

# Gauloises Grand Prix



Programové noviny

[www.motograndprix.com](http://www.motograndprix.com)

120 Kč

## České republiky

Brno 18•19•20/8/2000

# GAULOISES

*Racing*

[www.motogp.cz](http://www.motogp.cz)



## GAULOISES

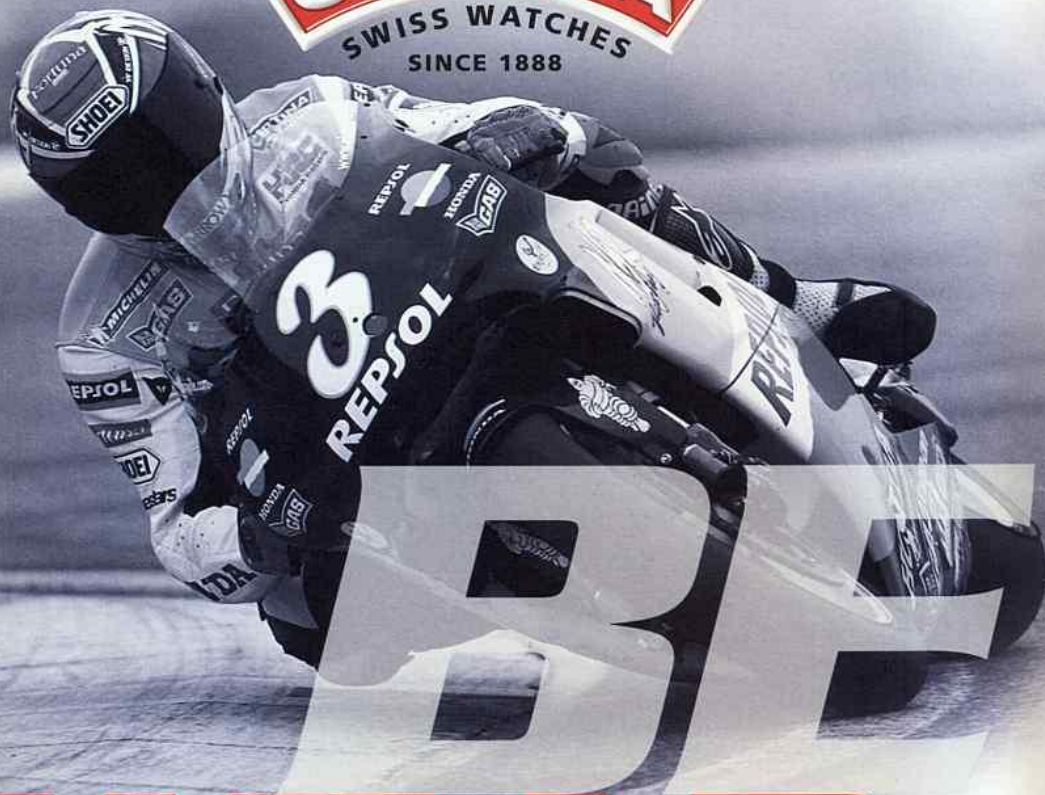
*Racing*

Oficiální sponsor

№ 007240



**CERTINA**  
SWISS WATCHES  
SINCE 1888



**BPF  
WEAR**



Certina **DS** Cascadeur

*Chronograph-Alarm  
Digital Display  
Double security  
Shock-resistant  
Sapphire crystal  
100 m waterproof*

**Together for Success**

For further information, please contact Certina Kurth Frères SA  
ch. des Tourelles 17, CH-2400 Le Locle - Switzerland - [www.certina.com](http://www.certina.com)



# Gauloises Grand Prix České republiky

Brno 18•19•20/8/2000

## Obsah

- 6-7 Vývoj sezóny
- 8-11 O narozeninový dort Masarykova okruhu se podělí fanoušci automobilů i motocyklů
- 12-14 Mladá naděje
- 16-24 Profily jezdců třídy 500ccm
- 27-46 Reportáž z Grand prix Německa/Startovní listiny 500ccm, 250ccm, 125ccm
- 48-56 Profily jezdců třídy 250ccm
- 57-63 Profily jezdců třídy 125ccm
- 64-65 Klaus „No Less“ Nöhles - The New Kid on the Block
- 66-68 Dábel z Čimelic nepřestává věřit



**ORGANIZER:** Automotodrom Brno, A.S. P.O. Box 1, CZ-641 00 Brno  
**DESIGN & PUBLISHED:** BS Sports Publications, 1 Rothway Street, London SE1 4UD  
Tel: (44) 020 7378 8627 [www.bslamithstudio.com](http://www.bslamithstudio.com)  
**PHOTOGRAPHY:** Richard J Richards  
Tel: (44) 01705 730 451 [www.prime.mcmill.com](http://www.prime.mcmill.com)  
**PRINT & REPRODUCTION:** Gierntexltho  
Tel: (44) 020 7511 2424 [www.gierntexltho.com](http://www.gierntexltho.com)  
**TRANSLATION:** Mla Váňlová

FIM World Championships in association with Two Wheel Promotions, BSA & Dams





Nikdo neví, kdo bude letos světovým šampionem, ani kdo bude ve vedoucí pozici v příštím kole. Jedno však můžeme říci zcela určitě: na závodní dráze bude BMW vždy před ním.

Předtím, než začnou závody, dokončí celé kolo oficiální bezpečnostní vůz BMW M Coupé a zkontroluje trať. Pro tyto účely je ideálně vybaven – má silný motor s výkonem až 300 koňských sil, sportovní šasi a jako standard proslulou bezpečnostní technologií BMW.

Je-li dost dobrý pro světový šampionát motorek, může být právě tím, jež hledáte. Koneckonců, každé auto BMW je bezpečné.

BMW M coupé



Safety Car  
FIM Road Racing  
World Championship

Radost z jízdy

# Gauloises Grand Prix České republiky

Brno 18•19•20/8/2000



**Nezáleží na tom, kdo vyhraje světový šampionát.**

**Určitě překročíme startovní čáru dříve než on.**



## Vážení přátelé motoristického sportu,

Jsem velmi potěšen, že se opět setkáváme při jedné z nejvýznamnějších sportovních událostí v České republice - Mistrovství světa silničních motocyklů Gauloises Grand Prix České republiky, která se již tradičně koná koncem srpna na brněnském automotodromu.

Letošní ročník je pro Brňany dvojnásob významný - Masarykův okruh slaví 70. výročí své existence a závody motocyklů se zde jezdí již padesát let. Je rovněž velmi zavazující – brněnští pořadatelé v loňském roce obdrželi ocenění „Nejlepší motocyklová Grand Prix roku 1999“. Tato vysoce prestižní výroční cena je každoročně udělována okruhu, který předvede nejlepší výkon ve všech aspektech týkajících se organizace, bezpečnosti i promotion závodů. Věřím, že i letos budete moci ocenit dlouholetou zkušenost organizátorů v pořádání závodů a jejich neustálou snahu o další zdokonalování brněnského závodiště a jeho služeb.

Synonymem Brna však není jen Masarykův okruh. Jsem si jist, že návštěvníci motocyklové Grand Prix mohou spojit cestu do Brna i s návštěvou mnoha historických a kulturních památek, na které je naše město a jeho malebné okolí skutečně bohaté.

Vítám Vás tedy, milí sportovní přátelé, opět v Brně a přeji všem organizátorům zdárný průběh celé akce, jezdcům a týmům co nejlepší výsledky a Vám všem, milí diváci, krásné sportovní zážitky.

Dr. Roman Ječmínek

předseda představenstva Automotodromu Brno, a.s.  
a prezident Autoklubu České republiky

## Sehr geehrte Motorsportfreunde,

Ich bin sehr erfreut, dass wir uns bei einem der bedeutendsten Sportereignisse in der Tschechischen Republik – der Weltmeisterschaft der Strassenmotorräder Gauloises Grand Prix der Tschechischen Republik, die schon traditionell Ende August auf dem Brünnner Automotodrom stattfindet, wieder treffen.

Diesjähriger Jahrgang ist für die Brünnner doppelt bedeutend – der Masarykring feiert den 70. Jahrestag seiner Existenz und die Motorradrennen werden hier schon fünfzig Jahre gefahren. Die Brünnner Veranstalter bekamen im vorigen Jahr die Würdigung „Bester Grand Prix des Jahres 1999“ – das ist ebenfalls sehr verpflichtend. Dieser Jahrespreis von höchstem Prestige wird alljährlich den Veranstaltern von jenem Grand Prix verliehen, die beste Leistung in allen Aspekten, die Organisation, Sicherheit und Promotion der Rennen betreffen, zeigen. Ich glaube, dass Sie auch heuer die langjährigen Erfahrungen der Veranstalter und ihre permanenten Bemühungen um weitere Vervollkommnung des Masarykrings und seiner Dienstleistungen, würdigen können werden.

Jedoch nicht nur Masarykring ist ein Synonym von Brünn. Ich bin sicher, daß die Besucher von Motorrad Grand Prix ihre Reise nach Brünn auch mit dem Besuch vieler historischen und kulturellen Sehenswürdigkeiten, an die Brünn und seine schöne Umgebung wirklich reich ist, verbinden.

Ich heisse Sie also, liebe Motorsportfreunde, wieder in Brünn willkommen und wünsche allen Organisatoren erfolgreichen Verlauf der ganzen Aktion, den Rennfahrern und Teams bestmögliche Ergebnisse und Ihnen, liebe Zuschauer, herrliche Sportergebnisse.

Dr. Roman Ječmínek

Vorstandsvorsitzender Automotodrom Brno, A.G.  
und Präsident des Autoklubs der Tschechischen Republik





1.01

# Vývoj sezóny

1.02

# Bisheriger Saisonablauf

7

*Gauloises Africa's  
Grand Prix*

1st	Garry McCoy
2nd	Carlos Checa
3rd	Loris Capirossi

2

*Malaysian Grand Prix*

1st	Kenny Roberts
2nd	Carlos Checa
3rd	Gary McCoy

3

*Marlboro Grand  
Prix of Japan*

1st	Norick Abe
2nd	Kenny Roberts
3rd	Tadayuki Okada

4

*Gran Premio Marlboro  
de España*

1st	Kenny Roberts
2nd	Carlos Checa
3rd	Valentino Rossi

5

*Grand Prix de France*

1st	Alex Crivillé
2nd	Norick Abe
3rd	Valentino Rossi

6

*Gran Premio  
Cinzano D'Italia*

1st	Loris Capirossi
2nd	Carlos Checa
3rd	Jeremy McWilliams

7

*Gran Premi Marlboro  
de Catalunya*

1st	Kenny Roberts
2nd	Norick Abe
3rd	Valentino Rossi

8

*Rizla Dutch TT*

1st	Alex Barros
2nd	Alex Crivillé
3rd	Loris Capirossi

9

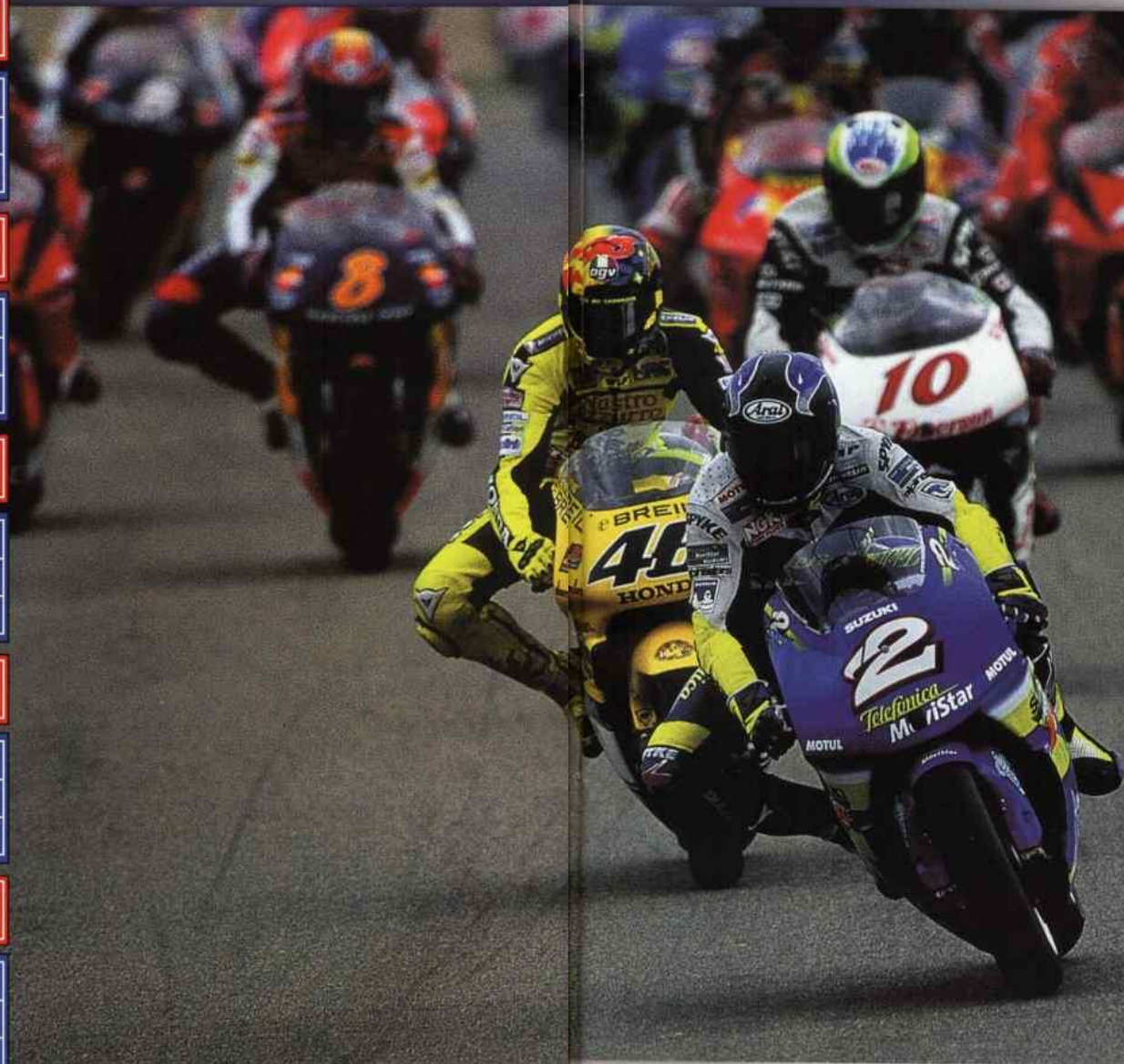
*Cinzano British  
Grand Prix*

1st	Valentino Rossi
2nd	Kenny Roberts
3rd	Jeremy McWilliams

10

*Cinzano Motorrad  
Grand Prix Deutschland*

1st	Alex Barros
2nd	Valentino Rossi
3rd	Kenny Roberts





# O NAROZENINOVÝ DORT MASARYKOVA OKRUHU SE PODĚLÍ FANOUŠCI AUTOMOBILŮ I MOTOCYKLŮ

Amos Krejci



Main Picture: Antonin Vitvar

V posledních letech nevychází brněnský Masarykův okruh z nejruznějších významných výročí. Loni si připomněl 35. rok od svého vstupu do seriálu mistrovství světa silničních motocyklů a prachem zapomení nezapadly ani abrahámoviny legendární Velké ceny Československa 1949 vozů, předcházejících monopostů formule 1. Tyto události, bez jakýchkoliv pochybností zapsané zlatým písmem, však tvořily pouhý zlomek skvělé historie závodní dráhy, obohacující světový motoristický sport rovných 70. roků.

## Základní kámen položily automobily

Ve dvacátých letech hitalo Brno plnými doušky závod do vrchu s cílem v Soběšicích, silící renomé souborů o sekundy na uzavřených okruzích však nedopřávalo klidného spánku ani brněnským motoristickým nadšencům. Inspiraci hledali v už fungujících tratích v belgickém Spa-Francorchamps a především v zeleném pohoří německého Eifelu vinoucím se Nürburgringu. Vysněné závodnické tempo nebylo vybraným stavbařským firmám cizí, a tak v neděli 28. září 1930 odstartoval na rekordně rychle přebudovaných silnicích v těsném okolí Brna první mezinárodní závod automobilů. Zvítězil německý jezdec von Morgen na voze Bugatti a rovněž následující dva ročníky Masarykova okruhu aplaudovaly těmto ušlechtilým francouzským pinokrevníkům na čtyřech kolech. Za jejich volanty si navždy získal srdce Brňanů monacký rytíř Chiron, který svoji profesorskou strategii vítězně uplatnil i v roce 1933 s vozem Alfa Romeo. Poté scénu „zlatého věku“ automobilových závodů opanovaly revolučně řešené německé vozy Mercedes-Benz a Auto Union, které svoje prestižní bitvy rozehrávaly i na téměř 30 kilometrů dlouhém klasickém Masarykově okruhu. Jeho věany rekord vytvořil v posledním předválečném klání v roce 1937 Caracciola na voze Mercedes-Benz. „To museli být borci,“ dodnes vzdávají hold jezdcům třicátých let všichni, kteří klikatými, úzkými silnicemi tehdejšího Masarykova okruhu míří se svými „ABS systémy“ za houbafskými úlovky.

## Štafetu převzaly motocykly

Kdo po neuvěřitelně dramatické automobilové Velké ceně Československa v roce 1949, která jedné ze zatáček vůlí fanoušků přisoudila název Farinová, čekal adekvátní pokračování, byl notně zklamán. Politické klima poválečného Československa vypálilo vrcholným automo-

## DIE GEBURTSTAGSTORTE DES MASARYKRINGS TEILEN DIE RENNWAGEN- UND MOTORRADFANS UNTEREINANDER

In letzten Jahren kommt der Brünner Masarykring aus verschiedensten bedeutenden Jubiläen nicht heraus. Im vergangenen Jahr erinnerte er sich an 35 Jahre seit seinem Eintritt in die WM der Strassenmotorräder und auch der fünfzigste Geburtstag des legendären Grand Prix Tschechoslowakei '49 der Wagen, die Formel 1 Monoposten vorhergingen, geriet nicht in Vergessenheit. Diese Ereignisse, zweifellos in goldener Schrift eingeschrieben, bildeten aber nur Fragment der Glanzgeschichte einer Rennstrecke, die schon 70 Jahre den Weltmotorsport bereichert.

## Den Grundstein legten die Automobile

In den 20. Jahren verschlang Brünn mit vollen Schlucken das Bergaufrennen mit dem Ziel in Soběšice, immer stärker werdendes Renommee der Kämpfe um Sekunden auf abgeschlossenen Strecken gönnte den Brünner Motorsportenthusiasten keine Ruhe. Sie suchten Inspiration in bereits existierenden Strecken in belgischem Spa-Francorchamps und vor allem in Nürburgring, der sich durch grünes Gebirge des deutschen Eifels windet. Das erträumte Renntempo war den gewählten Baufirmen nicht fremd und so startete am Sonntag 28. September 1930 auf rekordschnell umgebauten Strassen in nächster Umgebung von Brünn das erste internationale Rennen der Automobile. Es siegte der deutsche Fahrer von Morgen auf Bugatti und ebenfalls die folgenden zwei Jahre applaudierte der Masarykring diesen edlen französischen Vollblutpferden auf vier Rädern. Der monegassische Ritter Chiron, der mit seiner Professorenstrategie auch im Jahre 1933 mit Alfa Romeo siegte, ist den Brünnern für immer ans Herz gewachsen. Dann beherrschten die Szene "der goldenen Jahre" der Automobilrennen die revolutionär gebauten deutschen Wagen Mercedes-Benz und Auto Union, deren Prestigekämpfe sich auch auf dem fast 30 Kilometer langen klassischen Masarykring abspielten. Seinen ewigen Rekord stellte im letzten Vorkriegsrennen im Jahre 1937 Caracciola auf Mercedes-Benz auf. "Das waren richtige Stars", bewundern heute noch die Fahrer aus den 30. Jahren alle, die mit ihren "ABS Systeme" durch die engen schlingelnden Strassen hinter guten Schwämmesucherfang eilen.

## Motorräder übernahmen die Staffel

Wer nach dem unglaublich dramatischen Automobil-GP der Tschechoslowakei im Jahre 1949, wo die Fans einer Kurve den Namen Farinakurve beileigten, eine entsprechende Fortsetzung erwartete, musste ziemlich enttäuscht sein. Das politische Klima in Nachkriegsrepublik brannte



G. Agostini and M. Hallwood



bilovým závodům Kainovo znamení a zelenou dostaly motocykly. Ty zabouřily na 17,8 zkráceném brněnském okruhu poprvé v neděli 10. září 1950, takže jedno z letošních kulatých výročí Masarykova okruhu patří mužům v hadích kůžích. Premiéra to byla mezinárodní, nicméně zlaté věnce ozdoby bedra výhradně domácích jezdců. Třídě 250 ccm vyhrál na kanárkově žluté, vlastnoručně připravené Jawa Vejvoda, ve třístapadesátkách a v půllitrech nikdo nebyl schopen vzdorovat Vitvarovi na obstarožních strojích Norton. Specifikum přírodní tratě nutkalo zahraniční jezdce a žurnalisty k jejímu srovnávání s britskou Tourist Trophy či německým Nürburgringem a úspěch v Brně nejdříve ze zahraničních jezdců posloužil jako solidní návštěvka při jednáních s továrními týmy. Příkladem lze uvést celou řadu. Australan Cambell, v roce 1957 mistr světa třístapadesátek na Guzzi, vyhrál dvě sezóny předtím na Masarykově okruhu třídě 500 ccm s privátním Nortonom, anglické jednoválce s nádherně „hádavým“ zvukem vodil v Brně i další pozdější světoví šampióni Hocking, Redman, Phillis, Gould. Ještě v sedle MZ si zde třikrát bouchnul šampaňským Němec Degner, než ve službách japonské Suzuki obohatil anály FIM vůbec prvním titulem mistra světa nově vzniklé třídy 50 ccm.

#### Narozeniny bez Frankieho

Jako červená nit prochází motocyklovou historií Masarykova okruhu jméno Františka Štátného, vicemistra světa třídě 350 ccm z roku 1961. Jeho až neskutečná závodnická story, prošípaná haváriemi v duchu sci-fi, začala sbírat brněnské nuance v roce 1952, kdy v půllitrech jako nepříliš známý mladík dojel s muzeálním strojem Norton alias Blesk na sedmém místě. Svůj talent rozvinul naplno na továrních motocyklech Jawa, které přivedl ke třem triumfům v závodech mistrovství světa třídě 350 ccm a k jednomu vítězství v půllitrech na Sachsenringu v roce 1966. O dvanáct let dříve vyvolal u saského publika pozdvižení kolizí s volně pobíhající psem, která ho připravila o jasné prvenství. Všichni

den Automobilrennen das Kainszeichen ein und grünes Licht bekamen die Motorräder. Sie donnerten auf 17,8 Kilometer verkürztem Brünnner Ring zum erstenmal am Sonntag 10. September 1950, so dass ein von diesjährigen runden Jubiläen den Männern in Schlangenhaut gehört. Es war zwar eine internationale Premiere, aber die goldenen Kränze schmückten ausschliesslich die Schultern der heimischen Fahrer. In der 250er Klasse gewann Vejvoda auf kanariengelben eigenhändig vorbereiteten Jawa, in 350er und 500er Klasse konnte niemand Vitvar auf den veralteten Norton Maschinen besiegen. Die Spezifität der Naturstrecke zwang die ausländischen Fahrer und Journalisten zum Vergleich mit der britischen Tourist Trophy oder mit dem deutschen Nürburgring. Erfolg in Brünn half manchen von den Auslandsfahrern als solide Visitenkarte bei Verhandlungen mit den Werkteams. Man kann eine Reihe von Beispielen erwähnen. Der Australier Cambell, im Jahre 1953 Weltmeister in der 350er Klasse auf Guzzi, gewann zwei Saisons vorher auf dem Masarykring die 500er Klasse mit privater Norton, mit englischen Einzylindern mit dem wunderschön klaffenden Klang führen in Brünn auch andere spätere Weltmeister Hocking, Redman, Phillis, Gould. Der Deutsche Degner mit MZ knallte hier dreimal den Champagner, bevor er in den Diensten der japanischen Suzuki die FIM Annalen um den überhaupt ersten WM-Titel der neuen 50er Klasse bereicherte.

#### Geburtstagsfeier ohne Frankie

Wie ein roter Faden zieht sich der Name František Štátný, Vizemeister der 350er Klasse aus dem Jahre 1961, durch die Motorradgeschichte des Masarykrings. Seine fast unglaubliche Rennfahrerstory, gespickt mit den Unfällen im Geiste des sci-fi, begann im Jahre 1952 die Brünnner Nuancen zu sammeln, wo er in Halbliterklasse als fast unbekannter Junge mit der Museaimaschine Norton alias Blitz auf dem siebten Platz geraten ist. Sein Talent konnte er voll entwickeln auf den Werkmaschinen Jawa, die er zu drei Triumphen in WM-Rennen der 350er Klasse und zu einem Sieg in Halbliterklasse auf Sachsenring im

František Štátný



mysleli, že Štátný pozbyl rozum, když pár dní po vychodoněmecké smůle přijel do Brna na Velkou cenu Československa bojovat se silnou konkurencí. Přestože zraněnou nohu tížila sádra a mechanici ho museli roztláčet z poslední řady startovního roštu, dokázal „šilenc“ vyhrát dvěstěpadesátky a v půllitrech dojet třetí. Na počest vítězství Štátného se hrála hymna v Brně celkem osmkrát a nebylo kluka, netoužícího při koloběžkových nebo kolečkářských půtkách v městském parku být „Františkem Štátným“. Do skvělého baviče a jezdeckého kaskadéra se až po uši zamilovali Britové. Jeho kousky a výborné výsledky na Tourist Trophy mu vynesly přátelskou přezdívku Frankie, přezívaný i v dobách, kdy Štátný pádil k Albionu na závody veteránů. Následkům desítek úrazů čelil nejlepší český motocyklový jezdec století s grimasou klauna, volání nebeských závodních drah se však projevovalo stále naléhavěji. Před čtyřmi měsíci, v sobotu 8. dubna, kmitla šachovnicová vlajka nad Františkem Štátným naposledy. Legenda odešla ve věku 72 let. Frankie, všichni moc vzpomínáme!

#### Masarykův okruh – in memoriam

1934	Josef Brázdil
1949	Václav Uher, Jaroslav Jonák
1956	Hans Baltisberger, Michel Mouty
1957	Waldemar Lundberg
1958	Jacques Drion, Ingeborg Stoll
1969	František Boček
1972	Luigi Rinaldi, Hans-Jürgen Cusnick
1982	Alain Beraud

#### Vývoj Masarykova okruhu / Entwicklung des Masarykrings

1930 – 1937	délka 29,1 km
1949 – 1963	délka 17,8 km
1964 – 1974	délka 13,9 km
1975 – 1986	délka 10,9 km
1987 ...	délka 5,4 km

Jarda Hules



Jahre 1966 brachte. Zwölf Jahre vorher schockierte seine Kollision mit einem herumlaufenden Hund das sächsische Publikum, was ihn den klaren Sieg kostete. Alle dachten, dass Štátný den Verstand verlor, als er ein paar Tage nach dem ostdeutschen Pech nach Brünn kam um mit der starken Konkurrenz beim Grand Prix der Tschechoslowakei kämpfen zu können. Obwohl sein verletztes Bein in Gips steckte und die Mechaniker ihm aus der letzten Startreihe anschieben mussten, schaffte „der Wahnsinnige“ die 250er Klasse zu gewinnen und in der 500er Klasse Dritter zu werden.

Seinen Siegen zu Ehren spielte man die tschechische Hymne in Brünn insgesamt achtmal und jeder Junge bei den Radler- und Rollerkämpfen im Stadtpark träumte davon einmal „František Štátný“ zu werden. Die Briten verliebten sich bis über die Ohren in diesen exzellenten Spassmacher und Kaskadeur. Für seine Meisterstücke und hervorragende Ergebnisse bei Tourist Trophy bekam er einen freundschaftlichen Spitzname Frankie, der auch in den Zeiten überlebt hat, wo Štátný zu Albion auf Veteranrennen rannte. Der beste tschechische Motorradfahrer des Jahrhunderts bekämpfte die Unfallsfolgen mit Grimasse eines Klauns, das Rufen der himmlischen Rennstrecken wurde aber immer dringender. Vor vier Monaten, am Samstag 8. April, schwenkte die schwarz-weißskarierte Flagge über František Štátný zum letztenmal. Die Legende ist in die Ewigkeit eingegangen im Alter von 72 Jahren. Frankie, wir alle erinnern uns an dich!



Hans Baltisberger



Gary Hocking



# Mladá naděje

Marek Pauliček

Český motocyklový závodník Jakub Smrz z týmu Budweiser Budvar Elit Hanusch Moto Promotion v letošním roce překonává veškerá očekávání. Se svým motocyklem Honda 125 RS v úpravách ladičské firmy Seel kráčí od úspěchu k úspěchu. Pod vedením zkušeného manažera pana Jarka Hanuše, rodilého Čecha žijícího v Norimberku a táty Martina – vynikajícího mechanika a fidče autobusu v jedné osobě a samozřejmě díky štědrým sponzorům, jimiž jsou především budějovický Budvar – výrobce nejlepšího piva na světě, dodavatelská firma originálních autodiů Elit a petrolejářská firma OMV, dosahuje v letošním roce výsledků, v které by ještě před pár lety nikdo z příznivců motocyklové silnice nevěřil. Svou zatím neúspěšnější sezónu zahájil tento sedmnáctiletý student českobudějovického gymnázia v italské Valelunga, kde v prvním závodě letošního seriálu mistrovství světa 125 ccm dojel na skvělém čtvrtém místě. Následoval byl maďarský Hungaroring, na kterém se jel první podnik mezinárodního mistrovství České republiky. Jakub jako obhájce loňského domácího titulu tento závod vyhrál a své soupeře doslova deklasoval rozdílem třídy. Podobně se vyvíjel také druhý závod domácího šampionátu, který se jel na brněnském okruhu.

Za dosavadní vrchol kariéry považuje Kuba druhý závod mistrovství Evropy, který se jel na jeho oblíbeném Hungaroringu. Jakub zde po velké bitvě s domácím Talmacsím, Němcem Müllerem a vítězem prvního závodu Giugovazem z Itálie zvítězil a společně s Italem se ujal celkového vedení v evropském šampionátu. Bylo to nádherné, když s českou vlajkou na rameni objížděl čestné kolo. „Byly to neopakovatelné pocity, když jsem stál na nejvyšším stupni a slyšel hymnu, hlavou mi letěla celá dosavadní kariéra od prvních kol na pionýru přes plochou dráhu a malé motorky až sem. Pořád tomu ještě nevěřím.“

To, že patří mezi nejlepší „Evropany“, dokázal hned v následujícím závodě ME v chorvatské Rijeci. Celkově sice dojel osmý, ale to jen díky součtu času z obou sekcí závodu. Ten byl totiž přerušen po hromadné kolizi ve 3. kole. Jakub se v té době pohyboval po nevydařeném startu na 15. místě, toto umístění mu patřilo také na opakovaném startu, který se opět příliš nevydařil, ne však Kubovou vinou. Po prvním kole, kdy přijel osmáctý, však začal koncert, kdy se během deseti kol dokázal probít přes čtrnáct jezdců, aby ve druhé části závodu dojel na čtvrtém místě. Jakub udělal závod a chorvatští diváci mu připravili skvělé ovace. Připomněl jim rok 1983, kdy se zde podobný kousek podařil legendárnímu Kennymu Robertsovi.

Der tschechische Motorradrennfahrer Jakub Smrz aus dem Budweiser Budvar Elit Hanusch Moto Promotion Team übertrifft heuer alle Erwartungen. Er schreitet mit seiner Honda 125 RS Maschine, vorbereitet von Tuningfirma Seel, von Erfolg zu Erfolg. Unter der Leitung des erfahrenen Managers Jarek Hanusch, eines gebürtigen in Nürnberg lebenden Tschechen und zugleich des Vaters von Martin - eines exzellenten Mechanikers und Busfahrers in einer Person und selbstverständlich dank den freigebigen Sponsoren, vor allem dem Budweiser Budvar, Produzenten des weltbesten Biers, der Lieferfirma der originalen Autoteile Elit und Petroleurgiganten OMV erreicht er dieses Jahr Ergebnisse, an die noch vor ein paar Jahren kaum jemand glauben würde. Dieser siebzehnjährige Budweiser Gymnasiast eröffnete seine vorläufig erfolgreichste Saison in italienischer Valelunga, wo er im ersten Rennen der diesjährigen WM-Serie der 125er Klasse den glänzenden vierten Platz erkämpfte. Es folgte der ungarische Hungaroring, auf dem das erste Rennen der internationalen Meisterschaft der Tschechischen Republik veranstaltet wurde. Jakub als Verteidiger des heimischen Vorjahrititels hat dieses Rennen nicht nur gewonnen, er hat seine Gegner buchstäblich deklassiert. Ähnlich spielte sich auch das zweite Rennen der heimischen Meisterschaft ab, das auf dem Brüner Ring organisiert wurde.

Als bisherigen Höhepunkt seiner Karriere fasst Jakub das zweite Rennen der Europameisterschaft auf seinem beliebten Hungaroring auf. Er siegte hier nach grossem Kampf mit dem Lokalmatador Talmacsí, dem Deutschen Müller und dem Sieger des ersten Rennens Giugovaz aus Italien und übernahm gemeinsam mit dem Italiener die Gesamtführung in der Europameisterschaft. Es war herrlich, als er mit tschechischer Fahne auf der Schulter die Ehrenrunde fuhr. „Es waren unwiederholbare Gefühle, als ich auf dem Siegespodest stand und die Hymne hörte, in meinem Kopf spielte sich meine ganze bisherige Karriere von ersten Runden auf Moped über Speedway und Minibikes bis heute ab. Ich kann es einfach nicht glauben.“

Gleich im folgenden EM-Rennen in kroatischer Rijeka bewies Jakub, dass er einer der besten „Europäer“ ist. Im Gesamtklassifikation belegte er zwar den achten Platz, aber das nur dank dem Zusammenzählen der Zeiten aus beiden Rennsektionen. Das Rennen wurde nämlich nach Massenkollision in 3. Runde abgebrochen. Jakub bewegte sich zu dieser Zeit nach einem missglückten Start auf dem 15. Platz, diese Position gehörte ihm auch beim wiederholten Start, der wieder nicht besonders gut

# Junge Hoffnung

Marek Pauliček







Následující víkend se na okruhu v Mostě stal vítězem mezinárodního mistrovství Německa. Tento šampionát je považován za nejkvalitnější hned po mistrovství Evropy.

Zatím posledním Kubovým závodem byl čtvrtý podnik evropského šampionátu, který se jel na slavné trati v nizozemském Assenu. Toto klání bylo velice prestižní, jelikož ze zde „Evropa“ je zároveň s mistrovstvím světa. Kdo by se nechtěl ukázat před největšími bossy silničního motocyklového sportu a třeba jen drápkem zavádít o angažmá v některém továrním týmu? Vždyť kam jinam míří snaha všech mladých jezdců bojujících o evropské body? Jakub to zvládl na jedničku, když suverénně kraloval všem kvalifikačním jízdám a po zásluze vybojoval pole position. Svým časem by se byl v MS kvalifikoval na desátém místě a stál by tedy ve třetí řadě. Odezva na sebe také nenechala dlouho čekat. V předvečer závodu navštívili Jakuba pánové Barchita a Stadler – zástupci sportovního oddělení Hondy pro Evropu a nabídli mu zapůjčení továrního A-Kitového stroje po zraněném Mirko Giansantim do pátečního závodu. V tomto okamžiku prokázal náš jezdec svou inteligenci a jejich nabídku odmítl. Nechtěl nic riskovat, a jízda na sice superrychlé, ale neznámé motorce by riziko určitě přinášela. Správnost volby potvrdil i samotný závod, kdy Kuba dojel o pět setin druhý za vítězným Giugovazem na tovární Aprilii. Udržel si tak v mistrovství Evropy celkové druhé místo. Na základě těchto výsledků požádal šéf týmu pan Hanuš o přidělení karty FIM na německou Grand prix. Tato žádost byla na zasedání komise FIM jednohlasně schválena. Jakub si na Sachsenringu vedl velmi dobře, jezdil na 11. příčce a po pádu dokázal ještě zachránit velmi pěkné 18. místo. Nyní startuje na Grand prix v Brně na Masarykově okruhu. Přejme mu, aby zde zajel tak skvěle jako na většině letošních závodů a šéfům ze světa ukázal, že máme dalšího vynikajícího pilota.



klappte, es war aber nicht Jakubs Schuld. Nach der ersten Runde, wo er achtzehnter war, begann ein richtiges Konzert. In nächsten zehn Runden durchkämpfte er sich über vierzehn Fahrer, so dass er im zweiten Teil des Rennens den vierten Platz besetzte. Jakub machte das Rennen und die kroatischen Zuschauer bereiteten ihm glänzende Ovationen. Er erinnerte sie an das Jahr 1983, wo ähnliches Meisterstück dem legendären Kenny Roberts gelungen ist.

Schon nächstes Wochenende auf der Strecke in Most brachte ihm den Sieg in internationaler Meisterschaft Deutschlands. Von der Qualität her wird diese Meisterschaft als zweitbeste geschätzt, gleich hinter EM.

Vorläufig letztes Rennen war für Jakub die vierte Veranstaltung der EM auf der berühmten Strecke in niederländischen Assen. Eine Prestigefrage, weil „Evropa“ fand hier gleichzeitig mit WM statt. Wer möchte nicht vor den größten Bossen des Strassenmotorradsports brillieren und vielleicht nur mit dem kleinen Finger eventuelles Engagement in einem der Werkteams anrühren? Wohin ist ja das ganze Streben der jungen Fahrer gerichtet, die um Europapunkte so eifrig kämpfen? Jakub hat das ausgezeichnet gemeistert, als er souverän alle Qualifikationsfahrten beherrschte und verdiensterweise Pole Position erkämpfte. Die erreichte Zeit würde ihm im WM-Rennen auf den zehnten Platz, also in die dritte Startreihe qualifizieren. Die Reaktion liess nicht lange auf sich warten. Im Vorabend des Rennens besuchten Jakub die Herren Barchita und Stadler - Vertreter der Honda-Sportabteilung und boten ihm fürs Freitagsrennen Borgen einer Werk A-Kit Maschine von dem verletzten Mirko Giansanti an. Gerade in diesem Moment bewies unser Fahrer seine Reife und Erfahrung und lehnte dieses Angebot ab. Er wollte nichts riskieren und die Fahrt mit einer zwar superschnellen, aber unbekanntem Maschine bedeutete sicher Risiko. Das Rennen bestätigte Richtigkeit dieser Wahl, weil Jakub um fünf Hundertstel zweiter hinter dem Sieger Giugovaz auf Werkaprilii war. Er verteidigte so in EM den gesamten zweiten Platz. Auf Grund dieser Ergebnisse forderte der Teamchef Hanuš Zuteilung einer FIM Karte für den deutschen Grand prix. Dieses Ersuchen wurde von der Sitzung der FIM Kommission einstimmig gebilligt. Jakub hielt sich auf dem Sachsenring sehr tapfer, fuhr auf dem 11. Platz und schaffte nach einem Sturz noch den ausgezeichneten 18. Rang zu retten. Jetzt startet er beim Grand Prix in Brünn auf dem Masarykring.

Wünschen wir ihm, er fährt wieder so glänzend wie in meisten diesjährigen Rennen und zeigt den Bossen aus der Welt, dass wir wieder einen Spitzenfahrer haben.

## VERBESSERTE RADIALTECHNIK – VERSCHÄRFTER FAHRSPASS: DER NEUE MICHELIN PILOT



Verschärfte Infos,  
**neue** Dimensionen  
und **neue** Freigaben  
erhalten Sie unter  
Tel. 0721/5301238 (Herr Kühle).

**Pilot Sport:**  
der Supersportreifen für  
die Straße



**MICHELIN**

*Pilot*

### Aggressiv wie ein Rennreifen, kontrollierbar wie ein Straßenreifen

Mit der neuartigen Delta-Struktur hat Michelin die Radialtechnik entscheidend weiterentwickelt. Auf spektakuläre Weise verbinden Michelin Pilot-Reifen die überragenden Fahreigenschaften eines Rennreifens mit der Kontrollierbarkeit eines Straßenreifens. Durch die Verwendung von Silica in der Gummimischung konnte zudem die Nässehaftung deutlich verbessert werden. Michelin Pilot mit Delta-Struktur gibt es in zwei Versionen: Pilot Race, als straßenzugelassener Radialreifen für den Rennsport und Pilot Sport, als supersportlicher Straßenreifen.



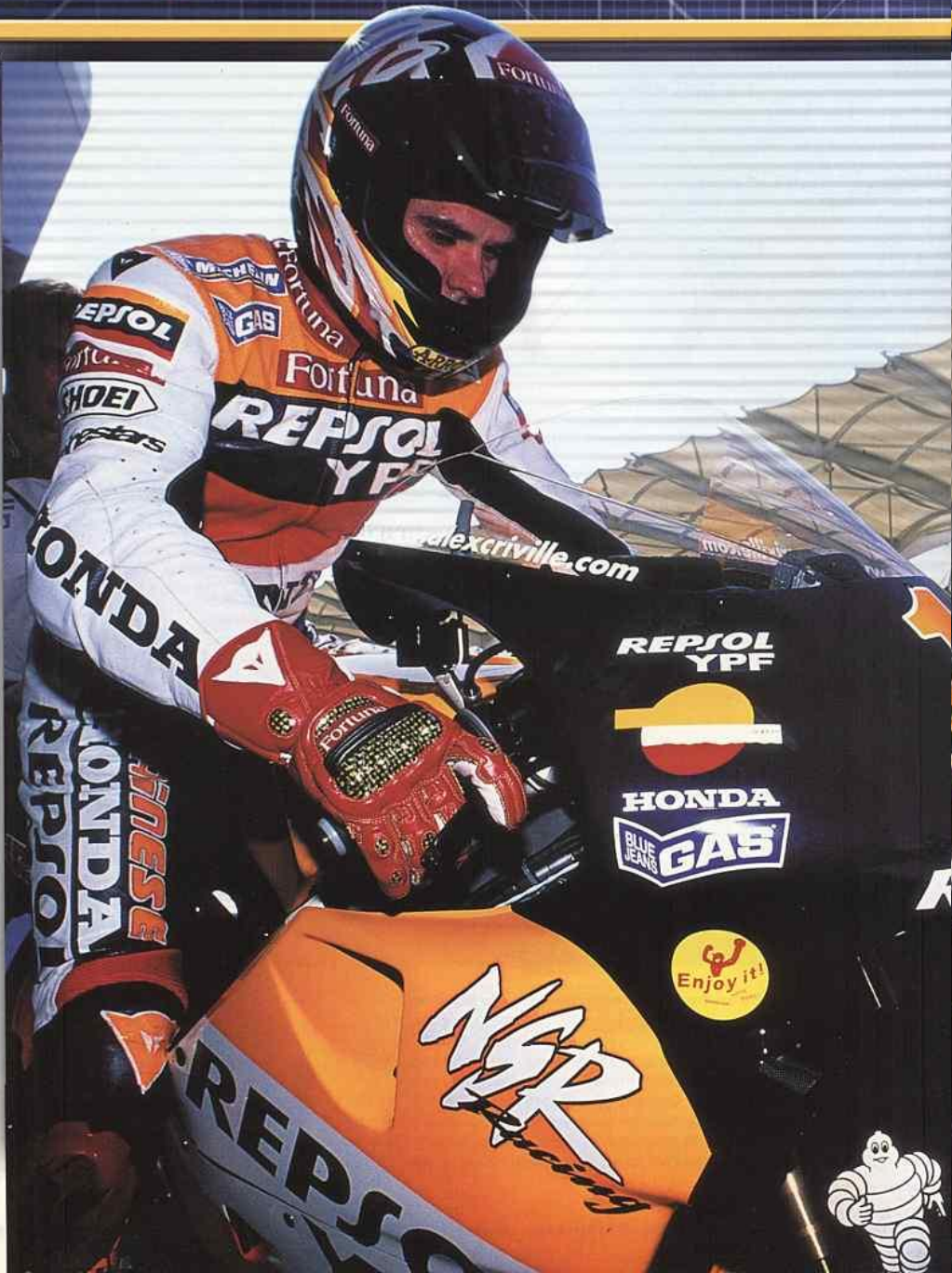
<http://www.michelin.de>

Michelin Pilot mit Delta-Struktur: Eine Innovation vom Erfinder des Radialreifens



1.01 Profily jezdců třídy 500ccm  
 1.02 Fahrerprofile der 500er Klasse

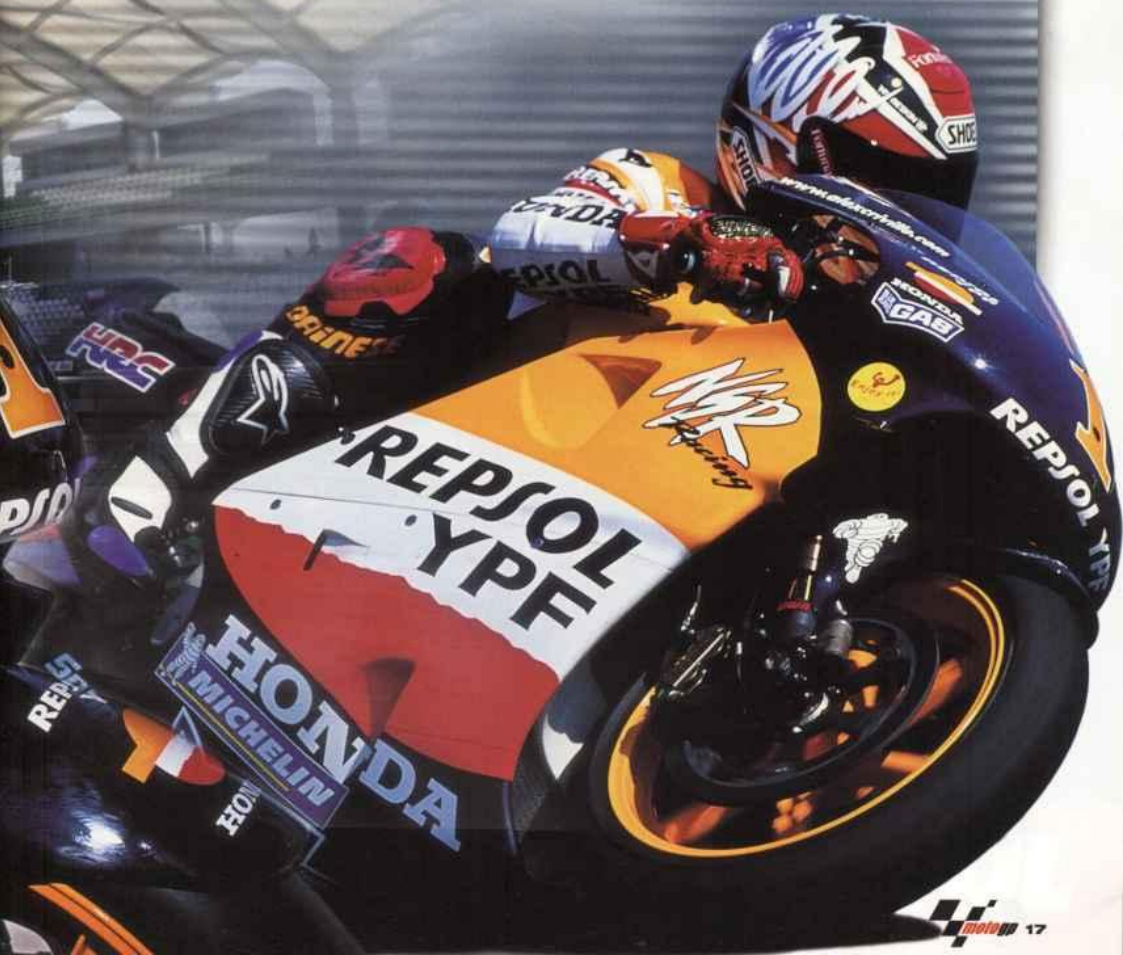
1.03  
 1.04



**REPSOL HONDA TEAM**

<b>7</b>	<b>Alex Crivillé</b>	
	SPA	HONDA

První závod GP / WM-Debüt  
 Spain 1987 (80ccm)  
 Datum narození / Geburtstag  
 04-03-70 Seva, Spain  
 Tituly mistra světa / WM-Titel  
 125ccm 1989, 500ccm 1999

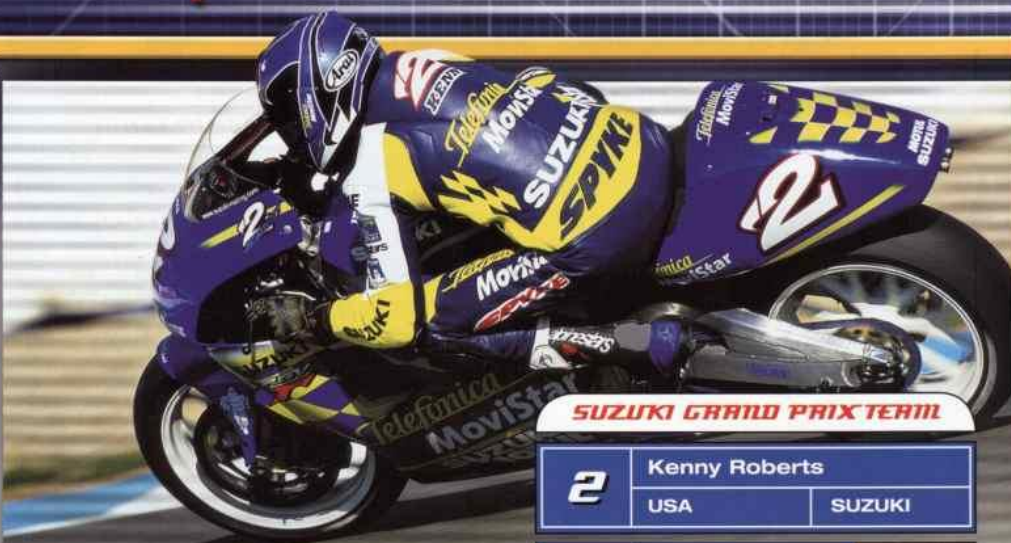




1.01 **Profily jezdců třídy 500ccm**  
 1.02 **Fahrerprofile der 500er Klasse**

1.03

1.04



**SUZUKI GRAND PRIX TEAM**

**2**

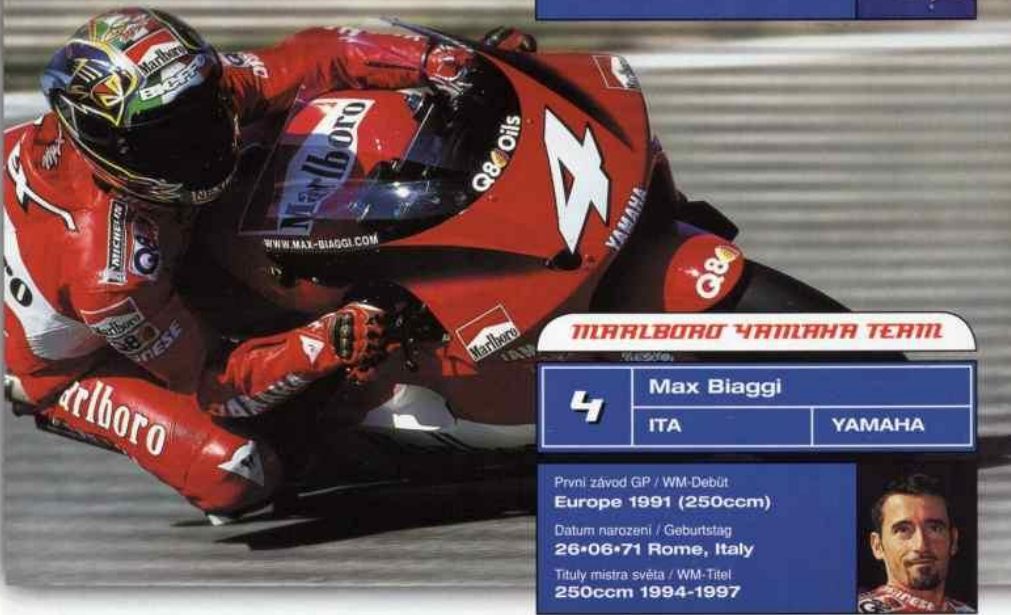
**Kenny Roberts**

USA

SUZUKI

První závod GP / WM-Debüt  
**USA 1993 (250ccm)**

Datum narození / Geburtstag  
**25•07•73 Modesto, California**



**MARLBORO YAMAHA TEAM**

**4**

**Max Biaggi**

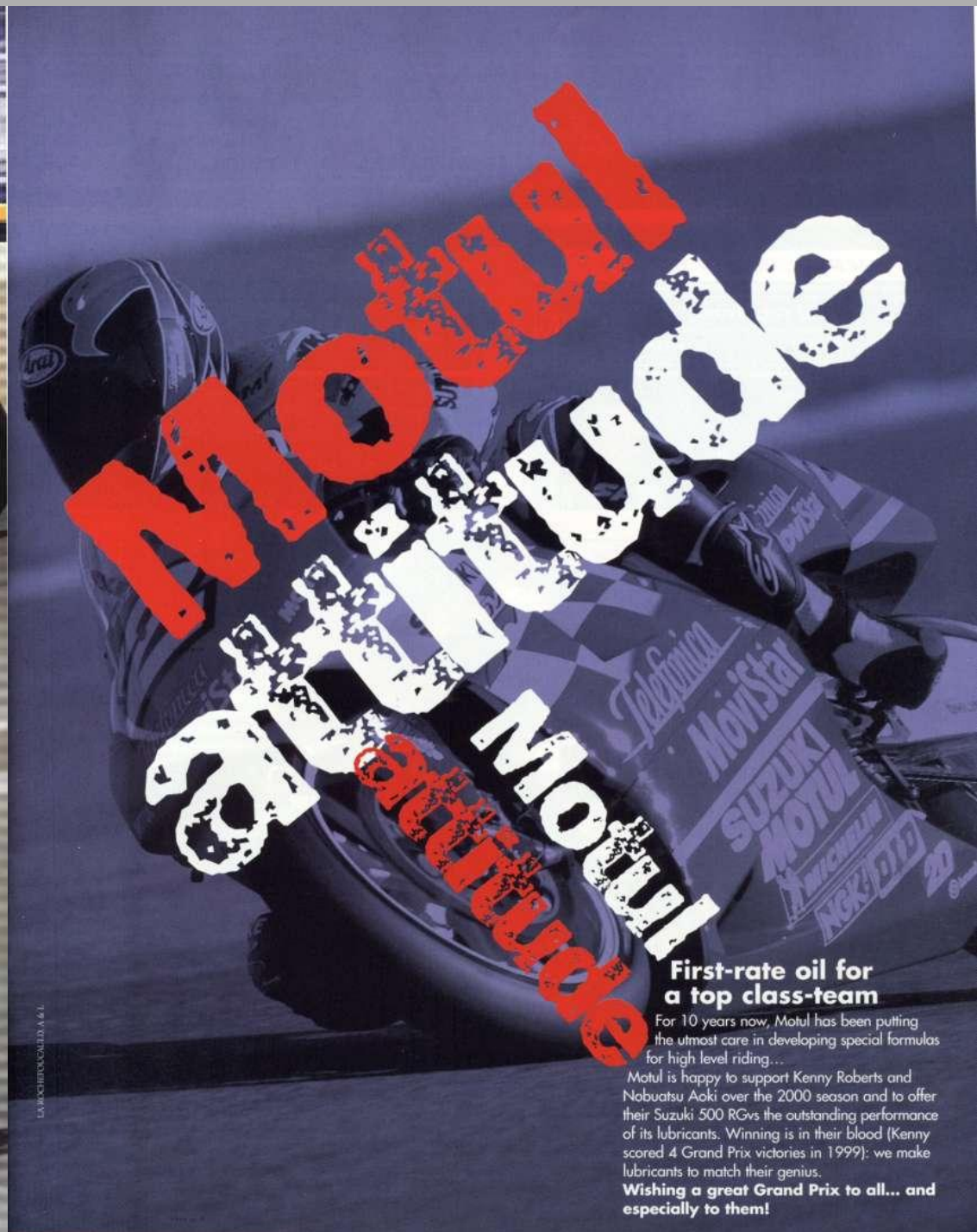
ITA

YAMAHA

První závod GP / WM-Debüt  
**Europe 1991 (250ccm)**

Datum narození / Geburtstag  
**26•06•71 Rome, Italy**

Tituly mistra světa / WM-Titel  
**250ccm 1994-1997**



**First-rate oil for a top class-team**

For 10 years now, Motul has been putting the utmost care in developing special formulas for high level riding...

Motul is happy to support Kenny Roberts and Nobuatsu Aoki over the 2000 season and to offer their Suzuki 500 RCVs the outstanding performance of its lubricants. Winning is in their blood (Kenny scored 4 Grand Prix victories in 1999): we make lubricants to match their genius.

**Wishing a great Grand Prix to all... and especially to them!**



1.01 **Profily jezdců třídy 500ccm**  
 1.02 **Fahrerprofile der 500er Klasse**

**500**

1.03 **REPSOL HONDA TEAM**

<b>5</b>	Sete Gibernau	
	SPA	HONDA

První závod GP / WM-Debut  
**Spain 1993 (250cc)**  
 Datum narození / Geburtstag  
**15•12•72 Barcelona, Spain**



**ANTENA 3 YAMAHA-D'ARTIL**

<b>6</b>	Norick Abe	
	JPN	YAMAHA

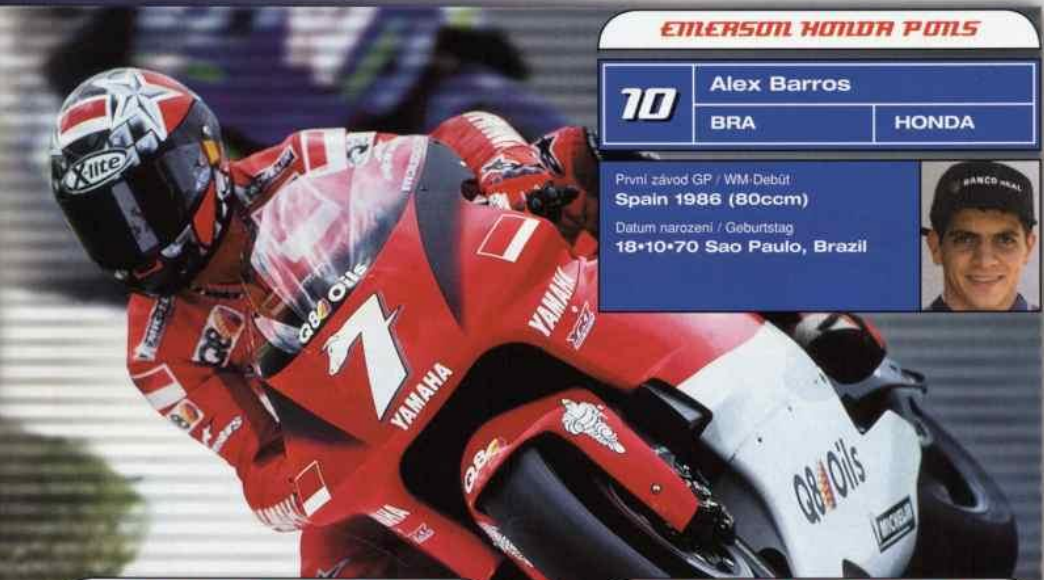
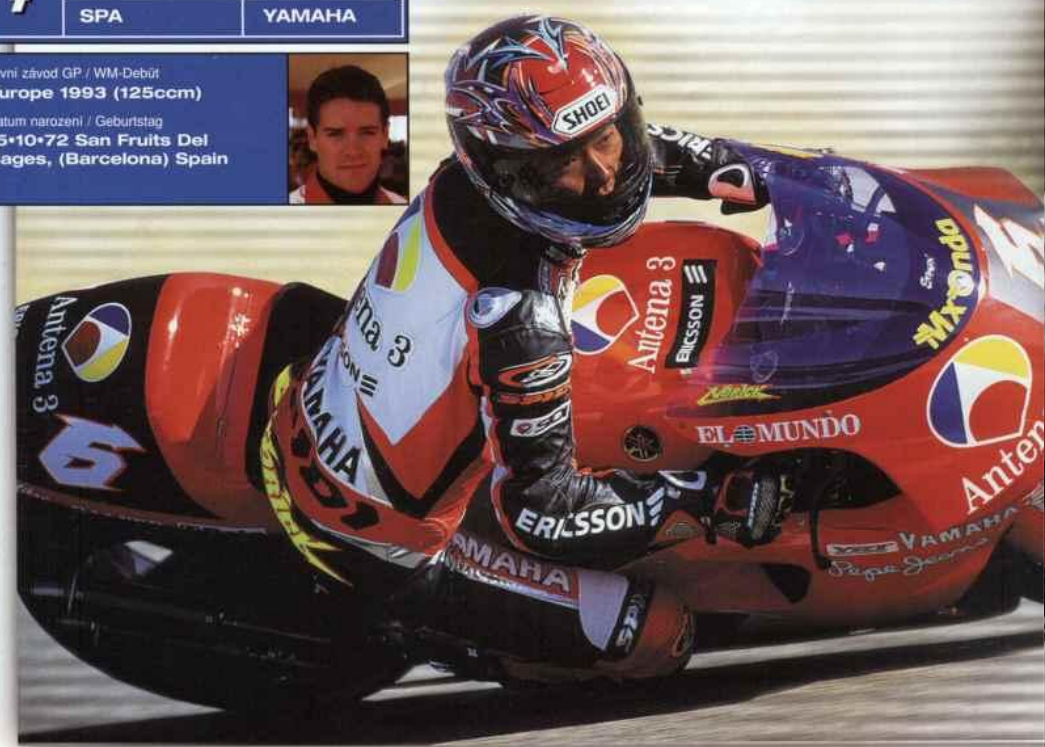
První závod GP / WM-Debut  
**Japan 1994 (500ccm)**  
 Datum narození / Geburtstag  
**07•09•75 Tokyo, Japan**



**MARLBORO YAMAHA TEAM**

<b>7</b>	Carlos Checa	
	SPA	YAMAHA

První závod GP / WM-Debut  
**Europe 1993 (125ccm)**  
 Datum narození / Geburtstag  
**15•10•72 San Fruits Del Bages, (Barcelona) Spain**

**EMERSON HONDA PONS**

<b>10</b>	Alex Barros	
	BRA	HONDA

První závod GP / WM-Debut  
**Spain 1986 (80ccm)**  
 Datum narození / Geburtstag  
**18•10•70 Sao Paulo, Brazil**



**REPSOL HONDA TEAM**

<b>8</b>	Tadayuki Okada	
	JPN	HONDA

První závod GP / WM-Debut  
**Japan 1989 (250ccm)**  
 Datum narození / Geburtstag  
**13•02•67 Ibaragi, Japan**



**TECHNICAL SPORTS RACING**

<b>15</b>	Yoshiteru Konishi	
	JPN	TSR HONDA

První závod GP / WM-Debut  
**South Africa 2000**  
 Datum narození / Geburtstag  
**04•08•69 Kyoto, Japan**



**TELEFONICA MOVISTAR SUZUKI**

<b>9</b>	Nobuatsu Aoki	
	JPN	SUZUKI

První závod GP / WM-Debut  
**Japan 1990 (250ccm)**  
 Datum narození / Geburtstag  
**31•08•71 Gumma, Japan**



**BIZZA HONDA**

<b>17</b>	Jurgen Vd Goorbergh	
	NED	HONDA

První závod GP / WM-Debut  
**France 1991 (250ccm)**  
 Datum narození / Geburtstag  
**29•12•69 Breda, Holland**





# Profily jezdců třídy 500ccm

## Fahrerprofile der 500er Klasse

# 500

### TECMAS HONDA ELF

18

Sebastien La Grelle

BEL

HONDA

První závod GP / WM-Debüt  
France 2000

Datum narození / Geburtstag  
22•04•74 Belgium

### SABRE SPORT

20

Phil Giles

GB

HONDA

Datum narození / Geburtstag  
23•07•75 Leicester, GBR

### RED BULL YAMAHA WCM

24

Garry McCoy

AUS

YAMAHA

První závod GP / WM-Debüt  
Japan 1998 (500ccm)

Datum narození / Geburtstag  
18•04•72 Camden, Australia



### HONDA TEAM ROSSI

46

Valentino Rossi

ITA

HONDA

První závod GP / WM-Debüt  
Malaysia 1996 (125ccm)

Datum narození / Geburtstag  
16•02•79 Urbino (Pesaro), Italy

Tituly mistra světa / WM-Titel  
125ccm 1997, 250ccm 1999



### MAXIM DEE LEE JEANS

25

Jose Luis Cardoso

SPA

HONDA

První závod GP / WM-Debüt  
Spain 1993 (125ccm)

Datum narození / Geburtstag  
02•02•75 Spain



### EMERSON HONDA PONS

65

Loris Capirossi

ITA

HONDA

První závod GP / WM-Debüt  
Japan 1990 (125ccm)

Datum narození / Geburtstag  
04•04•73 Bologna, Italy

Tituly mistra světa / WM-Titel  
125ccm 1990-91, 250ccm 98



### PROTON TEAM KR

27

Luca Cadalora

ITA

MODENAS

Datum narození / Geburtstag  
17•05•63 Modena, Italy





# Profily jezdců třídy 500ccm Fahrerprofile der 500er Klasse

## APRILIA GRAND PRIX RACING

<b>37</b>	Tetsuya Harada	
	JPN	APRILIA

První závod GP / WM-Debüt  
**Japan 1990 (250ccm)**  
Datum narození / Geburtstag  
**14•08•70 Japan**  
Tituly mistra světa / WM-Titel  
**250ccm 1993**



## RED BULL YAMAHA WCM

<b>55</b>	Regis Laconi	
	FRA	YAMAHA

První závod GP / WM-Debüt  
**Australia 1995 (250ccm)**  
Datum narození / Geburtstag  
**08•07•75 Sant Dizier, France**



## TEAM PATON

<b>43</b>	Paolo Tessari	
	ITA	PATON

Datum narození / Geburtstag  
**15•07•73 Giussano, Milano**



## APRILIA GRAND PRIX RACING

<b>99</b>	Jeremy McWilliams	
	GB	APRILIA

První závod GP / WM-Debüt  
**Australia 1993 (500ccm)**  
Datum narození / Geburtstag  
**04•04•64 Carmoney, GBR**  
Tituly mistra světa / WM-Titel  
**250ccm 1997, 500ccm 1993**



[www.motograndprix.com](http://www.motograndprix.com)

The official site of MotoGP



exclusive interviews | live timing | photos | audio | video | latest news



**Der neue  
MAN ist da!**



It's a MAN's world

**Die TRUCKNOLOGY  
GENERATION von MAN.**



Die Trucknology Generation von MAN feiert Premiere und setzt neue Maßstäbe in puncto Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Komfort und Zuverlässigkeit. Mehr über die bahnbrechende Trucknology Generation erfahren Sie bei Ihrem MAN Händler oder im Internet: [www.man.nutzfahrzeuge.de](http://www.man.nutzfahrzeuge.de).

# Gauloises Grand Prix České republiky

## Pátek-Freitag 18-8-2000

	Volný Trénink Freies Training	Kvalifikační Trénink Zeittraining
125ccm	09.00 – 09.45	13.00 - 13.45
500ccm	10.00 - 11.00	14.00 - 15.00
250ccm	11.15 - 12.15	15.15 - 16.15
Pit Walk		16.30 - 17.30
Historic Race		17.45 - 18.15

## Sobota-Samstag 19-8-2000

	Volný Trénink Freies Training	Kvalifikační Trénink Zeittraining
125ccm	09.00 – 09.45	13.00 - 13.45
500ccm	10.00 - 11.00	14.00 - 15.00
250ccm	11.15 - 12.15	15.15 - 16.15
Pit Walk		16.30 - 17.30
Historic Race		17.45 - 18.15

## Neděle-Sonntag 20-8-2000

	Warm-up	Závody-Rennen
125cc	09.00 – 09.20	11.15 19 Počet Kol
250cc	09.30 - 09.50	12.30 20 Počet Kol
500cc	10.00 - 10.20	14.00 22 Počet Kol
Pit Walk		10.30 - 10.50
Historic Race		15.45 8+1 Počet Kol

## Neděle-Sonntag 20-8-2000

10.30 - 10.50

Sky diving, majorette performance in the area of the stand 'c' and main grandstand,  
Sky box air show.

Seskok parašutistů, vystoupení mažoretek před přírodní tribunou 'c' a hlavní tribunou,  
letecké vytoupení SKY BOX.

**EBC**  
BRAKES  
**Double-H**  
Sintered Pads  
**EBC**  
BRAKES

World 1998 Supersport 600cc Champion **FABRIZIO PIRIOVANO**, third place rider **STEPHANE CHAMBRON** 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.



1 Youichi Ui

2 Roberto Locatelli

3 Simone Sanna

# Cinzano Motorrad Grand Prix Deutschland 125ccm

## Masakr první zatáčky

Amos Krejčí

Červená je barvou letošních největších favoritů třídy 125 cm a tento fakt potvrdily i první dvě příčky startovního roštu na Sachsenringu. Japonce Ui, vítěz posledních dvou závodů v Assenu a v Donington Parku, se radoval ze třetí po sobě následující pole position a jako jediný spolu s Italem Locatellim se dostal v tréninku pod hranici 1:26 min. Převahu červených motocyklů doplnil třetí pozicí Ital Sanna, za kterým se v těsném časovém sledu postavila početná smečka ambiciózních soupeřů. Znalci Sachsenringu už v sobotu upozorňovali na nebezpečí první zatáčky za krátkou startovní rovinkou a bohužel, jejich varovně vztyčený prst v ničem nezaostával za Sibylinými proroctvími. Po startovním signálu nedělního závodu, kterému až nečekaně intenzivně fandilo sluníčko, čelo jezdců úskali zvládlo hladce, za jejich zády však explodovalo velké drama. Jeden z přemotivovaných jezdců se pokusil o atak vnitřní stranou zatáčky, svůj stroj však nedobrzdlil a způsobil hromadný pád, který postihl mimo jiné obhájce titulu Alzamora, Azumu, Borsoie, Poggialiho a Huleše, doufajících, že právě na zatáčkovitém Sachsenringu vylepší bodové konto svoje i týmu Italtjet. V nastalé hromadě smolařů se Alzamora řítil ke svému ležícímu stroji se stejným zoufalstvím, jako když matka hledá po zemětřesení vlastní dítě. Alzamora i Huleš se sice znovu vydali na trať, s poškozenými motocykly však záhy skončili v boxech. „Opravdu nevím, co bych řekl. Nikdo přece nemůže vletnout jako blázen do prvního brždění a strhnout s sebou polovinu startovního roštu,“ láleřil Alzamora. Mezitím si trio Ui, Locatelli, Sanna vybuřovalo před rozhozenými soupeři rozhodující náskok, poté však u obou italských jezdců začaly problémy s pneumatikami a Japonce věnoval týmu Derbi páté letošní vítězství s pečetí více než sedmisekundového náskoku před Locatellim.



(41) Youichi Ui.



## Massaker in der ersten Kurve

Amos Krejčí

Die Farbe der diesjährigen größten Favoriten der 125er Klasse ist rot und auch die ersten zwei Plätze der Startaufstellung auf dem Sachsenring bestätigten diesen Fakt. Der Japaner Ui, Sieger der letzten zwei Rennen in Assen und Donington Park, freute sich über dritte aufeinanderfolgende Pole-Position. Nur er und der Italiener Locatelli kamen in der Qualifikation unter 1:26 min. Die Überlegenheit der roten Maschinen ergänzte der Italiener Sanna auf dem dritten Startplatz, hinter ihm stellte sich zahlreiche Gruppe von ambitionierten Gegnern. Die Sachsenring-Kenner wiesen schon am Samstag auf die

Gefahr der ersten Kurve hinter kurzer Start- und Zielgerade hin, ihr warnend erhobener Finger stand leider nicht hinter Prophezeiungen der Hellsaherin Sybilla zurück. Nach dem Startzeichen des Sonntagsrennens, dem auch die Sonne unerwartet intensiv aufputschte, meisterte die Spitze des Startfeldes alle Gefahren glatt, hinter ihnen explodierte aber ein riesiges Drama. Einer von den übermotivierten Fahrern versuchte einen Angriff durch die Innenseite der Kurve, bremste aber seine Maschine nicht ab und verursachte eine Massenkollision, die unter anderem auch Titelverteidiger Alzamora, weiter Azuma, Borsoli, Poggiali und Huleš betraf, der hoffte, dass er gerade auf dem kurvenreichen Sachsenring seinen Punktstand verbessert. In der Menge der Pechvögel stürzte Alzamora zu

seiner liegenden Maschine mit gleicher Verzweiflung, wie wenn eine Mutter beim Erdbeben sein eigenes Kind sucht. Sowohl Alzamora als auch Huleš begaben sich zwar wieder auf die Strecke, mit beschädigten Motorrädern mussten sie aber bald in die Boxen. „Ich weiß wirklich nicht, was ich sagen sollte. Niemand kann doch als ein Wahnsinniger in die erste Kurve hineinfliegen und die Hälfte des Startfeldes mitreißen“, schimpfte Alzamora, Inzwischen baute das Trio Ui, Locatelli, Sanna einen entscheidenden Vorsprung vor den auseinandergeworfenen Gegnern, dann kamen aber bei der Italienern Probleme mit den Reifen zu Worte und der Japaner Ui konnte dem Team Derbi fünften diesjährigen Sieg widmen mit mehr als sieben Sekunden Vorsprung auf Locatelli.



# 125ccm

## Bodové Stavby Třídy Die Saison Bisher

## International Classics

**EBC**  
BRAKES

**Pro-Lite** Brake Discs

EBC 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 fast street sport or roadrace bikes. ASK ABOUT OUR BLUE HUB RACE ROTOR PROGRAM.

**EBC**  
BRAKES

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Total
1	YOUICHI UI	0	20	25	0	25	0	0	25	25								145
2	ROBERTO LOCATELLI	13	25	0	16	13	25	0	10	13	20							135
3	MIRKO GIANSAANTI	20	16	0	20	20	20	0	0	10	11							117
4	EMILIO ALZAMORA	16	13	11	25	16	9	0	0	20	0							110
5	NOBORU UEDA	11	11	20	11	0	10	0	20	16	3							102
6	MASAO AZUMA	7	8	16	13	0	16	20	7	11	0							98
7	ARNAUD VINCENT	25	0	9	8	11	8	13	3	3	13							92
8	GINO BORSOI	6	10	13	4	7	11	16	5	0	0							72
9	IVAN GOI	8	6	10	9	10	3	5	8	0	10							69
10	SIMONE SANNA	4	2	0	0	6	0	25	11	0	16							64
11	STEVE JENKNER	10	7	3	6	0	13	0	9	0	6							54
12	LUCIO CECCHINELLO	5	0	0	10	9	0	0	13	9	0							46
13	GIANLUIGI SCALVINI	0	9	0	0	5	6	0	0	5	8							42
14	ANGEL NIETO Jr	3	4	0	5	0	0	7	6	7	7							39
15	PABLO NIETO	1	5	5	0	0	5	10	0	1	9							36
16	MANUEL POGGIALI	0	0	0	7	8	0	0	16	0	0							31
17	RANDY DE PUNIET	2	0	6	3	4	7	3	0	6	0							31
18	REINHARD STOLZ	0	1	0	0	3	0	11	4	0	1							20
19	MAX SABBATANI	0	3	0	0	0	0	9	1	0	0							13
20	JAROSLAV HULES	0	0	0	2	0	2	0	0	8	0							12
21	ALEX DE ANGELIS	0	0	0	1	1	4	0	2	4	0							12
22	ANTONIO ELIAS	0	0	0	0	0	1	8	0	2	0							11
23	HIDEYUKI NAKAJOH	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0							9
24	ERIC BATAILLE	0	0	0	0	0	0	4	0	0	5							9
25	MARCO PETRINI	0	0	4	0	0	0	0	0	0	4							8
26	YUZU FUJIOKA	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0							7
27	LEON HASLAM	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0							6
28	HIROYUKI KIKUCHI	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0							2
29	ALESSANDRO BRANNETTI	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0							2
30	IVAN MARTINEZ	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0							2
31	JARNO MÜLLER	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2							2
1	HONDA	20	16	20	25	20	20	20	20	20	11							192
2	APRILIA	25	25	13	16	13	25	25	11	13	20							186
3	DERBI	1	20	25	7	25	5	10	25	25	25							166
4	ITALJET	0	0	0	2	0	2	6	0	8	0							18
5	YAMAHA	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0							1
		Pts:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
		Pts:	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	

No.	JEZDEC FAHRER	MOTOCYKL MOTORRAD	NARODNOST NATIONALITÄT
1	Adrie De Ridder	Seeley G50 Mk2	NED
2	Sandro Baumann	Seeley G50 Mk 3	SUI
4	Gianfranco Bonera	MV Agusta 500-3 cyl	ITA
5	Reinhard Neumair	Norton Petty Manx	GER
6	John Cronshaw	Unity BSA	GBR
7	Larry Swann	Matchless Seeley G50	GBR
8	Colin Breeze	Norton Summerfield Manx	GBR
9	Stephen Mathews	Matchless G50	USA
10	Federico Antonini	Seeley Mk II	SUI
15	Jan Brouwer	BSA Mark 3	NED
16	Steve Tomes	Walmsley Molnar Manx	GBR
17	Jan Rademaker	Ducati Mk 3	NED
20	William De Ridder	Seeley G50 Mk 2	NED
22	Paul Morgan	Seeley G50	GBR
23	Karl-Heinz Geisslinger	Aermacchi 408 Ala d'Oro	GER
26	Chris Hawksley	Norton Manx	GBR
27	Herman Verboven	Matchless G50	BEL
28	Chuck Huneycutt	Matchless G50	USA
30	Mauro Borella	Matchless G5	ITA
31	Andy Pike	Seeley G50	GBR
32	Ton Groot	Seeley BSA Goldstar	NED
34	Jan Korevaar	Seeley Mk II	NED
36	Dino Porretti	Matchless	ITA
37	Johann Furbock	Seeley	AUT
70	Rael Pasop	Seeley Triumph 500	NED
71	Karl Schleich	Seeley/BSA	AUT
72	Sietze Douma	Jawa	NED
73	Duncan Fitchett	Featherbed Manx	GBR
74	Jan Koning		NED
75	Wolfgang Stropek	G50 Matchless	AUT
77	Andrea Mersi	Ducati 500	ITA
78	Alberto Peruzzi	Ducati 500	ITA
79	Giuseppe Sandroni	Benelli	ITA

**EBC**  
BRAKES

**Double-H** Sintered Pads

**EBC**  
BRAKES

World 1998 SuperSport 600cc Champion **FABRIZIO PIRIOVANO**, third place rider **STEPHANE CHAMRON** 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 of your money back.



# Gauloises Grand Prix České republiky 125ccm



**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.

No.	JEZDEC FAHRER	TEAM	MOTOCYKL MOTORRAD
1	EMILIO ALZAMORA	TELEFONICA MOVISTAR TEAM	HONDA
3	MASAO AZUMA	BENETTON PLAYLIFE	HONDA
4	ROBERTO LOCATELLI	VASCO ROSSI RACING	APRILIA
5	NOBORU UEDA	GIVI HONDA LCR	HONDA
8	GIANLUIGI SCALVINI	BOSSINI FONTANA RACING	APRILIA
9	LUCIO CECCHINELLO	GIVI HONDA LCR	HONDA
10	ADRIAN ARAUJO	ANTINUCCI RACING	HONDA
11	MAX SABBATANI	RACING SERVICE	APRILIA
12	RANDY DE PUNJET	SCRAB COMPETITION	APRILIA
15	ALEX DE ANGELIS	CHUPA-CHUPS MATTEONI	HONDA
16	SIMONE SANNA	VASCO ROSSI RACING	APRILIA
17	STEVE JENKNER	PVE MASSIVHAUS ADAC	HONDA
18	TONI ELIAS	CHUPA-CHUPS MATTEONI	HONDA
21	ARNAUD VINCENT	CC VALENCIA AIRTEL ASPAR	APRILIA
22	PABLO NIETO	DERBI RACING	DERBI
23	GINO BORSOI	LAE-UGT 3000	APRILIA
24	LEON HASLAM	ITALJET MOTO	ITALJET
26	IVAN GOI	TEAM FOMMA	HONDA
29	ANGEL NIETO Jnr.	TELEFONICA MOVISTAR TEAM	HONDA
32	MIRKO GIANSAANTI	BENETTON PLAYLIFE	HONDA
35	REINHARD STOLZ	R.S.ADAC-ESCH RACING	HONDA
39	JAROSLAV HULEŠ	ITALJET MOTO	ITALJET
41	YOUICHI UI	DERBI RACING	DERBI
51	MARCO PETRINI	SEMPRUCCI-BIESSE APRILIA	APRILIA
53	WILLIAM DE ANGELIS	SEMPRUCCI-BIESSE APRILIA	APRILIA
54	MANUEL POGGIALI	DERBI RACING	DERBI
78	JAKUB SMRŽ	BUDWEISER BUDVAR ELIT	HONDA
79	IGOR KALÁB	ANK REVENA	HONDA
80	MATĚJ SMRŽ	SONAX APRILIA RACING	APRILIA
81	MICHAL BŘEZINA	ORION TEAM LITOMYŠL	HONDA
82	GABOR TALMACSI		HONDA

NÁRODNOST NATIONALITÄT
SPA
JPN
ITA
JPN
ITA
ITA
SPA
RSM
FRA
ITA
ITA
GER
SPA
FRA
SPA
ITA
GBR
ITA
SPA
ITA
RSM
RSM
CZE
JPN
ITA
RSM
CZE
CZE
CZE
CZE
CZE
HUN

VÝSLEDKY-RESULTATE

- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 
- 

ČAS VÍTĚZE-ZEIT DES SIEGERS  
km/h

NEJRYCHLEJŠÍ KOLO-SHELLSTE RUNDE: No.

ČAS-ZEIT  
km/h

**102.657 kms** 

**START 11.15**

**125ccm**

Závody•Rennen 11

**19 KOL/RUNDEN**

**EBC** KEVLAR® Cruiser/Touring Pads **EBC** BRAKES

A TV tested and K&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 tourers at realistic prices from any good dealer.



# Cinzano Motorrad Grand Prix Deutschland 250ccm

23.7.2000 ZÁVODY RENNEN 10  
**1 Olivier Jacque**  
**2 Tohru Ukawa**  
**3 Shinya Nakano**



(19) Olivier Jacque, (4) Tohru Ukawa.

## U diváků vyhrál Waldmann

Amos Krejčí

Kdoví, kolik procent ze 72.000 nedělních diváků přivedla do kovových pavučin tribun na Sachsenringu představa dalšího triumfu jejich miláčka Waldmanna ve třídě 250 ccm. Šance na dlouho očekávaný titul mistra světa mu i letos zřejmě uniká, nicméně jeho zázračné vítězství ve zmoklém Doningtonu Parku znovu připomnělo, že pod hadí kůží Waldiho tuče srdce užasného bojovníka. Naději na úspěch domácích borců přivililo postavení talentovaného Nöhlese v první řadě startovního roštu s nepatrnou ztrátou na Jacquea, Ukawu a na dvěpadesátku si pomalu, ale jistě zvykajícího Melandriho. Ani Waldmannovo manko na šesté příčce nebylo nijak citelné. Prokletí první zatáčky, která tak pocuchala startovní pole stopěťadvacítek, však zahrozilo i tentokrát. Úvodní metry závodu psychicky nezvládl jeden ze Španělů, narazil do Westa a několik jezdců v nouzi vyjelo do bezpečnostní zóny. West se vrátil do boje na třicátém místě, o příčku níž a se ztrátou třiceti sekund se pustil do pronásledování soupeřů zraky diváků tlačěný Waldmann. Problémy s přední pneumatikou srážely stále níž Melandriho a tandem Jacque - Ukawa si už ve 4. kole vybudoval náskok 2,5 sekundy. Pomyslný had stíhačů vedl v Doningtonu Parku zraněnou rukou handicapovaný Jacqueův týmový kolega Nakano před Katohem, Nöhlesem a Robinsonem. Smolař minulých dvou sezón Jacque jakoby po první pěti závodu chytil správný dech a nyní se netají choutkami na titul mistra světa. Ve třináctém kole se Ukawovi, peroucímu se s prokluzujícími pneumatikami, utrhla o tři sekundy a ve zbývajících fází závodu bojoval už jenom s udržení vlastní koncentrace. S uctivými odstupy prolétli pod šachovnicí Ukawa a Nakano, nejbouřlivější aplaus však sklídl Waldmann, který senzační stíhací jízdu polykal soupeře s apetitem Otesánka a v cíli jásal nad osmou příčkou.



(19) Olivier Jacque, (4) Tohru Ukawa,  
(56) Shinya Nakano.



# Cinzano Motorrad Grand Prix Deutschland 250ccm

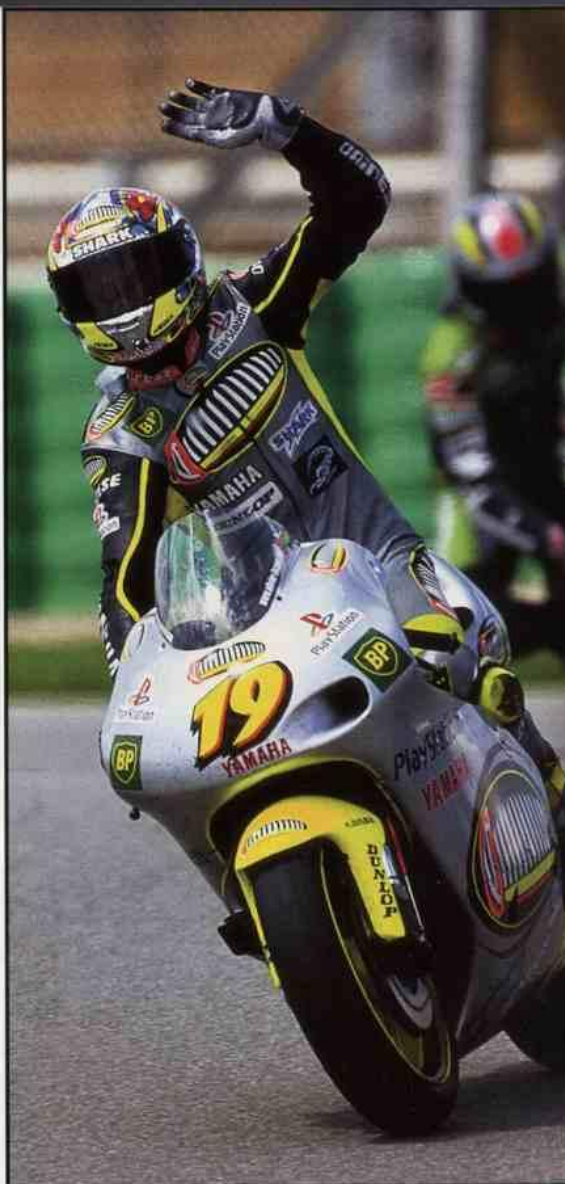
# 250ccm Bodové Stavy Třídý Die Saison Bisher

## Bei den Zuschauern siegte Waldmann

Amos Krejčí

Wer weiss, wieviel Prozent von den 72.000 Sonntagszuschauern wurde ins Metallnetz der Tribünen auf dem Sachsenring von der Vorstellung angezogen wurde seinen Liebling in der 250er Klasse Waldmann wieder triumphieren zu sehen. Die Chance auf Gewinn des lange erwarteten Weltmeistertitels geht offensichtlich auch heuer nicht aus, immerhin sein Wundersieg in dem nass gewordenen Donington Park erinnerte uns wieder daran, dass unter Waldi's Schlangenhaut ein Herz eines hervorragenden Kämpfers schlägt. Die Hoffnung auf Erfolg der Lokalmatadors war lebendig dank Position des talentierten Nöhles in der ersten Startreihe und auch dank geringem Verlust auf Jacque, Ukawa und Melandri, der sich an die 250er Maschine langsam aber sicher gewöhnt. Waldmann's Zeitverlust auf dem sechsten Startplatz war auch nicht von besonderer Bedeutung. Die Verdammung der ersten Kurve, die das Startfeld der 125er Klasse so durchmischte, war auch diesmal bedrohlich. Einer von den Spaniern bewältigte die ersten Meter des Rennens psychisch nicht, stiess West an und einige Fahrer in Schwierigkeiten mussten in die Sicherheitszone ausfahren. West kam auf dem 30. Platz zurück, um einen Platz niedriger und mit dreissig Sekunden Verlust begann Waldmann, von den Zuschauern begeistert applaudiert, seine Gegner zu verfolgen. Die Probleme mit dem Vorderreifen stiessen den unglücklichen Melandri mehr und mehr herab und das Tandem Jacque - Ukawa hatte schon in 4. Runde 2,5 sek. Vorsprung. Imaginäre Schlinge der Verfolger führte der Teamkollege von Jacque Nakano, gehandikapt durch die in Donington Park verletzte Hand, vor Katoh, Nöhles und Robinson. Der Pechvogel der letzten zwei Saisons Jacque schien nach ersten fünf Rennen alles richtig anzufassen haben und jetzt macht er kein Hehl mehr aus seiner Lust auf den Weltmeistertitel. In 13. Runde lief er Ukawa, der Reifenprobleme hatte, um drei Sekunden davon und weiter kämpfte er nur mit seiner Konzentration.

Mit respektvollem Abstand durchflogen unter der schwarzweiss karierten Fahne Ukawa und Nakano, den stürmischsten Applaus erntete aber Waldmann, der mit seiner sensationeller Fahrt die Gegner mit einem unersättlichen Appetit "schluckte" und im Ziel jubelte er über seinen achten Rang.



(19) Olivier Jacque.

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Total
1 OLIVIER JACQUE	13	20	13	13	16	20	25	20	20	25							185
2 SHINYA NAKANO	25	25	16	1	20	25	16	16	9	16							169
3 TOHRU UKAWA	16	0	20	16	25	10	20	25	13	20							165
4 DAIJIRO KATOH	20	16	25	20	10	16	13	8	6	13							147
5 RALF WALDMANN	9	13	0	25	8	0	9	0	25	8							97
6 ANTHONY WEST	11	10	10	11	11	9	7	13	0	8							88
7 MARCO MELANDRI	3	11	11	10	13	13	10	0	0	0							71
8 NAOKI MATSUDO	6	5	0	0	9	8	8	11	16	2							65
9 FRANCO BATTAINI	10	3	9	6	5	11	11	0	0	9							64
10 SEBASTIAN PORTO	8	8	4	7	6	0	0	9	5	7							54
11 KLAUS NÖHLES	2	0	3	6	2	0	1	0	0	11							27
12 LUCA BOSCOCCURO	0	9	5	5	7	0	0	0	0	1							27
13 JASON VINCENT	7	4	0	4	0	0	0	0	11	0							26
14 JOHAN STIGEFELT	0	1	0	3	4	0	5	0	8	5							26
15 ALEX DEBON	4	7	0	2	1	0	0	0	10	0							24
16 JAMIE ROBINSON	5	0	0	0	0	0	6	10	0	0							21
17 ROBERTO ROLFO	1	2	0	0	0	0	0	7	0	10							20
18 DAVID CHECA	0	0	0	0	0	3	3	1	7	0							14
19 FONSI NIETO	0	0	0	0	0	7	0	0	0	4							11
20 JULIEN ALLEMAND	0	0	0	0	0	4	0	5	1	0							10
21 MARCELLINO LUCCHI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							9
22 OSAMU MIYAZAKI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0							8
23 VINCENT PHILIPPE	0	0	0	0	0	0	0	8	2	0							8
24 SHAROL YUZY	0	0	0	0	3	5	0	0	0	0							8
25 SHINICHI NAKATOMI	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0							7
26 ALEX HOFMANN	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0							7
27 SEBBASTIEN GIMBERT	0	0	0	0	0	0	0	4	0	3							7
28 LUCAS OLIVER	0	0	0	0	0	0	0	3	4	0							7
29 NOBUYUKI OHSAKI	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0							6
30 IVAN CLEMENTI	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0							6
31 JARNO JANSSEN	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0							4
32 GARY HASLAM	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0							3
1 YAMAHA	25	25	16	13	20	25	25	20	20	25							214
2 HONDA	20	16	25	20	25	16	20	25	13	20							200
3 APRILIA	10	13	11	25	13	13	11	10	25	11							142
4 TSR HONDA	1	2	0	3	4	3	5	6	8	5							37

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

**EBC**  
BRAKES

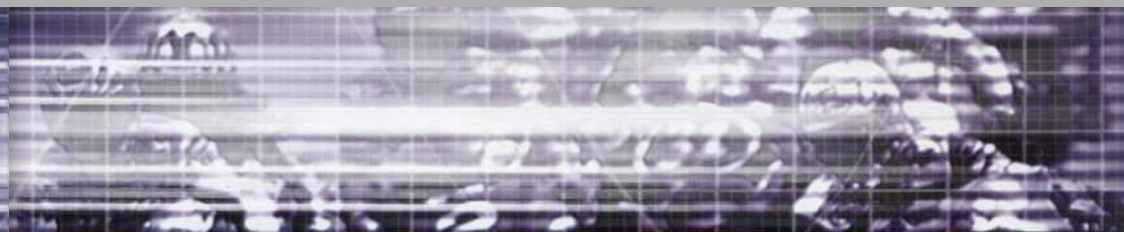
Pro-1100™ Brake Discs

**EBC**  
BRAKES

EBC Pro-1100 brake discs are British Made using billet steel rotors, delivering 10% 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 tarmac sport or roadrace bikes. ASK ABOUT OUR BLUE HUB RACE ROTOR PROGRAM.



# Gauloises Grand Prix České republiky 250ccm



**EBC**  
BRAKES

**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

No.	JEZDEC FAHRER	TEAM	MOTOCYKL MOTORRAD	NARODNOST NATIONALITÄT
4	TOHRU UKAWA	SHELL ADVANCE HONDA TEAM	HONDA	JPN
6	RALF WALDMANN	APRILIA GERMANY	APRILIA	GER
8	NAOKI MATSUDO	PETRONAS SPRINTA TEAM	YAMAHA	JPN
9	SEBASTIAN PORTO	EDO RACING	YAMAHA	ARG
10	ALFONSO NIETO	ANTENA 3 YAMAHA-D'ANTIN	YAMAHA	SPA
11	IVAN CLEMENTI	CAMPETELLA RACING	APRILIA	ITA
14	ANTHONY WEST	SHELL ADVANCE HONDA TEAM	HONDA	AUS
13	MARCO MELANDRI	APRILIA GRAND PRIX RACING	APRILIA	ITA
15	ADRIAN COATES	QUB TEAM OPTIMUM	APRILIA	GBR
16	JOHAN STIGEFELT	DEE CEE JEANS RACING TEAM	HONDA	SWE
18	SHAROL YUZY	PETRONAS SPRINTA TEAM	YAMAHA	MAL
19	OLIVIER JACQUE	CHESTERFIELD YAMAHA TECH 3	YAMAHA	FRA
21	FRANCO BATTAINI	EUROBET TEAM BATTAINI	APRILIA	ITA
22	SEBASTIAN GIMBERT	TINO VILLA RACING	HONDA	FRA
23	JUILEN ALLEMAND	YAMAHA KURZ ARAL	YAMAHA	FRA
24	JASON VINCENT	PADGETTS M/C SALES	APRILIA	GBR
25	VINCENT PHILLIPPE	AXO HONDA GRESINI	HONDA	FRA
26	KLAUS NÖHLES	APRILIA GERMANY	APRILIA	GER
30	ALEX DEBON	C. VALENCIA ASPAR	APRILIA	SPA
31	LUCAS OLIVER BULTO	ANTENA 3 YAMAHA-D'ANTIN	YAMAHA	SPA
37	LUCA BOSCOCIURO	VASCO ROSSI RACING	APRILIA	ITA
41	JARNO JANSSEN	RIZLA HONDA	HONDA	NED
42	DAVID CHECA	TEAM FOMMA	HONDA	SPA
56	SHINYA NAKANO	CHESTERFIELD YAMAHA TECH 3	YAMAHA	JPN
66	ALEX HOFMANN	RACING FACTORY	APRILIA	GER
74	DAJIRO KATOH	AXO HONDA GRESINI	HONDA	JPN
77	JAMIE ROBINSON	QUB TEAM OPTIMUM	APRILIA	GBR
81	RADOMIL ROUS	CHALLENGER RACING TEAM	HONDA	CZE
82	VLADIMÍR ČASTKA	SLOVNAFT SPORT MOTO TEAM	YAMAHA	SLO
83	UWE BOLTERAUER	REMUS RACING	HONDA	AUT

## VÝSLEDKY-RESULTATE

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

## ČAS VÍTĚZE-ZEIT DES SIEGERS

km/h

NEJRYCHLEJŠÍ KOLO-SCHNELLSTE RUNDE: No.

ČAS-ZEIT

km/h

**108.06 kms**

**START 12.30**



**250ccm**

Závody•Rennen 11

**20 KOL/RUNDEN**

**EBC**  
BRAKES

**KEVLAR** Cruiser/Touring Pads  
A TVU 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



# Cinzano Motorrad Grand Prix Deutschland 500ccm

23.7.2000 ZÁVODY RENNEN 10  
1 Alex Barros  
2 Valentino Rossi  
3 Kenny Roberts

## Hororová satisfakce Barrose

Amos Krejčí

Přestože v roli lídra královské třídy dorazil Američan Roberts na Sachsenring s náskokem rovně třicetky bodů na druhého Čecha, dosavadní bouřlivý průběh půllitrů napovídal, že žádnou „one man show“ neuvidí ani německé publikum. Polínka do ohně přidávaly už tréninkové jízdy, tvrdost saského asfaltu okusil Crivillé a nad následky Čechova nedobrovolného testu pevnosti vlastní lebky střídavě bádali lékaři v nemocnici ve Zwickau a v Clínica mobile doktora Costy. O vzruch se postaral i nenadálý comeback Cadalory coby dalšího pokusného králíka v přetrvávajícím neúspěšném projektu Modenas. Italova přítomnost na Sachsenringu vyronila z očí diváků nostalgickou sizu nad letošní absenci strojů MuZ, v jejichž sedle Cadalora absolvoval valnou část loňského šampionátu. Předjíždění na zatáčkách nadmíru oplývajícím Sachsenringu není zvláště z pohledu jezdců půllitrů nijak snadné, takže v závěrečné kvalifikaci se strhla obrovská bitva o co nejvýhodnější pozice startovního roštu. Rozdíl mezi polemanem Robertsem a třináctým Crivilléem činil necelou sekundu, výhodnost dvouválců na zdejší trati demonstroval pátým časem van der Goobergh. Do role hrdiny německé Grand Prix se už před startovním signálem pasoval Čecha, který po bezesné noci spadl i v dopoledním warm-upu, ale o zbytečnosti svojí cesty na Sachsenring nechtěl ani slyšet. Piloti půllitrů nejsou žádní zelenáčci a na rozdíl od akτέρů závodů stopětadvacítek a dvěstěpadesátek dopřáli traťovým komisařům, aby si vychutnali bezproblémový průjezd první zatáčkou. Roberts svoji pole position uhasil, zato Rossi propadl z šesté startovní příčky jako protřezným sitem. Poté, co si na Američanovi vylámal zuby Capirossi, převzal úlohu nekompromisního útočníka Barros, další muž Ponsova Emerson Honda týmu. Brazilec se po zlatém věnci s německou trikolórou sápal už loni, ale po kolizi s Robertsem se musel spokojit pouze s nejrychlejším časem. Svoji letošní pomstu realizoval už v 8. kole, kdy Robertse vybrzdil a usadil se v čele neuvěřitelně vyrovnané pětičlenné skupiny, v níž tvrdili muziku ještě Biaggi a letos poprvé „viditelný“ Harada za řidítky dvouválcové Aprilie. Aby snad nebylo tempo udávajícím jezdcům smutno, po polovině závodu rozšířili jejich řady mohutně stíhající Rossi a Okada. Mezitím se na vlastní nohy po vzájemné kolizi zvedli van der Goobergh a Crivillé, zatímco statečně bojující Čecha dostihl McCoye a Laconiho a společně nasadili k pronásledování na osmé příčce dobře jedoucího Gibernaua. Osm kol před cílem zabušil na city svých pubescentních příznivců Rossi, během vyřizování interních italských účtů se postupně prodral před Biaggiho a Capirossiho a ve 27. kole překvapil i vedoucího Barrose. Toho, jako mnoho dalších, začaly pálit potíže s pneumatikami, snažil se je šetřit, ale Rossiho „drzost“ vyburcovala v Brazílii záložní dávku výbušnosti. Po pádu Harady s porouchaným motorem klání o nejvyšší bodové hodnoty gradovalo a obecnostvo doslova šlelo. V předposledním kole Barros Rossimu předjetí vrátil a kartami mihal i závěrečný okruh, kdy Roberts v levotočivé



(10) Alex Barros.



zatáčke využil mikroskopické skulinky k předjetí Capirossiho a zachránil alespoň třetí místo. „Vůči Capirossimu to byl ode mě tvrdý manévr, ale nebylo v tom nic osobního. Pokud však u naší motorky nezvýšíme výkon, budu ve zbytku sezóny bojovat spíš o umístění na bedně než o samotné vítězství,“ netvářil se Roberts při vyhlídce na Brno právě optimisticky.



# Cinzano Motorrad Grand Prix Deutschland 500ccm

## Eine Horrorsatisfaktion von Barros

Amos Krejčí

Obwohl der Leader der Königsklasse der Amerikaner Roberts auf den Sachsenring mit Vorsprung von dreissig Punkten auf den zweiten Checa kam, deutete der bisherige Verlauf der Halbliterklasse an, dass auch deutsches Publikum keine "one man show" sieht. Schon die Qualifikationstrainings erhöhten die Spannung. Crivillé versuchte die Härte des sächsischen Asphalts und die Folgen von Checa's unfreiwilligen Tests der Festigkeit eigenes Schädels kontrollierten wechselweise die Spitalärzte in Zwickau und die Ärzte aus Clinica mobile von Dr. Costa. Um Aufregung sorgte mit seinem plötzlichen comeback auch Cadalora als weiteres Versuchskaninchen des erfolglosen Projekts Modenas. Die Anwesenheit dieses Italieners rührte die Zuschauer zu den nostalgischen Tränen über die diesjährige Abwesenheit der Maschinen MuZ, in deren Sattel Cadalora die meisten Rennen der Vorjahrsmeisterschaft absolvierte. Das Überholen auf dem kurvenreichen Sachsenring ist besonders für die Fahrer der 500er Klasse nicht einfach, so dass im Abschlusstraining eine riesige Schlacht um die besten Startpositionen entbrannte. Unterschied zwischen Pole-Position-Man Roberts und den dreizehnten Crivillé machte weniger als eine Sekunde. Van der Goorbergh demonstrierte mit seiner fünften Qualifikationszeit die Vorteile des Zweizylinders auf dieser Strecke. Zum Helden des Grand Prix Deutschland wurde schon vor dem Startzeichen Checa, der nach einer traumlosen Nacht auch im Vormittag-Warm-Up stürzte, von der Nutzlosigkeit seiner Feise auf den Sachsenring wollte er aber nichts wissen. Die Halbliterklassefahrer sind keine Grünhorns und im Unterschied zu den Akteure der 125er und 250er Rennen gönnten den Streckenposten eine problemlose Durchfahrt durch die erste Kurve auszukosten. Roberts verteidigte seine Pole-Position, Rossi fiel dafür vom sechsten Startplatz wie durch das durchgerissene Sieb. Capirossi biss sich die Zähne an dem Amerikaner aus und die Rolle des unerbittlichen Angreifers übernahm Barros, weiterer Mann aus Pons Emerson Honda Team. Der Brasilianer sehnte sich nach dem goldenen Kranz mit deutscher Trikolore schon im vorigen Jahr, nach Kollision mit Roberts musste er sich aber nur mit der schnellsten Zeit abfinden. Er realisierte seine diesjährige Rache schon in 8. Runde, wo er Roberts ausbremste und fuhr an der Spitze einer unglaublich ausgeglichenen Fünfmänngruppe, in der noch Biaggi und heuer zum erstenmal "sichtbarer" Harada mit Zweizylinder-Aprilia kämpften. Damit es den Spitzenfahrern nicht bange wäre, vermehrten nach Rennenhülle ihre Reihen noch Rossi und Okada. Inzwischen stellten sich auf eigene Beine nach gegenseitiger Kollision van der Goorbergh und Crivillé, der mutig kämpfende Checa holte McCoy und Laconi ein und alle gemeinsam begannen den achten gut fahrenden Gibernau zu verfolgen. Acht Runden vor Schluss attackierte Rossi die Herzen seiner pubertären Fans, im Rahmen der internen italienischen Rechnungsbegleichung drang er vor Biaggi und Capirossi durch und in der 27. Runde überraschte er auch den führenden Barros. Ihn und viele anderen quälten

Probleme mit den Reifen, er wollte sie schonen, aber die Frechheit von Rossi alarmierte in dem Brasilianer eine Reservenmenge der Explosivkraft. Nach Sturz von Harada mit dem defekten Motor gradierte das Duell um die höchsten Punkte und das Publikum war wie verrückt. In vorletzter Runde erwiderte Barros dem Rossi die Überholung und auch die letzte Runde mischte die Karten. Roberts nutzte in Linkskurve eine mikroskopische Lücke um Capirossi zu unterfahren aus und so den dritten Platz. "Es war ein hartes Manöver gegenüber Capirossi, aber es war nichts Persönliches darin. Falls wir aber bei unser Maschine die Leistung nicht erhöhen, werden wir im Saisonrest eher um die Plätze auf dem Siegerpodest als um die Siege selbst kämpfen", machte Roberts bei Aussicht auf Brünn kein besonders optimistisches Gesicht.



(2) Kenny Roberts, (10) Alex Barros.

# 500ccm Bodové Stavby Třídý Die Saison Bisher

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Total
1	KENNY ROBERTS	10	25	20	25	10	10	25	0	20	16						161
2	CARLOS CHECA	20	20	11	20	6	20	0	11	5	7						123
3	VALENTINO ROSSI	0	0	5	16	16	4	16	10	25	20						112
4	LORIS CAPIROSSI	16	0	4	10	8	25	10	16	13	10						112
5	NORICK ABE	9	0	25	0	20	11	20	6	10	5						106
6	ALEX BARROS	13	8	9	11	11	0	0	25	2	25						104
7	ALEX CRIVILLÉ	11	0	10	13	25	0	0	20	9	0						88
8	NOBUATSU AOKI	8	11	13	9	5	13	13	3	0	3						78
9	GARRY MCCOY	25	16	7	0	13	0	0	1	0	6						68
10	TADAYUKI OKADA	0	10	16	6	2	8	1	5	6	11						65
11	MAX BIAGGI	0	13	0	0	0	7	11	13	7	13						64
12	REGIS LAONI	7	7	2	8	7	9	3	8	4	9						64
13	JURGEN vd GOORBERGH	6	5	3	7	3	5	9	7	11	0						56
14	JEREMY McWILLIAMS	0	6	8	0	4	16	4	0	16	0						54
15	SETE GIBERNAU	0	9	0	0	1	6	0	9	8	8						41
16	TETSUYA HARADA	0	4	0	5	6	0	7	4	0	0						26
17	DAVID DE GEA	1	2	1	4	0	0	8	2	0	0						18
18	JOSE LUIS CARDOSO	5	3	0	0	0	3	0	0	0	4						15
19	YOSHITERU KONISHI	3	0	0	3	0	1	6	0	0	0						13
20	SEBASTIEN LEGRELLE	0	0	0	0	0	2	5	0	0	0						7
21	AKIRA RYO	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0						6
22	SEBASTIEN GIMBERT	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0						5
23	SHANE NORVAL	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0						4
24	JOHN McGUINNESS	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0						3
25	LUCA CADALORA	0	0	0	0	0	0	0	0	2							2
26	ANTHONY GOBERT	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0						1
27	PAOLO TESSARI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1						1
1	HONDA	16	10	16	16	25	25	16	25	25	25						199
2	YAMAHA	25	20	25	20	20	20	20	13	10	13						186
3	SUZUKI	10	25	20	25	10	13	25	3	20	16						167
4	APRILIA	0	6	8	5	6	16	7	4	16	0						68
5	TSR-HONDA	6	5	3	7	3	5	9	7	11	0						56
6	MODENAS KR3	1	2	1	4	0	0	8	2	1	0						19
7	PATON	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1						1

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

**EBC**  
BRAKES  
Double-H Sintered Pads  
**EBC**  
BRAKES

World 1998 SuperSport 600cc Champion FABRIZIO PIRIVANO, third place rider STEPHANE CHAMMON 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.



# Gauloises Grand Prix České republiky 500ccm

**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.

No.	JEZDEC FAHRER	TEAM	MOTOCYKL MOTORRAD
1	ALEX GRIVILLÉ	REPSOL HONDA TEAM	HONDA
2	KENNY ROBERTS	TELEFONICA MOVIESTAR	SUZUKI
4	MAX BIAGGI	MARLBORO YAMAHA TEAM	YAMAHA
5	SETE GIBERNAU	REPSOL HONDA TEAM	HONDA
6	NORICK ABE	ANTENA 3 YAMAHA - D'ANTIN	YAMAHA
7	CARLOS CHECA	MARLBORO YAMAHA TEAM	YAMAHA
8	TADAYUKI OKADA	TELEFONICA MOVIESTAR	SUZUKI
9	NOBUATSU AOKI	SUZUKI GRAND PRIX TEAM	SUZUKI
10	ALEX BARROS	EMERSON HONDA PONS	HONDA
15	YOSHITERU KONISHI	TECHNICAL SPORTS RACING	TSR HONDA
17	JURGEN VD GOORBERGH	RIZLA HONDA	HONDA
18	SEBASTIEN LA GRELLE	TECMAS HONDA ELF	HONDA
20	PHIL GILES	SABRE SPORT	HONDA
24	GARRY McCOY	RED BULL YAMAHA WCM	YAMAHA
25	JOSE LUIS CARDOSO	MAXON DEE GEE JEANS	HONDA
27	LUCA CADALORA	PROTON TEAM KR	MONDENAS KR3
31	TETSUYA HARADA	APRILIA GRAND PRIX	APRILIA
43	PAOLO TESSARI	TEAM PATON	PATON
46	VALENTINO ROSSI	NASTRO AZZURO HONDA	HONDA
55	REGIS LACONI	RED BULL YAMAHA WCM	YAMAHA
65	LORIS CAPIROSSI	EMERSON HONDA PONS	HONDA
99	JEREMY McWILLIAMS	APRILIA GRAND PRIX RACING	APRILIA

NARODNOST NATIONALITÄT
SPA
USA
ITA
SPA
JPN
SPA
JPN
JPN
JPN
BRA
JPN
NED
BEL
GBR
AUS
SPA
ITA
JPN
ITA
ITA
FRA
ITA
GBR

VÝSLEDKY-RESULTATE
1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.
ČAS VÍTĚZE-ZEIT DES SIEGERS
km/h
NEJRYCHLEJŠÍ KOLO-SCHNELLSTE RUNDE: No
ČAS-ZEIT
km/h
<b>118.866 kms</b>
<b>START 14.00</b>
<b>500ccm</b>
<b>Závody•Rennen 11</b>
<b>22 KOL/RUNDEN</b>



**EBC KEVLAR Cruiser/Touring Pads BRAKES**

A TÜV tested and KEA (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.



# Gauloises Grand Prix České republiky

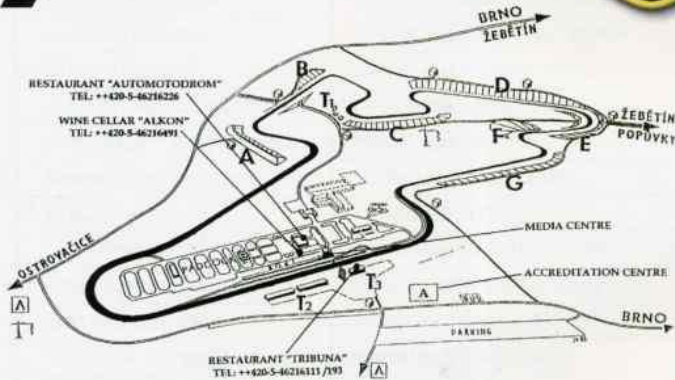
**EBC**  
BRAKES

**Pro-rite** Brake Discs

**EBC**  
BRAKES

EBC Pro-rite 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 fast street sport or roadrace bikes. **ASK ABOUT OUR BLUE HUB RACE ROTOR PROGRAM.**

Brno/Masarykův okruh  
Brno/Masarykring



**ORGANIZACE ZÁVODU-RENNORGANISATION**

Organizační a sportovní ředitel Organisation- und Rennleiter	Václav Janek	Hlavní lékař Leitender Rennarzt	Dr. Ivo Dedek
Zástupce ředitele závodu Stellvertretender Rennleiter	Jiří Rosický	Organizátor Veranstalter	Automotodrom Brno, a.s. P.O. Box 1 CZ-641 00 Brno
Vodoucí tiskového střediska Nationaler Pressechef	Jan Víček		

**ORGANIZAČNÍ VÝBOR MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ  
WELTMEISTERSCHAFT ORGANISATION**

Ředitel seriálu Rennleiter	Paul Butler	DELEGÁTI FIM FIM DELEGIERTE	
Hlavní lékař Medizinischer Direktor	Claudio Macchiagodena	Hlavní sportovní komisař Vorsitzender der FIM Jury	Igor Eskinja
Bezpečnostní komisař FIM FIM Safety Officer	Claude Danis	Zástupce hlavního sportovního komisaře Stellvertretender Vorsitzender der FIM Jury	Lars Andersson
Hlavní technický komisař Technischer Direktor	Jack Findlay	Národní sportovní komisař Nationales Mitglied der FIM Jury	Karel Křovina
Tiskový manager Pressechefin	Eva Jirsenská	MEZINÁRODNÍ SPONZOŘI INTERNATIONALE SPONSOREN	BMW CERTINA MAN SEGURA VIUDAS TNT
Bezpečnostní delegát jezdců IRTA Riders Safety Delegate	Franco Uncini		

**VYHRÁLI JSTE PŘÁVĚ VY?  
HABEN SIE GEWONNEN?**

1. CENA  
1. PREIS



## MINIBIKE POLINI

Oficiální slosování programů  
Die offizielle Auslosung  
dieser Programme

GAULOISES GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY  
neděle 20.8. 2000 ve 13.30 hod.



Výhradní reprezentant polini.cz – Ing. Pavel Gellner, Dlouhá 469, PSC 380 01 Dačice • tel. (0332) 42 38 62  
Sklad firmy & tuning – Střešské Hoštice 17, PSC 387 15 • Hot line: (0342) 39 97 89

e-mail: polini@dac.cz • www.polini.cz



# Profily jezdců třídy 250ccm Fahrerprofile der 250er Klasse

# 250

## SHELL ADVANCE HONDA TEAM

4

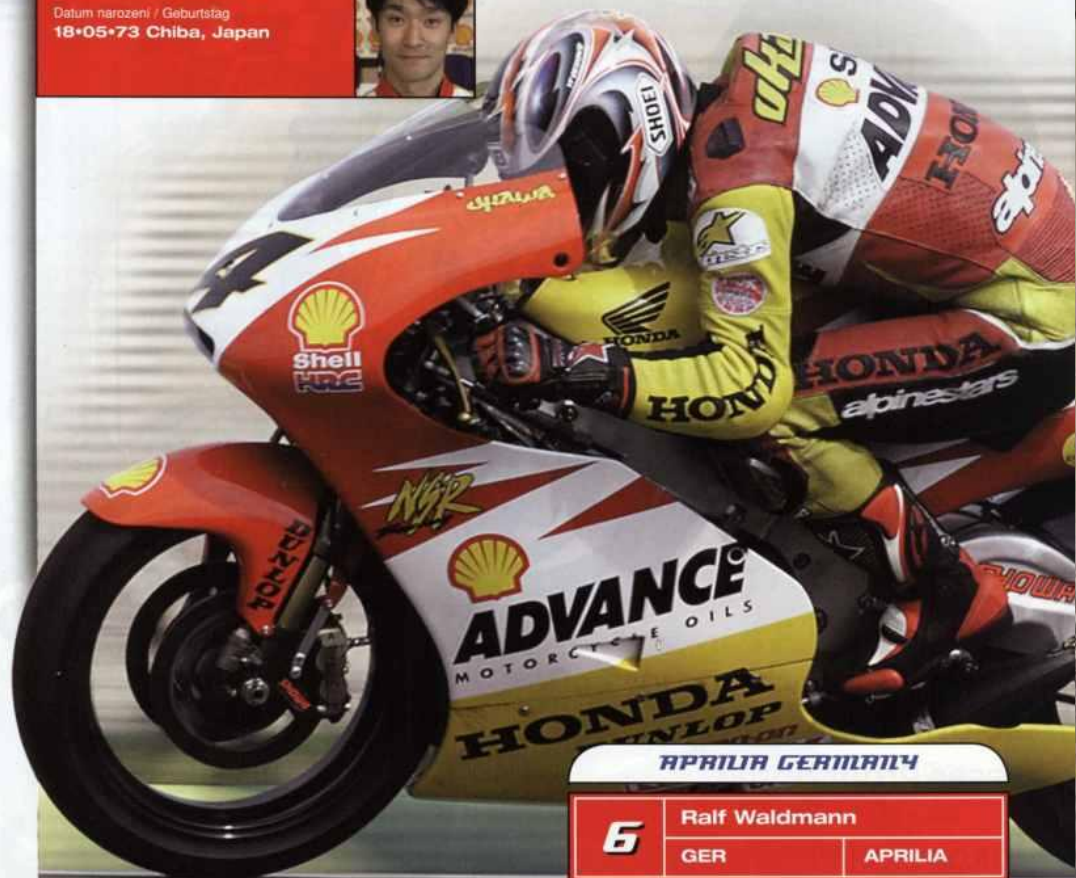
Tohru Ukawa

JPN

HONDA

První závod GP / WM-Debut  
Japan 1994 (250ccm)

Datum narození / Geburtstag  
18•05•73 Chiba, Japan



## APRILIA GERMANIA

6

Ralf Waldmann

GER

APRILIA

První závod GP / WM-Debut  
Germany 1987 (80ccm)

Datum narození / Geburtstag  
14•07•66 Germany



## PETROLAS SPARILLA TEAM TVK

8

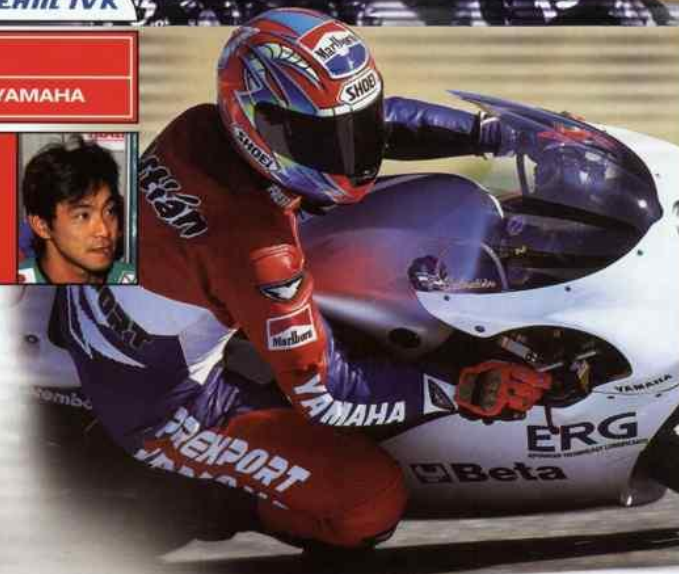
Naoki Matsudo

Japan

YAMAHA

První závod GP / WM-Debut  
Japan 1997 (250ccm)

Datum narození / Geburtstag  
25•07•73 Chiba, Japan



## EDO RACING

9

Sebastian Porto

ARG

YAMAHA

První závod GP / WM-Debut  
Argentina 1994 (125ccm)

Datum narození / Geburtstag  
12•09•78 Rafaela, Argentina



## CAMPETELLA RACING

11

Ivan Clementi

ITA

APRILIA

První závod GP / WM-Debut  
Madrid 1998

Datum narození / Geburtstag  
18•01•75 Montegiorgio, Italy



## ALTEA 3 YAMAHA-D'ARTAL

10

Alfonso Nieto

SPA

YAMAHA

První závod GP / WM-Debut  
Spain 1997 (125ccm)

Datum narození / Geburtstag  
02•12•78 Madrid, Spain



## SHELL ADVANCE HONDA TEAM

74

Anthony West

AUS

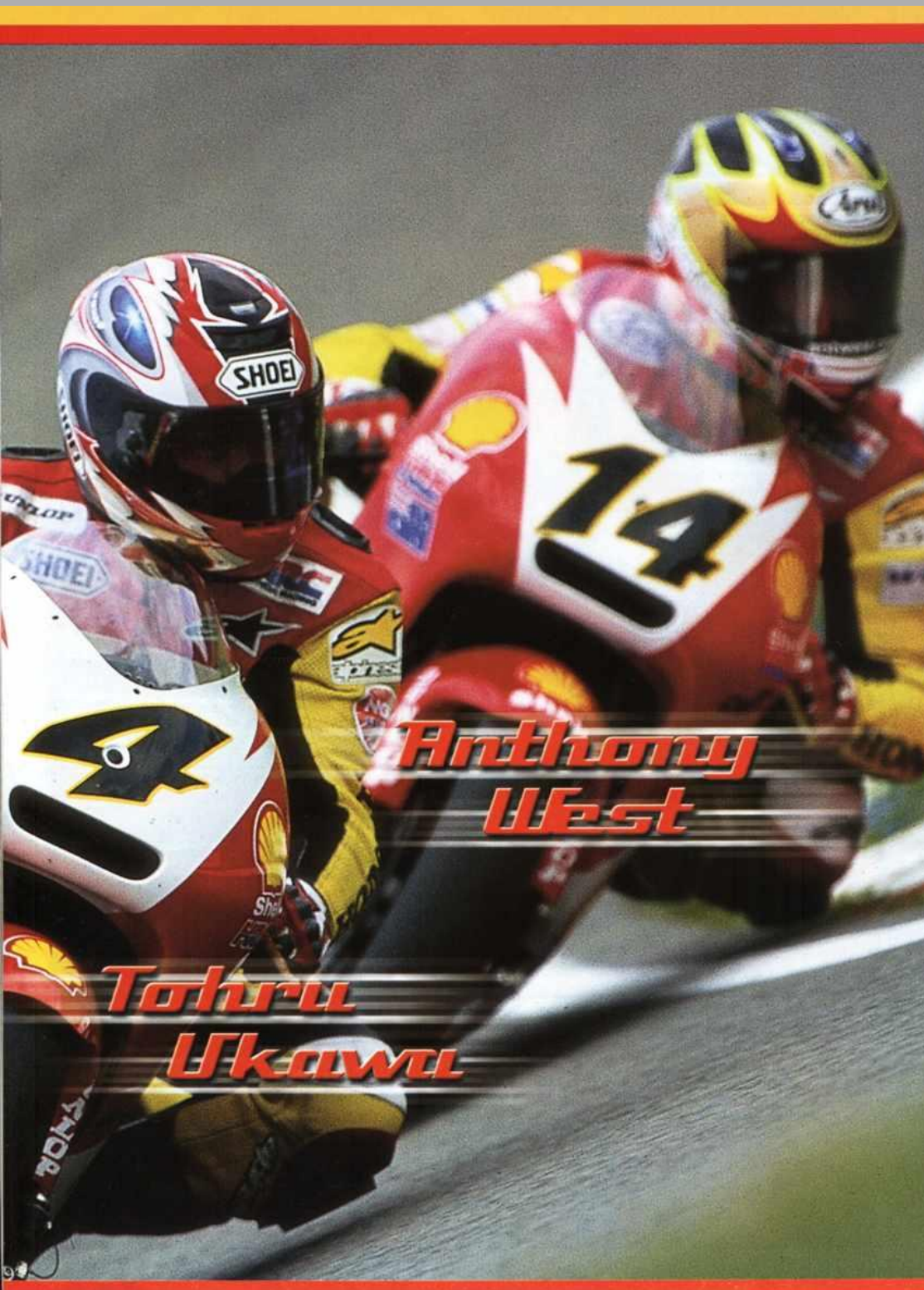
HONDA

První závod GP / WM-Debut  
Australia 1998 (125ccm)

Datum narození / Geburtstag  
17•07•81 Maryborough,  
Australia

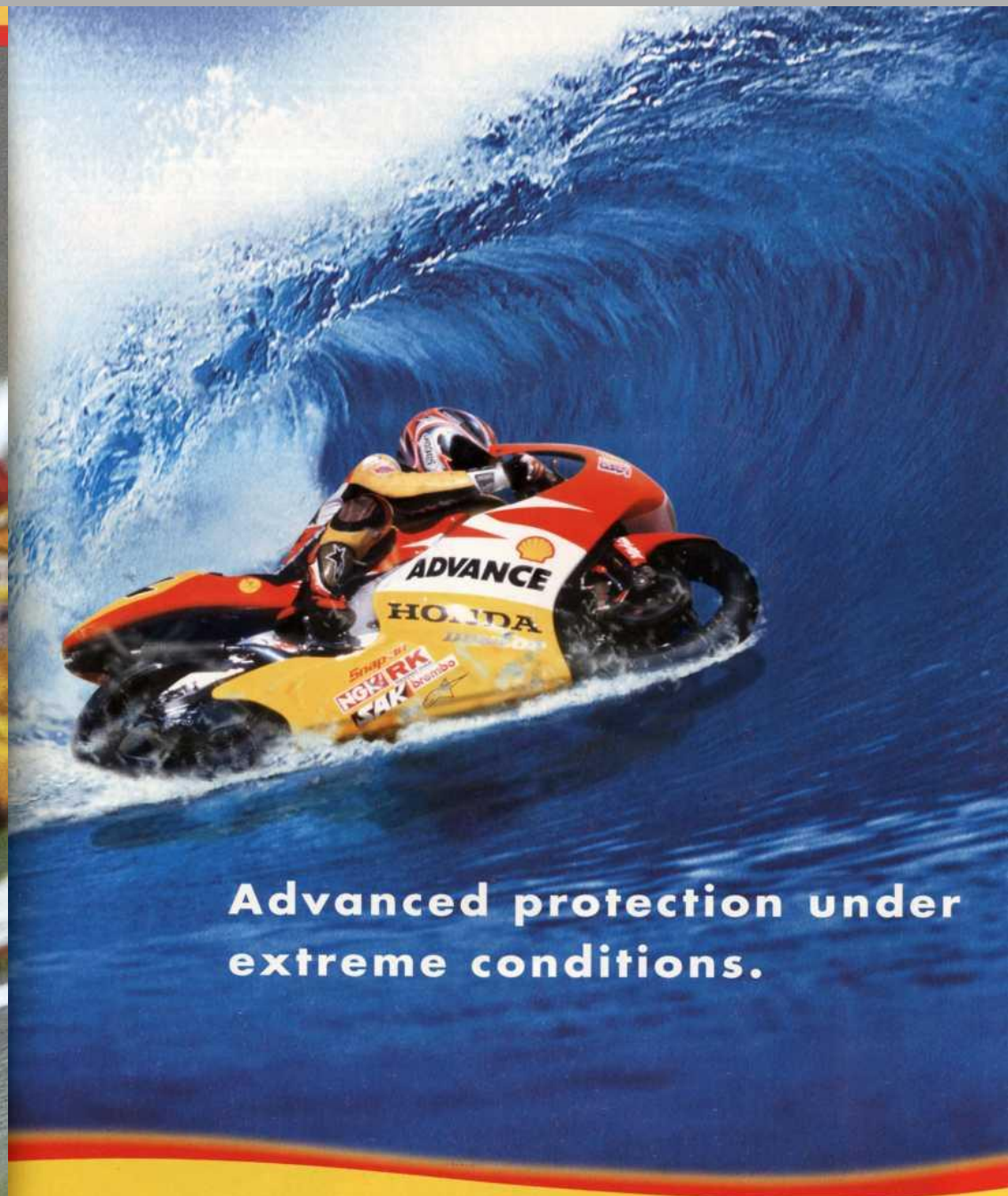






*Anthony  
West*

*Toku  
Ukwai*



**Advanced protection under  
extreme conditions.**



**Shell Advance.** A complete range of motorcycle oils, specialities and bike care products. Relied on by the Shell Advance Honda 250 GP World Championship team for ultimate protection and performance. Which range are you going to rely on?

[www.shell-advance.com](http://www.shell-advance.com)





# Profily jezdců třídy 250ccm

## Fahrerprofile der 250er Klasse

# 250

### APRILIA GRAND PRIX RACING

<b>13</b>	Marco Melandri	
	ITA	APRILIA

První závod GP / WM-Debut  
Czech Republic 1997 (125ccm)

Datum narození / Geburtstag  
07\*08\*82 Ravenna, Italy



### DEE CEE JEANIS RACING TEAM

<b>16</b>	Johan Stigefelt	
	SWE	TSR HONDA

První závod GP / WM-Debut  
Brazil 1997 (250ccm)

Datum narození / Geburtstag  
17\*03\*76 Anderstorp, Sweden



### QUB TEAM OPTIMUM

<b>15</b>	Adrian Coates	
	GB	APRILIA

První závod GP / WM-Debut  
South Africa 2000 (250ccm)

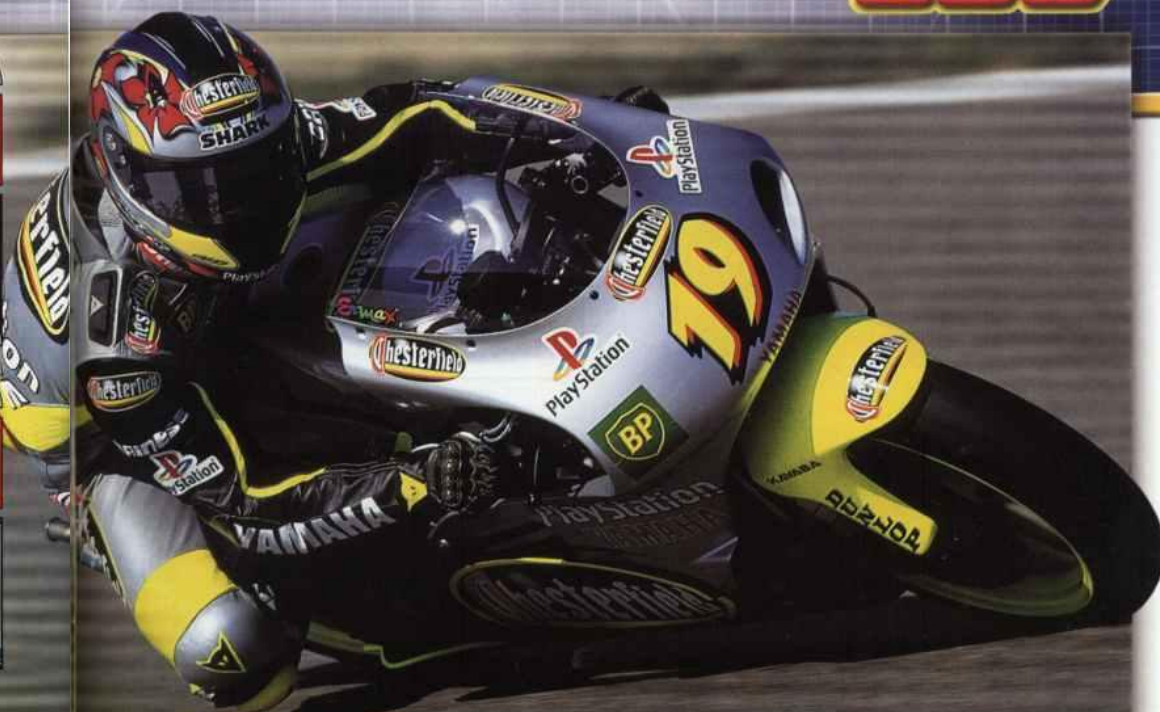
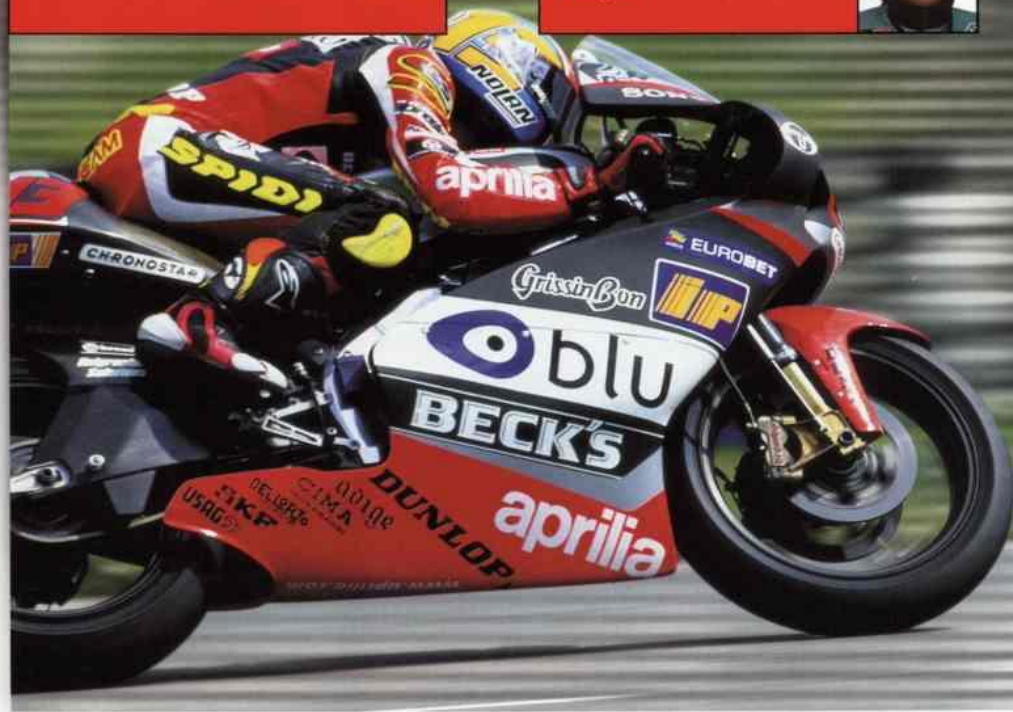
Datum narození / Geburtstag  
08\*02\*72 Great Britlan

### PETRONAS SPARILIA TEAM TVK

<b>18</b>	Sharol Yuzy	
	MAL	YAMAHA

První závod GP / WM-Debut  
Malaysia 1999 (250ccm)

Datum narození / Geburtstag  
23\*01\*76 Kuala Lumpur, Malaysia



### CHESTERFIELD YAMAHA TECH 3

<b>19</b>	Olivier Jacque	
	FRA	YAMAHA

První závod GP / WM-Debut  
Australia 1995 (250ccm)

Datum narození / Geburtstag  
29\*08\*73 Villerupt, France



### TMO VILLA RACING

<b>22</b>	Sebastien Gimbert	
	FRA	TSR HONDA

První závod GP / WM-Debut  
France 1996 (250ccm)

Datum narození / Geburtstag  
09\*09\*77 Puy de Velay, France



### EUROBET TEAM BATTAINI

<b>21</b>	Franco Battaini	
	ITA	APRILIA

První závod GP / WM-Debut  
Italy 1996 (250ccm)

Datum narození / Geburtstag  
22\*07\*72 Brescia, Italy



### YAMAHA KURZ AARL

<b>23</b>	Julien Allemand	
	FRA	YAMAHA

První závod GP / WM-Debut  
France 1998 (250ccm)

Datum narození / Geburtstag  
23\*03\*77 Avignon, France





# Profily jezdců třídy 250ccm

## Fahrerprofile der 250er Klasse

# 250

### PROGETTS MJC SALES

**24** Jason Vincent  
GB APRILIA

První závod GP / WM-Debut  
Great Britain 1996 (250ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
20•02•72 Great Britain



### AXO HONDA GRESINI

**25** Vincent Phillippe  
FRA TSR HONDA

První závod GP / WM-Debut  
France 1997 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
11•01•78 Besaçon, France

### APRILIA GERMANLY

**26** Klaus Nöhles  
GER APRILIA

První závod GP / WM-Debut  
Germany 1997 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
12•12•76 Willich, Germany



### ALTEIRA 3 YAMAHA-D'ALTEIRA

**31** Lucas Oliver Bulto  
SPA YAMAHA

První závod GP / WM-Debut  
Catalunya 1998 (250ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
26•10•74 Barcelona, Spain



### DIESEL VASCO ROSSI RACING

**37** Luca Boscoscuro  
ITA APRILIA

První závod GP / WM-Debut  
Italy 1995 (250ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
27•12•75 Schio Vicenza, Italy



### C.VALENCIA ASPAR

**30** Alex Debon  
SPA APRILIA

První závod GP / WM-Debut  
Madrid 1998 (250ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
01•03•78 Spain



### PR2-CIRCUITO DE ALMERIA

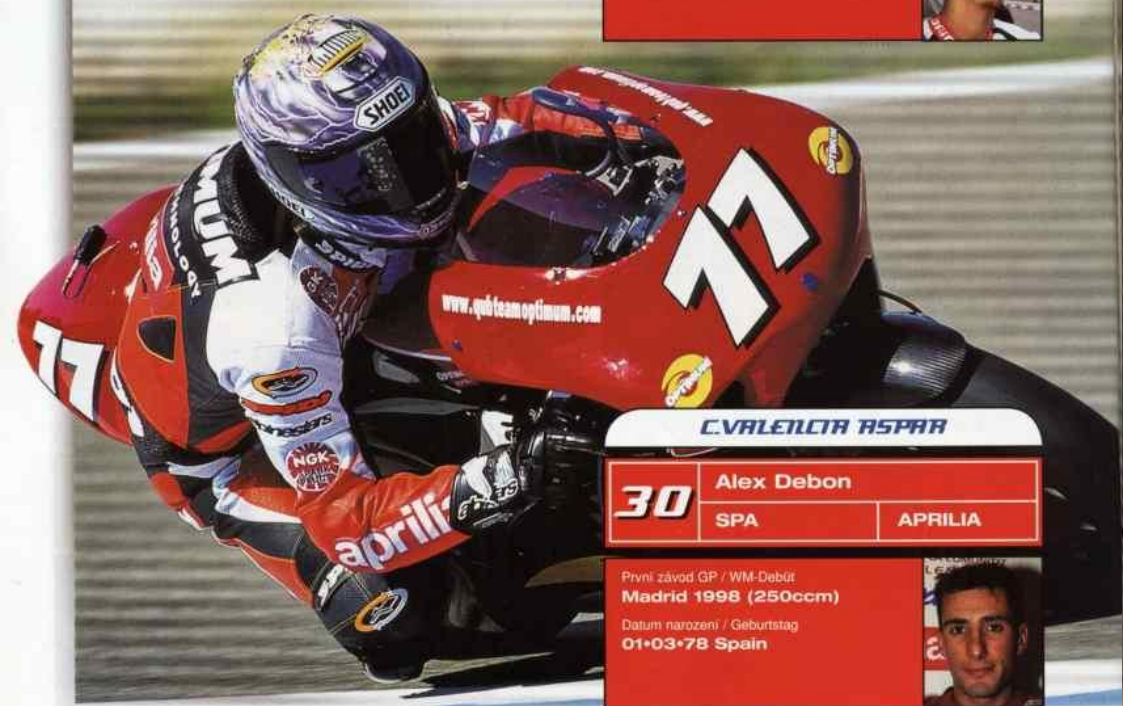
**33** David Tomas  
SPA HONDA

Datum narození / Geburtstag  
19•08•74 Granollers, Spain

### RIZLA HONDA

**47** Jarno Janssen  
NED TSR HONDA

První závod GP / WM-Debut  
Holland 1997 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
09•10•75 Deume, Holland





# Profily jezdců třídy 250ccm Fahrerprofile der 250er Klasse

## TERMIN FORMULA

<b>42</b>	David Checa	
	SPA	TSR HONDA

První závod GP / WM-Debüt  
South Africa 2000 (250ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
20•04•80 Barcelona, Spain



## AXO HONDA GRESINI

<b>74</b>	Daijiro Kato	
	JPN	HONDA

První závod GP / WM-Debüt  
Great Britain 1995 (250ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
04•07•76 Saitama, Japan



## RACING FACTORY

<b>44</b>	Roberto Rolfo	
	ITA	APRILIA

První závod GP / WM-Debüt  
Italy 1996 (250ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
23•03•80 Torino, Italy



## QUB TEAM OPTIMUM

<b>77</b>	Jamie Robinson	
	GB	APRILIA

První závod GP / WM-Debüt  
Great Britain 1993 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
27•07•75 Holmfirth, Great Britain

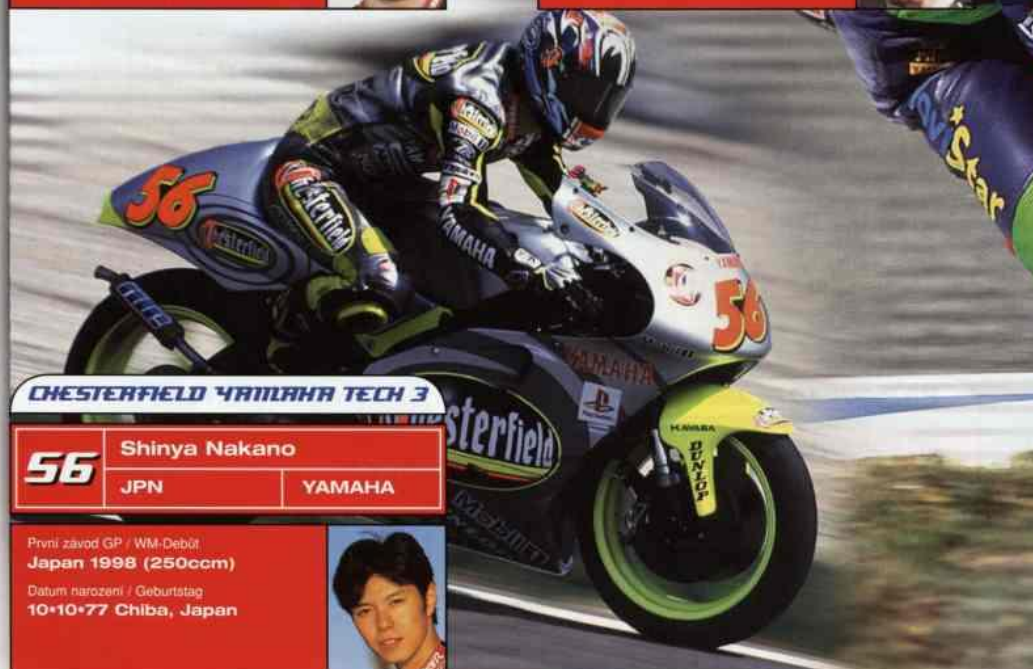


# Profily jezdců třídy 125ccm Fahrerprofile der 125er Klasse

## TELEFONICA MOVISTAR TEAM

<b>7</b>	Emilio Alzamora	
	SPA	HONDA

První závod GP / WM-Debüt  
Malaysia 1994 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
22•05•73 Lleida, Spain  
Tituly mistra světa / WM-Titel  
125ccm 1999



## CHESTERFIELD YAMAHA TECH 3

<b>56</b>	Shinya Nakano	
	JPN	YAMAHA

První závod GP / WM-Debüt  
Japan 1998 (250ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
10•10•77 Chiba, Japan



## BENETTON PLAYLIFE

<b>3</b>	Masao Azuma	
	JPN	HONDA

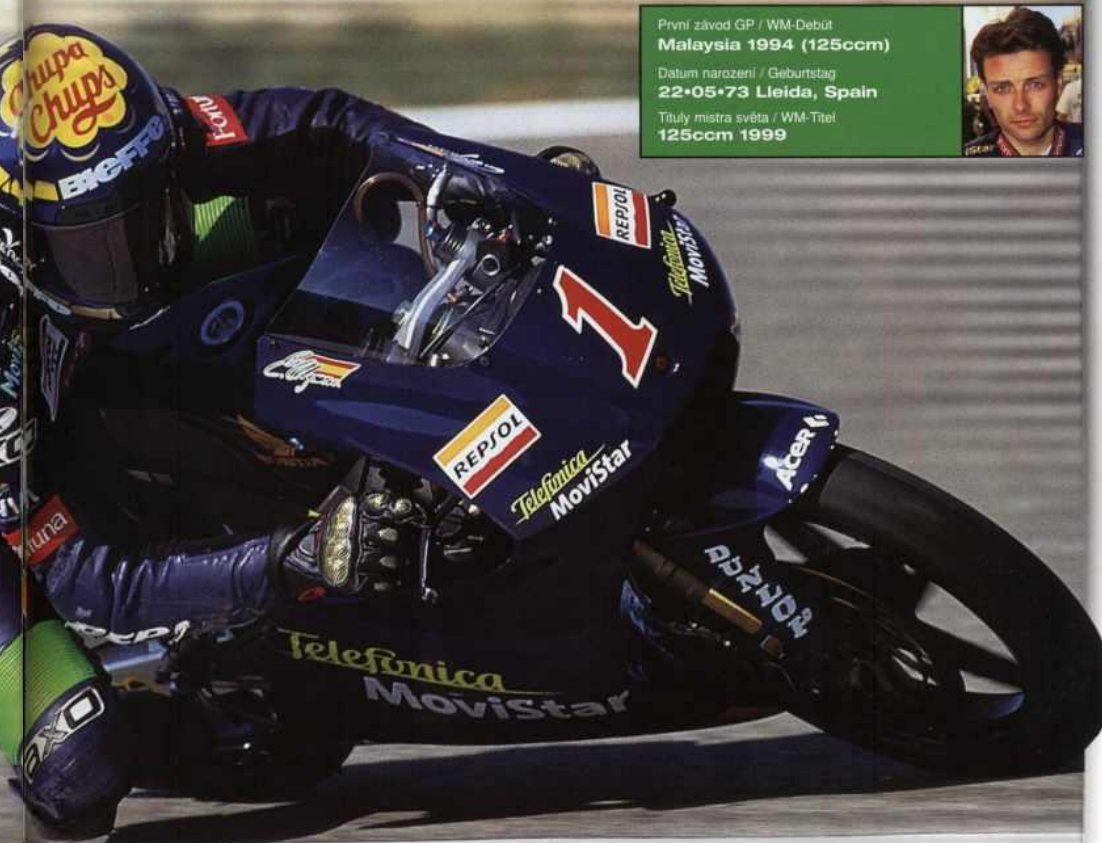
První závod GP / WM-Debüt  
Japan 1996 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
24•03•71 Koechi, Japan



## DIESEL VASCO ROSSI RACING

<b>4</b>	Roberto Locatelli	
	ITA	APRILIA

První závod GP / WM-Debüt  
Italy 1994 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
05•07•74 Bergamo, Italy





# Profily jezdců třídy 125ccm

## Fahrerprofile der 125er Klasse

# 125

### GIVI HONDA LCR

<b>5</b>	Noboru Ueda	
	JPN	HONDA

První závod GP / WM-Debüt  
Japan 1991 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
23•07•67 Aichi, Japan



### GIVI HONDA LCR

<b>9</b>	Lucio Cecchinello	
	ITA	HONDA

První závod GP / WM-Debüt  
Australia 1993 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
21•10•69 Venecia, Italy



### BOSSINI FORTINA RACING

<b>8</b>	Gianluigi Scalvini	
	ITA	APRILIA

První závod GP / WM-Debüt  
Australia 1994 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
14•04•71 Brescia, Italy



### RILMUCCI RACING TEAM

<b>10</b>	Adrian Araujo	
	SPA	APRILIA

Datum narození / Geburtstag  
Spain



### RACING SERVICE

<b>11</b>	Max Sabbatani	
	ITA	HONDA

První závod GP / WM-Debüt  
Italy 1998 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
04•08•75 Italy



### CHUPA-CHUPS MARTEDIU RACING

<b>15</b>	Alex de Angelis	
	RSM	APRILIA

Datum narození / Geburtstag  
26•02•84 Rimini, Italy



### SCRAB COMPETITION

<b>12</b>	Randy de Puniet	
	FRA	APRILIA

První závod GP / WM-Debüt  
Malaysia 1999 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
04•02•81 Andresy, France



### DIESEL VASCO ROSSI RACING

<b>16</b>	Simone Sanna	
	ITA	APRILIA

První závod GP / WM-Debüt  
Malaysia 1999 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
16•03•78 Firenze, Italy





# Profily jezdců třídy 125ccm

## Fahrerprofile der 125er Klasse

# 125

### CHUPA-CHUPS MARTELLI RACING

**18** Toni Elias  
SPA HONDA

Datum narození / Geburtstag  
28•03•83 Manresa, Spain



### CC VALENTIA AIRTEL ASPAR

**27** Arnaud Vincent  
FRA APRILIA

První závod GP / WM-Debut  
Japan 1998 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
30•11•74 Nancy, France



### PEV MASSIVHAUS ADAC SACHSEN

**17** Steve Jenkner  
GER HONDA

První závod GP / WM-Debut  
Germany 1996 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
31•05•76 Lichtenstein



### DERBI RACING

**22** Pablo Nieto  
SPA DERBI

První závod GP / WM-Debut  
Malaysia 1999 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
04•06•80 Spain



### LRE - UGB3000

**23** Gino Borsoi  
ITA APRILIA

První závod GP / WM-Debut  
Italy 1996 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
11•03•74 Libenza, Italy



### TEAM FORMULA

**26** Ivan Goi  
ITA HONDA

První závod GP / WM-Debut  
Malaysia 1996 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
29•02•80 Cermona, Italy



### ITALJET MOTO

**24** Leon Haslam  
GB ITALJET

Datum narození / Geburtstag  
31•05•83 England

### TELEFONICA MOVISTAR TEAM

**29** Angel Nieto Jnr  
SPA HONDA

První závod GP / WM-Debut  
Czech Republic 1995 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
19•11•76 Madrid, Spain





# Profily jezdců třídy 125ccm

## Fahrerprofile der 125er Klasse

# 125

### BENETTON PLAYLIFE

**32**

Mirko Giansanti

ITA HONDA

První závod GP / WM-Debüt  
Italy 1996 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
14•09•76 Termi, Italy



### A.S. ADAC - ESCH RACING

**35**

Reinhard Stolz

GER HONDA

První závod GP / WM-Debüt  
Germany 1998 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
22•01•76 Chiemsee, Germany



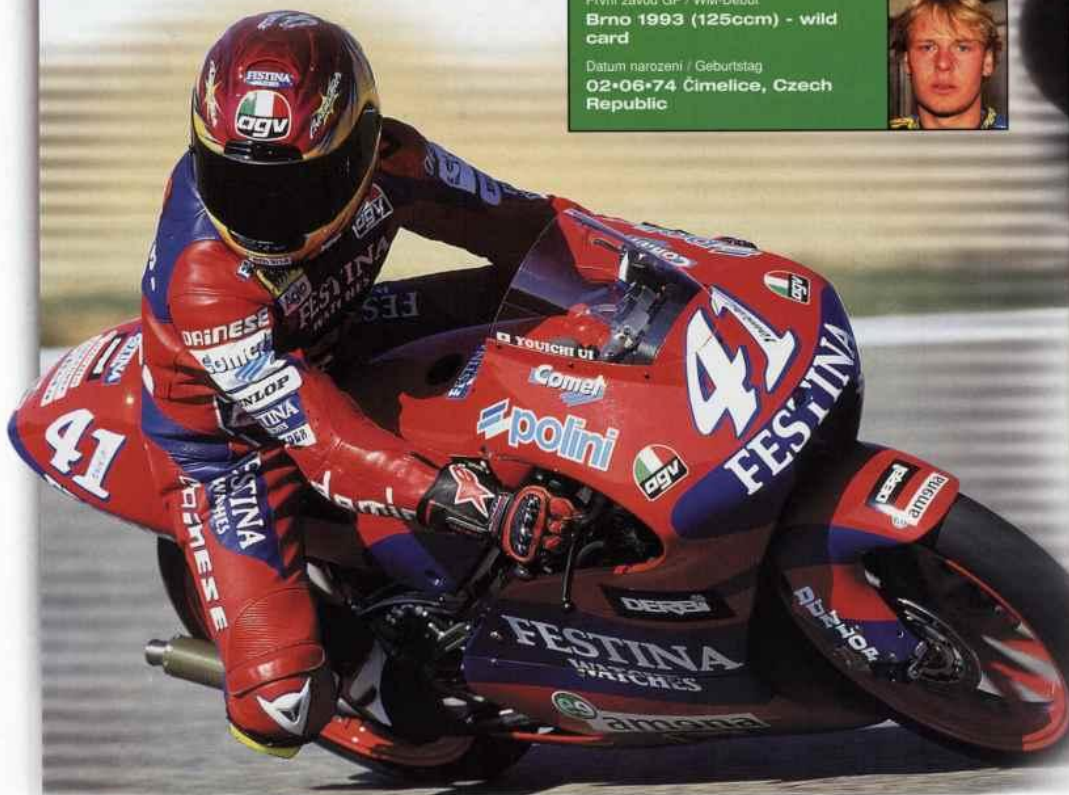
### ITALJET MOTO

**39**

Jaroslav Huleš

CZE ITALJET

První závod GP / WM-Debüt  
Brno 1993 (125ccm) - wild card  
Datum narození / Geburtstag  
02•06•74 Čimelice, Czech Republic



### DERBI RACING

**47**

Youichi Ui

JPN DERBI

První závod GP / WM-Debüt  
Japan 1995 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
27•11•72 Chiba, Japan



### SEMPRUCCI - BIESSE APRILIA

**53**

William de Angelis

RSM APRILIA

Datum narození / Geburtstag  
20•06•81 Rimini, Italy



### SEMPRUCCI - BIESSE APRILIA

**51**

Marco Petrini

ITA APRILIA

Datum narození / Geburtstag  
02•12•81 Siena, Italy

### DERBI RACING

**54**

Manuel Poggiali

RSM DERBI

První závod GP / WM-Debüt  
Italy 1998 (125ccm)  
Datum narození / Geburtstag  
14•02•83 San Marino





# Klaus "NoLess" Nöhles

## The New Kid on the Block



Klaus „NoLess“ Nöhles si poprvé vyzkoušel čtvrtlitr v září 1999 v Mugellu. O půl roku později, v květnu 2000, už získal za řídky Aprilie 7. místo v kvalifikaci na italskou Grand prix.

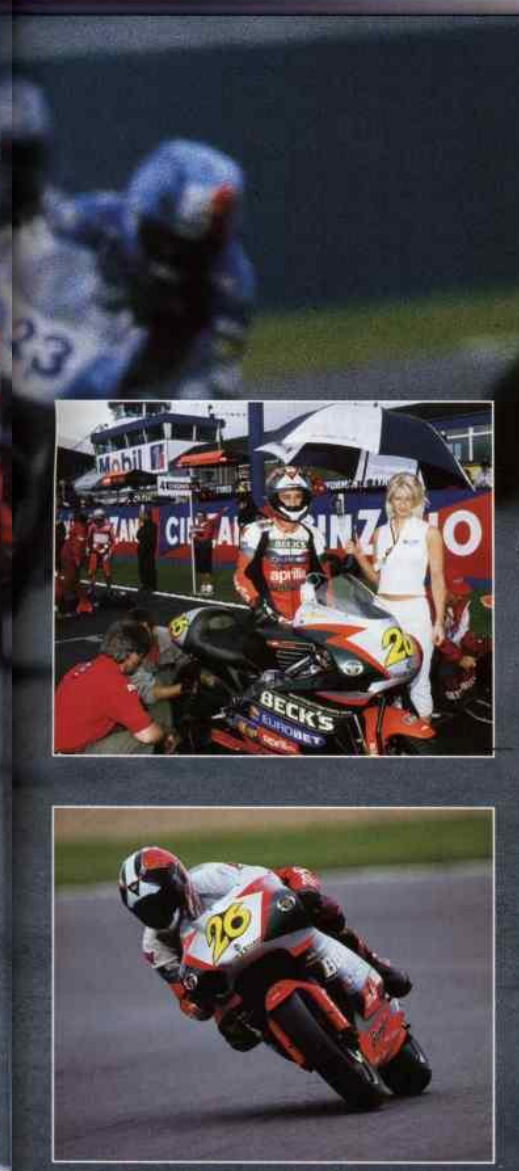
Na kluka, který od roku 1999 do roku 2000 zvládl dva velké skoky najednou - přechod z evropského a německého šampionátu do mistrovství světa a z třídy 125 ccm do 250ccm - to není vůbec špatné.

Klausův původní plán byl však zcela jiný: „Po vítězství v mistrovství Evropy ve stopětadvacítkách jsem chtěl spolu se svým ladičem Jörgem Seelem přejít do mistrovství světa v této kubatuře. Na Grand prix v Sachsenringu se však za mnou přišel Dieter Stappert a naznačil, že bych mohl závodit na dvěstěpadesátce v jeho týmu Aprilia Germany. Po takové nabídce jsem samozřejmě začal o svém rozhodnutí znovu přemýšlet.“

Klausovi se nechtělo opustit svého přítele Jörga Seela, protože cítil, že by jej nechal na holičkách, ale dokonce i Seel přiznal, že Klaus si takovou příležitost nemůže nechat uniknout: „Nestává se často, že by tak mladý jezdec dostal šanci k přestupu do továrního týmu!“

„Klaus znamená pro nás všechny trefu do černého“, řekl technický vedoucí týmu Aprilia Germany Sepp Schlögl, který se během své dlouhé kariéry staral o jezdce, jako byli Dieter Braun, Toni Mang, Reinhold Roth, Helmut Bradl a Ralf Waldmann. „Je velmi talentovaný a má k tomuto sportu správný přístup. Jsem přesvědčen, že si s ním užijeme hodně legrace i úspěchů.“

Klaus „NoLess“ Nöhles s vyznává módu širokých kalhot, pokaždé jiné barvy vlasů, bláznivých klobouků a rád se směje, ale vyniká i talentem, plní i perfektní znalostí zpracování dat – dá se říci, že je to typický představitel nové generace.



Im September 1999 sass Klaus „NoLess“ in Mugello das erste Mal auf einer 250er. Im Mai 2000, ein gutes halbes Jahr später, qualifizierte er seine Aprilia auf dem 7. Startplatz zum Grand Prix Italien – in seinem sechsten 250er-Grand Prix!

Kein schlechter Aufstieg für einen Jungen, der von 1999 auf 2000 zwei Riesenschritte auf einmal nahm: Wechsel von der Europa- und Deutschen Meisterschaft in die WM, und Wechsel von den 125ern zu den 250ern.

Klaus' ursprüngliche Pläne für 2000 waren ganz anders: „Ich wollte zusammen mit meinem Tuner Jörg Seel, nachdem wir die 125er-Europameisterschaft gewonnen hatten, die 125er-Weltmeisterschaft fahren. Aber dann kam schon am Sachsenring Dieter Stappert vom Team Aprilia Germany zu mir und sagte, es würde eventuell eine Möglichkeit geben, bei ihm und Sepp Schlögl 250er zu fahren. Und da begann ich natürlich noch einmal nachzudenken.“

Klaus hatte Hemmungen, seinen Freund Jörg Seel alleine zu lassen, aber auch dem war klar, dass Klaus eine solche Chance nicht auslassen konnte: „Wann bekommt ein junger Pilot schon die Möglichkeit zu einem Wechsel in ein Werksteam?“

„Klaus hat sich super bei uns eingeführt“, sagt Technik-Guru Sepp Schlögl, der in seiner Laufbahn Leute wie Dieter Braun, Toni Mang, Reinhold Roth, Helmut Bradl und Ralf Waldmann betreut hat, „er ist talentiert und zielstrebig, und ich bin sicher, dass wir noch viel Spass und Erfolg mit ihm haben werden.“

Klaus „NoLess“ Nöhles steht für Flatterhosen, Haare rot bis rosa, spitzbübisches Grinsen, verrückter Hut, aber auch für Talent, Zielstrebigkeit und topfit am Data Recorder – ein typischer Vertreter der neuen Generation.



# Ďábel z Čimelic nepřestává věřit

Amos Krejčí

Do kolotoče motocyklových Grand prix naskočil Jaroslav Huleš, nazývaný svými českými fanoušky „Ďábel z Čimelic“, před čtyřmi lety. Díky divoké kartě okusil třikrát předtím na Masarykově okruhu příchuť atmosféry závodů mistrovství světa, ovšem starty v kompletním seriálu pořádně zamíchaly jeho zažitými zvyklostmi.

Bez skvělých maminčiných domácích sladkostí či nazlátlých nedělních řízků, nad puritánskými porcermi týmových těstovin, bez party čimelických kamarádů, bloumal blond'atý Jihočech večer po tréninku ztlachlými paddocky světových okruhů a pomalu vstřebával tvrdý chléb profesionálního závodníka.

Postupně odstrkával pocit paradoxní samoty v pupku motocyklového Babylonu, na závodní dráze soupeři začínali poznávat, že „Ďábel z Čimelic“ nepatří k těm, kteří v bitevních chumlech atakům ostatních bojácně ucuknou.

Po první sezóně v barvách Pileri Teamu přestoupil do LB Racing Teamu Holland a v roce 1998 vedl stopětdvacítku Honda pod taktovkou německého UGT 3000 Teamu. Sebe, svého stájového šéfa Mario Rubatta a české příznivce potěšil Huleš šestým místem v Jerezu a osmým mezi poletujícími hejny racků na australském Phillip Islandu.

Jaroslav Huleš, von seinen tschechischen Fans "Teufel aus Čimelice" genannt, sprang auf das Karussell der Motorrad Grand Prix vor vier Jahren auf. Dank der wilden Karte konnte er schon dreimal vorher auf Masarykring den Nachgeschmack der Atmosphäre von WM Rennen kosten, aber Starten in kompletter Serie haben seine Lebensgewohnheiten ordentlich vermischt.

Der blonde Südböhme bummelte abends nach Training durch verstummte Paddocks der WM Strecken und saugte hartes Brot eines Profirennfahrers ein, ohne köstliche hausgebackene Süßigkeiten oder goldige Sonntagschnitzel von seiner Mutter, nur mit puritanischen Portion en Teamspaghetti, ohne seine Kumpel aus Čimelice. Allmählich befreite er sich vom Gefühl der paradoxen Einsamkeit im Bauch des Motorradfahrer Babylons, die Gegner auf der Rennstrecke erkannten langsam, dass der "Teufel aus Čimelice" keineswegs zu den gehört, die im Kampfgetümmel den Attacken der anderen furchtsam ausweichen.

Nach der ersten Saison in Farben von Pileri Team stieg er zum LB Racing Team Holland um und im Jahre 1998 führte er 125 ccm Honda unter der Leitung von dem deutschen UGT 3000 Team. Huleš begeisterte sich selbst,

# Der Teufel aus Čimelice hört nicht auf zu glauben

Osudové předivo mělo Huleše loni nasměrovat do třídy 250 ccm, jenže tým Aral Kurz Yamaha si nakonec plácl se Španělem Bulto. Nejlepší český motocyklový jezdec prožíval těžké chvíle, v mlhách sportovních nejistot ho pronásledovaly myšlenky na ukončení kariéry: „Hodně mě to mrzelo, tři roky jsem jezdil mistrovství světa a cítil, že mám dobré výsledky. Problém byl v tom, že mě Kurz vyškrtnul ze schváleného IRTA seznamu v poslední chvíli, kdy jsem celou fyzickou přípravu podřídil přechodu na silnější motorku. Nedržel jsem dietu, při cvičení jsem se soustředil na nabývání svalové hmoty. Když mě potom angažoval Italjet pro stopětdvacítku, musel jsem narychlo shazovat váhu, takže systém zimní přípravy byl celý nanic,“ vzpomíná Huleš.

Smlouvu mezi Italjetem a Hulešem lze charakterizovat jako sňatek z rozumu. Po zviditelnění firmy bažiči Italové potřebovali jezdce ochotného snášet řeholi pokusného králíka, Huleš zase vycítil novou šanci. Modrý tým musel začít od piky. Podle zákona motocyklové hierarchie vedla jeho cesta ke světové braně pravidelným účinkováním v seriálu mistrovství Evropy s podmínkou celkového umístění v trojici nejlepších. „Italjet neměl technicky na titul nárok, přesto jsem se o jeho získání hodně snažil. Viděl jsem totiž, že kromě Nöhlese není konkurence moc silná, jezdili s námi sice i bratři de Angelisové, ale výkony neměli stabilní. Čtvrté místo se stejným počtem bodů jako třetí jezdec jsem bral vzhledem k možnostem motorky jako prostou realitu,“ komentuje Huleš střizlivě svoji evropskou mezihru.

S prodlouženou smlouvou v kapse se Huleš letos vrátil mezi borce mistrovství světa. Návrat to však nebyl jednoduchý, příprava stopětdvacítky Italjet se opozdila a tým musel před zahájením šampionátu vzít zavděk dvoudenními testy v Cartageně a ve Valencii. „Poprvé jsem závod dokončil v Jerezu, tam jsem udělal dva body za čtrnácté místo. V Barceloně se mně podařilo zajet v tréninku devátý čas, ale v zahřívacím kole přestala fungovat elektronika. Zachovat při takové smůle chladnou hlavu stálo hodně přemáhání...“, bledne Huleš ještě dnes.

Jezdeckou kvalitou se šestadvacetiletý otec malého Jakuba znovu připomněl hned v následujícím Assenu, pátou příčku na startovním roštu už nemohl přehlédnout ani ten nejzarytější ignorant. „Závod jsme bohužel protaktivovali. Věřili jsme, že trať bude rychleji usychat a proto zvolili mokré, ale tvrdé gummy s hodně velkým tlakem vzduchu. Voda se však na trati držela dále a na takových pneumatikách se motorka nedala ustát. Přesto Assen náladu v našem týmu zlepšil,“ podotýká Huleš, jehož

seinen Teamchef Mario Rubatto und natürlich seine tschechischen Fans durch den sechsten Platz in Jerez und den achten Platz zwischen den umherfliegenden Schwärmen Möwen in australischen Phillip Island.

Durch Schicksalsgewebe sollte Huleš voriges Jahr in der 250 ccm Klasse geraten, aber der Aral Kurz Yamaha Team machte schliesslich topp mit dem Spanier Bulto. Der beste tschechische Motorradfahrer musste schwere Zeiten durchmachen, im Nebel der sportlichen Ungewissheit wurde er von den Gedanken an Karriereabschluss verfolgt: „Es verdrass mich ziemlich viel, ich fuhr drei Jahre WM Rennen und spürte, dass ich gute Ergebnisse habe. Das Problem lagte darin, dass mich Kurz aus der gebilligten IRTA Liste im letzten Moment strich, wo ich die komplette physische Vorbereitung dem Übergang zur stärkeren Maschine untergeordnete. Ich hielt keine Diät, beim Turnen konzentrierte ich mich auf das Zunehmen des Muskelfleisches. Als mich dann Italjet für eine 125 ccm Maschine engagierte, musste ich schnell abnehmen, so dass das ganze System der Wintervorbereitung plötzlich seinen Sinn verlor“, erinnert sich Huleš. Als Vernunfttheirat kann den Vertrag zwischen Italjet und Huleš charakterisiert werden. Die nach grösserer Publizität herbeisehene Italiener brauchten einen Fahrer, der bereit ist „Versuchskamnickel“ zu machen und Huleš fühlte wieder eine neue Chance heraus. Das blaue Team musste von der Pike auf anfangen. Nach den Gesetzen der Motorradhierarchie führt der Weg zur Spitze hinauf durch die regelmässige Mitwirkung in der Serie der Europameisterschaft mit der Bedingung der Gesamtplatzierung unter den ersten drei. „Obwohl Italjet keine Chance hatte von seiten der Technik den Titel zu gewinnen, bemühte ich mich darum sehr. Es war mir nämlich klar, dass ausser Nöhles die Konkurrenz nicht besonders stark ist, die Brüder de Angelis fuhren zwar mit uns, aber ihre Leistungen waren nicht stabil. Der vierte Platz mit der gleichen Punktezahl wie der dritte Fahrer war mit Rücksicht auf die Möglichkeiten der Maschine eine schlichte Realität“, kommentiert Huleš nüchtern sein EM-Zwischenspiel.

Mit verlängertem Vertrag in der Tasche kehrte Huleš unter die WM Fahrer zurück. Es war aber kein leichtes come-back, die Vorbereitungen der 125 ccm Italjet verspäteten sich und das Team musste sich bevor WM-Öffnung nur mit zweitägigen Tests in Cartagena und Valencia abfinden. „Zum ersten Mal beendete ich das Rennen in Jerez, dort bekam ich zwei Punkte für den vierzehnten Platz. In Barcelona gelang es mir im Training den neunten Platz zu belegen, aber schon in







letošním jediným českým sponzorem je brněnská firma Klenotnictví Hanák.

Další vrstvičku růžovějšího odstínu přidal Italjetu Donington Park. Osmé místo z kvalifikace zopakoval Huleš i pod šachovnicí nedělního závodu, když se jako klíště dlouho držel vedoucí skupiny. Výsledku podceňovaného Italjetu asi nemohl uvěřit ani computer časoměřičů, po odmávnutí závodu Hulešovo jméno z obrazovek vypadlo a nejenom v Čimelicích sháněli vodu pro vzkříšení náhlou mdlobou postižených televizních diváků.

Hulešova momentální cena na jezdeckém trhu není zanedbatelná. Už úvodní třetině letošního světového šampionátu ho oslovilo několik konkurenčních týmů, přilétly i nabídky přesunu do vyšších kubatur včetně té královské. „Měnit stáj v rozjeté sezóně by byl nesmysl. Těžko teď říci, jak se rozhodnu pro příští rok. V Italjetu jsem letos zůstal proto, že přišel laiči Möller, a po počátečních problémech se motorka skutečně lepší. Podvozek byl dobrý od začátku, v poslední době jde motor lépe odspodu, rezervu má pořád v top speedu. Möller ale připravuje druhou motorku, možná to bude druhé Derbi,“ směje se Huleš a jistě by rád doufal, že nevypouští z úst jen planou nadsázku.

P.S. Právě před pěti lety vyhrál Jaroslav Huleš na Masarykově okruhu závod mistrovství Evropy třídy 125 ccm. S velkým nářezem odjžděli tehdy z Brna mimo jiné Valentino Rossi a Lucio Cecchinello.

Aufwärmrunde war die Elektronik kaput. Es kostete viel Substanz bei so einem Pech die Kaltblütigkeit zu bewahren...“, wird Huleš noch heute blass.

Der sechszwanzigjährige Vater des kleinen Jakub erinnerte uns an seine fahrerische Qualitäten gleich im folgenden Rennen in Assen, den fünften Startplatz konnte nicht einmal ein verbissener Ignorant übersehen. „Leider Gottes haben wir das Rennen durchtaktisiert. Wir glaubten, dass die Strecke ein bisschen schneller trocknet und wählten nasse, aber harte Reifen mit hohem Luftdruck. Das Wasser blieb aber länger auf der Piste un mit solchen Reifen konnte man die Maschine nur schwer auf der Strecke halten. Trotzdem war die Laune in unserem Team nach Assen viel besser“, bemerkt Huleš, dessen einzige tschechische Sponzor heuer die Brüner Firma Juwelen Hanák ist.

In Donington Park bekam Italjet eine weitere dünne Schicht des rosigen Anstrichs. Huleš wiederholte den achten Platz aus der Qualifikation auch unter der Siegesflagge im Sonntagsrennen, als er sich wie eine Klette an die Führungsgruppe hängte. Nicht einmal der Computer der Zeitnehmer konnte das Ergebnis von Italjet glauben, nach Abschluss des Rennens fiel der Name Huleš auf dem Bildschirm aus und in dem Moment brauchte man nicht nur in Čimelice viel Wasser für Aufenweckung der von plötzlicher Ohnmacht befallenen Fernsehzuschauer. Der momentane Marktpreis von Huleš ist nicht unerheblich. Schon im Anfangsdrittel der heuerigen Weltmeisterschaft wurde er von einigen Konkurrenzteams kontaktiert, es erschienen auch Umstiegsangebote in höhere Kubaturen, sogar in die Königsklasse. „Es wäre doch ein Unsinn in Hochsaison das Team zu wechseln. Schwer zu sagen, wie ich mich für nächstes Jahr entscheide. Ich blieb heuer in Italjet, weil der Tunningspezialist Möller kam und nach Anfangsproblemen ist die Maschine wirklich besser geworden. Chassis war von Anfang an gut, in letzter Zeit geht der Motor besser von unten, in Topspeed hat er aber immer Reserven. Möller vorbereitet eine zweite Maschine, vielleicht wird es zweite Derbi“, lacht Huleš und hofft sicher, dass er nicht nur leere Übertreibungen über die Lippen bringt.

P.S. Gerade vor fünf Jahren gewann Jaroslav Huleš auf dem Masarykring ein EM Rennen der Klasse bis 125 ccm. Mit tüchtiger Blamage verließen damals Brünn unter anderem auch Valentino Rossi und Lucio Cecchinello.

Získejte stojánek

**MotoGP**  
na motocykl zdarma!



Odevzdejte vyplněný formulář v prodejním stánku MotoGP na okruhu a získáte MotoGP stojánek na motocykl zdarma!

Tiskacími písmeny vyplňte všechny údaje, prosím.

JMÉNO \_\_\_\_\_ PŘÍJMENÍ \_\_\_\_\_

MUŽ  ŽENA  DATUM NAROZENÍ (DEN/MĚSÍC/ROK) \_\_\_\_\_

ADRESA \_\_\_\_\_

MĚSTO, PSČ \_\_\_\_\_

E-MAIL \_\_\_\_\_ TELEFON \_\_\_\_\_ MOBIL \_\_\_\_\_

Vlastníte počítač? ANO  NE  "Surfujete" po Internetu? ANO  NE

Navštívili jste někdy webovou stránku (www.motograndprix.com)? ANO  NE

Jste poprvé na závodech MotoGP? ANO  NE

Které z následujících vyjádření by jste spojili se závody MS motocyklů - MotoGP? (Označte 3)

Rychlost  Styl  High-Tech  Zábava-vzrušení  Extrém-odvaha

Přijdete se podívat na závody MotoGP i příští rok? ANO  NE

**OCHRANA DAT**

Vše poskytnuté informace budou zařazeny do elektronické databáze vlastněné společností DORNA PROMOCION DEL DEPORTE, S.L. a mohou být poskytnuty reklamním a obchodním partnerům MotoGP. Tato databáze se vytváří s cílem přinést Vám informace ze světa MotoGP. Poskytnuté informace můžete změnit a/nebo zrušit zasláním e-mailu na adresu mkt@dorna.es.







## Zdravotní péče v Zimbabwe se od návštěvy jezdců MotoGP zlepšuje

Zajištění zdravotní péče v Zimbabwe se od loňské návštěvy předních jezdců MotoGP neustále zlepšuje. Jezdci, týmy a fanoušci MotoGP se již pět let věnují získávání peněžních prostředků pro humanitární program „Riders for Health“ (Jezdci pro zdraví). Hlavním cílem je zajistit prostředky na to, aby zdravotní péče mohla být poskytnuta i v odlehlých částech země a to i za velmi obtížných podmínek, které v Africe panují.

Alex Crivillé, Kenny Roberts, Alex Barros, Marco Melandri, Olivier Jacque a Norick Abe v doprovodu Randyho Mamoly a výkonného ředitele Dorny Carmela Ezpelety navštívili program Riders for Health v říjnu loňského roku těsně před Grand Prix Jihoafrické republiky. Na vlastní oči se mohli přesvědčit o tom, jak pomáhají zlepšit životy tisícům lidí.

Jako příklad uved' me návštěvu vesnice Marowa, kde děti umíraly na i na spalničky. Jejich životy změnil lékař na motocyklu, který jim nyní poskytuje pravidelnou zdravotní péči. Zdravotníci přinášejí vakcíny, rozšiřují zdravotní osvětu, informují matky o tom, jak pečovat o dítě, jak plánovat rodičovství a vykonávají mnoho dalších věcí, které jsou grantovány programem Riders for Health.

Tato návštěva přinesla velkou pozornost programu Riders for Health (založenému v Zimbabwe v roce 1994) a vyvolala velkou diskusi o zajištění zdravotní péče. Ministerstvo zdravotnictví následně zajistilo 60 nových motocyklů a 40 nových vozidel ve prospěch tohoto programu. K programu se také připojilo několik polovládnic i nevládních organizací, které zajistily další nová vozidla.

Další velmi dobrý příklad bychom našli v nemocnici Chiota Rural v Marondere v provincii Mashonaland East. Několik zdravotníků pracujících přímo v terénu mimo nemocnici zajišťuje lékařskou péči pro obrovské množství lidí. Israel Njere k tomu dodává: „Do doby, než jsem byl vyškolen a podporován organizací Riders for Health, jsem v podstatě nemohl vykonávat svoji práci. Nyni mohu navštívit i deset vesnic za týden a dohlédnout tak na tisíce lidí.

A navíc, od návštěvy jezdců MotoGP se na cestách pohybuje stále více motocyklů a tak i mí kolegové budou velmi brzy schopni poskytnout péči stejnému počtu lidí jako já.“

„Bylo to velmi vzrušující a zároveň obrovská čest poznat všechny jezdce MotoGP. Ale mnohem důležitější je to, že oni sami mohli na vlastní oči vidět celou škálu problémů, na které přispívají. Od jejich návštěvy se věci posunuly velkým krokem kupředu. A nezapomeňme, že nebyť komunity MotoGP, tak by se taková pomoc nemohla uskutečnit“, říká Mohale Moshoeshoe, ředitel programu Riders for Health Zimbabwe.

Kontakt: Andrea Coleman, Tel.: +44 (0)1327 30047, e-mail: acoleman@riders.org

# Revoluční novinka

na českém trhu!

NEW  
NO SMOKING



Polini  
přichází  
s revolučním  
řešením  
pro **skútry**

APRILIA - BENELLI -  
BETA - GILERA - ITALJET -  
MALAGUTI - PIAGGIO - YAMAHA -

Nový **výfuk** nejjednodušší  
způsob jak **zvýšit výkon** a zároveň  
snížit hlučnost a škodlivé emise.



Výhradní reprezentant polini cz - Ing. Pavel Gellner, Dlouhá 469, PSC 380 01 Dačice tel.: (0332) 42 38 62  
Sklad firmy & tuning - Střelské Hoštice 17, PSC 387 15 e-mail : polini@dac.cz Hot line : (0342) 39 97 89

# www.polini.cz



GAULOISES

*Blondes*

Liberté toujours



MINISTR ZDRAVOTNICTVÍ VARUJE: KOUŘENÍ ZPŮSOBUJE RAKOVINU