

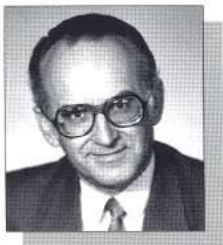
AUTOMOTOKLUB - BS - AUTODROM - MOST

# REVUE '93

S oficiálním programem a startovní  
listinou závodů INTERSERIE  
a mistrovství Evropy motocyklů.



Cena: 50,- Kč  
3,- DM



Vážení diváci,

srdečně Vás opět vítám v našem městě při vyvrcholení 11. sezóny na mosteckém autodromu. Vítám Vás také v našem městě, které je svou současností v naší republice mimořádné. Vše, co v našem městě a našem kraji najdete, je poznamenáno velkým střetem zničující devastace krajiny povrchovou těžbou uhlí a snahou, zejména v posledním období, toto poškození životního prostředí omezit a postupně napravit.

I tento areál, na němž budete svědky jistě mimořádných diváckých zážitků, je toho důkazem. Byl vybudován na skrývce povrchového lomu Vrbenský a stejně tak rekultivačním dílem je i dobudovaná vodní nádrž, která by rovněž měla sloužit v dalších letech návštěvníkům našeho města k odpočinku a rekreaci. Jako doklad problémů s životním prostředím lze uvést i nutnost postavit na hraně autodromu směrem k městu protihlukovou stěnu, protože tak, jako pro diváky je vrcholným zážitkem sportovní souboj vynikajících řidičů na špičkové technice, tak pro občany je bohužel spojen s vysokou hladinou hluku, která jim znepríjemňuje odpočinek i oddech ve volných dnech.

Na mosteckém autodromu od roku otevření již bylo zorganizováno více než 70 závodů a závody Interserie, tak i mistrovství Evropy motocyklů byly vždy považovány za vrchol sezóny.

Přeji Vám, aby ty letošní závody byly skutečným vrcholem a abyste odcházeli s hezkými diváckými zážitky z mimořádných sportovních výkonů.

*J. Jurek*

starosta města Mostu

**MOST**  
město motoristického sportu

Deset let mosteckého autodromu

## JAK TEN ČAS LETÍ...

Co je deset let proti tomu, jak dlouho snili generace jezdců o pěkném závodním okruhu se vším, co k němu patří. O okruhu, který by se již nemusel stěhovat z místa na místo podle toho, jak zde postupovala těžba uhlí. Dnes již asi málokdo ví, kolik vlastně závodních tratí v ulicích starého Mostu a jeho okolí vůbec bylo. Všechno vlastně začalo prvním poválečným rychlostním závodem motocyklů, který se konal v roce 1974 a otevíral celou bohatou a pestrou historii motoristického sportu na Mostecku. V padesátých letech již známe závodní automobily a od roku 1972 také mezinárodní závody. Nejrychlejší auta závodů INTERSERIE jsme měli možnost vidět poprvé v roce 1979. Zlatým písmem v historii motoristického sportu a nejen na Mostecku by měl být zapsán den 14. srpen 1983, kdy byl slavnostně za účasti mnoha hostů i bývalých závodníků otevřen první čs. autodrom se speciální závodní dráhou.

Dnes už není podstatné, kdo přišel první s nápadem umístit autodrom do tehdejší "měsíční krajiny", jak se okolí Mostu říkalo. První studie projektu spatřily světlo světa v roce 1976 a o tři roky později se již začalo s terénními úpravami a zemními pracemi. Vnitřní výsypka bývalého povrchového dolu začíná měnit svůj tvar. Devastovaná plocha o rozměru asi 140 hektarů se opět vrací k plnému využití. A když v den slavnostního otevření zahřměly na nové dráze motory závodních strojů, zněly všem příznivcům rychlých kol a vůně benzínu jako rajska píseň. Tenkrát se přijelo podívat na premiéru na sto tisíc diváků, zvědavých na jezdce, závodní stroje, ale hlavně na nový autodrom, který vyrostl na okraji města jako jeho nedílná součást. Odpovědní činitelé města i okresu si dobře uvědomují, že zdejší doly, chemický průmysl i elektrárny by nemohly existovat bez lidí. A právě těmto lidem je potřeba vytvářet přijatelné životní prostředí s možností zábavy i sportovního využití. Autodrom po jeho úplném dokončení se jistě stane pýchou a chloubou města, ale i studnicí pro městskou pokladnu.

"Snad nejnáročnější trať v Evropě" svěřovali se závodníci bezprostředně po skončení závodů. Chválou nešetřil ani technický delegát komise FISA pan Steimetz. Poslechněme si alespoň názory některých účastníků slavnostního zahájení. "Je to okruh, kde ruce a nohy mají píno práce a nenajde se chvilka na odpočinek. Nejde zde jenom o výkon motoru, ale hlavně o jezdecké umění", říká liberecký Vlastimil Tomášek. Bývalý jezdec a později pracovník METALEXU Pízeň Albín Patělech k tomu dodává: "Ani nemohu věřit. Vím, že dokážete v Mostě hodně, ale tohle jsem nečekal.

Klobouk dolů před vaším úsilím a uměním. Jde o něco, na co jsme dlouhá léta čekali. Nejraději bych se sevezl." A co na to říkají novináři - redaktor Signálu Karel Hrubec: "Mostečtí dovedou dělat zázraky a tak byli nakonec spokojeni jak jezdci, tak diváci i delegát FISA, vyslaný do Mostu proto, aby mohl o novém autodromu v Paříži referovat. Jeho výrok stojí za reprodukcí - i ve stavu, v jakém se autodrom nachází dnes, je to jedna z nejbezpečnějších tratí na světě. K tomu již není třeba dodávat vůbec nic. Redaktor Jiří Jandora přidává: "První čs. autodrom slibuje do budoucna lákavou podívanou. A je docela možné, že se o něm bude za čas mluvit se stejným respektem, jako třeba o italské Monze nebo německém Hockenheimu. Ještě názory tří jezdců: "Nejkrásnější okruh, jaký jsem kdy viděl. Má výborné parametry a je po všech stránkách na úrovni. Ani si nedovedu představit, jaké to bude po úplném dokončení," říká Jiří Veselý. "Brno má svou tradici, Most perspektivu. Smekám před pořadateli i těmi, kteří tuto pěknou a moderní trať vyprojektovali a postavili. Okruh je srovnatelný se všemi na světě i když je zatím ve vývoji," dodává jezdec Ing. Jiří Rosický. Nakonec slovo norského jezdce automobilových soutěží Johna Houglanda: "Váš nový autodrom je velice pěkný - je rychlý a technický. Udělali jste kus poctivé práce a jsem rád, že jsem jej mohl spolu se svým vozem otestovat. Určitě to není naše poslední setkání u vás v Mostě."

Dnes již je autodrom v provozu deset let, mnoho věcí se nově postavilo a přesto k plnému provozu ještě dost schází. Za uplynulá léta mohli diváci vidět více než sedmdesát motoristických akcí, z toho šest mistrovství Evropy automobilových veteránů, deset závodů rychlých vozů INTERSERIE a stejně tolik setkání příznivců a přátel historických motocyklů, tehdejší závody "Poháru míru a přátelství" automobilů a nespočet závodů mistrovství republiky automobilů i motocyklů. Trať autodromu sloužila i jako rychlostní vložka tradiční Rallye Tour d'Europa, překonal se zde vytrvalostní rekord na "tříkolce", konal se zde závod invalidních jezdců, byl zde dojezd etapy cyklistického závodu a své dostaveníčko zde měli i běžci dlouhých tratí. Loňského roku zde byla i premiéra závodů kamiónů vážící mnoho tun a naproti tomu i závody vozítek, kterým stačí na celý závod sotva "decka" benzínu. Za uplynulých deset let zde bylo opravdu na co se dívat a věřme, že tomu tak bude i v dalších letech.

**1983 AUTODROM MOST 1993**

Několik slov před mosteckým startem

## INTERSERIE

Před mnoha lety bylo slovo - INTERSERIE - pro mnohé příznivce motorismu pojmem málo známým. Do povědomí se dostalo až po jejich prvním mosteckém startu v roce 1979. Letos již seriál INTERSERIE jede svou 24. motoristickou sezónou. Ještě před zahájením sezóny jsme požádali pana Paulla Gopperta - promotora INTERSERIE - o odpovědi na několik otázek.

Seriál závodů INTERSERIE od svého vzniku v roce 1970 měl své vrcholné, ale i slabé sezóny. Jak hodnotíte loňskou a v čem by měla být lepší ta letošní?

"Uplynulá sezóna roku 1992 byla jednou z nejlepších za poslední dobu. Celkem 55 jezdců ze 14 zemí sbíralo body na osmi závodech, kdy se jelo celkem 16 jízd. Věřím, že koncem letošního roku bude situace podobná."

V uplynulých letech se na startovním roštu objevila celá řada vynikajících jezdců. Byl vám některý z nich zvláště blízký pro své osobní vlastnosti, či jezdecké umění?

"Jako promotor největší a jediné mezinárodní závodní série je každý jezdec a závodní tým pro mě důležitý. INTERSERIE jako organizace je zájmové společenství pro jezdce a soutěžící, kteří jsou majiteli takových vozidel a chtějí je nasazovat do závodů. Osobní hodnocení či vlastnosti nejsou při tom důležité."

V loňském roce se závody INTERSERIE vrátili po mnoha letech opět do Itálie a letos se začalo ve Španělsku. Je možné, že se závody INTERSERIE rozšíří ještě do dalších zemí Evropy?

"Jako evropská závodní série se budeme vždycky snažit jet závody INTERSERIE na odpovídajících okruzích, v barvitě sestavě a také podle finančních možností potenciálního pořadatele. V roce 1994 bychom chtěli jet jeden závod ve švédském Anderstaru, protože se jezdcí Švédska také účastní našich závodů."

Výsledky závodů však nedělají jenom jezdci a jejich umění. Podíl se na nich i technika. Jaký

je předpoklad rozvoje těchto sportovních vozů pro závody v dalších letech?

"I když se v letošním roce nekoná žádná mistrovství světa sportovních vozů, neznamená to, že tyto vozy nemají žádný další rozvoj. Největší pozorností letošní sezóny se jistě těší prototyp SPYDER K7 KREMER-PORSCHE, postavený speciálně pro závody INTERSERIE. Na prvním voze tohoto typu získal loni Manuel REUTER /D vítězství v 1. divizi a přispěl tak i k vítězství týmu KREMER-PORSCHE. V letošním roce pojedje na těchto vozech Giovanni LAVAGGI /I a Tomas SALDANA /E. Velice zajímavý bude také start vozů INDICAR postavených dle předpisů Can-Am. Přijede s nimi HSB MOTORSPORT TEAM s jezdci Karlem HASENBICHLEREM /A - vítězem 2. divize INTERSERIE '92 a Frederico CARECOU /GB. Jsou to vozy PENSKE-INDICAR s motory BUICK poháněné ekologickým palivem - metanolem."

Všechny tyto vozy však narazí na tvrdou konkurenci. Například trojnásobný vítěz INTERSERIE Walter LECHNER /A pojedje s nově předčleněným vozem REYNARD-SPYDER-JUDD Can-Am a také Reinhold JOEST chce nasadit své dva vozy IMSA-PORSCHE 962. Ke startu vozů DAHMEN-PORSCHE Can-Am ohlášený již v loňské sezóně by mělo dojít letos. Můžeme být také zvědaví, jak dopadne LOLA FORD Can-Am nasazený týmem McNEIL Engineering, postavený na základě formule 3000, stejně tak jako LOLA-JUDD Can-Am Johana RAJAMAKIHO /S s motorem 3500 ccm. Tým BROSS-RF5-JEANS nasadí



dva vozy ARGO-COSWORTH a SPICE-COSWORTH s jezdci Dario ROSSIM /I a Helmutem BROSEM /D. Ve druhé divizi budou s jistotou probíhat velké boje, protože se tam účastní celá řada nových jezdců. Jména těchto rychlých mužů nám dávají jistotu. Například Raineri RANDACCIO /I na SPICE-COSWORTH C2, Ernst FRANZMAIER /A na voze LECHNER-REYNARD-JUDD Can-Am, Freddy LIENHARD /CH na voze HORAG-VAG-Turbo Can-Am. Všichni se však musí postavit známým jezdčům jako je Rolf GÖTZ /D na voze MARCH-BMW Can-Am, Michael R. NEUMANN /D na MAZDA ROTARY Can-Am, Dieter BERGERMANN /D na BGN-ARGO JUDD a svým výkonem se prosadit."

Za několik málo let oslaví INTERSERIE své 30. výročí, ale blíží se konec století a tak se naskytá otázka - přijde INTERSERIE rok 2000?

"Ještě bude INTERSERIE ještě v roce 2000, to dnes nemůžeme přesně říci. To záleží na mnoha okolnostech. Přece alespoň něco - bude, pokud diváci a pořadatelé budou tyto závody chtít."

Koho můžeme očekávat při letošním startu INTERSERIE na mosteckém autodromu z jezdců a strojů?

"Seriál INTERSERIE se během let vyvinul jako nejvýznamnější mezinárodní série závodů sportovních vozů. Po letošním rok je přiláčeno do 1. divize 22 a do 2. divize 18 závodních týmů z osmi zemí - Rakousko, Švýcarsko, Německo, Španělsko, Francie, Velká Británie, Itálie a Švédsko, kteří pojedou celý seriál nebo sporadicky některé závody. Naši snahou je, aby startovní pole bylo zaplněné. K těm, o kterých jsem již hovořil patří také James TAYLOR /GB na voze LOLA T 92/50 DFZFORD, John WINTER /D a Manuel REUTER v týmu JOEST-PORSCHE, Gerhard MÜLLER /D na BAT CHEVROLET IMSA GTP s šestilítrovým motorem. Ze Švédska Petr KJELIBERG a Allan DUNNEVALL a mnozí další. Myslím, že příznivci rychlých vozů INTERSERIE se mají na co těšit."

## Vítězové - INTERSERIE - Champions 1970 - 1992

1970	Jurgen NEUHAUS /D	PORSCHE 910	Div. 1
1971	Leo KINNUNEN /SF	PORSCHE 917	Div. 1
1972	Leo KINNUNEN /SF	PORSCHE 917	Div. 1
1973	Leo KINNUNEN /SF	PORSCHE 917 Turbo	Div. 1
1974	Herbert MÜLLER /CH	PORSCHE 917 Turbo	Div. 1
1975	Herbert MÜLLER /CH	PORSCHE 917 Turbo	Div. 1
1976	Herbert MÜLLER /CH	SAUBER (BMW)/C5	Div. 2
1977	Helmut BROSS /D	LOLA (BMW) T 298	Div. 2
1978	Reinhold JOEST /D	PORSCHE 908/3 Turbo	Div. 2
1979	Kurt LÖTTERSCHMID /D	TOJ/Baier-BMW/C205	Div. 2
1980	Kurt LÖTTERSCHMID /D	TOJ/Baier-BMW/C205	Div. 2
1981	Roland BINDER /D	LOLA (BMW) T 297	Div. 2
1982	Roland BINDER /D	LOLA (BMW) T 297	Div. 2
1983	Walter LECHNER /A	MARCH-FORD-COSWORTH Can-Am	Div. 1
1984	Klaus NIEDZWIEDZ /D	GWB-FORD ZAKSPEED C1/8	Div. 1
1985	Roland BINDER /D	PERSY-BMW Can-Am	Div. 2
1986	"John WINTER" /D	SACHS-JOEST-PORSCHE 956	Div. 1
	Roland BINDER /D	COLUMBUS-PERSY-BMW Can-Am	Div. 2
1987	Walter LECHNER /A	JIM-BEAM-PORSCHE 962	Div. 1
	Karl HASENBICHLER /A	SACHS-HSS-AUDI-Turbo Can-Am	Div. 2
1988	Jochen DAUER /D	VICTOR-DAUER-PORSCHE 962 C	Div. 1
	Rolf GÖTZ /D	MARCH-HEIDEGGER BMW Can-Am	Div. 2
1989	Walter LECHNER /A	JIM-BEAM-PORSCHE 962C	Div. 1
	Rolf GÖTZ /D	MARCH-HEIDEGGER BMW Can-Am	Div. 2
1990	Bernd SCHNEIDER /D	KREMER-PORSCHE 962 CK6	Div. 1
	Rolf GÖTZ /D	MARCH-HEIDEGGER BMW Can-Am	Div. 2
1991	Bernd SCHNEIDER /D	JOEST-PORSCHE 962 C	Div. 1
	Karl HASENBICHLER /A	HSB-AUDI-Turbo Can-Am	Div. 2
1992	Manuel REUTER /D	KREMER-PORSCHE Spyder K7	Div. 1
	Karl HASENBICHLER /A	HSB-AUDI-Turbo Can-Am	Div. 2



HSB MOTORSPORT RACING TEAM připravil pro sezónu dva vozy PENSKE-BUICK INDICAR Can-Am, které skrývají pod kapotou na osm set "koní". Pojede na nich "Frederico CARECA /GB a Karl HASENBICHLER /A.



Walter LECHNER - trojnásobný vítěz INTERSERIE

## PODNIKAT JE TĚŽŠÍ

### NEŽ ZÁVODIT ... na kus řeči u Miroslava Adámka

Na závodních tratích jsme se potkávali léta. V poslední době však stále řídkěji. Miroslav Adámek, držitel našeho absolutního čs. rychlostního rekordu totiž začal podnikat. Přirozeně v branži, v níž byl vychován - v autoopravárenství. Jeho táta vlastnil v pražských Modřanech servis, který mu byl sice v padesátých letech znárodněn, ale Mirkův bratr v něm do poloviny šedesátých let dělal vedoucího a on sám mistra. Když se poměry změnily, požádal o restituci a odkoupení nově postavené haly. Pak přišel půlrok, který by už nechtěl zažít. Vlastní obavy se v něm misily s cizí závisť, ale v červnu 1991 otevřel firmu - AUTO ADÁMEK. Jednu z prvních soukromých firem, prodávající škodovky a provádějící záruční a pozáruční opravy. Mezi servisem a novou prodejnou příslušenství však postávají vozy VW a AUDI. Zatím jen tak, na ulici.

#### Proč?

V roce 1968 jsem měl zastoupení NSU, které se později změnilo na AUDI a v roce 1976 bylo zrušeno. I má kariéra byla převážně postavena na vozech těchto značek, takže jsem měl k AUDI a potažmo i VW bližší, než třeba k Mercedesu nebo Fordu. Proto jsem koncern VW kontaktoval a požádal o prodej jejich vozů. Čtvrt roku trvalo, než mě proklepli, pak mi prodej přidělili, ale také problémy. Nemám odpovídající "showroom", musel jsem shánět parcelu a vše, co je k tomu potřebné. A ze strany místních úřadů jsem se setkával s takovým nepochopením i amaterismem až běda. Ale pozemek naproti servisu již máme a letos tu začneme stavět jeden menší a jeden velký "showroom" se vším, co k němu patří a to nákladem 20 milionů korun.

Auto Adámek se zřejmě chystá k

#### ofenzivě?

Ještě bychom rádi přistavěli malý servis, kde budeme provádět emisní kontroly, montovat doplňky a v plánu máme nový velký servis - včetně benzínového čerpadla - pro vozy VW a AUDI. Ten by měl stát na rozhraní Modřan a Líbuše. Dostaneme-li tamní parcelu. Ještě jsem si neval ani korunu podnikatelského zisku a všechno dávám do dalšího rozvoje.

*Tvrdí se, že u vás máte nejlevnější Škodovky v Praze?*

Máme, držíme se totiž doporučené ceny. I proto je u nás tolik zákazníků: je vyprodáno na čtvrt roku dopředu. To má ale na svědomí i dnešní systém prodeje. V něm si zákazník nejdříve najmene požadavky a teprve pak se auto vyrábí. Což trvá dva měsíce.

#### Kolik jste loni prodali vozů?

Tisíc Škodovek a 85 vozů VW a AUDI. To je opravdu hodně. A to jsme rodinným podnikem, založeným na ženách: se zákazníky jednájí mé dcery Renata a Mirka, jejich matka má na starosti leasing, v kanceláři pracuje manželka mého synovce a celá firma se točí kolem naší ekonomky ing. Kamenické. Jsem s nimi náramně spokojen.

*Prodáváte VW i AUDI. Jak je to s jejich dodávkami?*

Zákazníci, kteří si vyberou v našich skladech, si mohou vůz odvést okamžitě. Ti, co mají speciální přání do šesti týdnů u VW a osm až deset týdnů u AUDI. A takové 80 TDI je se spotřebou pod čtyři litry naty fantazii.

#### Co dokáže modřanský servis?

Má osmnáct zaměstnanců, děláme 30 až 40 prohlídek denně, provádíme i opravy, mytí vozů, výměnu oleje, máme svou lakovnu a klempířinu děláme ve spolupráci s firmou D + K.



*Pomohlo vám v podnikání něčím i závodění?*

Díky němu jsem měl kontakty, ovšem podnikání je mnohem těžší než závodit. Pracuji čtrnáct hodin denně a stále pod tlakem. Faktem ale je, že závodění mě naučilo dělat věci na úrovni.

*Takže se chystáte odložit závodní příbhu na hřebek?*

Letos ještě ne. Budu jezdit s dcerou Mirkou a Theodorem Pištěkem ve FORD FIESTA CUPU. Ale jen tak pro potěšení. Možná, že si párkrát zazávodím i v INTERSERII. Bojím se totiž, že když jednou přestanu, už nikdy se k tomu nevrátím. Proto udržuji kondičku - hraji hokej, lyžuju a běhám.

*Po těch slovech musel muž, který závod mistrovství světa prototypů, zase odběhnout. Zákazníci chtějí své a on jim rád vyhoví. Stejně jako ostatní zaměstnanci. U Adámků je totiž opravárenství tím, čím má být - vysoce profesionální záležitost.*

## Desítka nejlepších v INTERSERII '92

### Divize 1

1	Manuel REUTER /D	KREMER-PORSCHE SPYDER K7	112,5 bodů
2	Oscar LARRAURI /ARG	MONO-JOEST-PORSCHE IMSA GTP	72,5
3	John WINTER /D	JOEST-PORSCHE IMSA GTP	55,5
4	Johan RAJAMÁKI /S	REYNARD-JUDD	43
5	Laurence JACOBSEN /GB	REYNARD Y.E.S FORD	41,5
6	Dick WAAIJENBERG /NL	SPICE COSWORTH C1	29,5
7	Tomas SALDANA /E	CCOUGAR-PORSCHE C28S	29
8	Renieri RANDACCIO /I	SPICE COSWORTH C1	28,5
9	Robbie STIRLING /CND	SPICE COSWORTH C1	22
10	Charles ZWOLSMANN /NL	LOLA T92/10 JUDD	20,5

### Divize 2

1	Karl HASENBICHLER /A	HSB-AUDI-TURBO Can-Am	97,5
2	Walter LECHNER /A	HORG-VAG-LOLA-TURBO Cam-Am	77,5
3	James TAYLOR /GB	TIGA COSWORTH C2	69
4	Udo HAFENRICHTER /D	MAZDA-ROTARY Can-Am	49
5	Eddie McLURG /GB	HSB-AUDI-TURBO Can-Am	
6	Michael R. NEUMANN /D	START 871/1 MAZDA	37
7	Rolf GÖTZ /D	MARCH-HEIDEGGER BMW Can-Am	31
8	Markus HOTZ	HORAG-VAG-LOLA TURBO Can-Am	27,5
9	Norbert BINDER /A	REYNARD BMW Can-Am	24,5
10	Erik van VLIET /NL	ARGO-COSWORTH C2	24

### Hodnocení závodních týmů

1	KREMER-PORSCHE-RACING Köln /R	133,5
2	JOEST-RACING Wald Michelbach /D	87,5
3	WALTER LECHNER SCHOOL Saizburg /A	87,5
4	McNEIL ENGINEERING Sevenoaks /GB	81
5	STYLEAUTO RACING TEAM Wegberg /D	62
6	ROTARY RACING TEAM Weihenzell /D	50
7	BROSS FR-5 JEANS TEAM Nagold /D	45
8	J.R. MOTORSPORT Karlskopa /S	44,5
9	COURAGE COMPETITION Le Mans /F	41
10	THE BERKELEY TEAM London /GB	31

## Nejrychlejší jezdci INTERSERIE v Mostě

Rok/Jahre	Vítěz/Sieger 1. div.	Vítěz/Sieger 2. div.	Nejrychlejší kolo/Schnellste Runde
1979	Norbert PRZYBILLA /D TOJ FORD BMW	Kurt LOTTERSCHMID /D TOJ Baier BMW	Peter HOFFMANN /D McLaren Chevrolet 151,2km/h
1980	Reinhold JOEST /D LIQUI-MOLY PORSCHE	Kurt LOTTERSCHMID /D TOJ Baier BMW	Reinhold JOEST /D LIQUI MOLY PORSCHE 161,005km/h
1981	Jochen MASS /D JOEST-PORSCHE 936	Eugen GRUPP /D LOLA BMW T297	Jochen MASS /D JOEST-PORSCHE 936 160,810km/h
1982	Bob WOLLEK /F VEGLA-JOEST-PORSCHE	Roland BINDER /D BMW-LOLA T 297	BOB WOLLEK /F VEGLA-JOEST-PORSCHE 161,810km/h



# PRO VĚTŠÍ BEZPEČNOST NA SILNICÍCH

Silnice není závodní dráha, to by si měli uvědomit všichni účastníci silničního provozu. Stále čteme v novinách, slyšíme v rozhlase, či vidíme na televizních obrazovkách o stoupající nehodovosti na našich silnicích, o počtech zraněných a usmrčených, či velkých ztrátách na majetku, či zařízeních. Zlepšit tuto situaci není věc jednoduchá. Stále stoupá počet provozovaných vozidel, ale hlavně se na silnicích stále více objevují silné a rychlé vozy. Přijetím si však, že mnozí naši řidiči, zejména mladí, či začínající nemají tyto vozy, jak se říká "v ruce", neví, co udělají v extrémních situacích, za silného deště nebo namrzlé vozovce.

Mostecký autodrom je jedním z míst, kde si řidiči mohou osvojit návyky potřebné v silničním provozu. A tak zde můžeme velmi často vidět, jak osobní vozy různých značek krouží po dráze a jezdci se doslova učí, jak s vozem zacházet při brzdění, v zatáčkách, při nenadálých překážkách a podobně. Teoreticky i prakticky se zde naučí jak ovládat místně všechny pedály i volant.

Zvýšení řidičských schopností má zákonitě za následek snížení nehodovosti, zvýšení bezpečnosti v silničním provozu, zdraví řidičů i ostatních účastníků silničního provozu a také minimalizaci finančních ztrát na majetku či zařízeních.

Provozovatelem výuky pro zlepšení řidičských schopností na mosteckém autodromu je firma "HIGH CAR TRAINING v.o.s." a její ředitel, dlouholetý automobilový závodník Jiří Patera, kterému jsme položili několik otázek.

**Můžete nám svou firmu bližší představit?**

Naše společnost "High Training v.o.s." má svůj začátek na sklonku loňského roku, v návaznosti na předešlou činnost a zkušenosti zakladatelů v oblasti výcviku řidičů osobních i nákladních vozidel v jízdě v extrémních podmínkách a krizových situacích. Tyto služby poskytujeme i ve spolupráci s radou vlády pro BESIP (bezpečnost silničního provozu). Poskytujeme i další služby týkající se dopravy, ale uvedený výcvik je naší hlavní náplní.

Naše služby využívají převážně řidiči státní sféry - ministerstva vnitra, obrany, zdravotnictví, hasičského sboru, ale i soukromé osoby mající nový a silný vůz, s jehož řízením mají minimální zkušenosti - podnikatelé, vládní úředníci, poslanci, bezpečnostní agentury, sportovci, osobní řidiči a jiní.

**Jak vypadá takový výcvik řidičů na autodromu?**

Jedná se o výcvik řidičů rychlými silnými osobními vozy, speciálními dodávkovými či nákladními vozidly k osvojování návyků pro řešení krizových situací i způsobu rychlé jízdy vozidlem formou jednoduchých kursů, které se skládají samozřejmě z teoretické části a praktického výcviku jízdy.

Teoretická část jízdy se provádí na učebně s použitím projekční techniky v délce jedné hodiny. V této části se účastníci seznámí se základními zásadami chování i reakcí v krizových situacích a rychlé jízdě na základě podrobného výkladu o důvodech a variantách chování vozidla v těchto situacích.

Praktický výcvik v délce asi tři a půl hodiny probíhá přímo na dráze mosteckého autodromu pod dohledem instruktorů, kteří pozvolna seznamují účastníky se způsobem rychlé jízdy daným druhem vozidla, s praktickým ověřováním a osvojením poznatků z teorie.



Jezdit se musí umět i na sněhu

zkušenostem instruktorů, kterými jsou většinou dlouholetí bývalí závodníci, nabízíme otestování a poskytování informací o vybraných typech vozidel, jejich jízdních vlastnostech, o vybaveních zvyšující bezpečnost řidiče a další. Dále počítáme s účastí prodejců různých značek automobilů i součástí s možností jejich vyzkoušení a posouzení, jsme schopni splnit i mnohá další přání našich zákazníků.

**Máte ve své činnosti nějaké problémy a potíže?**

Samozřejmě při dosažených výsledcích naší práce máme i problémy. Velmi dobrá je spolupráce s vedením mosteckého autodromu, kde nám vycházejí všemožně vstříc. Na druhé straně jsme měli problém najít pojišťovací společnost, která by poskytla takový způsob pojištění, co naše firma potřebovala. Například v Německu lze pojištění vozidla zahrnující jízdu i mimo provoz veřejné silniční dopravy v případě, že si tím klient pojišťovny zvýší své řidičské schopnosti.

**Chystáte něco pro budoucnost?**

V současné době již uvažujeme o zkvalitnění a dalším rozvoji naší nabízených služeb. Chceme zajistit takové podmínky na mosteckém autodromu, které simulují jízdu na náledí či mokré vozovce, což si vyžadá odpovídající technické řešení. Budeme hledat cesty ke krytí nákladů na zakoupení jednoho či dvou výcvikových vozidel, například s prodejci aut, kteří je poskytnou pro svou propagaci. Jednáme také s partnery o propagaci a rozšíření využití našich služeb. Jednou z možností je způsob používání například v Německu, kde zaměstnavatel svým zaměstnancům přispívá na účast v kursu a podobně.

Děkují za rozhovor

# DVĚ STRANY JEDNÉ MINCE

**Deset motoristických sezón se plně projevilo i na stávajícím zařízení autodromu. Kde jsou ty doby, kdy se jely dva závody ročně-jeden v květnu a druhý v srpnu. Rok od roku stoupl počet závodů a dnes můžeme říci, že v průběhu deseti let bylo na mosteckém autodromu uspořádáno více než sedmdesát závodů různého motoristického zaměření, nehlédě na další stovky dní v roce, kdy se zde testovalo, zkoušelo a hlavně trénovalo.**

**Nic však nevydrží věčně, ani zařízení autodromu, které je vystaveno stále většímu náporu. To jsou právě dvě strany jedné mince. Na jedné straně jsou závody a další akce, ale na druhé straně musí nastat čas oprav, vylepšování a příprava na další motoristické sezóny, které nás čekají.**

**K tomu nám vedoucí autodromu Miroslav Bernásek řekl:**

"Loňská motoristická sezóna, které byla jednou z nejbohatších, neskončila právě dobře. Jedním z posledních závodů bylo mistrovství Německa motocyklů v měsíci říjnu. Dřívější termín nebyl možný, protože všechny další termíny byly obsazené. Byla zima, nevládné počasí a parkoviště závodních strojů doslova přeplněné. Většina jezdců proti dřívějšímu má dnes pro přepravu velké autobusy. To by tak nevedlo, ale mají s sebou veškeré vybavení potřebné pro delší pobyt venku, to znamená vaňičky, ledničky, mikrovlnné trouby, ale také dečky na vyhřívání pneumatik závodních strojů, nemluvě již o elektrickém vytápění. Zkrátka spotřeba proudu vzhledem ke studenému počasí byla taková, že to naše stávající zařízení nemohlo vydržet. V očích zahraničních jezdců však byl viníkem autodromu a již vůbec nevzáli na vědomí, že naše zařízení více proudu nemohlo dodat.

Dalším problémem bylo neuskutečně mistrovství světa třidy Superbike a tím i mistrovství Evropy, zaviněné nedostatky na trati, kde se při silných deštích držela voda a dříve budované odvodnění již nestačilo odebrat návaly vod. K tomu

ještě množící se stížnosti na nerovnost tratě v některých úsecích.

To vše bylo důvodem k tomu, připravit plán nutných prací, které se musí udělat, pokud chceme jet závody v letošním roce. To však neřeší úkoly další investiční výstavby. V první řadě se udělat nový povrch na více než třetině trati a později celé odvodnění. V první řadě bylo třeba udělat nový rozvod elektrického proudu, rozděleného na samostatné obvody, čímž se zvýší počet odběrných míst a množství proudu v parkovišti závodních strojů. Na doplnění pískových zón podél tratě potřebujeme na tři tisíce kubiku šterkopsku. Podářilo se nám také získat na pět tisíc starých pneumatik z vojenských letadel, které budou sešroubovány do komínků a umístěny na výstřelových místech, kde dochází k únikům z tratě. Na některých místech kolem trati počítáme s vybudováním betonové zdi místo svodidel a na dalších místech přidáme třetí svodidlo.

Z našich plánů se nám podařilo dokončit vnitřní oplocení parkoviště závodních strojů a velkou pozornost jsme věnovali srdci celého autodromu - startovní a řídicí věži. Vybudovalo se odpovídající

sociální zařízení, provedlo se obložení celého vnitřku. Ještě počítáme se zabudováním protisluneční fólie do oken, zavedení topení a klimatizace. Na střeše části věže připravíme terasu. Na odpovídající úroveň doplníme místnost pro časoměřiče, zlepšíme ovládání červeného světla na trati, zrychlíme informace z tratě a chceme také připravit bezdrátový přenos informací do tiskového střediska, zlepšit stanoviště traťových komisařů a jiné.

Zabývali jsme se také zlepšováním pracovních podmínek v dílnských prostorách, kde jsme vybudovali odpočinkovou místnost. Začalo se také s úpravou části administrativní budovy-kancelář, restaurace, sociálního zařízení, kde se však ještě bude pokračovat. Problém byl také s diváckým svahem, kde docházelo ke krádežím i ničení našeho majetku. Po zavedení ostrahy se situace zlepšila. Čeká nás však zde celá řada prací-natření přírodních tribun, vylepšení sociálního zařízení, dokončení elektrických přípojek do buněk a pak je zde problém nedokončené kryté tribuny, kde loni na jaře při silném větru odletla nedokončená střecha. Bohužel je ještě ve stavbě a stále nedokončená...

Dnes, kdy se již motoristická sezóna rozjela na plné obrátky, můžeme říci, že většina našich plánů je spiněna, na některých se ještě pracuje. To vše však jsou jenom drobné akce, i když náročné na financování. Nedávno se dokončila podle rozhodnutí městského úřadu výstavba protihlukové stěny a délce 220 metrů a výšce čtyř metrů, která má snížit hluk autodromu do obydlených částí města - Souše. Jen tato akce stáia více než milion korun.

Máme také připraven projekt další investiční výstavby, který zahrnuje rozšíření parkoviště závodních strojů, přístavbu a propojení věže s boxy, úpravu vjezdu do areálu autodromu, včetně vybudování odpovídající vratek. V projektech se také počítá s výstavbou nového moderního tiskového střediska, včetně restaurace, sociálního zařízení a hlavně technického vybavení. Máme zájem i na vybudování vlastního kempu na diváckém svahu se vším, co k dobrému kempování patří. Jen těchto několik plánů představuje částku kolem čtyřiceti milionů korun. Víme, že to nebude nejednoduše, ale postupně tak, jak si na to vyděláme.

Mostecký autodrom z těch deset let provozu se již stal pojmem v motoristickém sportu nejen doma, ale i zahraniční a zájem o něj stále stoupá. Naší snahou proto je připravit a zajistit potřebné základy odpovídající dobré úrovni pro jezdce, jejich doprovod, pro novináře, ale také pro příznivce a diváky motoristického sportu.

Zkušeností z uplynulých deseti let i plánů do budoucna je dost. Je však třeba si říci, co se udělá dnes, co zítra a co později. A tomu podřídit celé naše snažení."



Brigádníci při opravě oplocení autodromu

# FORD FIESTA CUP '93

se rozjel na plné obrátky

osobnosti", kde můžeme najít celou řadu zajímavých lidí.

Letošní ročník poháru FORD FIESTA CUP '93 se rozjel na plné obrátky díky zkušenostem získaným v loňském roce. Úvodní závod se jel na brněnském okruhu, potom v Budapešti, Poznani, Havířově a Zeltwegu. Další závody jsou ve Šternberku, Rize, Poznani, Mostě, Hockenheimu a celý seriál by měl skončit tam kde začal - v Brně.

Na padesátí vozích FORD FIESTA se vystřídá více než stovka jezdců. Představí se v něm začátečníci, ale i zkušení jezdci jako Miroslav Adámek, Petr Krejbič, Adolf Fešárek, Petr Bold, František Došek, Ladislav Bareš, či Břetislav Enge. Jedním ze začínajících jezdců je například sedmnáctiletý Jirka Patera, který první dva závody nejel, protože se musel plně věnovat maturitním zkouškám. Letos ho uvidíme se startovním číslem 51 na mosteckém autodromu, kde jeho otec, dlouholetý závodník Jiří Patera proháněl své vozy.

Největší pozornost diváků ovšem patří poháru osobnosti. Na koho se můžeme na mosteckém autodromu těšit. Stejně jako loňského roku to bude Chantál Polívková, potom Honza Vančura, Milan Špinka, Sagvan Tofi, či Lucie Bílá. Za volantem malého vozu bychom měli vidět i nestárnoucího Františka Šťastného. Bude zde také

výtvarník Theodor Pištěk, z politiků místopředseda ODS Petr Čermák, který před tenisovými míčky dal přednost rychlým vozům, režisér Filip Renč, zpěváci Jiří Korn, Karel Zich, Stanislav Hložek, Jakub Smolík, Zora Jandová, herci Roman Skamene, Michal Dočolomanský, Jiří Schmitzer, moderátoři Jan Rosák, Miloš Adámek, Pavel Dumbrovský a další.

FORD FIESTA CUP a krásné dívky patří k sobě, stejně tak i vozy pošramocené během sportovního zápojení. BOURAČKY při závodech jsou všude středem zájmu a tak se můžeme těšit na pěkné sportovní zážitky z bojů o sekundy a body.

Již první závody letošního roku plně prokázaly, že FORD FIESTA CUP jde správnou cestou a prokazuje životnost celého seriálu, který ukazuje nové pojetí automobilového sportu u nás, je totiž krokem ke komercializaci tohoto pěkného a náročného sportu. Náročného nejen na výkon jezdce a stroje, ale náročného i na peníze, kterých není nikdy dost.

A tak až nastoupí pěkně oděné dívky před slavnostním startem vozů FORD FIESTA, popíjeme těm, "ostříleným" borcům, ale i známým osobnostem šťastnou cestu do závodu i dalších ročníků poháru - ÖMV FORD FIESTA CUP.



Se startovním číslem 51 pojede Jiří Patera ml. a Václav Husák.

Paar Warte vor dem start in Most -

# INTERSERIE

Vor vielen Jahren ist die Bezeichnung - INTERERIE - von keiner grossen Bedeutung für die Fans des Motorsportes gewesen. In das Unterbewusstsein schlich es sich erst nach dem ersten Start in Most - im Jahre 1979 - ein. In diesem Jahr trägt die INTERSERIE ihre 24. Saison aus. Noch vor dem Beginn der Saison wandten wir uns Paul Goppert, und baten ihn um Antworten an paar unseren neugierigen Fragen.

Die Rennserie der INTERSERIE hatte seit ihre Entstehung im Jahre 1970 ihre Höhenpunkte, aber auch schwächere Saisons. Wie könnten Sie die Saison des vorigen Jahres bewerten, und in welcher Hinsicht sollte die diesjährige besser sein?

"Die vergangene Saison des Jahres 1992 ist eine der besten in der letzten Zeit gewesen. Insgesamt 55 Fahrer sammelten bei acht Rennen in 16 Läufen ihre Punkte. Ich bin überzeugt, daß am Ende dieses Jahres die Situation ähnlich sein wird."

In den vergangenen Jahren sahen wir am Startross eine ganze Reihe von hervorragenden Fahrer. Stand mancher von ihnen Ihnen nah, wegen seiner persönlichen Eigenschaften, oder wegen seines fahrenerischen Könnens?

"Für mich als Promotor der größten und einzigen internationalen Rennserie ist jeder Fahrer, und jeder Rennteam wichtig. INTERSERIE als Organisation ist ein Interessen - Verein für Fahrer und Teilnehmer der Wettbewerbe, die die Inhaber solcher Fahrzeugen sind, und diese in das Rennen einsetzen wollen. Persönliche Bewertung oder Eigenschaften sind dabei nicht wichtig."

Im vorigen Jahr kehrte das Rennen der INTERSERIE nach vielen Jahren wieder nach Italien zurück, diesjährige Saison öffnet sich in Spanien. Besteht die Möglichkeit, daß die Rennen der INTERSERIE auch in weiteren europäischen Ländern ausgetragen werden?

"Als europäische Rennserie werden wir immer bemüht sein die Rennen der INTERSERIE auf entsprechenden Rennstrecken, in bunter Zusammensetzung, und auch nach den finanziellen Möglichkeiten des potenziellen Veranstalter, auszutragen. Im Jahre 1989 möchten wir im schwedischen Anderstorp starten, da auch

schwedische Rennfahrer an unserer Serie teilnehmen."

Die Ergebnisse der Rennen werden nicht nur von den Fahrern und ihrer Kunst erstellt. Auch die Technik spielt dabei eine bedeutende Rolle. Wie ist die Voraussetzung der Entwicklung dieser Sportwagen für die Renner in den nächsten Jahren?

"Obwohl im diesen Jahre keine Weltmeisterschaft der Sportwagen stattfindet, bedeutet es nicht, das diese Fahrzeuge nicht weiter entwicklungsfähig sind. Die größte Aufmerksamkeit zieht an sich der Prototyp KREMER-PORSCHE, der speziell für die Renner der INTERSERIE gebaut worden ist. Mit dem ersten Wagen dieses Typs hat im vorigen Jahr Manuel REUTER/D den Sieg in der 1. Division errungen, und hast somit zu dem Sieg des KREMER-PORSCHE Teams beigetragen. Dieses Jahr werden diese Fahrzeuge vom Giovanni LAVAGGI/I und Tomas SALDANA/E pilotiert. Sehr interessant wird auch der start der Fahrzeuge INDICAR sein, die nach den Vorschriften Can-Am gebaut worden sind. Der Team HSB MOTORSPORT TEAM mit den Fahrern Karl HASENBICHLER/A - dem Sieger der 2.Div. INTERSERIE 92 -, und Federico CARECA/GB bringt diese Fahrzeuge zum Start, Das sind Fahrzeuge PENSKE-INDICAR mit Motoren BUICK und mit ökologischen Treibstoff - Methanol - betrieben.

Aber alle diese Fahrzeuge finden eine starke Konkurrenz. Zum Beispiel der dreifache Sieger der INTERSERIE Walter LECHNER/A fährt ein neu umgebaute Wagen REYNARD-SPYDER-JUDD Can-Am, mit Motor 3000 ccm, mit dem Fahrer Johan RAJAMÄKI/S, bewahren werden. Ger Team BROSS-RF5-JEANS setzt zwei Wagen ein, und zwar ARGO-COSWORTH und SPICE-



COSWORTH mit Fahrern Darion ROSSI/I und Helmut BROSS/D.

In der zweiten Division sind große Kämpfe zu erwarten, da eine ganze Reihe von neuen Fahrern auf dem Starterscheinen werden. Schon die Namen der schnellen Männer geben uns diese Sicherheit. Zum Beispiel Raniere RANDACCIO/I mit SPICE-COSWORTH C2, Ernst FRANZMAIER/A mit LECHNER-REYNARD-JUDD Can-Am, Freddy LIENHARD/CH mit dem Wagen HORAG-VAG-TURBO Can-Am. Aber alle müssen mit den Bekannten Fahrern rechnen, wie Rolf GÖTZ/D mit MARCH-BMW Can-Am, Michael R. NEUMANN/D mit MAZDA ROTARY Can-Am, DIETER BERGERMANN/D mit BGN-ARGO JUDD sind gegen ihn zu behaupten."

In wenigen Jahren feiert die INTERSERIE ihr 30 - jähriges Jubiläum, aber auch das ende des Jahrhunderts naht, und so ergibt sich die Frage - wird die INTERSERIE das Jahr 2000 überleben?

"Ob die INTERSERIE im Jahre 2000 noch existieren wird, kann heute noch mit genau gesagt werden. Das ist von vielen Begebenheiten abhängig. Aber trotzdem etwas - sie wird da sein, wann die Zuschauer und Veranstalter sie haben möchten."

Wen können diesjährigen Start der INTERSERIE auf dem Moster Autodromen Fahrern und Fahrzeugen erwarten?

"Das Serial der INTERSERIE entwickelte sich im Verlauf der Jahre zu der bedeutendsten Rennserie der Rennwagen entwickelt. In diesem Jahr meldeten sich in die 1.Div. 22 und in die 2 Div. 18 Teams aus 8 Ländern an - Österreich, Schweiz, Deutschland, Spanien, Frankreich, Groß Britannien, Italien, und Schweden, die die ganze Serie mitfahren werden, oder auch sporadisch nur manche Rennen. Wir streben der größten Fülle des Startfeldes an. Zu den, über die ich schon gesprochen habe, gehören auch James TAYLOR/GB mit LOLA T82/50 DFZFORD, John Winter/D, und Manuel REUTER im Team JOEST/PORSCHE, Gerhard MÜLLER/D, mit BAT CHEVROLET IMSA GTP mit sechs-Liter-Motor an. Aus Schweden Peter KJELLBERG und Allan DUNNEVALL und viele anderen. Ich glaube, daß die INTERSERIE sich auf schöne Rennen freuen können."



# INTERSERIE - 1. START

Okruh JARAMA ve Španělsku - Madrid 22./23.05.1993

Circuito del JARAMA /E - Madrid 22./23.05.1993

1. závod: Po čtyřech letech první vítězství pro Lechnera ve velké divizi. Rakouský plnokrevný závodník Walter Lechner dal svému sponzoru Sebringovi v úvodním závodě INTERSERIE v Jaramě opravdu pěkný dárek: ukázal všem svou výfuk! Lechner stál eice na přední pozici, vzhládem k svému nejlepšímu tréninkovému času před Giovanni Lavaggi (Kremer-Spyder K7) a "Frederico Caroca" na novém HSB-Penske, ale na vítězství to v počáteční fázi závodu na 20 kol rozhodně nevypádovalo. Už v první zatáčce na konci startovní rovinky najel "Frederico Caroca" výborně odstartovanému Giovanni Lavaggi při zabrzdění do zádky. V kruzích se Itai vzdáli z tratě a "Caroca" projel kolem. Potenciál nového 3,3 litrového INDY- HSB- PENSKE prokázal "Caroca" v následujících kolech nejlepším časem 1:24,77 minut (= 163,84 km/h). Zde získal před Lechnerem jasný náskok, a Lavaggi ze sedmého místa odstartoval k báječné atřiací jízdě. Ale další smyk v desátém kole jej přpravil o drahocenné sekundy, a tím i o naději na přední umístění.

V pátém kole se překvapivě dostal do vedení Lechner, když jeho spoluobčan bojoval s problémy se spojkou. " V každém kole jsem ztrácel jednu rychlost", vypověděl zpočátku vedoucí jezdec později. V sedmém kole doroloval červený HSB do boxu. Lechner už měl jistý náskok před Tomasem Saldanou, ve druhém Kremer-Spyderu. Při své "malé domů" zajel Saldana, který přešel z týmu Courage k týmu Kremer, báječný závod. S překvapivě rychlým Nickem Adamsem (Lola- Ford-CanAm týmu McNeil) předvedli nádherný souboj, který již po dvou kolech rozhodl pro sebe. Adams pak bojoval s rychlým Švédem Johanem Rajamäki. Oba dělali jen pár centimetrů, když prořazený kryt kola donutil Rajamäkiho k ústupu. Divizi 2 ovládal pevně Itai Randaccio. Na žlutém Spice-Cosworth se dlouho držel na celkovém pátém místě. Uvolněné zadní kolo si vyžádalo krátkou zastávku v boxech, ale vedení tím neztrátil. Časem 1:27,49 minut (158,747 km/h) se zaznamenal do nejrychlejšího kola v divizi 2. Smolaři závodu byli James Taylor a Michael Neumann. Taylor s poškozenou převodovkou nemohl odstartovat, Neumann se s horkým motorem postaral o vzrušení. Tím, jak se Lavaggi otočil, musel zabrzdí, motor zhasl, a při nastartování začal hořet.

2. jízda: Dvojí vítězství pro Kremer-Team-Lechner "akoro" vypadl Itai Giovanni Lavaggi se svým vozem Kremer-Porsche-Spyder K7 oslavováním vítězem druhé jízdy na 20 kol. Už v prvním kole se protáhl kolem Waltera Lechnera na Reynard-Spyder-Judd. Tvrdě odhodlan a s nejlepším časem 1:26,15 min (=161,217 km/h) prokázal, že chce vymazat svou smůlu a své dvě otočky z první jízdy. Lechner bojoval s kitesajícím tlakem benzínu a musel zastavit v boxu. Než bylo vyměněno čerpadlo, uběhlo pět předtvořených kol. Ale protože si chtěl zajistit mistrovský bod. Šel do závodu znovu. Přestože se objevila závada na rychlostní skřini (3.rychlost), dojel do cíle. Kvůli doložce o 75% pro udělování bodů, vyšel ale při 14 z 20 kol naprázdno. Stejně na tom byl i původně coby horký favorit označovaný "Frederico Caroca" s HSB-Penske. V prvním kole pro poškozené spojky odstoupil, ale pravděpodobně byly poškozeny i kroužky v rychlostní skřini. Do druhé jízdy již nenastoupil.

Po porážce v první jízdě byl teď v boxu týmu Kremer-Porsche důvod k oslavě: Giovanni Lavaggi se stal jasným vítězem, domácí závodník Tomas Saldana získal druhé místo. Jisté, že dvojí vítězství se muselo ostavit. Milácky publika se stali oba dva Britové, Nick Adams a James Taylor oba na Lola-Cosworth týmu McNeil. Adams se nenechal ze Santanařova závěti vystřadit a uloupil si třetí místo. Taylor musel startovat z poslední řady a byl čtvrtý. Zamíchat se do toho snažil i Švéd Tomas Rajamäki. Ale defektní baterie jej vyřadila již v prvním kole. Na místě pátém se tím pádem ocitl Rainer Randaccio ve Spice-Cosworthu C2. Randaccio oběma super-umístěními získal dvakrát plný počet bodů v divizi 2. Tím se dostává jako špičkový jezdec na svou "domácí dráhu" v Mugello. Jen jedno, event, dvě kola chyběly Eddiemu McLurgovi a Dieteru Bergemannovi na vítěze divize, kteří se tím dostali na zbylá místa: druhé a třetí, a zajistili si tak cenné body pro mistrovství. Body získali ti, kteří zatáčky brali "letem" ve formaci - Spice a Argo-Cosworth týmu Bross-RF5 týmu Jeans. Helmut Bross a Dario Rossi získali v druhé jízdě místa osmé a deváté.

1.Lauf: Erster Sieg für in der großen Division seit vier Jahren Österreichs-Vollblut-Rennfahrer Walter Lechner machte seinem Sponsor Sebring beim Interserie-Auftakt in Jarama ein schnes Geschenk: Er zeigte allen den Auspuß! Lechner stand mit dem Reynard-Judd nach Trainingsbestzeit zwar auf der Pole-Position vor Giovanni Lavaggi (Kremer-Spyder K7) und "Frederico Caroca" im neuen HSB-Penske, nach einem Sieg sah es aber in der Anfangsphase des 20 Runden dauernden Rennens nicht aus. Schon in der ersten Kehre am Ende der Startgeraden fuhr "Frederico Caroca" dem hervorragend gestarteten Giovanni Lavaggi beim Abbremsen ins Heck. Da kreiselte der Italiener von der Strecke, "Caroca" zog vorbei. Das Potential des neuen 3,3-Liter INDY- HSB- Penske bewies "Caroca" in den Folgerunden mit einer Rundenbestzeit von 1:24,77 Minuten (=163,84 km/h). Hier baute er den Vorsprung auf Lechner klar aus, während Lavaggi von siebten Platz aus eine tiele Aufholjagd startete. Durch einen weiteren Dreher in der zehnten Runde verlor aber Lavaggi weitere wertvolle Sekunden und damit die Chancen auf einen Spitzenplatz.

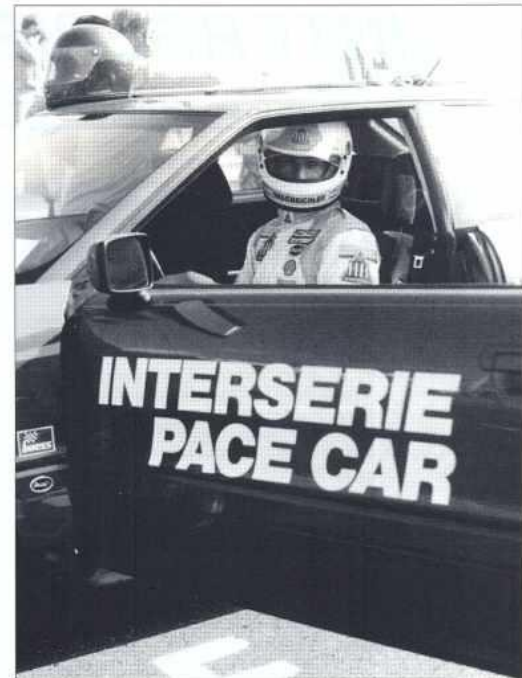
In der fünften Runde ging Lechner überraschend in Führung, als Landsmann "Caroca" mit Kupplungsproblemen kämpfte. "Jede Runde habe ich einen Gang mehr verloren", erläuterte der anfängliche Spitzenreiter später. In der siebten Runde rollte der rote HSB an der Box aus. Lechner hatte einen sicheren Vorsprung vor Tomas Saldana im zweiten Kremer-Spyder. Bei seinem "Heimspiel" fuhr der vom Courage- zum Kremer-Team gewechselte Saldana ein tolles Rennen. Mit dem überraschend schnellen Nick Adams (Lola-Ford-CanAm des McNeil-Teams) lieferte er ein packendes Duell, das er schon nach zwei Runden für sich entschied. Adams mußte sich dann mit dem schnellen Schweden Johan Rajamäki herumschlagen. Die beiden nur Zentimeter, bis eine durchgeschweuerte Radabdeckung Rajamäki zum Zurücktacken zwang. Die Division 2 hatte der Italiener Rainer Randaccio fest im Griff. Mit dem gelben Spice-Cosworth lag er lange Zeit sogar auf dem fünften Gesamplatz. Ein lockerer Hinterend erforderte dann einen kurzen Boxenstopp, doch die Führung büßte er dabei nicht ein. Mit 1:27,49 Minuten (=158,747 km/h) wurde für ihn die schnellste Rundenzeit in der Division 2 notiert. Die Pechvögel des Rennens waren weiterhin James Taylor und Michael Neumann. Taylor konnte mit Getriebeschaden nicht starten, Neumann sorgte mit einem Feuer am Motor für Aufregung. Durch den Lavaggi-Dreher mußte er bremsen, der Motor starb ab, und beim Anlassen gab es ein Feuer.

2.Lauf: Doppelsieg für Kremer-Team - Lechner mit "Fast"-Austall Der Italiener Giovanni Lavaggi war mit dem Kremer-Porsche Spyder K7 der gefeierte Sieger des zweiten Laufs über 20 Runden. Schon in der ersten Runde schob er sich an Walter Lechner mit dem Reynard-Spyder-Judd vorbei. Mit viel Biß und der Rundenbestzeit von 1:26,15 Minuten (=161,217 km/h) zeigte er, daß er sein Pech und seine zwei Dreher des ersten Laufs wettmachen wollte. Lechner kämpfte mit abfallendem Benzindruck und mußte einen Boxenstopp einlegen. Bis die Benzinpumpe gewechselt war, vergingen fünf ewige Runden. Er wollte sich jedoch jeden Meisterschaftspunkt sichern und ging erneut ins Rennen. In dem erreichte er trotz eines Getriebedefektes (3.Gang) noch das Ziel. Wegen der 75-Prozent-Klausel für die Punktevergabe ging er allerdings bei nur 14 von 20 Runden leer aus. Leer ging aber auch der zum heißen Favoriten gestempelte "Frederico Caroca" mit dem HSB-Penske aus. Im ersten Lauf schied er nach Kupplungsschaden aus, doch offensichtlich waren dabei die Schalfringe des Getriebes beschädigt worden. Zum zweiten Rennen konnte er nicht starten.

Nach der Niederlage im ersten Rennen gab es jetzt in der Box des Kremer-Kremer-Porsche-Teams Grund zum Feiern: Giovanni Lavaggi wurde klarer Sieger. Lokalmatador Toms Saldana holte sich Platz zwei. Klar, daß der Doppelsieg gefeierte wurde. Zu den Publikumslieblingen wurden aber die beiden Briten Nick Adams und James Taylor in den beiden Lola-Cosworth des McNeil-Teams. Adams ließ sich von Saldana nicht aus dem Windschatten bringen und holte sich den dritten Platz. Taylor mußte von der letzten Reihe aus starten und wurde Viertes. Mitmischen wollte hier eigentlich der Schwede Johan Rajamäki. Eine defekte Batterie brachte aber schon in der ersten Runde das Aus. Auf Platz fünf landete damit Rainer Randaccio im Spice-Cosworth C2. Randaccio holte sich mit den beiden Superplätzen zweimal volle Punkte in der Division 2. Damit kommt ??? er als Spitzenreiter zu seinem "Heimspiel" im Mugello. Nur eine bzw. zwei Runden auf Divisionssieger Randaccio fehlen Eddie McLurg und Dieter Bergemann, die damit auf die verbliebenen Plätze zwei und drei kamen und wertvolle Meisterschaftspunkte sicherten. Punkte holten auch die im "Formationsflug" durch die Kurven steuernden Spice- und Argo-Cosworth des Bross-RF5-Jeans-Teams. Teamchef Helmut Bross und Dario Rossi belegten in der Gesamtwertung des zweiten Rennens die Plätze acht und neun.



## Viděno objektivem



# INTERSERIE - 2. START

Okruh Autodromo del MUGELLO (03./04.07.1993)

Autodromo del MUGELLO 03./04.07.1993

## LEHKÁ HRA PO "VÁŽNÝCH PROBLÉMECH"

1. jízda: Jasně vítězství pro Giovanni LAVAGGIHO - přední pozice v poli zůstala neobezázena.

Lehkou hru měl Giovanni Lavaggi v onom nezměrném horku přes 14 kol. Se svým KREMER-Porsche Spyder K7 převzal z druhého místa hned v prvním kole vedení před pilotem na COUGAR-Porsche Lionela Roberta a týmovým kolegou Tomášem Saldanou. Časem 1:41,679 min (=185,702 km/h) zajel ve své vítězné jízdě i nejrychlejší kolo a byl tím dokonce rychlejší než v loňském roce Manuel Reuter, již v tréninku byl Lavaggi jasně rychlejší, ale nejlepší čas mu uznán nebyl, protože při převažování bylo zjištěno, že jeho vůz má čtyři kilogramy pod váhu! Tím se na tolik žádané vedoucí místo v poli dostal "Frederico Careca", ale v postavení na startu se neobjevil. Žávrda na spoje jeho vozu HSB-Penske jej vyřadila již v zahřívacím kole, auto pak nebylo včas hotovo. Cestě týmu HSB pak měl zachraňovat Karl Hasenbichler na druhém HSB-Penske-Indy-Car. Ve stínu tří vozů Porsche se z počátku držel na čtvrtém místě, ale "plochá noha" na voze způsobila jeho sklouznutí do pískové lože. Nick Adams a Walter Lechner, kteří na Spyder-JUDD a LOLA-Ford jezdili na pátém a šestém místě, se natukli a šli do hodín. Zatímco pro Lechnera to byl konec jízdy, Adams vystaroval do stíhači jízdy, která stála za podivánu. Ze středu pole se probíjela do vedoucí skupiny a nakonec překvapil čtvrtým místem.

Spektakulární boje s několikaletou proměnou míst probíhaly mezi Skotem Laurence Jacobsonem (Reynard-Ford) a druhým mužem divize 2 Rainer Randaccio (Spice-Cosworth). Jacobson byl nucen ustoupit, když mu doslova "došla šťáva". S malým množstvím pohonné hmoty v tanku mu nakonec chyběl výkon. Vynikající závod jel ve svém debutu v INTERSERII Švýcar Fredy Lienhard. Za titulovým favoritem Randaccio, který časem 1:44,347 min (=180,953 km/h) zajel nejlepší čas, byl Lienhard na voze HORAG-LOLA-Can-Am v divizi druhý před Dieterem Bergemannem, ten zase s problémy ARGO-Judd na startu doháněl pole.

## PLNÝ POČET BODŮ PRO GIOVANNI LAVAGGIHO

2. jízda: KREMERŮV pilot na kursu k titulu - Překvapující vítězství v divizi 2

Dvojitě vítězství v Toscaně! Lépe to při italské "malé domů" v INTERSERII pro domácí jezdecké dopadnout ani nemohlo. Giovanni Lavaggi, od počátku sezóny po sporadickém hostování už napevno etablován v týmu KREMER, záikal na Porsche-Spyder K7 i v druhé jízdě nedotknutelně vítězství. Jen o vlásek uniklo týmu KREMER ve druhé jízdě na 14 kol dvojitě vítězství, protože člen týmu, Tomáš Saldana, náhle předjel Lionela Roberta (COUGAR-Porsche) na druhém místě. Auto se lehounce dotkla, a pak už raději jel Saldana na jistotu a spokojil se s místem třetím.

Při bojích o čtvrté místo - stejně jako v první jízdě - létaly jiskry. Brit Nick Adams, jezdcí se všim nasazením v bílém LOLA - Cosworthu týmu McNeila, se zde zpočátku usadil, ale zákeřně a pomalé "plochá noha" jej v pátém kole zpomalila, a v osmém kole byl opravdu konec.

"Frederico Careca" se protřel dopředu a zatroubil k útku na vedoucí trojici Lavaggi-Robert-Saldana. Pro "Careca" a jeho HSB-Penske to byl kus tvrdé práce, protože musel startovat z poslední řady. V jedenáctém kole ale "poskožil" po obrubníku a počkal si přitom aerodynamicky důležitý postřehem spojil. O chvilku později sklouzl do pískového lože. "Před Saldanu bych se byl býval stáhl" dostal na rovinách byl mnohem rychlejší, vysvětloval "Careca" později. Týmový kolega Karl Hasenbichler také odstartoval vřadu, ale takhle získal zasloužené čtvrté místo před Skotem Laurence Jacobsonem (Reynard Ford) a několikrát náhodným šampionem INTERSERIE Walterem Lechnerem (Spyder-Judd). Tým HSB si přičítá čtvrté místo, a navíc i nejlepší čas kola 1:41,884 min (=185,328 km/h), který zajel "Careca" svou silou bývalého Penske-Indycaru.

V divizi 2 to i ve druhé jízdě vypadalo na vítězství pro fima Raniere Randaccio, ale krátce před odměnutím cílovou vlnkou, se o překvapení tohoto víkend v Toscaně postaral Švýcar Fredy Lienhard. Na voze HORAG-LOLA-VAG-Can-Am jen "vteřinkou" odsadil Randaccio na druhé místo. Oba si zajistili 17,5 mistrovských bodů. Místo třetí obsadil přehrástný Dieter Bergeman, který po dlouhé době odjel všechna kola skoro bez problémů.

## 2. HISTORIC CUP MUGELLO LEICHTES SPIEL NACH "GEWICHTIGEN" PROBLEMEN

1. Lauf: Klarer Sieg für Giovanni LAVAGGI - Pole - Position blieb unbesetzt  
Leichtes Spiel hatte Giovanni Lavaggi im ersten Lauf in der brütenden Hitze über 14 Runden. Mit dem KREMER - Porsche Spyder K7 übernahm er aus der zweiten Reihe bereits in der ersten Runde die Führung vor COUGAR - Porsche - Pilot Lionel Robert und Teamkollege Tomas Saldana. In 1:41,679 Minuten (=185,702 km/h) fuhr er bei seiner Siegesfahrt die schnellste Rundenzeit und war damit sogar schneller als im Vorjahr Manuel Reuter. Bereits im Training war Lavaggi klar Schnellster, die Bestzeit war ihm aber aberkannt worden, nachdem beim Wiegen ein unattrahentes Untergewicht des Autos von vier Kilogramm bemängelt worden war. Der damit auf die begehrte Pole-Position vorgerückte "Frederico Careca" erschien aber nicht bei der Startaufstellung. Ein Kupplungsschaden hatte den HSB-Penske im Warm-up löhingelegt, das Auto wurde nicht rechtzeitig fertig. Die Ehre des HSB-Teams sollte da Karl Hasenbichler mit dem zweiten HSB-Penske-Indy-Car retten. Im Schatten der drei Porsche hielt er sich zu Beginn auf Platz vier, ein Plattschub führte dann aber zu einem Ausreißer ins Kiesbett. Nick Adams und Walter Lechner, die mit dem Spyder-JUDD bzw. LOLA-Ford auf den Plätzen fünf und überraschte am Ende mit Platz vier.

Einen spektakulären mit einigen Positionswechseln lieferte sich der Schotte Laurence Jacobsen (Reynard-Ford) mit Division-2-Mann Rainer Randaccio (Spice-Cosworth). Jacobsen mußte zurückstecken, als ihm regelrecht der "Salt" ausging. Mit zu wenig Spirit im Tank fehlte zum Schluß die Leistung. Ein glänzendes Rennen legte der Schweizer Fredy Lienhard bei seinem INTERSERIE - Debut vor. Hinter Titellavorit Randaccio, der in 1:44,347 Min. (=180,953 km/h) die Bestzeit fuhr, wurde Lienhard im HORAG-LOLA-Can-Am Divisions-Zweiter vor Dieter Bergemann, der mit dem ARGO-Judd nach Problemen am Start das Feld aufrufen mußte.

## VOLLE PUNKTE FÜR GIOVANNI LAVAGGI

2. Lauf: KREMER-Pilot auf Tilerkurs - Überraschungssieg in der Division 2

Italienischer Doppelsieg in der Toscana! Besser hätte es für die Rennfahrer aus Italien bei ihrem "Heimspiel" der INTERSERIE nicht laufen können. Giovanni Lavaggi, seit Saisonbeginn nach sporadischem Gastspiel fest im KREMER-Team etabliert, holte sich mit dem Porsche-Spyder K7 auch im zweiten Lauf einen unangefochtenen Sieg. Um Haarsbreite wäre im zweiten Rennen über 14 Runden sogar ein Doppelsieg für das KREMER-Team geglückt, denn Teamkollege Tomas Saldana hatte sich schon fast an dem zweiplacierten Lionel Robert (COUGAR-Porsche) vorbeigeschoben. Die Autos touchierten sich leicht, da ging Saldana auf Nummer sicher und gab sich mit dem dritten Platz zufrieden.

Beim Kampf um Platz vier ging es - wie schon im ersten Lauf-prickelnd spannend zu. Der mit viel Einsatz im weißen LOLA-Cosworth des McNeil-Teams fahrende Brit Nick Adams hatte sich anfangs hier eingenistet, einschleichender Plattfuß ließ ihn aber in der fünften Runde langsamer werden, bis in der achten Runde endgültig das Aus kam. "Frederico Careca" hatte sich da schon vorbeigeschoben und lies zur Jagd auf das Führungstrio Lavaggi-Robert-Saldana. Für "Careca" war es mit dem HSB-Penske harte Arbeit, denn er mußte von der letzten Reihe aus starten. In der elften Runde holperte er aber über einen Randstein und beschädigte einen aerodynamisch wichtigen Seitenspieler. Wenig später rutschte er ins Kiesbett. "An Saldana wäre ich nur schwer vorbeigekommen, auf den Geraden war er viel schneller", er läuterte "Careca" später. Teamkollege Karl Hasenbichler ebenfalls von hinten gestartet, holte sich so den verdienten vierten Platz vor dem Schotten Laurence Jacobsen (Reynard Ford) und dem mehrfachen INTERSERIE-Champion Walter Lechner (Spyder-Judd). Das HSB-Team unterstrich mit Platz vier, aber auch mit der Rundenbestzeit von 1:41,884 Minuten (=185,328 km/h) durch "Careca" erneut das Potential der Ex - Penske - Indycars.

In der Division 2 sah es auch im zweiten Lauf nach einem Sieg für den Römer Raniere Randaccio aus, doch hier sorgte kurz vor der Ziellinie der Schweizer Fredy Lienhard für die große Überraschung des Wochenendes in der Toscana. Mit dem HORAG-Lola-VAG-Can-Am verewies er mit einem "Sekundchen" Randaccio auf Platz zwei. Balde sicherten sich 17,5 Meisterschaftspunkte. Platz drei ging erneut an einem überglücklichen Dieter Bergemann, er erstmals seit langem nahezu problemlos Runden drehte.

CSMF



**AUTOMOTOKLUB BS MOST  
pořádá ve dnech 13. - 15. 8. 1993**

**MISTROVSTVÍ EVROPY  
MOTOCYKLŮ**

**CHAMPIONAT D'EUROPE - EUROPEAN CHAMPIONSHIP  
MISTROVSTVÍ ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLIKY  
třídy SUPERBIKE**

**AUTODROM MOST**

**PROGRAM**





Vážení sportovní přátelé!

Letošní sezóna mosteckého autodromu je pro nás významná. Právě před deseti lety - 14. srpna 1983. Byl slavnostně uveden do provozu první čs. autodrom, po kterém snili celé generace jezdců, funkcionářů a příznivců motoristického sportu. Deset let provozu autodromu představuje více než sedmdesát závodů různého zaměření, ale také tréninky, testování školy jezdců a další.

V letošní jubilejní motoristické sezóně se opět scházíme u příležitosti vrcholných motoristických podniků - mezinárodních závodů automobilů INTERSERIE a mistrovství Evropy motocyklů, na kterých Vás co nejsrdečněji vítám. Vítám zejména naše jezdce a jejich doprovod, funkcionáře, pracovníky tisku, ale hlavně Vás diváky a příznivce motorů. Přeji Vám pěknou podívanou, jezdcům mnoho úspěchů a všem potom pěkné vzpomínky na motoristické podniky, které pro Vás připravil AMK BS Most.

Chtěl bych při této příležitosti poděkovat všem aktivním členům našeho klubu, členům ředitelství závodů na nichž záleží maximální tíha odpovědnosti, početnému pořadatelskému sboru, pracovníkům autodromu, zkrátka všem, kteří aktivně přiložili ruce při přípravě a průběhu závodů. Naše poděkování patří zejména těm, kteří aktivně pracují nejen od samotného zahájení provozu autodromu, ale i patnáct, dvacet i více let.

Naše poděkování patří i městu Most, městskému úřadu, kde nacházíme stále více pochopení, dopravní policii, lékařům a pracovníkům mostecké nemocnice, obchodním partnerům a mnoha dalším.

Naší snahou je, udělat z mosteckého autodromu důstojný stánek motoristického sportu, který si už dnes získává stále větší oblibu nejen u nás, ale zejména v zahraničí. Chceme, aby se autodrom stal neoddělitelnou součástí města. Vždyť právě Most, je jedním z mála měst, která se může pochlubit bohatou a pestrou motoristickou tradicí a je jenom na nás, na všech, jak společně budeme usilovat o další rozvoj motoristického sportu.

ing. František Novotný  
president AMK BS Most

## Ředitelství závodů

<b>Ředitel závodů</b>	Miloslav JISKRA
<b>Zástupce ředitele pro sport</b>	František VOTAVA
<b>Zástupce ředitele pro technické zabezpečení</b>	Miroslav BERNÁŠEK
<b>Tajemník</b>	Jiří BURIAN Vlasta VACHOVÁ
<b>Hospodář</b>	Jana MAREŠOVÁ BARNÁT
<b>Tiskové středisko</b>	Josef FARSKÝ
<b>Společenský odbor</b>	Jiří SVEJKOVSKÝ
<b>Organizační odbor</b>	Iva LUKEŠOVÁ
<b>Sekretariát</b>	Edeltraud SINKULOVÁ
<b>Ubytování</b>	Milan SMREČEK

## Delegovaní činovníci

<b>Předseda mezinárodní jury</b>	Jim PARKER
<b>Člen jury</b>	Bob HEWITT
<b>Sportovní komisař</b>	Antonín MALANÍK Otakar VEČERKA
<b>Technický komisař</b>	Vladimír PTÁČEK
<b>Časoměření</b>	ing. Dobromila MÍKOVÁ

# ČASOVÝ HARMONOGRAM - ZEITPLAN

## Pátek 13.8. 1993 / Freitag

TRÉNINK	neměřený	1.kvalifikační
ME 125 ccm A	08.30 - 09.10	13.10 - 13.40
ME 125 ccm B	08.30 - 09.10	13.50 - 14.20
ME 250 ccm A	09.25 - 10.05	14.30 - 15.00
ME 250 ccm B	09.25 - 10.05	15.10 - 15.40
ME sidecar	10.20 - 11.00	15.50 - 16.20

## Sobota 14.8. 1993 / Samstag

TRÉNINK	2. kvalifikační	3. kvalifikační
ME 125 ccm A	08.30 - 09.00	13.10 - 13.40
ME 125 ccm B	09.10 - 09.40	13.50 - 14.20
ME 250 ccm A	09.50 - 10.20	14.30 - 15.00
ME 250 ccm B	10.30 - 11.00	15.10 - 15.40
ME sidecar	11.10 - 11.40	15.50 - 16.20
CZ - C SUPERBIKE	11.50 - 12.20	16.30 - 17.10

## Neděle 15.8. 1993 / Sonntag

TRÉNINK	neměřený - zahřívací
ME 125 ccm	09.00 - 09.10
ME 250 ccm	09.20 - 09.30
ME sidecar	09.40 - 09.50
CZ - C SUPERBIKE	10.00 - 10.10

## ZÁVOD - RENNEN

TRÍDA	start závodu	počet kol	délka
ME 125 ccm	11.00	20	82,960 km
CZ - C Superbike	13.10	12	49,776 km
ME 250 ccm	14.20	20	82,960 km
ME Sidecar	15.50	20	82,960 km
CZ - C Superbike	17,20	12	49,776 km

**ME**  
125  
ccm

**AUTODROM MOST 13. - 15.8. 1993**

**ZÁVOD PRESENTUJE A CENY PŘEDÁVÁ**

Start: 11.00 hod./Uhr

20 kol/Runden

82,960 km

*Wernberger*

**Konservenfabrik  
BRUNO KOCH KG**

No	Pilote	Merque	Concurrent	FMN
1	HULEŠ Jaroslav	Honda	Racing Team Samurai Automotodrom Brno	ČSMF <i>f</i>
2	PERUGINI Stefano	Aprilia	Team Italia	FMI <i>1</i>
3	KACKO Miroslav	Honda	ZMV KOVA Motor Kolárovo	ČSMF
4	OMARINI Che Manolo	Aprilia	Team Italia	FMI <i>6</i>
5	SCALVINI Gianluigi	Aprilia	A & B	FMI <i>2</i>
6	WEISS Benjamin	Honda	Wernberger Konserven Fabrik	ČSMF
7	NARDUZZI Armando <i>odpov. 111</i>	Honda		FSM
8	GOREC Gregor	Honda		AMZS
9	PODLIPNÝ Oldřich	Honda		ČSMF
10	KAAS Kristian	Honda	KKN Racing	SML
11	TRESOLDI Marco	Honda	Team Del Rio	FMS
12	GAMBINO Massimiliano	Honda	Asti Team 82	FMI
13	INCARDONA Ivan	Honda		FMI
14	BELLEI Roberto	Aprilia	Team Italia	FMI
15	LOPEZ Vittorio	Aprilia	Team Italia	FMI <i>5</i>
16	CREMONINI Ivan	Aprilia <i>Honda</i>	Scot	FMI <i>3</i>
17	CUCCHIARINI Maurizio	Aprilia		FMI
18	LUGTMEIER Arjan	Honda		KNMV
19	SANCHES Antonio	Aprilia		RFME
20	NICZEJEWSKI Krike	Honda		RFME
21	ALZAMORA Emilio	Aprilia	Bardahl Team	RFME
22	STAMOU Argyris <i>odpov. 1</i>	Honda		ELPA
23	FERRO Noel	Honda	TECH 3 MOTUL	FFM <i>10</i>
24	BRONEC Alain <i>odpov. 1 SK</i>	Honda	Bronec Alain	FFM
25	ROLLAND PIEGUE Gérard	PMS	Provence Moto Sport	FFM
26	TERRIER Frédéric	Honda	Terrier Frédéric	FFM
27	ROUSSEAU Fabien	Aprilia		FFM
28	DUSSAUGE Nicolas	Honda	TECH 3 MOTUL	FFM <i>5</i>
29	SELINI Jean-Claude	Honda	Team JMC	FFM
30	HELTEN Helmut jun.	OKM Rotax	MSC Rotteneegg	OMK
31	COLOMBO Fabio	Aprilia	Team TEKNA	FMI
32	D AGNANO Massimiliano	Honda	ALFA	FMI
33	RENIERS Ron	Honda	Yokohama Kohler	KNMV
34	SALA Henri	Aprilia	ZOKATORA Racing Team	KNMV
35	TSCHUDIN Ivan	ADM Honda	Knecht Moto Racing Team	FMS
36	GEMPERLE Markus	Aprilia	Gemperle Markus	FMS
37	CARDOSO Jose L.	Aprilia	RFME	RFNE
38	RABADAN Jose L.	Aprilia		RFME
39	REITER Andreas	Honda	Reiter Andreas	OeAMTC
40	HRSTKA Ivo	Cobas Rotax		CSMF
41	JERMAN Igor	Honda	HB Racing Team Slovenia	AMZS
42	KOSTAKONDIS Leonidas	Honda		ELPA
43	PAPAGIANNIS Stavros	Honda		ELPA
44	AKI Ajo	Honda		SML
45	REICHEN Philipp	Honda	Reichen Philipp	FMS
46	GNANI Gabriele	Gnani	International Motor Team	FMI
47	GABRIELI Stephane	Honda		FFM
48	STEY Bertrand	Honda		FFM
49	PETIT Frédéric	Honda		FFM
50	COATES Mark	Honda	Ernie Coates	MCUI <i>7</i>
51	KOOPMAN Hans	Honda	Jopa/Jan Bakker Autós	KNMV

ME  
250  
ccm

AUTODROM MOST 13. - 15.8. 1993

ZÁVOD PRESENTUJE A CENY PŘEDÁVÁ

Start: 14.20 hod./Uhr

20 kol/Runden

82,960 km

Wernberger

Konservenfabrik  
BRUNO KOCH KG

No	Pilote	Merque	Concurrent	FMN
4 1	SAINZ Oscar	Yamaha	Oscar Sainz Team	RFME
2	CASTILLA Cobos Mique	Yamaha	DIEZ X DIEZ Jeans	RFME
3	POLANSKÝ Petr	Yamaha		ČSMF
4	FIORILLO Fred	Aprilia	Team Italia	FMI
5 5	BULEGA Davide	Aprilia	Team Italia	FMI
6	PALMERI Alessio	Honda	Massimo Matteoni Racing	FMI
10 7	GRASSETTI Gastone	Aprilia	Grassetto Gastone	FMI
8	TETA Angelo <i>odpauil 4k</i>	Aprilia	Team RDM, Romeo De Martin	FMS
9	LACHAT Henri	Aprilia	New team Racing	FMS
10	ODEGAARD Terje <i>Kawasaki 4k</i>	Yamaha		NMF
11	GILLES Gerhard	Aprilia		OMK
12	BLUMFELDS Ivo	Suzuki		LaMSF
13	NEIJA Agris	Yamaha		LaMSF
14	GARCIA Marc	Yamaha	Yamaha Motor France	FFM
15	MUSCAT David	Aprilia		FFM
16	LACONI Régis <i>odpauil 4k</i>	Honda	Equipe De France Moto	FFM
17	JACQUE Olivier	Honda		FFM
18	FORAY Jean	Yamaha		FFM
19	STAŠA Bohumil	Aprilia	Wernberger Konserven Fabrik-Automotodrom Brno	FFM
20	BORDEAUX Didier <i>odpauil 4k</i>	Aprilia		ČSMF
21	MORÁVEK Marek	Yamaha		FFM
22	BOUDINOT Christian	Aprilia	Boudinnot Christian	ČSMF
23	COSTES William <i>odpauil 4k 5k</i>	Yamaha	Team Yamaha Motor France	FFM
24	COZADE Bernard	Honda		FFM
25	DUCIMETIERE Michel	Honda	Ducimetiere Michel	FFM
26	GRARE Eric	Yamaha	Grare Eric	FFM
27	MIZERA Eric	Honda	Mizera Eric	FFM
28	STEINER Stefan	Yamaha	Pulfer Yamaha Racing	FMS
29	NEUKIRCHEN Matthias	Yamaha		OMK
30	GILLES Gerhard	Aprilia		OMK
31	SCHLIEPER Kai	Aprilia		OMK
32	GAMBELLI Gilberto	Aprilia	Gil Team Racing	FMI
33	BINJE Thierry	Yamaha	Binje Thierry	FMB
34	ALJINOVIC Luigi	Honda	HAMŠS	HAMŠS
35	ŠTERN Albin	Yamaha	HB Racing Team	AMZS
36	MAXWALD Hannes	Aprilia		OeAMTC
37	ALMÁSI Ottó	Yamaha	Speed Motors Klub	MAMS
38	TIBORI Gábor	Yamaha	Speed Motors Klub	MAMS
39	PENNESE Stefano	Yamaha	Team Greco	FMI
40	BIONDI Dario	Yamaha	Team Greco	FMI
41	FEVRE Robert	Aprilia		FFM
42	WITTING Alexander	Aprilia	DIGICARD Racing Team	OeAMTC
43	COGAN Christophe	Aprilia	Cogan Christophe	FFM
44	OLIVIERI Frédéric	Honda		FFM
45	PATTERSON Alan	Yamaha		MCUI 192
46	LLUCH Enrique de J.	Aprilia		RFME
47	CHIARIOTTI Eloi	Aprilia		FMI
48	ANTONELLINI Roberto	Yamaha	Moto club Paolo Tordi	FMI
49	HATAN Vítězslav	Rotax	Pema Rokycany	ČSMF
50	KNUPE Jürgen	Yamaha	BBM e. V. München	OMK
51	MANUGUERRA Jean-Mare	Yamaha		FFM
52	Ballini Pietro			1
53	Steliga Caridoro			CR
54	Luca Fariarzo			1

ME  
SIDE  
CAR

AUTODROM MOST 13. - 15.8. 1993

ZÁVOD PRESENTUJE A CENY PŘEDÁVÁ

Start: 15.50 hod./Uhr

20 kol/Runden

82,960 km

Wernberger

Konservenfabrik  
BRUNO KOCH KG

No	Pilote	Merque	Concurrent	FMN
6 1	SMIT Hary / DE RIJK Ted <i>odpauil 4k</i>	LCR Krauser	SeR Racing	KNMV
2	KUIPERS Leo / RUITER Ton	KMS/JPX	KMS Sidecar Service	KNMV
10 3	BAERT Chris / VAN DIS William	ADM/LCR	Chris Baert Racing	FMB
4	CORNET Sean /BALFROID Pierre	LCR	Cornet - Balfroid	FMB
14 5	BERAUTER Felix / LOCHER Daniel	LCR-Yamaha		FMS
6	SAKARI Salomoa / RATINEN Veli-Pekka	LCR-ADM	SML	
9 7	ARLATI Gianpaolo / MONTANELLI V. <i>odpauil 4k</i>	LCR Krauser		FMI
13 8	FERRAND Michel / HUNEAU Amand	LCR		FFM
9	THILLOY Marc / GOUGER Bruno	LCR Krauser	Thilloy Marc	FFM
10 10	LEE David / LEE Richard <i>odpauil 4k</i>	Windle		ACU
8 11	HUNZIKER Herbert / GOTTI Andreas	LCR Yamaha	Hunziker Herbert	FMS
12	KOHLMANN Baptist / THEUER Ernst	LCR-ADM		OMK
13	NEUMANN Markus / MULLER Udo	Steinhausen	Motorsport club Gaildorf	OMK
15 14	REMŠE Janez / BAJDE Romeo	Honda	HB Racing Team	AMZS
2 15	WEBSTER Kevin / BROADLEY Gary	LCR Krauser	ENCASE LIMITED	ACU
11 16	BONGIOVANI GUY / LOLÉZ José	LCR Kawasaki		FFM
1 17	HOSKIN David / JANKS David	LCR ADM	CORE Racing	ACU
10 18	STIRRAT Clive / TOMLINSON Dudley	LCR		ACU
5 19	RODY Roger / PRACU Andy <i>odpauil 4k 5k</i>	LCR Krauser	READY MIX	ACU
4 20	KAVANAGI Kieron / STAPLETON Ian	LCR Krauser		ACU
21	BUNDERLA Miran / BUNDERLA Pavel	Yamaha		AMZS
17 22	RIBAR Martin / GROBELNIK Miran	Yamaha		AMZS
10 23	Karlsson/Lehtonen <i>odpauil 4k</i>			NL
4 24	Thomas Gary/Bedgens			NL
25				1

29. Karel Schwarz  
9. Tomáš Foukal  
ASD Divis. Brno M  
Kawasaki Yamaka

## MISTROVSTVÍ ČESKÉ A SLOVENSKÉ REPUBLIKY SUPERBIKE

Start: 8.8.93 13.10 a 17.20 hod/Uhr

12 kol/Runden 2 x 49,776 km

pč. sč.	Jméno uchažeč e	stroj
1.	HANIKA Karel	BOBY Racing Team
2.	ZELLER Rudolf	Team DIAS B. Bystrica
3.	LELEK Ondřej	Praha
4.	VESELÝ Martin	Racing Team FIOMO
5.	CAESAR Karel	Sebi Moto - korun
6.	BURSA Michal	Hořice v P. Boby Racing Team
7.	STRAKA Tibor	TS Superbike
8.	PRZYWARA Jiří	Motosport centrum Havířov
9.	KOSTKUBA Miroslav	MSK Praha
10.	BOUDÍK Jiří	Zásada
11.	CHAMRÁD Valentin	Moto Point Valentin
12.	ČERVINKA Zdeněk	KBOMA - Superbike Team
13.	ŠALÉ Petr	Team DUCATI Czech
14.	ŠOUREK Marcel	s.t. TEGUZA
15.	VAŠAT Petr	Znojmo
16.	VÍTŮ Vladimír ing.	Vitů Vladimír ing.
17.	JANOŮŠEK Roman	MSK Praha
18.	KATZ Tomáš	Praha
19.	HORÁK Milan	HB Racing AMK Tišnov
20.	PINC Petr	H.P.B. Racing Team Dobříš
21.	ESTERER Gerhard	Team DIAS B. Bystrica
22.	LAVAO Pico Gabriel	Motosport BAJER
23.	FRIDRICH Zdeněk	MSK Praha
24.	JANEČEK Milan	Hořice v P.
25.	MARKALOUS Martin	Honda CBR
26.	ZOERKLER Martin	Hořice v P.
27.	NEČESÁNEK Rostislav	Suzuki
28.	FOLTÁN Petr	Kawasaki
29.	SEDLÁK Zdeněk	Honda
30.	ONDREJKA Michal	Honda CBR
31.	NĚMEČEK Marek	Kawasaki ZXR
32.	DVOŘÁK Petr	Honda
33.	FRANK Jaroslav	Kawasaki
34.	PLACÁK Michal	Honda
35.	THEURETZBACHER Kurt	Motorsportklub Praha
36.	HEUTMEKERS Harry	DUCATI RACING-Heinz Sommer
37.	VONDRÁČEK Aleš	Team Samurai
		Suzuki
		Honda CBR

### NEJRYCHLEJŠÍ JEZDCI INTERSERIE V MOSTĚ

(pokračování ze strany 7)

Rok	Vítěz	Vítěz	Nejrychlejší kolo
Jahre	Sieger 1. div.	Sieger 2. div.	Schnellste Runde
1983	Walter BRUN /CH	J.P. GRAND /F	Jochen DAUER /D
	JOEST-PORSCHE 956	BMW-LOLA T297	PORSCHE 908/3
1984	Klaus NIEDZWIEDZ /D	Peter HARDT /D	Klaus NIEDZWIEDZ /D
	GWB-FORD Zakspeed	RALT-BMW	GWB-FORD Zakspeed
1985	Paolo BARILLA /I	Roland BINDER /D	Paolo BARILLA /I
	BLAUPUNKT-JOEST-PORSCHE	PERSY-BMW	BLAUPUNKT-JOEST-PORSCHE
1986	"John WINTER" /D	Karl HASENBICHLER /A	Klaus LUDWIG /D
	SACHS-JOEST-PORSCHE	MARCH-AUDI-HS	BLAUPUNKT-JOEST-PORSCHE
1987	Volker WIEDLER /D	Karl HASENBICHLER /A	Volker WIEDLER /D
	SAT-KREMER-PORSCHE	SACHS-AUDI-HSS	SAT-KREMER-PORSCHE
1988	Jochen DAUER /D	Rolf GÖTZ /D	Jochen DAUER /D
	VICTOR-DAUER-RACING	BMW-MARCH	VICTOR-DAUER-RACING
1989	Georgs FOUCHE /ZA	Rolf GÖTZ /D	George FOUCHE /ZA
	KREMER-PORSCHE 962	HEIDEGGER-MARCH	KREMER-PORSCHE 962
1990	Bernd SCHNEIDER /D	Rolf GÖTZ /D	Bernd SCHNEIDER /D
	KREMER-PORSCHE-RACING	STYLEAUTO RACING	KREMER-PORSCHE-RACING
1991	Bernd SCHNEIDER /D	Rolf GÖTZ /D	Bernd SCHNEIDER /D
	JOEST-PORSCHE-RACING	HEIDEGGER-MARCH	JOEST-PORSCHE-RACING
1992	Manuel REUTER /D	Karl HASENBICHLER /A	Manuel REUTER /D
	KREMER-PORSCHE-SPYDER K7	HSB - AUDI - Turbo Can-Am	KREMER-PORSCHE-SPYDER K7

Nejrychlejší kolo dosáhl v tréninku Manuel Reuter na voze KREMER-PORSCHE Spyder K7 časem 1:16,792 min, což se rovná rychlosti 194,458 km/h.

## MISTROVSKÉ BODY SUPERBIKE 1993

Průběžný stav mistrovství republiky Superbike po závodech v Městci Králové (1 a 2), Mostě (3), Brně (4 a 5) a Mostě (6 a 7).

JEZDEC	1	2	3	4	5	6	7	celkem
1. ŠALÉ Petr	-	10	6	15	15	15	15	76
2. ZELLER Rudolf	12	12	12	10	8	-	12	66
3. LELEK Ondřej	10	8	10	8	6	12	10	64
4. BURSA Michal	6	6	8	12	12	10	6	60
5. HANIKA Karel	15	15	15	-	-	-	-	45
6. CAESAR Karel	5	4	5	6	10	-	-	30
7. TROLIGA Marian	-	-	-	-	5	8	8	21
8. ZÖRKLER Martin	-	-	-	4	4	6	5	19
9. KATZ Tomáš	-	-	-	5	3	5	4	17
10. PRZYWARA Jiří	3	1	2	2	2	4	2	16
11. VESELÝ Martin	8	5	-	-	-	-	-	13
12. NEČESÁNEK Rostislav	-	2	3	3	-	-	-	8
13. HEUTMEKERS Harry	4	3	-	-	-	-	-	7
14. ESTERER Gerhard	-	-	4	-	-	-	-	4
15. MARKALOUS Martin	-	-	-	-	-	3	1	4
16. STRAKA Tibor	-	-	-	-	-	-	3	3
17. CHAMRÁD Valentin	1	-	-	-	-	2	-	3
18. SCHWARZ Pavel	-	-	1	1	1	-	-	3
19. ČERVINKA Zdeněk	2	-	-	-	-	-	-	2
20. ONDREJKA Michal	-	-	-	-	-	1	-	1

## INTERSERIE 1993

### Bodový stav - Punktstand

JEZDEC - FAHRER	JARAMA /E	MUGELLO /I	JEZDEC - FAHRER	JARAMA /E	MUGELLO /I
Divize 1	23. 5. 1993	4. 7. 1993	Divize 2	23. 5. 1993	4. 7. 1993
	1	2	1	2	2
1. Giovanni LAVAGGI /I	5	10	10	10	35
2. Tomas SALDANA /E	7,5	7,5	6	6	27
3. Nick ADAMS /GB	6	6	5	-	17
4. Lionel ROBERT /F	-	-	7,5	7,5	15
5. Walter LECHNER /A	10	-	-	3	13
6. James TAYLOR /GB	-	5	4	2	11
7. Helmut BROS /D	3	4	1,5	-	8,5
8. Laurence JACOBSEN /GB	-	-	3	4	7
9. Karl HASENBICHLER /A	-	-	-	5	5
10. Joan RAJAMÁKI /S	4	-	-	-	4
11. Alessandro GINI /I	-	-	2	1,5	3,5
12. Karl-Heinz BECKER /D	-	-	1	1	2
13. "Frederico CARECA" /GB	-	-	-	0,5	0,5

TEAM - WERTUNG - HODNOCENÍ TÝMŮ	JARAMA /E	MUGELLO /I	celkem
	23. 5. 1993	4. 7. 1993	
	1	2	1
1. S. C. I. TEAM, Roma /I	10	10	10
2. PORSCHE KREMER, Köln	7,5	10	10
3. McNEIL ENGINEERING, Sevenoaks /GB	6	6	4
4. S. A. R. SCHWEIZER AUTO RENNSPORT CLUB, Herzogenbuchsee /CH	-	-	7,5
5. COURAGE COMPETITION, LeMans /F	-	-	7,5
6. SEBRING AUSPUFF TEAM, Köflach /A	10	-	-
7. BROSS RF5 JEANS TEAM, Herrenberg /D	6	5	1,5
8. REGEMA RACING, Askim /S	-	-	2
9. HSB MOTORSPORT, Stockau /D	-	-	5
10. J. R. MOTORSPORT, Karlskaga /S	4	-	-
11. STYLEAUTO RACING TEAM, Wegberg /D	-	-	3

PRODEJ NOVÝCH OSOBNÍCH  
AUTOMOBILŮ

**ALFA - ROMEO, LANCIA, FIAT**

VŠECH TYPŮ ZA VÝHODNÉ CENY

**SEMERÁK - AUTOCENTRUM**

SVOBODA NAD ÚPOU č. 83

tel.: 0439 - 942 506

**ALFA - CAR - PRAHA**

Nad Laurovou 8, PRAHA 5

tel.: 02 - 546 261

**AUTOSALON - Křesomyslova 25 - PRAHA 4**

tel.: 02 - 430 177

**AUTOSERVIS - Perštínská 845, PRAHA 5 - Radotín**

tel.: 02 546 641 - linka 51

**Záruční i pozáruční servis zajištěn!**

**INFORMUJTE SE NA UVEDENÝCH ČÍSLECH**

## Malý pohled do minulosti mistrovství Evropy motocyklů

Mistrovství Evropy motocyklů na okruzích jede letos svou třináctou sezónu a tak jistě patří mezi nejmladší seriály závodů. Například závody rychlých vozů INTERSERIE letos jedou už svou 24. závodní sezónu. Oba seriály však provázely různá úskall, potíže a stejně tak sezóny s vrcholnými výsledky. Je to sport a ten ovlivňuje celá řada okolností. Mezinárodní motocyklová federace FIM vyhlásila poprvé toto mistrovství v roce 1981 a první závod se jel na trati v italském Imole 22. března. Závody mistrovství Evropy jsou určeny především mladým jezdcům. Za duchovního otce motoristství je považován Švýcar Luigi Brenni, předseda komise pro silniční závody FIM. Byl toho názoru, že je třeba připravit závody pro jezdce, kteří mají za sebou první úspěchy v národních mistrovstvích, ale chybí jim zkušenosti i peníze pro účast v závodech mistrovství světa. Přes řadu počátečních problémů si mistrovství Evropy získalo oblibu závodníků i svoje pevné místo v podvědomí příznivců silničních a dnes již okruhových závodů. Od roku 1983 se jezdilo mistrovství Evropy také na brněnském okruhu a od roku 1987 v Mostě.

V počátečních letech se na startovní čáře mistrovství objevila celá řada dobrých i vynikajících jezdců. Mnozí z nich jenom zazářili, ale někteří se později výrazně prosadili v závodech mistrovství světa. V průběhu let najdeme ve startovních listinách mistrovství Evropy celou řadu výrazných postav. V prvních pěti letech byli neúspěšnějšími účastníky mistrovství Evropy Italové a závodníci Německa, kteří získali po sedmi titulech. Vzpomeňme například Itala Fausto Gresiniho ve třídě 125 ccm, který se nakonec stal i mistrem světa. Také Rakušan Gerd Kafka začal v Poháru Honda a první mezinárodní zkušenosti sbíral na brněnském okruhu. V den svých 23. narozenin dosáhl v tréninku osmdesátek nejrychlejší čas a také zvítězil, stejně jako v holandském Asenu a získal si třetí evropskou příčku. Stejně se mu potom dařilo i v mistrovství světa. Ne všem mistrům Evropy se však podařilo úspěšný vstup do vyšší světové soutěže. Například Herbert Hauf z Německa se nedokázal aklimatizovat. Naopak Ital Fausto Ricci po průměrných výkonech v ME se výrazně prosadil ve světovém mistrovství třídy 250ccm. Tak abychom mohli psát o Němci Güntheru Schirnhoferv, Italu Massimo Matteonim, Habertu Aboldovi, docetě tehdejšího tejemníka GP Hockenheimu Inge Arendsově, Švýcaru Marco Gentilem, Angličanu Simonu Buckmasterovi a dalších. Ale o těch nejlepších, o mistrech Evropy alespoň stručně v tabulce.

### Mistři Evropy 1981 - 1991

#### 50 cm<sup>3</sup>

1981 Pierluigi ASCAREGGI	(I)	Minarelli	1983 Carlos CARDUS	(E)	Kobas
1982 Zdravko MATULJA	(YU)	Tomos	1984 Gary NOEL	(GB)	Yamaha

#### 80cm<sup>3</sup>

1983 Hubert ABOLD	(D)	Zündapp	1988 Fausto RICCI	(I)	Yamaha
1984 Richard BAY	(D)	Rupp Maico	1989 Andrea BORGONOVO	(I)	Aprilia
1985 Günther SCHIRNHOFER	(D)	Krauser	1990 Leon van der LEYDEN	(NL)	Aprilia
1986 Bruno CASANOVA	(I)	Unimoto	1991 Massimiliano BIAGGI	(I)	Aprilia
1987 Julian MIRALLES	(E)	Derbi			
1988 Bogdan NIKOLOV	(BG)	Krauser			
1989 Jaime MARIANO	(E)	Casal			

#### 125 cm<sup>3</sup>

1981 Pierluigi ALDROVANDI	(I)	MBA	1981 Leandro BECHERONI	(I)	Suzuki
1982 Stephano CARACCHI	(I)	MBA	1982 Fabio BILIOTTI	(I)	Suzuki
1983 Willy HUPPERICH	(D)	MBA	1983 Peter SKÖLD	(S)	Suzuki
1984 Norbert PESCHKE	(D)	MBA	1984 Eero HYVÄRINEN	(SF)	Suzuki
1985 Pierfrancesco CHILI	(I)	MBA	1985 Marco GENTILE	(CH)	Yamaha
1986 Claudio MACCIOTA	(I)	MBA	1986 Massimo MESSERE	(I)	Honda
1987 Adolf STADLER	(D)	MBA	1987 Manfred FISCHER	(D)	Honda
1988 Emilio CUPPINI	(I)	Garelli	1988 Alberto ROTA	(I)	Honda
1989 Gabriele DEBBIA	(I)	Aprilia	1989 Peter LINDEN	(S)	Honda
1990 Javier DEBON	(E)	JJ Cobas			
1991 Oliver KOCH	(D)	Honda			

#### 250 cm<sup>3</sup>

1981 Herbert HAUF	(D)	Yamaha	1990 Howard SHELBY	(GB)	Yamaha
1982 Reinhold ROTH	(D)	Yamaha	1991 Luis D'ANTIN	(E)	Honda

#### 750 cm<sup>3</sup>

1990 Richard ARNAITZ	(USA)	Honda
1991 Davide TARDOZZI	(I)	Ducati

#### sajdkáry

1981 John BARKER/John BRUSHWOOD	(GB)	Yamaha
1982 Mick BARTON/Nick CUTMORE	(GB)	Yamaha
1983 Ceith COUSINS/Phil HOOKHAM	(GB)	Yamaha
1984 Hans Rudolf CHRISTINAT/Markus FAHRNI	(CH)	LRG Yamaha
1985 Frank WRATHALL/Phil SPENDLOVE, Kerry CHAPMANN	(GB)	Seymaz Yamaha
1986 Bernd SCHERER/Wolfgang GESS	(D)	BSR Yamaha
1987 Jean Louis MILLET/Cloude DEBOUX	(F)	Seymaz Yamaha
1988 Toni WYSSEN/Killian WYSSEN	(CH)	LCR Yamaha
1989 Ralph BOHNHORST/Thomas BÖTSCHER	(D)	LCD Schubert
1990 Darren DIXON/Sean-Russel DIXON	(GB)	Yamaha
1991 Jukka LAUSLEHTO/Sakari PALOJARVI	(SF)	LCR

## Výsledky mistrovství Evropy 1992

### Třída 125 ccm

1	Juan BORJA /E	HONDA
2	Lucio CECCHINELLO /I	APRILIA
3	Manfred BAUMANN /D	HONDA
4	Luigi ANCONA /I	APRILIA
5	Serafino FOTI /I	HONDA
6	Stefan KURFISS /D	HONDA
7	Emilio ALZAMORA /E	HONDA
8	Carlos CHECA /E	HONDA
9	Rob ORME /GB	HONDA
10	Hans KOOPMAN /NL	HONDA

### Třída 250 ccm

1	Luis Carlos MAUREL /E	APRILIA
2	Massimo PENNACCHIOLI /I	Aprilia
3	Laurent NAVEAU /B	YAMAHA
4	Ian NEWTON /GB	APRILIA
5	Marc GARCIA /F	YAMAHA
6	Jean FORAY /F	YAMAHA
7	Bernard GARCIA /F	YAMAHA
8	Oscar SAINZ /E	APRILIA
9	Christian BOUDINOT /F	APRILIA
10	Enriwue DE JUAN /E	YAMAHA

### Třída SUPERSPORT

1	Stefan SCHESCHOWITSCH /D	HONDA
2	Pere RIBA /E	HONDA
3	Antonio CALASSO /I	HONDA
4	Rodrigo MUT /E	HONDA
5	Christian ZWEDORN /A	HONDA
6	Rachel NICOTTE /F	HONDA
7	Ricardo SUAREZ /E	HONDA
8	Joaquin ESCODA /E	HONDA
9	Gianmaria LIVERANI /I	HONDA
10	Lars BOSSON /S	HONDA

### Třída SUPERBIKE

1	Daniel AMATRIAN /E	DUCATI
2	Piergiorgio BONTEMPI /I	KAWASAKI
3	Christer LINDHOLM /S	YAMAHA
4	Jeffrey DE VRIES /NL	YAMAHA
5	Andreas HOFFMANN /D	KAWASAKI
6	Baldasare MONTI /I	HONDA
7	Virginio FERRARI /I	DUCATI
8	Fabrizio FURLAN /I	DUCATI
9	Richard ARNAIZ	HONDA
10	Adrien MORILLAS /E	YAMAHA

### Třída SIDECARS

1	Gary KNIGHT- Malcolm JACKSON /GB	LRG YAMAHA
2	Roger BODY- Andy PEACH /GB	KRAUSER
3	Gary THOMAS- Rinnie BETTGENS /B-NL	KRAUSER
4	Barry SMITH- Trevor HOPKINSON /GB	ADM
5	Barry LAIDLAW- Kevin MORGAN /GB	LCR
6	Kenny HOWLES- Phil COOMBES /GB	I RESON
7	Clive STIRRAT- Tony STREVENS /GB	LCR
8	Harry SMIT- Ted DE RIJK /NL	LCR
9	Brian GRAY- Steven POINTER /GB	KRAUSER
10	Benny JANSSEN- Frans GEURTS VAN KESSEL /NL	I RESON

## Závody mistrovství Evropy - Autodrom MOST

	80 cm3	125 cm3	250 cm3	500 cm3	sajdkáry
1987	Károly JUHÁSZ (H) Krauser # 136,42	Norbert PESCHKE (D) LCR Sell # 140,58	Javier CARDELUS (AND) JJ Cobas # 146,73	Daniel AMATRIAN (E) Honda # 148,27	Dennis BINGHAM/Julia BINGHAM (GB) LCR Yamaha # 143,05
1988	János SZABÓ (H) Krauser # 0	Emilio CUPPINI (I) Garelli # 140,00	Fausto RICCI (I) Yamaha # 149,81	Karl TRUCHSESS (A) Honda # 148,45	Toni WYSSEN/Kilian WYSSAN (CH) LCR Yamaha # 144,72
1989	János SZABÓ (H) Krauser # 134,78	Loris CAPIROSSI (I) Honda # 140,69	Andrea BORGONOVO (I) Aprilia # 151,69	Peter LINDEN (S) Honda # 148,37	Barry SMITH/David SMITH (GB) Windle ADM # 148,64
<b>superbike</b>					
1990		Javier DEBON (E) JJ Cobas # 144,89		Sven SEIDEL (D) Suzuki # 153,50	Werner KRAUS/Oliver SCHRÖDER (D) Bosch #
1991		Carlos GIRO (E) JJ Cobas # 144,03		Christer LINDHOLM (S) Yamaha # 154,39	Eddy WRIGHT/Andrew HETHERINGTON (GB) LCR # 147,57
					Barry SMITH/David SMITH (GB) Windle ADM # 148,64
1992	se na mosteckém autodromu mistrovství Evropy nejelo				



# Konservenfabrik

**Spezialität:  
Pilzkonserven  
aller Art**

# BRUNO KOCH KG

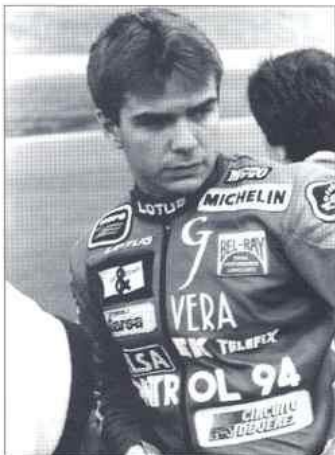
**8475 Wernberg-Köblitz**

**Kolpingstraße 8**

**Telefon (0 96 04) 22 38**

**Telex 63 705**

**Telefax (09604) 3196**



Daniel AMATRIAN / E



Mark PHILLIPS / GB



Ari RÓMO / SF

## POSTAVY A POSTAVIČKY ME MOTOCYKLŮ



Andrea BORGONOVO - Renzo COLLEONI / I



Gary KNIGHT - Phill COOMBES / GB



Rob ORME / GB



Hans LINDNER / A



Gunnar BRUHN / S

# JAK VZNIKLY SUPERBIKE

Celosvětový trend ve vývoji produkční "konzumaci" motocyklů se ve druhé polovině osmdesátých let přesunul do oblasti vysokoobjemových čtyřdobých motorů, které byly a jsou nepřekonatelným symbolem dynamiky, kouzla rychlosti i zvukové jedinečnosti. Velké motocykly i když zdaleka ne levné, se staly symbolem mladé generace prakticky na celém světě. Je proto logické, že bylo jen otázkou času, kdy tato krásná monstra změní své sportovní síly na závodní dráze. Silné čtyřtaktní motocykly-superbike se dostávaly postupně do národních šampionátů, ale samotný vznik mistrovství světa byl poněkud chaotický. Mezinárodní motocyklová federace FIM totiž již před tím vypsal šampionát TT F1(1977-1990), respektive TT F2 a F3, posléze pak vytrvalostní mistrovství světa endurance (1980-1989) a dále od roku 1991, přičemž obě soutěže byly prakticky pro identické motocykly dnešní superbike. Když bylo s platností od 1.1.1988 vypsáno MS Superbike, byly na světě tři soutěže i když nutno dodat, že technické reglementy nejmladší soutěže nebyly tak uvolněné, jako u dvou již zmíněných.

## CO JSOU VLASTNĚ SUPERBIKE ?

Jako každá motocyklová disciplína mají superbike své technické předpisy a dané zákonnosti. Motocykly mohou být vybaveny pouze čtyřdobými motory, dvouválcovými (1000 ccm) nebo tři resp. čtyřválcovými (750 ccm), přičemž spodní limit hmotnosti je 140 kg pro dvouválec, 165 kg pro víceválec, maximální povolená hlučnost stroju je 105 dB. Pro potřebnou homologaci jsou předepsány vyrobené počty motocyklů. Technické předpisy dále určují části, které musí být na motocyklu původní, tedy bez úprav. Jsou to například typ motoru, způsob chlazení nebo typ karburátoru a jsou povoleny pouze dílčí změny, jako použití šestistupňové převodovky, je předepsán i maximální rozměr zadního kola 6,25", shodně jako u klasických pětistovek.

Závody kategorie superbike se jezdí formou dvou rozjížděk, minimální ujetá vzdálenost je 90 km, maximální je 110 km v každé jízdě. Podobně jako u klasického MS je dnes předepsán pevný časový plán tréninků i vlastního závodu. Bodují se obě jízdy samostatně, patnáct míst v cíli klíčem 20, 17, 15, 13, 11 a dále do jednoho bodu. Určeno je i vyplácení cen za umístění.

Jako první se do historie třídy superbike v roce 1988 zapsal Fred Merkel/USA na stroji HONDA a získal tak titul mistr světa. Rok na to se již u nás začalo hovořit o této třídě a to uvedlo do pohybu celé dění v motoristickém sportu. Vzpomeňme Pavla Ševčíka, či Vladislava Junka a dalších, kteří k této třídě měli blízko. Začala se u nás jezdit přechodová třída, která se jmenovala přes 250 ccm, kde

startovaly klasické pětistovky i nově se rodící stroje superbike. Premiéra byla v roce 1990 a celá řada jezdců z nižších tříd měla zájem o superbike. To již stálo za úvahu vypsat speciální závod třídy superbike. Prvním historickým vítězem této třídy se stal na brněnském okruhu Ondřej Lelek na SUZUKI GSXR.

V loňském roce již byla situace jiná. Jelo se sedm závodů - Brno a Most dvakrát, Prešov, Dymokury, Hranice na Moravě, Kopčany a Sliach. Nejlepší byl Karel Hanika - Kawasaki, který třikrát zvítězil, jednou byl druhý a jednou třetí, v Brně havaroval a ve Sliach byl desátý. Za ním skončil Rudolf Zeller - Suzuki a třetí byl Michal Bursa.

Mistrovství republiky 1992 skončilo. Přineslo sport dobré úrovně a optimistický pohled do budoucnosti. První závody letošního ročníku již má jízdců za sebou a tak se alespoň podívejme na mostecký závod Superbike, který se jel začátkem června. Na startu v první řadě - Lelek, Šale, Zeller, Hanika a Bursa. Vítězně projel cílem jako první Petr Šale na stroji Ducati, ale jaké bylo jeho zklamání, když dostal šedesátisekundovou penalizaci za předčasný start. Měl nejrychlejší kolo celého závodu časem 1:37,086, což znamená průměrnou rychlost 153,811 km/h. Zvítězil Karel Hanika, před Rudolfem Zellerem a Ondřejem Lelekem. Petr Šale tak skončil až na pátém místě, když před ním byl ještě Michal Bursa.

Podívejme se trochu blíže na stroje této třídy, která si získává stále více obdivovatelů.



YAMAHA OW 01

Čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec s pěti ventily ve váleci a rozvodem 2xOHC, průměr 72 x 46 mm, objem 749 cm<sup>3</sup>, výkon 97 kW při 12 500 min<sup>-1</sup>, pracovní plochy upraveny metodou Nikasil, spalovací prostory střechovitěho tvaru. Čtyři karburátory Mikuni s průměrem dítzuru 38 mm, výfukový systém vybaven elektronicky řízenou přívěrou EXUP (Exhaust Ultimate Power Valve), optimalizující průběh výkonu v oblasti nízkých a středních otáček. Páteřový rám Deltabox z lehkých hliníkových slitin s podvěšeným motorem, vícelamelová spojka v olejové lázni s mechanickým vypínáním, šestistupňová převodovka. Přední teleskopická vidlice typu Upside-Down, vřadu systém Yamaha monocross s kyvnou vidlicí a jedinou jednotkou Ohlins s regulovatelnou charakteristikou tlumení, zdvih 130 mm, dvojitá kotoučová brzda Nissin o průměru 320 mm vřadu, vřadu jednoduchá o průměru 200 mm, třípaprsková kola Marvic 17", radiální pneu Michelin, rozvor stroje 1 445 mm, hmotnost 187 kg, maximální rychlost 275 km/h.

## SUZUKI GSX R 750 R

Čtyřdobý řadový čtyřválec chlazený kombinovaně vzduchem a olejem (systém SACS, Suzuki Advanced Cooling System) s rozvodem 2xOHC, čtyři ventily na válec, průměr 73 x 44,7 mm, objem 748 cm<sup>3</sup>, výkon 82 kW při 11 000 min<sup>-1</sup>, největší točivý moment 73,5 N.m/9500 min<sup>-1</sup>. Čtyři karburátory Mikuni BST 3655 o průměru 36 mm, digitální tranzistorové zapalování, vícekotoučová spojka v oleji s mechanickým ovládním, šestistupňová převodovka. Dvojitý uzavřený rám z duralových profilů čtyřhranného průřezu. Vřadu teleskopická vidlice Ohlins, zdvih 120 mm, vřadu kyvná vidlice systému Full Floater s jedinou pružicí jednotkou uprostřed, zdvih 135 mm. Třípaprsková kola Marvic 17", pneu Michelin 120/70 VR 17 vřadu, 160/60 VR 17 vřadu. Vřadu dvojitá kotoučová brzda Nissin o průměru 310 mm, vřadu jednoduchá o průměru 240 mm. Délka stroje 2060 mm, rozvor 1410 mm, hmotnost 195 kg, maximální rychlost 230 km/h.



## KAWASAKI ZXR 750

Čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec s 16ti-ventilovou hlavou a rozvodem 2xOHC, průměr 68x51,5 mm, objem 748 cm<sup>3</sup>, výkon 98 kW/12 000 min<sup>-1</sup>, čtyři karburátory Keihin CVKD 36, průměr 36 mm, elektrické palivové čerpadlo, digitální tranzistorové zapalování, vícelamelová spojka v olejové lázni s hydraulickým vypínáním, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem. Rám typu E-BOX z lehkých duralových čtyřhranných profilů a s dvojitým trubkovým rámem pod motorem. Vřadu teleskopická vidlice Kayaba Upside Down (průměr 43 mm), vřadu kyvná vidlice s odpružením centrální jednotkou Uni-Trak a progresivním tlumením, zdvih 140 mm. Vřadu dvojitá kotoučová brzda Nissin o průměru 320 mm, vřadu jednoduchá o průměru 230 mm. Pneumatiky Michelin radial 120/70 VR 17 vřadu, 170/60 VR 17 vřadu, palivová nádrž 20 l. Rozvor stroje 1 455 mm, délka 2 090 mm, hmotnost 167 kg, maximální rychlost 245 km/h.



## DUCATI 851 ZDM S

Čtyřdobý kapalinou chlazený vidlicový dvouválec V 90 o průměru 94x64 mm, objem 888 cm<sup>3</sup>, s desmodromickým rozvodem 2xOHC, poháněným ozubenými řemeny, kompresní poměr 11,2:1, výkon 92 kW při 10 000 min<sup>-1</sup>, největší točivý moment 103 N.m/7500 min<sup>-1</sup>, nepřímé elektronické vstřikování paliva Weber-Marelli. Vícelamelová suchá spojka, primární převod ozubeným soukolím, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem. Prostorový rám z chrommolybdenových trubek o průměru 25 mm (méně namáhané o průměru 22 mm) s podvěšeným motorem. Vřadu teleskopická vidlice Marzocchi M1 R se zdvihem 100 mm do roku 1989, od modelu 1990 již vidlice Ohlins typu Upside-Down, vřadu kyvná vidlice z hliníkových profilů, přičemž mohutný svařenec přední vidlice je spolu s kombinací táhel odpružen jedinou pružicí jednotkou osazenou v levé straně elementu rámu, zdvih 80 mm, zadní vidlice, zdvih 120 mm. Vřadu dvojitá kotoučová brzda Brembo o průměru 280 mm, vřadu jednoduchá o průměru 260 mm. Třípaprsková kola Marvic 17", pneu Michelin 12/60-17, vřadu 18/67-17 vřadu, palivová nádrž 20 l. Rozvor 1460 mm, délka 2050 mm, šířka 700 mm, výška 1130 mm, hmotnost 165 kg, maximální rychlost 240 km/h.



## HONDA VFR 750 R (RC 30)

Čtyřdobý kapalinou chlazený vidlicový čtyřválec V 90 2x2 OHC se čtyřmi ventily na válec, průměr 70x48,6 mm, objem 748,13 cm<sup>3</sup>, kompresní poměr 11:1, výkon 85 kW při 11 000 min<sup>-1</sup>, maximální točivý moment 72,6 N.m/10 500 min<sup>-1</sup>, elektronické tranzistorové zapalování, šestistupňová převodovka, vícekotoučová spojka v olejové lázni, páteřový rám z hliníkových plechů. Přední teleskopická vidlice Showa, zdvih 120 mm, zadní tlumící a pružicí jednotka Pro-Link se zdvihem 130 mm. Vřadu dvojitá kotoučová brzda Nissin o průměru 320 mm, vřadu jednoduchá o průměru 220 mm, třípaprsková kola Marvic 17" vřadu, vřadu letmo uložené osmipaprskové 18" kolo, pneumatiky Michelin-radial 120/70 V 17" vřadu, 170/60 VR 18" vřadu, rozvor stroje 1 405 mm, délka 2 085 mm, hmotnost 185 kg, největší rychlost 260 km/h.



## BIMOTA Tesi 1 D

Čtyřdobý kapalinou chlazený vidlicový dvouválec V 90 o průměru 94 x 64 mm, objem 888 cm<sup>3</sup>, s desmodromickým rozvodem 2 x OHC, poháněným ozubenými řemeny, kompresní poměr 11,2:1, výkon 86 kW při 10 000 min<sup>-1</sup>, největší točivý moment 99 N.m/7500 min<sup>-1</sup>. Nepřímé elektronické vstřikování paliva Weber - Marelli, vícelamelová suchá spojka, primární převod řetězem, šestistupňová převodovka. Pohonná jednotka je uložena v rámu z plnostěnných hliníkových mnohotvarých elementů, ostatní pomocné části rámu z ocelových trubek kruhového průřezu. Obě vidlice jsou z hliníkových obdélníkových profilů, přičemž mohutný svařenec přední vidlice je spolu s kombinací táhel odpružen jedinou pružicí jednotkou osazenou v levé straně elementu rámu, zdvih 80 mm, zadní vidlice, zdvih 120 mm. Vřadu dvojitá kotoučová brzda Brembo o průměru 320 mm, vřadu jednoduchá brzda o průměru 210 mm. Třípaprsková kola Marvic 17", pneu Michelin - radial 12/60 - 17, vřadu, 18/67 - 17 vřadu, rozvor 1 410 mm, hmotnost stroje 188 kg, max. rychlost 240 km/h.



## BIMOTA YB 4 750 e.i.

Čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec s pětiventilovými hlavami a s rozvodem 2 x OHC, o průměru 68 x 51,6 mm, objem 749 cm<sup>3</sup>, kompresní poměr 12,7:1, výkon 99 kW při 12 300 min<sup>-1</sup>, max. točivý moment 105,9 N.m/9500 min<sup>-1</sup>, digitální elektronické zapalování. Vícekotoučová spojka v olejové lázni, šestistupňová převodovka. Rám z hliníkových obdélníkových profilů, vřadu teleskopická vidlice Marzocchi o průměru 41,7 mm, vřadu kyvná vidlice s jedinou pružicí a tlumící jednotkou. Vřadu dvojitá kotoučová brzda Brembo o průměru 320 mm, vřadu jednoduchá o průměru 210 mm od stejného výrobce, třípaprsková kola Marvic 3.50 - 17"/5.50 - 17", pneu Michelin 130/60 VR 17 vřadu, palivová nádrž 24 l. Rozvor 1 390 mm, délka 2 100 mm, šířka 640 mm, výška 1 080 mm, světlost výška 130 mm, hmotnost 165 kg, největší rychlost 240 km/h.



## SUZUKI GSX R 750 W

Čtyřdobý kapalinou chlazený řadový čtyřválec, čtyři ventily na válec, rozvod 2x OHC, průměr 70x48,7 mm, objem 749 cm<sup>3</sup>, kompresní poměr 11,8:1, čtyři karburátory Mikuni, průměr 38 mm, výkon 87 kW při 11 000 min<sup>-1</sup>. Šestistupňová převodovka, spojka v olejové lázni, sekundární převod řetězem, elektrický zdroj napětí Furukawa. Dvojitý uzavřený rám z duralových profilů čtyřhranného průřezu, pomocné díly rámu z hliníkových čtvercových profilů. Přední teleskopická vidlice Upside - Down (průměr 41 mm), zdvih 120 mm, zadní kyvná vidlice s jedinou pružicí jednotkou Ohlins s řaditelnou charakteristikou útlumu, zdvih 130 mm, dvojitá kotoučová brzda Nissin o průměru 310 mm vřadu, vřadu jednoduchá brzda o průměru 240 mm, třípaprsková kola Marchesini 17", pneu Michelin 12/60 - 17" vřadu, 18/67 vřadu. Délka stroje 2 070 mm, šířka 735 mm, výška 1 140 mm, světlost 130 mm, rozvor 1 435 mm, palivová nádrž 21 l, hmotnost stroje 208 kg (včetně náplní), max. rychlost 245 km/h.



# Tabulka průměrných rychlostí

## Tabelle der Durchschnittsgeschwindigkeiten

čas	km/hod.	čas	km/hod.	čas	km/hod.	čas	km/hod.
1,00	248,88	1,24	177,77	1,48	138,27	2,12	113,13
01	244,80	25	175,68	49	137,00	13	112,28
02	240,85	26	173,64	1,50	135,75	14	111,44
03	237,03	27	171,64	51	134,53	15	110,61
04	233,33	28	169,69	52	133,33	16	109,80
05	229,74	29	167,78	53	132,15	17	109,00
06	226,25	1,30	165,92	54	130,99	18	108,21
07	222,88	31	164,10	55	129,85	19	107,43
08	219,60	32	162,31	56	128,73	2,20	106,66
09	216,42	33	160,57	57	127,63	21	105,91
1,10	213,33	34	158,86	58	126,55	22	105,16
11	210,32	35	157,19	59	125,49	23	104,43
12	207,40	36	155,55	2,00	124,44	24	103,70
13	204,56	37	153,95	01	123,41	25	102,98
14	201,79	38	152,38	02	122,40	26	102,28
15	199,10	39	150,84	03	121,40	27	101,58
16	196,48	1,40	149,33	04	120,43	28	100,90
17	193,93	41	147,84	05	119,46	29	100,22
18	191,45	42	146,40	06	118,51	2,30	99,55
19	189,02	43	144,98	07	117,58	31	98,89
1,20	186,66	44	143,58	08	116,66	32	98,24
21	184,36	45	142,22	09	115,76	33	97,60
22	182,11	46	140,88	2,10	114,87	34	96,97
23	179,91	47	139,56	11	113,99	35	96,34

Čas, dosažený při průjezdu jednoho kola  
Die während einer Runde erreichte Zeit

### UPOZORNĚNÍ

Vstupenky si zakupte již před vlastním zahájením závodů. Po zahájení jsou diváci zjištěni kontrolními orgány bez vstupenky povinni zaplatit zvýšené vstupné o náklady kontroly, t.j. o 40,- Kč. Odmítnutí úhrady vstupného bude považováno jako rušení veřejného pořádku podle správního zákona a rušitel bude předán policii.

Ředitelství závodů

### REVUE 93

Program mezinárodních závodů INTERSERIE a mistrovství Evropy motocyklů - srpen 93

Připravilo tiskové středisko ředitelství závodů

Zodpovědný redaktor: Josef Farský

Překlady: Božena Henkeová

Fotografie: ing. Jiří Wohlmüt, Jan Chejn, Václav Hudek, Josef Farský, Petr Čech, Bernd Szelag, Zdeněk Geisler, Gerd Rögner

Grafická úprava: REKLAMNÍ AGENTURA Aa - Vladimír Kříštofik

Sazba a tisk: HippoWare v.o.s. ve spolupráci se STIPO

Náklad 8 000 ks

Minireportáž z mosteckého závodu mistrovství Evropy

# MALÉ OHLÉDNUTÍ

## Třída 125 ccm

O nedělní start se ucházelo 66 jezdců a tak, jak již to bývá zvykem, byli jezdci rozděleni do dvou tréninkových skupin. Už páteční trénink naznačil, jaká to bude bitva. Nejrychlejší čas zajel Carlos Giro (E) na JJ Cobas, kdy dosáhl průměru 147,498 km/h. Tento čas nepřekonal jezdci ani v sobotu a tak si Španěl vyjel první pozici pro nedělní závod, do kterého se kvalifikovali všichni favorité, což se o našich jezdciích už říci nedá. Nejhůře dopadl Imrich Majoroš, kterého velmi nešetřně sestřelil z tratě Švýcar A. Goetti a místo na nedělní start, putoval do nemocnice se zlomenou nohou. Další naši jezdci Staša, Huleš, Lednár, Krmíček, Kacko a Hrstka se v kvalitním a početném poli neprosadili a do závodu nepostoupili.

Závod nejlépe odstartoval Olivér Koch (D) na Hondě a za ním se seřadili Giuseppe Fiorillo (I) na Aprilii, Giro a Antonio Sanchez (E) na stroji JJ Cobas. Ve druhém kole jde do čela vítěz všech čtyř dosavadních závodů ME Sanchez. Ve čtvrtém kole se do čela vrátil Giro a vzápětí odstoupil Sanchez a padá i jeho krajan Oscar Sainz. Do popředí se dostává Ital Massimo Pennacchioli a na páté místo klesl Koch. V dalších kolech dokazuje Giro, že umí a drží si tříteřnový náskok před Pennacchiolim, který se již dostal na druhé místo a třetí je Francisco Rodriguez (E) na JJ Cobas, který se pomalu a jistě prokousával dopředu z druhé desítky závodního pole. Ve třináctém kole je na čele stále Giro, druhý je stále se lepší Rodriguez a za ním jedou Pennacchioli, Koch a Fiorillo. Drama se odehrává v předposledním kole. Dosud třetí Pennacchiolo dělá chybu v jedné ze zatáček a ihned klesá na páté místo, aby vzápětí předvedl, že je dravec v tom dobrém slova smyslu. Razantní jízdou předjíždí Fiorilloho i Kocha a je zpět na třetím místě. Pro vítězství si dojel Giro před Rodriguezem a Pennacchiolim.

## Třída SUPERBIKE

Celý seriál ME Superbike byl vypsan na šest závodů a v Mostě se jel poslední. Čtyřikrát zvítězil Ital Davide Tardozzi na Ducati a tak už před závodem byl mistrem Evropy. V sázce ale bylo ještě druhé a třetí místo, na které si "brousi" zuby čtyři jezdci - Christer Lindholm (S) s 59 body, Piergiorgio Bontempi s 58 body, Gastone Grassetti s 52 body a Fabrizio Furlan s 51 bodem - všichni z Itálie. Tardozzi potvrdil v tréninku úlohu favorita a byl nejrychlejší.

Spolu s ním si první řadu vyjeli Lindholm, Grassetti, Bontempi a Bruno Bammert (CH). Furlan startoval z druhé řady. Z našich startovali Martin Veselý na Hondě a Ondřej Lelek s Harry Heutmeckerem - oba na Suzuki. Na startovní rošt se postavilo 30 jezdců, na které čekalo 24 kol mosteckého autodromu.

Start se nejlépe vydařil Bammertovi, který také vedl závodní pole celé první kolo. Následovali ho Bontempi, Lindholm, Grassetti, Furlan, Francesco Monaco (I), Thomas Franz (D) a až osmý byl mistr Evropy Tardozzi. Ve druhém kole se do vedení dostal Bontempi, druhý jel Bammert a Tardozzi se kupodivu neposunul ani o místo kupředu. Vysvětlení přišlo ve čtvrtém kole, kdy Tardozzi s poruchou vzdal. Čelo závodu ovládla trojice Bontempi, Bammert a Lindholm, který se vzápětí posunul na druhé místo. V sedmém kole nejprve Bontempi ujíždí Lindholmovi s Bammertem, ale za chvíli končí mimo trať. V tu chvíli už ani nejede Furlan - jeden z aspirantů na titul vicemistra Evropy. V hloubi startovního pole se svádí tvrdý boj. Lindholm cití svoji šanci a zrychluje, Bammert je stále druhý, třetí Monaco, čtvrtý Franz a pátý Grazzetti. V tomto pořadí jeli až do 22. kola. V předposledním padá druhý Bammert a tak nikým neohrožován, vidí jako první černobilou šachovnici v rukách Karla Holuba. Druhý dojel Monaco a třetí Franz. Grazzetti i když dojel čtvrtý, získal třetí místo v Evropě. Harry Heutmecker dojel jako 19. a Ondřej Lelek byl dvacátý. Už ve druhém kole odstoupil Martin Veselý. Taková je bilance našich jezdců.

## Třída sidecarů

"Sajdy" jely v Mostě teprve svůj druhý závod sezóny. V prvním zvítězili Finové J. Lauslehto - S. Palojaervi. Proto ani nepřekvapila invaze třinácti posádek z Velké Británie, jejichž jediným cílem bylo odvést finské posádky porážku v domácím prostředí zvláště nepříjemnou. Seveřané se však britské přeslovky nezalekli a v tréninku byli nejrychlejší.

Od startu vypálil nejrychlejší Lauslehto a není třeba dodávat, že měl za sebou celou smečku britských posádek. Ještě v prvním kole šel do čela C. Stirrat - A. Strevenvens. To už na Finy dotíral Knight - Jackson. Ve druhém kole Finové této dvojici podléhají, ale i na třetím místě je pro ně těsně. O kolo později je předjíždí Wright s Hetheringtonem a odkazují je na čtvrté místo. Závod nabírá na dramatic-



Kaři TRUCHESS / A

nosti a zvláště boj o první místo mezi Stirratem a Knightem je strhující. Při průjezdu do šestého kola se na špičce objevuje Knight, Stirrat se propadá stále hlouběji a v sedmém kole zastavuje s poruchou v depu. Závod však s patřičnou gradací pokračuje dál. Vedoucí Knight musí odřážen útoky Wrighta a k dalšímu útoku se připravuje Lauslehto. V osmém kole je Wright na čele a v devátém mu na záda dýchá Lauslehto a v desátém kole jedou Finové do vedení. Prvních šest posádek jede stále pohromadě a dělí je od sebe jen 2,5 sekundy. A tak není divu, když se vedoucí Wright ocitá až na čtvrtém místě za krajany Hardwickem se Stapletonem, kteří zahájili útok na špičce závodu. Během jednoho kola postoupila tato posádka o čtyři místa a ve 14. kole se ujala vedení. Než se Finové vzpamatovali, předjíždí je další posádka Reddington - Parker a vzápětí i Wright - Hetherington. Reddington se chystá předjet i vedoucího Hardwicka, ten mu to však usnadňuje a s přetřeným řetězem odstupuje. To se však již blíží rozuzlení dramatu. Reddingtonovu tempu stačí pouze Wright, Lauslehto metr po metru ztrácí. V předposledním kole zařadil Wright na vedoucího Reddingtona a to se mu podařilo. Reddington s Perkerem toho zřejmě už měli dost, když se v průběhu závodu prokousávali dopředu až z 12. místa po prvním kole. A tak Wright s Hetheringtonem vítězí o 1,003 sekund. Finové Lauslehto - Palojaervi dojíždějí na třetím místě. Po delší době jsme viděli závod sajdkářplný vzrušení, napětí a neustálého předjíždění.

Zdeněk GEISLER

## DESATERO PRO NÁVŠTĚVNÍKY AUTODROMU

Vítáme v našem aerálu všechny příznivce motoristického sportu, kterých každoročně přibývá. Postupně na aerálu přibývá zařízení pro vlastní motoristický sport i pro diváky. Rozhodně se nám však nelíbí, když najdeme pracně vybudované zařízení rozbité či odcizené.

1. Do diváckého prostoru přicházejte již se zakoupenou vstupenkou před zahájení závodů, která opravňuje k pobytu v diváckých prostorách. Uzavřené a zakázané úseky nutno respektovat a dbát pokynů pořadatelské služby. Tato opatření jsou nezbytná pro bezpečnost přihlížejících diváků, kteří na trénink či závod přicházejí na vlastní nebezpečí.

2. Diváci nesou plnou odpovědnost nejen za sebe, ale také rodiče za děti, které přijdou s nimi.

3. Pro parkování vlastních osobních vozidel musí diváci použít k tomu určených parkovišť za uhrazení příslušného poplatku za parkovací místo. V poplatku není zahrnuto hlídání vozidla a pořadatel za vozidlo a předměty v něm uložené neručí. Po příjezdu na parkoviště a při odjezdu z nich jsou diváci povinni řídit se pokyny pořadatelské služby a policie.

4. Rovněž pro stanování jsou vyhrazena místa v dostatečném počtu. Jinde než na nich je táboření a stanování zakázáno. Porušení této zásady bude pokládáno za rušení veřejného pořádku. Stanování a parkování obytných přívěsů je povoleno jenom na určitých místech.

5. Závodní trať je vyhrazena výlučně jezdcům a jejich vozidlům. Jen v případě potřeby vozidlům pořadatelské a zdravotní služby. Diváci nesmějí v žádném případě opustit divácký prostor a zasahovat do případné nehody.

6. Diváci jsou povinni šetřit lesní kultury a veškeré zařízení celého areálu. Pomozte nám udržovat čistotu ve všech prostorách a odpady odkládejte pouze do nádob k tomu určených, či na vyznačené místo. Pořadatelé vidí v divácích svého partnera a spoléhají na dobrou spolupráci, která zabezpečí dobrý průběh závodů.

7. Přijedete-li vlastním vozidlem, řiďte se označením příjezdových cest, parkujte na připravených parkovištích a ponechávejte volně příjezdové cesty pro případ potřeby záchranné služby.

8. Své cenné věci neopouštějte volně ve stanech nebo vozidlech, protože pořadatelé za takto zabezpečený majetek neručí.

9. Stavba vlastních tribun a jejich ohrazování na diváckém svahu je přísně zakázána.

10. Těšíme se, že Vám i v letošním roce můžeme nabídnout atraktivní motoristické podniky a těšíme se na shledanou při příštích závodech.

### ŘEDITELSTVÍ ZÁVODU

## ZEHN WICHTIGE REGELN FÜR DIE ZUSCHAUER

Wir begrüßen alle Motorsportfreunde mit einem "Herzlich Willkommen" im AUTODROM in Most.

Wir sehen in unseren Besuchern unsere Partner und verlassen uns auf eine gute Zusammenarbeit. Dies sichert nicht zuletzt einen zufriedenstellenden Verlauf der Veranstaltungen.

Um den Ansprüchen unserer Zuschauer auch in Zukunft gerecht zu werden, erweitern wir ständig die Einrichtungen; die für eigentlichen Motorsport ebenso, wie die im Zuschauerbereich. Es ist vor allem im Sinne der Zuschauer, daß diese Einrichtungen gepflegt, Zerstörungen und Entwendungen vermieden und Zuwiderhandlungen strafrechtlich verfolgt werden. Aus diesem Grunde bitten wir Sie, die folgenden Regeln zu beachten:

1. Durch den Kauf einer Eintrittskarte an den jeweiligen Verkaufsstellen, sind Sie zum Betreten der Zuschauerräume berechtigt. Die Karten sind auf Verlangen den berechtigten Ordnungskräften vorzuzeigen. Bei der Einnahme des Zuschauerplatzes sind Sperrbereiche zu respektieren und die Anordnungen der Ordner und Sicherheitskräfte zu befolgen. Diese Maßnahmen sind für die Sicherheit der Zuschauer erforderlich, da diese auf eigene Gefahr dem Rennen bzw. dem Training zusehen.

2. Jeder Zuschauer trägt für sich selbst die Verantwortung. Für Kinder haften die Eltern bzw. die Erziehungsberechtigten.

3. Falls Sie mit dem eigenen Fahrzeug anreisen, halten Sie sich bitte an die ausgewiesenen Zufahrtsstrecken. Parken Sie auf den vorgesehenen Parkplätzen und lassen Sie die Zufahrtsstraßen frei für einen möglichen Einsatz der Rettungsdienste.

4. Zum Abstellen der Zuschauerfahrzeuge sind die ausgewiesenen Parkplätze zu benutzen. Das Parken ist gebührenpflichtig. Bei der Ankunft und beim Verlassen des Parkplatzes sind die Fahrzeugführer verpflichtet, den Anweisungen des Ordnungsdienstes Folge zu leisten. Eine Bewachung des Fahrzeuges durch den Veranstalter erfolgt nicht. Der Veranstalter haftet nicht für im Fahrzeuginnern abgelegte Gegenstände.

5. Für Zelt- und Campingfreunde unter den Zuschauern stehen genügend ausgewiesene Plätze zur Verfügung. Zelten und Campen außerhalb dieser Plätze ist verboten und wird von der Polizei als Störung der öffentlichen Ordnung betrachtet und entsprechend geahndet.

6. Lassen Sie im eigenen Interesse keine wertvollen Gegenstände unbeaufsichtigt in Zelten oder Campinganhängern liegen. Auch dafür kann seitens des Veranstalters keine Haftung übernommen werden.

7. Die Rennstrecke darf nur von den dazu berechtigten Personen betreten oder befahren werden. Zuschauern ist es strengstens untersagt, die Strecke einschließlich der Sicherheitszonen zu betreten. Die gilt auch für das Eingreifen im Falle eines Unfalls.

8. Wir bitten unsere Besucher dringend, Flur- und Waldschäden zu vermeiden. Auch hier ist jeder für von ihm angerichteten Schäden Verantwortlich und haltbar.

9. Bitte helfen Sie uns Ordnung zu halten. Werfen Sie Abfälle in dafür ausgewiesene Plätze.

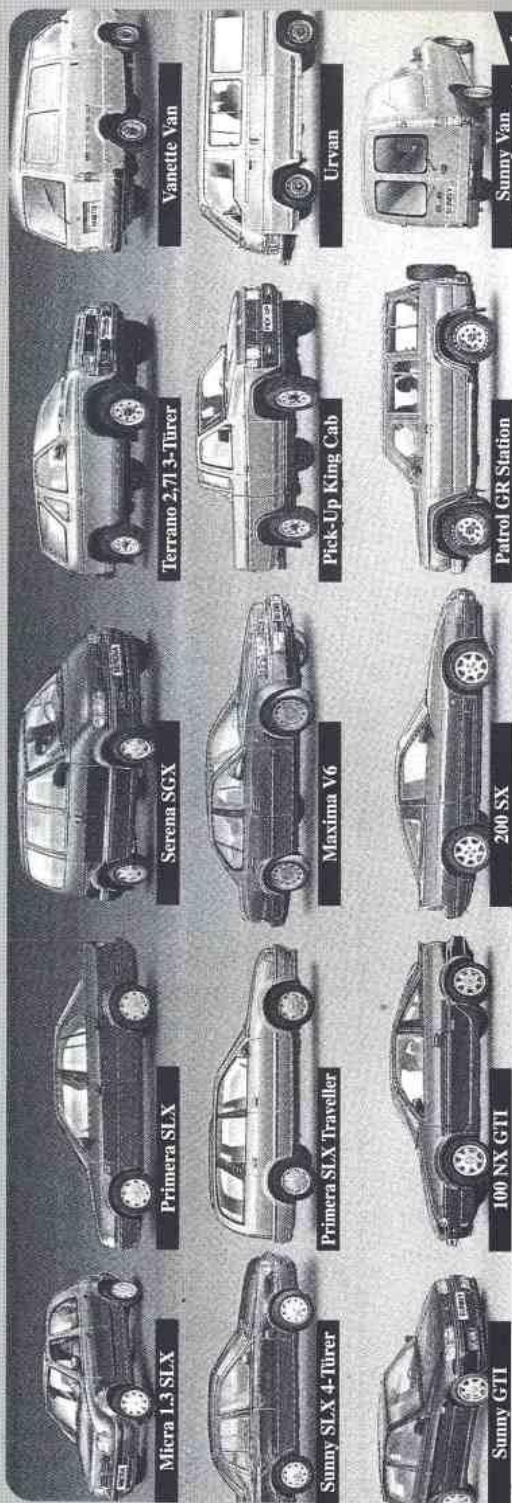
10. Das Bauen von Tribünen und Beobachtungsständen in den Zuschauerräumen ist nicht gestattet.

Wir bedanken uns herzlich für das Beachten dieser Regeln, die Ihnen einen angenehmen Aufenthalt im AUTODROM gewährleisten werden.

Wir sind immer bestrebt, attraktive Motorsportveranstaltungen zu bieten und freuen uns auf das Wiedersehen beim nächsten Rennen.

### DIE RENNLEITUNG

Welchen hätten Sie denn gern?



Bei Nissan haben Sie die Wahl! Ob klein oder groß. Ob Limousine, Coupé, Kombi, Sportwagen, Allrad-Auto, Kleinbus oder Transporter. Für jeden Zweck das richtige Auto. Da freut sich die Familie, und die Freizeit macht erst richtig Spaß. Sogar die Firma profitiert. Selbstverständlich können Sie auch noch zwischen verschiedenen Karosserie - Varianten, Ausstattungen und Mo-

torisierungen wählen. Unter insgesamt fast 100 Modellvarianten finden auch Sie das Auto Ihrer Wünsche. Allen gemeinsam ist die hohe Zuverlässigkeit und eine ausgezeichnete Ausstattung mit vielen serienmäßigen Extras. Und vor allem: der ganze Service Ihres Nissan-Vertragshändlers. Bei uns stimmt alles: die Autos, der Preis, der Service und die Garantien.

Ihr Partner im Gewerbepark Grána

AUTOHAUS

KL AUS TEICHMANN

Gewerbepark Wiesenmühle 0-9125 Grána Tel. 0371/85 13 80

**Auto Liebmah**

Neugersdorf / Sa.  
Tel. 03586 / 2219

**NISSAN**



# CZECH TRUCK PRIX 1993

**AUTODROM MOST  
20. – 22. 8. 1993**