelrollen für sichern Stand

Ein-Arm-Ständer

Heckständer

Prospekt anfordern

GRIP - eine Marke, die sie sich merken sollten!

Testlager, mit GS und CE-Zertifikat

7 Modelle zur Auswahl

Vorderradhalter

Schublade mit Hydraulik oder Elektro-Hydraulik

Klemmschalen für Lackerschutz

• Direkt vom Hersteller mit Langzeitgarantie
• Verkauf an privat

Händler, importeure und Lizenznehmer gesucht

GRIP GmbH • Alexanderstr. 25 • D-26121 Oldenburg • Tel.: +49(0)441 984937-0/-1 • Fax: 1-2
Internet: <http://www.grip-buehne.com> • Email: Grip-Zentrale@T-online.de • Prospekt anfordern

GRIP
Ideen für Biker

Who actually says that history
must always be written on paper?

BMW has always made motorsport
history – whether on two or four wheels.
That's not going to change either.
After all, motorsport is our passion.

BMW Motorsport. It's a fast world.



<http://www.bmw.com>

International Classics



Díky velmi úspěšnému uvedení v loňském roce se mohou organizátoři i jezdci tohoto populárního a vzrušujícího nového seriálu představit i na Grand prix České republiky - mistrovství světa motocyklů. Seriál pro klasické motocykly - originály nebo repliky strojů o kapacitě 351-500 ccm vyrobených do roku 1973 - totiž letos tvoří doplňkové závody Mistrovství světa silničních motocyklů - Grand Prix i některých vybraných závodů populární série ME trucků.

Od doby svého vzniku se zúčastňují jezdci ze 13 zemí celého světa, což dalo vzniknout oprávněné reputaci skutečně tvrdého a napínavého závodění. Například v Mugellu při Grand prix Itálie první čtyři jezdci dojeli v rozmezí necelé 1,5 sekundy, a to se opakovalo i na červencové Truck Grand Prix na Nürburgringu.

Zvuk strojů G40, BSA, Manx Norton a MV Agusta, které pilotují mnozí bývalí i současní šampióni, lahodí uším diváků, které si tento seriál každým podnikem více získává. K závodům jsou připuštěny pouze motocykly nejvyššího standardu, a tak může být tento seriál považován za nejlepší v kategorii Classic Racing.

V brněnském dílu seriálu uvidíte např. Italského šampióna Boneru na MV Agustě - tento vykonny stroj letos zaznamenal mnohokrát rekordy na kolo a má i vynikající top speed. ale na paty mu budou určitě šlapat menší a lépe ovladatelné stroje De Riddera (Seeley G50), Cronshaw (Unity BSA), Baumann (G50) a Leroy (G50). Spíče seriálu dominují jezdci z pěti různých zemí, takže jde o podnik vstřítku mezinárodní úrovně. Brno je čtvrtým podnikem letošního seriálu, předchozí podniky se konaly v Mugellu při Grand prix Itálie, v Doningtonu při britské Grand prix a v německém Nürburgringu.

Věříme, že si v Brně vychutnáte nejen napínavé závody, ale i zvuk a vůni těchto nádherných strojů.

Tony Iddon

Dank der erfolgreichen Vorführung im Vorjahr können sich die Veranstalter und Fahrer dieser neuen populären Serie auch beim Grand Prix der Tschechischen Republik vorstellen. Die Serie für die Classic Bikes - zugelassen sind für die Rennen entweder Originalmaschinen, die vor 1973 gebaut wurden oder detailgetreue Replikas - wurde in diesem Jahr als Rahmenprogramm für die Renn der Motorrad-Weltmeisterschaft und der populären Truck Europameisterschaft verpflichtet.

Inzwischen umfasst der Stamm Fahrer aus 13 Ländern aus allen Kontinenten. Die Rennen haben sich schnell den Ruf erarbeitet, harten und spannenden Motorsport zu bieten. Zum Beispiel in Mugello beim Grand prix von Italien betrug die Differenz zwischen dem ersten und dem vierten Fahrer nur 1,5 Sekunden. Das gleiche wiederholte sich beim Truck Grand Prix auf dem Nürburgring.

Der unvergleichliche Sound der Oldtimer von einer G 40, BSA, Manx Norton oder MV Agusta ist Musik in den Ohren vieler Motorrad-Fans. Zugelassen werden ausschliesslich Motorräder, die sich in einwandfreiem technischen und optischen Zustand befinden, deshalb kann man diese Serie für die beste in der Kategorie Classic Racing betrachten.

Im brünnler Teil der Serie werden wir zum Beispiel den italienischen Champion auf seiner starken MV Agusta sehen. Bonera hat in den diesjährigen Rennen bereits einige Bestzeiten aufgestellt. Die weiteren Fahrer wie De Ridder (Seeley G50), Cronshaw (Unity BSA), Baumann (G50) und Leroy (G50) sind ebenfalls Kandidaten für eine der Vorderplätzen. Die fünf besten Fahrer der Serie kommen aus verschiedenen Ländern, so kann man die Serie wirklich als international bezeichnen. Brunn ist der vierte Teil der diesjährigen Serie. Vorher fand sie in Mugello, in Donington und auf dem Nürburgring statt.

Wir hoffen, daß Sie auch in Brünn die spannenden Rennen, den Geruch und den Sound bewundern werden.

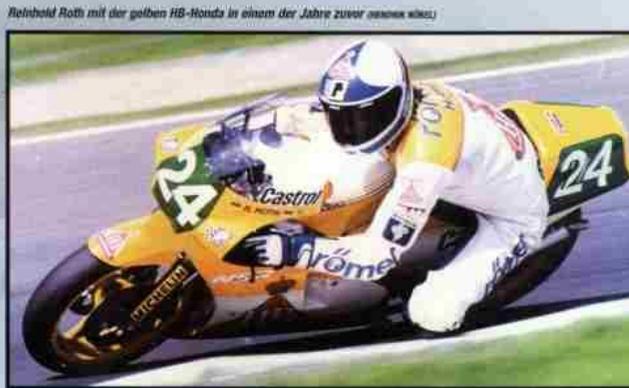
Tony Iddon

(translation Michael Bluschke)

Zklamání a jásot z německého pohledu Enttäuschung und Jubel aus deutscher Sicht

Hendrik Nöbel

Reinhold Roth a jeho žlutá HB-Honda (HENRIK NÖBEL)



Mistrovství světa motocyklů se na starém Sachsenringu jeho naposledy v roce 1972. Nadšení diváků pro Agostiniho, Saarinena, Nietu a další jezdce té doby bylo obrovské. Díky svému vítězství ve dvěstěpadesátkách však byl „výhodní“ Němci především oslavován „západní“ Němec Dieter Braun. Tato situace se ale vůbec nelíbila tehdejšímu mocnářům, což vyvrcholilo tím, že v Hohenstein-Ernstthal se přestalo pořádat mistrovství světa. Následovalo to, co následovat muselo. Fanoušci mezi Rostokem a Krušnými horami jezdili každoročně na Grand Prix do Blna, neboť tam se tyto závody pořádaly, a tam se mohli potkat s motoristickými fanoušky z druhé části Německa. Brno se stalo nejdůležitějším sportovním termínem v roce. V následujících řádcích bychom rádi vzpomněli rok 1989, neboť snad ještě nikdy neproživali němečtí fanoušci zklamání a jásot v takovém sledu jako tehdy. Již v sobotu byl odstartován závod třídy do 80 ccm. Bylo to

1972 fand auf dem ehemaligen Sachsenring der letzte Motorradweltmeisterschaftslauf statt. Die Begeisterung der Zuschauermassen für Agostini, Saarinen, Nieto und die anderen Rennfahrer dieser Zeit war riesengroß. Besonders gefeiert von den (Ost)deutschen wurde ein Jahr zuvor der (West)deutsche Dieter Braun nach seinem Sieg in der Viertelliterklasse. Diese Situation mißfiel den damaligen Machthabern ganz gewaltig, in Folge gab es keine WM-Rennen mehr in Hohenstein-Ernstthal. Es kam was kommen mußte, die Fan's zwischen Rostock und Erzgebirge pilgerten regelrecht ins tschechische Brünn zum Grand Prix, denn dort gab es die weltbesten Fahrer noch zu sehen und man konnte auch mit Motorsportanhängern aus dem anderen Teil Deutschlands zusammentreffen. Brünn wurde zum wichtigsten Motorsporttermin des Jahres. In den nachfolgenden Zeilen wollen wir an das Jahr 1989 erinnern, denn in fast keinem Jahr zuvor lag die Enttäuschung und der Jubel unter den deutschen Fan's so eng beieinander. Bereits am Samstag wurde das Rennen der 80 ccm Motorräder gestartet, es war die letzte Weltmeisterschaft dieser Kategorie, denn für das nächste Jahr wurde diese Klasse aus dem WM-Kalender gestrichen - Leider! Der Spanier Manuel Herreros und der deutsche Peter Öttl kamen punktgleich in die mährische Metropole, doch auch Stephan Dörflinger (Schweiz) hatte noch Chancen als ewiger Weltmeister in die Geschichte einzugehen. Am 26.08.1989 gegen 16.40 Uhr wurde dieses historische Rennen über 13 Runden gestartet. Dörflinger stand auf Pole position, der Bayer Öttl auf Rang 4 ebenfalls noch in der 1. Startreihe. Herri Torrontegui setzte sich sofort an die Spitze des Feldes, gefolgt vom Titelkandidat Herreros und mit Jorge Martinez ein weiterer Spanier. Peter Öttl kam nur als Achter aus dem ersten Umlauf. Getragen von der Woge der Begeisterung, der Schnelligkeit seiner Krauser und vorallem seinem fahrerischen Können holte er Runde um Runde auf. So war er in der zweiten Runde bereits Fünfter. Der 1. Platz in diesem Rennen war Torrontegui ebenfalls mit einer Krauser unterwegs, bereits vergeben. Der Kampf um Rang 2-4 sollte zum Titelkampf werden. Bis zur 11. Runde hatte Herreros die Nase vorn, meist gut abgeschirmt vom '88'er Weltmeister Jorge Martinez, beide saßen auf einer Derbi. In der vorletzten Runde ging ein Riesenjubiläum um den Kurs: Peter Öttl hatte es geschafft, er war an den beiden Spaniern vorbei. Die Fan's freuten sich auf einen ewigen deutschen Weltmeister in der Klasse bis 80 ccm. Der Jubel wich, Entsetzten machte sich breit. Peter Öttl war in der letzten Kurve vor dem Ziel gestürzt. Ein schöner Traum war zu Ende, die Stimmung auf den Zeltplätzen hielt sich an diesem Samstagabend in Grenzen...

poslední mistrovství světa této třídy, neboť následující rok byla z kalendáře FIM výskrnuta-bohužel! Španěl Manuel Herreros a Němec Peter Öttl měli před Brnem shodný počet bodů, ale i Stephan Dörflinger ze Švýcarska měl ještě šanci zapsat se do historie této třídy jako poslední mistr světa. 26.8.1989 kolem 16:40 hod byl tento historický závod na 13 kol odstartován. Dörflinger měl pole position, Öttl startoval ze canal čtvrtého místa. Herri Torrontegui se ihned po startu ujal vedení, následoval jej Herreros a další Španěl Jorge Martinez. Peter Öttl byl při průjezdu prvního kola pouze osmý. Nesen na vlně nadšení, rychlosti a především jezdeckých dovedností doháněl kolo po kole vedoucí jezdce. Ve druhém kole byl již na pátém místě. První místo již bylo zadáno-bezpečně jej obsadil Torrontegui (Krauser). Blíva o druhé až čtvrté místo měla rozhodnout o titulu mistra světa. Až do 11. kola byl úspěšnější Herreros, pomáhal mu mistr světa z roku 1988 Jorge Martinez, který jel také s motocyklem Derbi. V posledních kolech vypukl kolem trati obrovský jásot. Peter Öttl to dokázal, předjel oba dva španělské jezdce. Němečtí příznivci se těšili na svého mistra světa třídy do 80 ccm. Jásot však ustoupil, zavádlo zklamání. Peter Öttl v poslední zatáčce před cílem havaroval. Krásný seri skončil, nálada v kempch byla ten den velmi umíněná...

V tréninku třídy do 250ccm byl nerychlejší Reinhold Roth. Mistrovský titul však již měl zajištěn Sito Pons. Do čtvrtého kola závodu vedl Jacques Cornu, který byl v cíli nakonec třetí. Na špičce startovního pole se několik kol bojovalo mezi Reinholdem Rothem a Japoncem Masahiro Shimizu, přičemž Roth byl většinou vpředu. V posledním, dvacátém kole závodu však důvod k jásotu pomalíčku pohasínal. Shimizu vedl, málokdo si dělal naději, že uslyší německou hymnu. Na oblibené tribuně C vypověděly sloužby reproduktory. Nikdo nevěděl, kdo vyhrál. Vláda obrovská nejistota, která se však přeměnila v ještě větší jásot, když Reinhold Roth absolvoval částečné kolo. Japonského protivníka totiž porazil o 1/1000 (!) sekundy. Na konci sezóny byl Roth druhý. Na tomto místě bychom rádi Reinholdu Rothovi vyjádřili pozdravy motoristických fanoušků!

Ve třídě 125ccm zvítězil Alex Criville, který vyhrál i mistrovský titul v této sezóně. Stefan Prein obsadil v Brně třetí místo. Královskou třídu vyhrál Kevin Schwantz, sajdkáry zase Streuer a Haas.

Na další německé vítězství jsme museli čekat až do roku 1991. Zasloužil se o něj Helmut Bradl. Od té doby nevyhrál na Masarykově okruhu žádný německý jezdce závod mistrovství světa motocyklů. Ralf Waldmann by měl mít k tomu o tomto víkendů nejbliže. Neměli bychom nic proti tomu!

In der 250er Klasse hatte Reinhold Roth die schnellste Trainingszeit erzielt, allerdings war der WM-Titel an Sito Pons schon vergeben. Jacques Cornu war der Spitzenreiter bis zur 4. Runde, er wurde nach der Zielflagge Dritter. An der Spitze kam es zu einem rundenlangen Duell zwischen Reinhold Roth und Masahiro Shimizu aus Japan. Wobei der Allgäuer meist vorn war. In der 20. und letzten Runde blieb den deutschen Fan's erneut die Luft zum jubeln weg. Shimizu führte, die Freude auf Deutschlands Hymne zerschmolz wie das Eis in der Sonne. Auf Tribüne C fielen die Lautsprecher aus, keiner wußte wer gewonnen hatte. Es war eine ganz schlimme Ungewißheit! Der Stille folgte ein Jubelsturm ohne Grenzen als Reinhold Roth seine Ehrenrunde als Sieger absolvierte, er hatte den Japaner mit dem Vorsprung von 1/1000 (!) Sekunden bezwungen. Am Ende der Saison war Roth Vizeweltmeister. An dieser Stelle möchten wir im Namen aller Rennsportfan's ganz herzliche Grüße an Reinhold Roth übermitteln!

In der 125er Klasse siegte Alex Criville, er war auch der Weltmeister 1989 in dieser Kategorie. Stefan Prein wurde Dritter in Brünn. Kevin Schwantz gewann das 500er Rennen und Streuer /de Haas hatten bei den Seitenwagen die Nase vorn.

Auf den nächsten deutschen Sieg mußten wir bis 1991 warten, Helmut Bradl sorgte damals für schwarzrot/goldene Stimmung. Seitdem gewann kein Deutscher einen Grand Prix auf dem Masarykring. Ralf Waldmann sollte an diesem Wochenende am ehesten dazu in der Lage sein. Wir hätten nichts dagegen!

Kevin Schwantz radchnul fanoušky svým jezdeckým stylem (HENRIK NÖBEL)

Kevin Schwantz begeisterte die Fan's mit seinem italien Fahrstil (HENRIK NÖBEL)

Peter Öttl po nehodě (HENRIK NÖBEL)

Peter Öttl nach seinem Sturz (HENRIK NÖBEL)





VALENTINO ROSSI



A new slant on the 500GP

www.motograndprix.com

[from the athlete's perspective]





ALEX CRIVILLÉ

FIM
CERTINA, Official Timekeeper
of the World Championships

CERTINA

SWISS WATCHES
SINCE 1888

Double Security **DS**

Shock-resistant

Sapphire crystal

100m water-resistant



Certina **DS** Cascadeur ChronoAlarm.
With steel or leather bracelet, available at official Certina dealers.

Certina Kurth Frères SA, rue de Boujean 9, CH-2502 Bienne, Switzerland.



Beat the clock.

Need to get an urgent parcel to Paris? Get your shipment to Tokyo before breakfast? TNT is qualified to beat the clock anytime. With over 50.000 employees and an advanced information network we're one of the world's largest networks in the field of express, logistics and mail. But that's not all. Our drive to deliver more is second to none. We continuously look for new ways to improve our shipment service. To reorganize your logistics. To beat the clock for you. No wonder TNT is the official carrier for the FIM Road Racing World Championship. Would you like to find out which logistics solutions TNT can offer you? Call your local TNT office. Or visit our website: www.tnt.com

Global Express, Logistics & Mail

