



AMK BS - AUTODROM MOST
REVUE '94



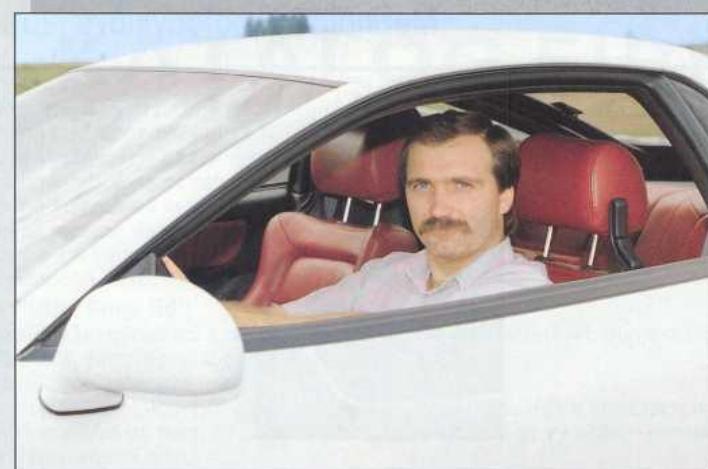
Příloha: Startovní listina
Mistrovství Evropy motocyklů

CHEMOPETROL

NAFTA
SPECIÁL 90
NATURAL 95
SUPER 96

NON STOP

... a máte vyhráno!



Vážení sportovní přátelé!

Letošní dvanáctá motoristická sezona mosteckého autodromu je v plném proudu již od prvních jarních dní. Jaro s novou silou zavítalo i do našeho automotoklubu. Březnová výroční členská schůze nejen zhodnotila dosavadní výsledky činnosti klubu, ale také určila nové cíle. Nově zvolený výbor klubu posoudil stavající situaci, příjal potřebné závěry a určil cesty jak usnesení schůze naplnit. Určitá zanedbanost autodromu, která mimo jiné vyplývala z nedotažených majetkovních vztahů, ovlivnila i příliv dalších investic na potřebnou dostavbu areálu. Výroční schůze pověřila výbor, aby převedl dosavadní AMK BS Most, dnes jako volné sdružení občanů do nově prosperující obchodní společnosti. To je základní a zasadní kámen, na kterém lze stavět další budoucnost autodromu. To zároveň otevře další prostor pro investice, které rádově musí činit několik desítek milionů korun. Nově zvolený výbor včetně nového vedení autodromu dnes již tvrdě pracuje na řešení této otázky. Nechceme stavět žádné vzdálené zámky, pro letošní rok chceme srovnat neutěšenou ekonomickou situaci a plně se věnovat probíhající motoristické sezóně. Letošní kalendář je zaplněn jako nikdy předtím a již dnes se pracuje na smlouvách pro příští rok.

Naší snahou je, provést novou mosteckou autodrom v očích odborné mot. veřejnosti, fandů a příznivců motoristického sportu. Vrcholné motoristické podniky na evropské či mezinárodní úrovni přitáhnou diváky, ale také sponzory, investory. Je nám jasné, že musíme vše spolupracovat s městem, hledat nové formy spolupráce obou stran. Město může pro rozvoj autodromu udělat mnoho, naopak autodrom může pro propagaci města Mostu udělat mnohem víc než doposud. Vždyť o mostecké závodní dráze se dnes již hovoří po celé Evropě a to přitahuje nejen motoristy, ale také turisty. S vrcholními sportovními podniky se do Mostu dostanou i význačné osobnosti z politického, sportovního, kulturního života a toho je potřeba také využít.

Mostecký autodrom a jeho divácky svah by se mohl stát dostavěníkem pro širokou veřejnost, kde by každý našel něco zajímavého. Měl by se stát místem procházek, posezení u dobrého piva, děti by přilákal třeba provoz houpaček či kolotočů a podobně. Zatím nevyužitých prostor je zde víc než dost.

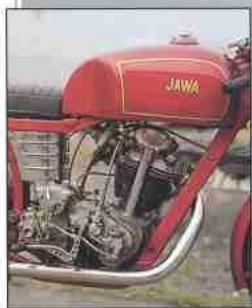
Naše poděkování patří všem, kteří nám v minulosti drželi palce, kteří nám aktivně pomáhali v naší činnosti. Je to především město Most, dopravní policie, záchranná, hasiči, lékaři, ale také celá řada obětavých a dobrovolných pracovníků z řad členů klubu. Je nám jasné, že mostecký autodrom potřebuje velké investice. Nestačí totiž mit jenom dobrou závodní dráhu, ale je nutné urychleně dobudovat celé potřebné zázemí, zlepšující podmínky nejen pro jezdce a jejich doprovod, ale také pro motoristické služby, novináře i diváky. Nebude to ze dne na den, ale věříme, že velmi brzy se o mosteckém autodromu bude hovořit jako o jednom z nejlepších závodních okruhů v Evropě.

Jiří Kroužek
prezident AMK BS Most

1904
1994



Jihočeský Pacov - kolébka spolupráce motoristů
DEVADESÁT LET FIM
Mezinárodní motocyklové federace



Na samém počátku našeho století dochází k rychlému rozvoji, výrobě i praktickému užívání motorových vozidel. Ovšem ne v té podobě a masovém měřítku, jak je známe dnes. Jezdilo se na dvou, třech i čtyřech kolech. Motory začínají ovládat toto století, jsou stále dokonalejší, výkonnější, rychlejší. Od páry, která znamenala revoluci v technickém světě jsme se dostali až ke spalovacímu motoru od něhož ke zrození motocyklu i automobilu. Nebylo to tak snadné, jak se nám to dnes zdá. Historie od vzniku kola až k dnešním moderním dopravním prostředkům byla velmi složitá a náročná. Stálým zvyšováním výkonu motorů a dosahováním větších rychlostí, snaží se mnozí příznivci být ještě rychlejší než druzí. A to byl vlastně počátek nového sportovního odvětví – motoristického sportu.

Kolem výrobců vznikají kluby, organizace motoristů. Mezi nejstarší asi patří Mezinárodní turistická aliance, která vznikla již v roce 1898. V té době se však již začíná zavádět a země dřívějšího Rakouska-Uherska nemohly zůstat stranou. Před devadesáti lety 8. července 1904 se na zámku v jihočeském Pacově sešly zástupci motocyklových klubů některých evropských zemí, aby založily Mezinárodní motocyklovou federaci – FIM – Fédération Internationale Motocycliste. Spojili zde v krásném prostředí přijemné s užitčným, hodovali na pacovském zámku, zastíleni si v leších a hlavně se dohodli na tom, jak pořádat mezinárodní motocyklové akce.

V únoru 1904 byl v našich zemích ustaven Klub českých motocyklistů a v březnu také předchůdce dnešního Automobilklubu České republiky – Klub českých automobilistů. Dne 20. června 1904 byla založena také FIA – Mezinárodní automobilová federace.

Mezinárodní motocyklová federace se za devadesát let své činnosti stala všeobecně uznávanou organizací, která v současné době sdružuje několik desítek národních federací z mnoha zemí všech světadílů. Přispěl k tomu i nebyvalý rozvoj motocyklového sportu v uplynulých letech. Ve sportovním kalendáři FIM je zapsáno ročně na tisícovku mezinárodních motoristických podniků v mnoha disciplinách: I po tøíka letech činnosti má FIM své dobré i špatné stránky. Ne vše, se vždy podařilo vyřešit a tak před jejimi orgány, komisemi, či výbory jsou mnohé složité a náročné

úkoly. Má však přirozenou autoritu a perspektivu pro svou další činnost.

Předpovídám o ukončení éry motocyklů se nesplnily. Někde zůstal dopravním prostředkem, někde se stal módním doplňkem, ale stále zůstává výborem sportovním náčiním zejména u mládeže. Širokého uplatnění dosáhl nejen na závodních okruzích, ale také na plochých dráze, terénních závodech, či na ledě. Také tehdejší česko-slovenský motocyklový sport má v devadesáti letech historii svojí místo. Vzpomeňme jenom kolika úspěchů dosáhli naši jezdci na „šestidenních soutěžích“, na plochých dráhach či v terénu. Víme, že v posledních letech již tomu tak není, ale snad nastane doba, že se opět objevíme všude tam, kde půjde o vrcholový motoristický sport. Česká republika by se neměla vytratit z evropských, či světových kolbíšť. Víme, že dělat dnes vrcholový sport je složité a náročné, zejména na čas a peníze. Věřme však, že se sláva čs. motoristického sportu opět vrátí.

Od památného roku 1904 se toho v motoristickém sportu, ale i v rozvoji motorismu mnoho změnilo. Motorismus se stále vylepšuje, zdokonaluje i zrychluje. Stále však nejsme spokojeni. Objevují se noví výrobci, konstruktéři, vynálezci, závodníci, závodní tráty a přibývají běžných uživatelů motocyklů i automobilů. Připomínáme si jen například Josefa Božka, Eduarda Michelinu, Karla Benze, Adama Opela, Rudolfa Diesela, Gottlieba Daimlera, Louise Renaulta, Tazia Novulariho, Grahama Hilla, Jimmy Clarka, Jackie Stewarda, ale také Elišku Junkovou, Narcise Podsednicku, Václava Vondřicha, jména Laurin-Klement a další.

O těch, kteří od dávných dob až do současnosti proslavili po celém světě český motoristický sport i naše stroje, by se dalo mnoho psát. Každý z nich přispěl k rozvoji motorismu svým způsobem, svou troškou a nás může jen těšit, že jsme také pro rozvoj motoristického sportu něco udělali. Postavení sportovního areálu se speciální závodní dráhou a jeho slavnostní otevření v roce 1983 je náš malý příspěvek pro budoucí leta. Víme, že není hotový, že zde mnohé schází, také jsme při jeho plánování mnohé nedomyšleli. Uplně dokončení autodromu není jen otázkou času, ale také otázka peněz. Věřme však, že při oslavách jubilejního 100. výročí založení FIM, bude mostecký autodrom vypadat úplně jinak.

EDIT KATALOG FIREM

Katalog firem Vám nabízí následující škálu prezentace Vaší firmy:

- plošná inzerce uvnitř katalogu v rámci rejstříkových stran
- plošná inzerce na obálope - přední strana
- plošná inzerce na ostatních stranách obálky
- plošná inzerce na vstupních stranách
- plošná inzerce na stránkách mimo rejstřík
- inzerce na okraji rejstříkových stran
- zvýrazněná řádková inzerce

Další služby firmy Edit :

- poskytování informací z nejúplnější databáze podnikatelských subjektů (diskety, CD ROM, samolepici štítky)
- aktualizace databáze minimálně 3x ročně
- katalogy LOKAL EDITOR, EDIT a STAVEBNÍ KATALOG na disketách a CD ROM
- distribuce Vašich tiskovin pomocí vlastní distribuční sítě v každém okrese ČR na Vámi určená místa
- LOKAL EDITOR - oblastní katalog
- STAVEBNÍ KATALOG

EDIT s.r.o., Drtinova 2, 150 00 Praha 5

Stavebnístavebnictví v Kostce

LOKAL EDITOR **VŠE O VAŠEM REGIONU**
OBLASTNÍ KATALOG

**Katalog firem E D I T je mnohem víc,
než jen pouhý katalog firem!**

XII. motoristická sezona se rozjela na plné obrátky... AUTODROM V ROCE 1994

Vrcholné závody motoristické sezony se většinou soustředí na letní období, ale dá se v současné době ještě hovořit o sezóně, když se rok od roku prodlužuje. Ještě před lety se začínalo v květnu a končilo na závěr prázdnin, nejpozději v září. Praxe nám ukazuje, že skutečnost proti minulým létům je trochu jiná. Například loňského roku se ještě dva dny před vánočními svátky

AMK BS Most letos připravil pro fandy a příznivce tohoto pěkného a náročného sportu celou řadu zajímavých motoristických podniků, kde si každý může vybrat podle chuti. Je to patnáct závodů automobilů i motocyklů na evropské, mezinárodní či republikové úrovni, případně jako mistrovství sousedních zemí. To jistě potěší každého milovníka rychlých kol, rachotu motorů i vůně benzínu.

Rok 1994, ve kterém bychom si měli připomenout 25. výročí vzniku AMK BS Most, bude jeden z nejbohatších a nejpestřejších v historii motoristického sportu na Mostecku. Když se jenom krátce vrátíme trochu do minulosti, tak zjistíme zajímavá číslo. Od skončení války v roce 1945, do slavnostního otevření autodromu v roce 1983 bylo v Mostě uspořádáno celkem 57 závodů, z toho 22 motocyklových a 35 automobilových. A od zahájení provozu autodromu, až do závěru loňského roku 86 závodů. Tak bude mít letošní motoristická sezona další jubileum – pojede se 100. závod, kterým bude Evropský pohár tahačů FIA. Když však sečteme všechny závody, pokud jsou čísla přesná, tak 150. závodem v celé historii by měl být závod mistrovství Evropy motocyklů a sájkár.

Díváci na svazích mosteckého autodromu zde mohli vidět již šest závodů mistrovství Evropy motocyklů a čtyři závody mistrovství Evropy automobilových veteránů. Tradičně se zde konají mezinárodní závody historických motocyklů a nemohou chybět závody rychlých vozů INTERSERIE. Jíž potřetí se na mosteckém autodromu objeví nejtěžší a největší závodní automobily, které si již získaly velkou řadu fanoušků. Letos se Evropský pohár tahačů jede podle nových předpisů. Závodní vozy jsou rozděleno do dvou tříd – závodní tahače a speciální závodní tahače. Soudu podle prvních závodů letošní sezony, máme se v Mostě na co těšit.

Seriál závodů INTERSERIE vstupuje letos již do své 25. sezony. Rychlé vozy s jezdci zvučných jmen, známých z mnoha závodních tratí jsou opravdovou divákou láhkou a jistě tomu bude i letos při startu INTERSERIE v Mostě. Bude to již jejich 16. start u nás. Během této let ještě zde mohli vidět řadu předních jezdců, kteří zůstávají v paměti diváků. Je to například dřívější jezdec a dnešní majitel Reinhold Joest, Jochen Mass, Bob Wollek, Walter Brun, Klaus Ludwig, Hans Stuck, Walter Lechner, Rolf Götz a další. Mezi ně samozřejmě patří i nás Miroslav Adámek, který má na mosteckém autodromu vždy velkou smíšku. Postupem let se také zvyšoval tráfový rekord na jedno kolo. V roce 1990 jej posunул Bernd Schneider/D na 190,761 km/h, předloni dosáhl v tréninku Manuel Reuter/D 194,458 km/h a poslední vylepšení vytvořil při loňském startu Giovanni Lavaggi/l s vozem KREMER-PORSCHE CK7 Spyder výkonom 197,297 km/h. Co k tomu dodat? K překonání dvousetkilometrové hranice schází pouhá 1,1 sekundy. Podarí se to letos? Srpnové závody INTERSERIE jsou doslova nabité. Kromě dvou jízd INTERSERIE uvidí diváci ještě celou řadu dalších závodů. Pojede se další ročník Poháru města Mostu formulem vozů, závody započítané do mezinárodního mistrovství republiky, závody rakouského mistrovství a také Ford Fiesta Cup, včetně závodu osobnosti.

Vráťme se však od rychlých automobilů k závodním motocyklům. Pro příznivce motorek se počítá se sedmi závody. Cílem je pojedou kompletně volné mezinárodní mistrovství České republiky, dvakrát mistrovství Německa a vyvrcholením bude jistě iž-6. mistrovství Evropy motocyklů a sájkár. Samostatnou kapitolou jsou závody historických motocyklů, které poskytují především pěknou podivánou na vzácné a naleštěné stroje, které ještě dnes podávají úctyhodné výkony a rozhodně nepatří do muzejních vitrin. Vzdyt je to kus historie motociklismu a tím také motoristického sportu.

Cínnost AMK BS Most však nespočívá jenom v pořádání vrcholných motoristických podniků, ale mostecký autodrom slouží i dalším účelům. Testují se zde vožidla, trénují zde automobiloví a motocykloví závodníci, provádí se výcvik pro začínající jezdce, zdokonalují se zde řidiči rychlých vozů policie, záchranných služeb, ochranky a jiní. Jen v prvních měsících letošního roku prošlo přípravou více než 250 řidičů a závodnickou licencí získalo na čtyřicet uchazečů.

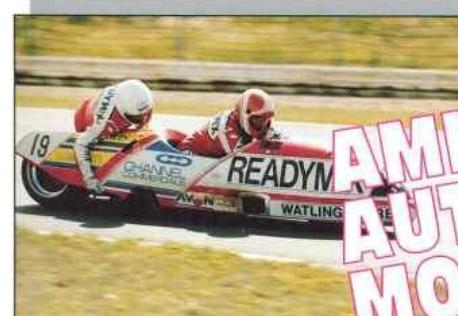
Kalendář mosteckého autodromu pro letošní rok je zaplněn až po okraj a více než dvacet dalších zájemců o propůjčení dráhy bylo nutno odříci. Potřebovali bychom dvakrát tolik sobot a neděli v roce, nebo ještě jednu závodní trať...



OBJEKTIVEM



Z AUTODROMU

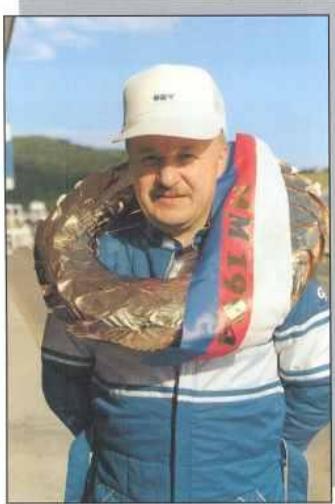


**AMK BS
AUTODROM
MOST**

50. START

Václava Líma

jezdce a konstruktéra na mosteckém autodromu



Dvanáctá sezona mosteckého autodromu sebou přináší i některá jubilea. Pojede se například 100. závod na autodromu, 150. závod v historii motoristického sportu na mostecku a podobně. To všechno bude. Ale podívejme se na to co bylo. Při květnovém mezinárodním mistrovství republiky automobilů stál na startu nám velmi dobře známý Václav Lím. To by nebylo nic neobvyklého, kdyby se nejednalo o jeho jubilejní 50. start v závodech formuli na mosteckém autodromu. A jak jinak mohl tento závod dopadnout než získáním zlatého věnce.

Jsou slova, která nezbytně k sobě patří – Václav Lím a AVIA, jezdec a konstruktér. Poprvé se na mosteckých trati objevil před více než 25 lety se startovním číslem 33, jak se o tom můžeme dočíst v zažloutlých stránkách starých programů automobilových závodů. Václav Lím pochází z nedalekých Loun a v padesátých letech se chtěl stát leteckým mechanikem, ale tento sen se mu nesplnil. Začal vlastně na motocyklových soutěžích a terénních závodech. Pak přišly motokáry a Václav Lím s partou nadšenců si jednu postavil a naprosto přesvědčivě zvítězil v mistrovství republiky. A od motokáry již nebylo daleko k automobilům. Začal s konstrukcí závodního monopostu AVIA F3. To však byl jenom začátek. Podrobně popsat kolik vlastně vozů zkonstruoval, vyzkoušel a naučil jezdit, to by vydalo na celou knihu. Těžko lze posoudit, zda Václav Lím je víc závodník nebo konstruktér. Stále vymýslí něco nového, zkouší a vylepšuje...

Za svou jezdeckou kariéru dosáhl němalých úspěchů. Získal deset titulů mistra republiky na okruzích, vítězil v tehdejších závodech Poháru míru a přátelství, získal i poháry města Mostu. S vozem AVIA startoval celkem 275krát a z toho byl na „bedně“, jak říkají jezdci stupňům vítězů 169krát. Získal 89 zlatých, 46 stříbrných a 34 zelených věnců. Z toho na mosteckém autodromu dojel 25krát na prvním mistře, ale také dvakrát havaroval a jednou musel skončit pro poruchu vozidla.

Úspěchy Václava Lima jsou výsledkem jeho odpovědného a profesionálního přístupu ke každé činnosti, která s konstrukcí vozů, jeho výstavbou a přípravou na závody souvisí. Nám nezbývá než mu popřát mnoha dalších úspěchů...

AMK BS AUTODROM MOST

Vítězové mosteckých závodů mistrovství Evropy

1. ME 1987

Třída do 80 ccm	Károly JUHÁSZ/H Krauser	136,42 km/h
Třída do 125 ccm	Norbert PESCHKE/D LCR Sell	140,58 km/h
Třída do 250 ccm	Javier CARDELUS/AND JJ Cobas	146,73 km/h
Třída do 500 ccm	Daniel AMATRIAN/E Honda	148,27 km/h
Sidecar	Dennis BINGHAM/Julia BINGHAM/GB LCR Yamaha	143,05 km/h

6. ME 1993

Třída do 125 ccm	Stefano PERUGINI/I Aprilia	149,61 km/h
Třída do 250 ccm	Giuseppe FIORILLO/I Aprilia	157,87 km/h
Sidecar	Kevin WEBSTER/Gary BRADLEY/GB	149,47 km/h

7. ME 1994

?????

2. ME 1988

Třída do 80 ccm	János SZABO/H Krauser	140,00 km/h
Třída do 125 ccm	Emilio CUPPINI/I Garelli	149,81 km/h
Třída do 250 ccm	Fausto RICCI/I Yamaha	148,45 km/h
Třída do 500 ccm	Karl TRUCHSESS/A Honda	148,45 km/h
Sidecar	Toni WYSSEN/Killian WYSSEN/CH LCR Yamaha	144,72 km/h

3. ME 1989

Třída do 80 ccm	János SZABO/H Krauser	134,78 km/h
Třída do 125 ccm	Loris CAIROSSI/I Honda	140,69 km/h
Třída do 250 ccm	Andrea BORGONOVO/I Aprilia	151,69 km/h
Třída do 500 ccm	Petr LINDEN/S Honda	148,37 km/h
Sidecar	Barry SMITH/David SMITH/GB Windle ADM	148,64 km/h

4. ME 1990

Třída do 125 ccm	Javier DEBON/E JJ Cobas	144,89 km/h
SUPERBIKE	Sven SEIDEL/D Suzuki	153,50 km/h
Sidecar	Werner KRAUS/Oliver SCHRODER/D Bosch	

5. ME 1991

Třída do 125 ccm	Carlos GIRO/E JJ Cobas	144,03 km/h
SUPERBIKE	Christer LINDHOLM/S Yamaha	154,39 km/h
Sidecar	Eddy WRIGHT/GB LCR	147,57 km/h

se na mosteckém autodromu mistrovství Evropy
nejelo



Cozade Bernard na stupních vítězů má závod za sebou

Vítězové - INTERSERIE - Champions 1970 - 1993 AUTODROM MOST

1970	Jürgen 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 LOTTERSCHMID / D	TOJ/Baier-BMW/C 205	div. 2
1980	Kurt LOTTERSCHMID / D	TOJ/Baier-BMW/C 205	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 C 1/8	div. 1
1985	Roland BINDER / D	PERSY-BMW Can-Am	div. 2
1986	„John WINTER“ / D	SACHS-JOEST-PORSCHE 956	div. 1
1987	Roland BINDER / D	COLUMBUS-PERSY-BMW Can-Am	div. 2
1988	Walter LECHNER / A	JIM-BEAM-PORSCHE 962	div. 1
1989	Karl HASENBICHLER / A	SACHS-HSS-AUDI-turbo Can-Am	div. 2
1990	Jochen DAUER / D	VICTOR-DAUER-PORSCHE 962 C	div. 1
	Rolf GÖTZ / D	MARCH-HEIDECKER BMW Can-Am	div. 2
	Walter LECHNER / A	JIM-BEAM-PORSCHE 962C	div. 1
	Rolf GÖTZ / D	MARCH-HEIDECKER BMW Can-Am	div. 2
	Bernd SCHNEIDER / D	KREMER-PORSCHE 962 CK6	div. 1
	Rolf GÖTZ / D	MARCH-HEIDECKER BMW Can-Am	div. 2



VARIETE CASINO
Admiral

AMERICAN ROULETTE
BLACK JACK ♡ **POKER**
SLOT MACHINES

VARIETE CASINO ADMIRAL Most Vás zve k návštěvě svých prostor a zkoušce štěstí každý den od 20,00.

VARIETE CASINO ADMIRAL invites you to visit their premises and to try your luck every day from 20,00.

famSu

Ing. Miroslav Sýkora
Havraň čp.99, okr. Most

AGROTECHNIKA - KOVOVÝROBA
servis výroba prodej

AGROTECHNIKA

- traktory, zemědělské stroje
- nákladní a dodávkové automobily
- nakladače, rypadla, dozery
- hydraulické zařízení
- nákladní díly

KOVOVÝROBA

- ocelové konstrukce strojní a stavební
- montážní práce
- okna, vrata, výlohy, ploty apod.

TEL., FAX : 035/95002

DRUŽSTVO
JEDNOTA
MOST

Pekárenská 24
434 81 Most
tel. 035/41751
fax 035/22585

NABÍZÍ

MRAŽENÁ JÍDLA TEL. 41 597
VÝROBKY CENTRÁLNÍ VÝROBNÝ TEL. 37 349
POTRAVINÁRSKÉ A DROG. ZBOŽÍ TEL. 41 751 k. 48

7.00 - 14.00 hod.

DISKONTNÍ PRODEJ ZA VÝHODNÉ CENY

" SPUTNIK " Most
" SEVER " Most 7.00 - 18.00 hod.
" RENTA " H. Jiřetín

Vaše spokojenost, nás cíl

RING
agency

REKLAMNÍ AGENTURA

Báňská 283, 434 01 Most
tel.: 035/41589, 34 6707
fax: 035/41589

POSKYTOVANÉ SLUŽBY

plný servis v oblasti reklamy

- od dílčích zakázek
- tisk, inzerce, rozhlas,
- public relations, direct mail /
- po komplexní reklamní kampaně

INTERSERIE Coupe '93

AUTODROM MOST

Napínavé závody na krátkých tratích, plná startovní pole, špičkoví jezdci z více než deseti národů a celá paleta nejsilnějších vozů – INTERSERIE je nejzajímavější závodní série na světě pro Can-Am, Spyder a supersportovní vozy skupiny C. Zatímco mnohé jiné série pořádají „ubraly“, v této sezóně INTERSERIE rádně „přibrala“: auta jsou ještě silnější a rychlejší, bylo překonáno mnoho rekordů tratí...

INTERSERIE zažila za svou skoro 25letou historii mnohé vzestupy a poklesy, které vždy byly zrcadlením aktuální situace v motoristickém sportu. Mezi jednotlivými závody Mistrovství světa chtěl dát organizátoři renomovaným továrním týmům možnost dalšího testování a přitom pozvat hned i soukromé jezdce. Tento koncept vždycky vycházel. Světové hvězdy byly v INTERSERIE, promotorované Paulem Goppertem, vždy pro; rozděleni skupin do dvou divizí nabízelo vždycky šanci na pocháry, body a nakonec i pěknou finanční výhru. Mista, kde se jezdilo, byla vždy atraktivní. Bylo jedno, zda se jelo na Hockenheimu, Österreichringu, v Jaramě, Muggelu, na Siegerlandském letišti, v Mostě, Zolderu, Doningtonu nebo v Brands Hatch, superpodívaná byla vždy předprogramována.

Jsou zapotřebí nové vozy

Po odpadnutí Mistrovství světa prototypů dochází k „boomu“ v INTERSERIE. Existují týmy, které jezdí pouze INTERSERIE, konstruktéři, kteří vyvíjejí auta, aby ještě lépe odpovídala propozicím. V INTERSERIE se nabízí ideální scéna pro týmy a jezdce, pro které jsou obyčejné formulové závody příliš pomalé a závody F-1 anebo cestovních vozů příliš drahé. V propozicích INTERSERIE je mnoho volnosti a dovolují po odpovídající modifikaci účast skoro všem sportovním a formulovým vozům. „Can-Am patří do divize 2, bolidy skupiny C do divize 1“, takto bylo možno popsat ještě před pár lety propozice INTERSERIE. Ale mnoho se změnilo. Startovní pole jsou v obou divizích tak pevná, jako ještě nikdy a sahají od podvozku Formule 3000 s 2,5 l BMW – nebo 1,8 l motory Audi-Turbo, přes Spydry s motorem Formule 1 nebo Porsche – DoppelTurbo až k motorům Indy Cars, poháněným methanolem. S nejúžasnější výhrami je zde snaha o stejně šanci v účastnických polich obou divizí.

Závody na krátké trati – žádná šance pro „louďaly“

Oba závody na krátké trati, které v každém programu jsou, nabízejí divákům velkou podívávání. Dvakrát kolem 70 km po (fettem) stáru za závadějícím pásem F carem nenechávají žádný prostor pro faktiku a nevyžadují neustálé sledování ukazatele množství paliva. Hned od počátku se jezdí naplně. Tomu odpovídají boje o vedoucí pozici již ve dvou měřených tréninkech. Pole ve vedení se ke konci sezóny stlačuje dohromady. V Doningtonu zůstalo 6 týmů v rozmezí 0,6 vteřiny. Takový nával v INTERSERIE ještě nikdy nebyl. Samostatná kola favoritů patří minulosti.

Divize 1 – konkurence pro Porsche

Po leta jasné dominovaly Porsche ve „velké“ divizi. Vozidla s obsahem více než 2500 ccm zde mají oprávnění k startu. Známé týmy Porsche, mezi nimi Kremer, Joest, Brun, Dauer a Courage vytiskly seriálu svou tvář. Kollinský Kremer-Porsche tým v posledních dvou letech nastavuje konkurentům latku. Bernd Schneider a Manuel Reuter vytvořili mistrovský tým, nyní vystupují „na bednu“ Giovanni Lavaggi a Tomas Saldaňa. Z dosud používaných 3,2 l motorů lze – s odpovídajícím tlakem – vyvábit i 900 PS. Dost na to, aby s extrémně na odpor nastavenými spoilery bylo možno dosáhnout ideální linie (top – speed). Ale konkurence nesplí. Tréninkové časy v sezóně 1993 přinesly několikrát překvapení. Přivítané formulové závodní vozy propozic Can-Am INTERSERIE Porsche šou sebraly. Především oba Penske-Buick-IndyCar týmu HSB Karla Hasenbichlera a „Frederica Carecy“ všem ujely. Zlepšenou spolehlivostí budou moci obě vyzrálá Porsche porazit. I Walter Lechner mohl dobré s lehkým 600 PS silný, Spyder-Juddem vždy držet krok při závodech v Doningtonu se mu v závodě pořádalo fantastické – Lecher se stal vítězem dne před Saldaňou. Konečný důkaz, který vůz INTERSERIE je lepší, rychlejší nebo hezčí ještě podán nebyl. Úspěšně jsou všechny.

Divize 2 – sací motor nebo turbo?

300 PS silné 2 litrové sací motory BMW sloužily jako standardní vybavení krytých šasi March, Ralt nebo Lola v divizi 2 (do obsahu 2500 ccm). Meziříčí vzrostl obsah motorů BMW na 2,5 l, k tomu se připojila konkurence s přeplňovačem Turbo. Dva roky po úspěšném nastupu Karla Hasenbichlera s motorem 1,8 l Audi – Turbo přišel do INTERSERIE Švýcar Markus Hotz a uplatnil se jako dodavatel nejrychlejších motorů. Starí harcovníci INTERSERIE jako Roll Götz musejí od té doby jezdit v limitu naplně, pokud chtějí držet krok se silnějšími, ale s do datečnou záťatí startujícimi vozy (610 namísto 550 kg) s turbem. Další konkurence přichází z C2. Supersportovní vozy skupiny C smějí jezdit v divizi 2, pokud mají při váze 750 kg maximální zdvihový objem 3300 ccm. Riman Ranieri Randaccio získal se svým vozem Spice-C2-Cosworth titul INTERSERIE v divizi 2.

Jednou napříč Evropou

Sest závodů, šest zemí – promotor Paul Goppert nenabízel v roce 1993 jenom nejlepší závody, ale i po stránce cestovní nepříšly týmy zkrátka. Kompaktní terminový kalendář obsahoval začátek sezony ve španělském Jaramě závodní okruh Mugello v italské Toscaně, rychlostní okruh v českém Mostě, německy fetský okruh Siegerland a anglický okruh Grand-Prix v Doningtonu. Na konec programu byl zařazen Österreichring ve Štýrsku. Na nejdělejším okruhu se současně jelo i nejvyšší rychlosť – 1.30.629 min = 232,495 km/h dosáhl v zahřívacím kole Manuel Reuter na JOEST-Porsche 962 C.



AUTOMOTOKLUB BS MOST pořádá ve dnech
16. 7. – 17. 7. 1994



MISTROVSTVÍ EVROPY MOTOCYKLŮ

CHAMPIONAT D'EUROPE – EUROPEAN CHAMPIONSHIP
AUTODROM MOST

PROGRAM

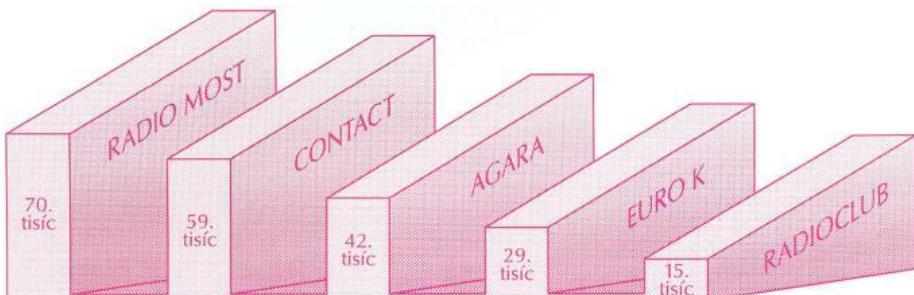


RADIO MOST PROGRAM EVROPA 2

NEJPOSLOUCHANĚJŠÍ HUDEBNÍ
RÁDIO V SEVERNÍCH ČECHÁCH

70.000 POSLUCHAČŮ DENNĚ

POSLECHOVOST SOUKROMÝCH HUDEBNÍCH RÁDIÍ V SEVERNÍCH ČECHÁCH



Zdroj: GfK, Výzkum médií II/93 (říjen - listopad 1993)

S REKLAMOU V RADIU MOST VÁM PORADÍ A ZA VÁS ZREALIZUJE



RRM, spol. s r.o., J. Průch 1682, 434 01 MOST
tel.: (035) 251 04, tel./fax: (035) 252 44

POŘADATEL:

ŘEDITELSTVÍ ZÁVODU

Ředitel závodu
Zástupce ředitele pro sport
Zástupce ředitele pro tech. zabezpečení
Tajemník závodu

Hospodář
Tiskové středisko
Společenský odbor
Organizační odbor
Sekretariát
Ubytování
Reklamy a propagace

Miloslav JISKRA
František VOTAVA
ing. Pavel HANKA
Jan BURIAN
Vlasta VACHOVÁ
Jana MAREŠOVÁ
Josef FARSKÝ
Jiří SVEJKOVSKÝ
Iva LUKEŠOVÁ
Edeltraud SINKULOVÁ
Milan SMREČEK
ing. Jiří RYBÁŘ
RING AGENCY

Delegovaní činovníci

Předseda mezinárodní jury
Člen mezinárodní jury

Sportovní komisař

Technický komisař
Hlavní časoměřic

B. APPOLONI
R. J. HEWITT
D. McMANUS
Antonín MALANÍK
Otakar VEČERKA
Karel ZUCHA
ing. Dobromila MIKOVÁ

ČASOVÝ HARMONOGRAM – ZEITPLAN

Pátek – Freitag 15. 7. 1994

10.00–21.00 Formální přejímka
12.00–19.00 Technická přejímka

Sobota – Samstag 16. 7. 1994

7.00–11.00 Formální přejímka
7.50–15.00 Technická přejímka

Neděle – Sonntag 17. 7. 1994

Trénink – neměřený/zahřívací
ME 125 ccm 9.30–9.40
ME 250 ccm 9.50–10.00
ME Superbike 10.10–10.20
ME Sidecar 10.30–10.40

Závody

Třída	start závodu	počet kol	délka závodu
ME 125	11.20	20	82,960 km
ME 250	13.30	20	82,960 km
ME Superbike	14.50	22	91,256 km
ME Sidecar	16.20	20	82,960 km

Trénink	neměřený	1. kvalifikační	2. kvalifikační
ME 125 ccm	9.00–9.30	12.30–13.00	15.30–16.00
ME 250 ccm	9.40–10.10	13.10–13.40	16.10–16.40
ME Superbike	10.20–10.50	13.50–14.20	16.50–17.20
ME Sidecar	11.00–11.30	14.30–15.00	17.30–18.00

VÝSLEDKY LETOŠNÍCH ZÁVODŮ ME '94

ME '94 – Kirkistown/IRL

125 ccm 30 kol/Runden

- Ivan Cremoni/I Aprilia
 - Roberto Locatelli/I Aprilia
 - Andrea Ballerini/I Aprilia
 - Fabio Colombo/I Aprilia, 5. Che Manola Omarini/I Sandrobi
 - Armando Narduzzi/I Aprilia, 7. Jim Falls/IRL Yamaha, 8. Maurizio Pagano/I Aprilia, 9. Frederic Terrier/F Honda, 10. Darren Gawley/IRL Honda, 11. Alain Bronec/F Honda, 12. Mick Lofthouse/GB Yamaha, 13. Ivan Tschudin/Ch Honda, 14. Fabien Rousseau/F Aprilia, 15. Jaroslav Huleš/CZ Honda
- BODY**
- Cremoni 20 b., 2. Locatelli 17 b., 3. Ballerini 15 b., 4. Colombo 13 b., 5. Omarini 11 b., 6. Narduzzi 10 b., 7. Falls 9 b., 8. Pagano 8 b., 9. Terrier 7 b., 10. Gawley 6 b.

250 ccm 32 kol/Runden

- Regis Laponi/F Honda
 - Ian Newton/GB Aprilia
 - Davide Bulega/I Aprilia
 - David Muscat/E Yamaha, 5. Jason Vincent/GB Yamaha
 - Sebastien Scamato/F Honda, 7. Christophe Cogan/F Yamaha
 - Eugene McManus/IRL Yamaha, 9. Graeme Tompson/IRL Yamaha, 10. Eric Grare/F Yamaha, 11. Stephane Coutelle/F Yamaha, 12. Steven Farmer/IRL Yamaha, 13. Christy Rebuttin/F Yamaha, 14. William Costes/F Honda, 15. Alessandro Antonello/I Aprilia
- BODY**
- Laponi 20 b., 2. Newton 17 b., 3. Bulega 15 b., 4. Muscat 13 b., 5. Vincent 11 b., 6. Scamato 10 b., 7. Cogan 9 b., 8. McManus 8 b., 9. Tompson 7 b., 10. Grare 6 b.

SIDECAR 32 kol/Runden

- Willford-Tomlinson/GB Krauser
 - Davie-Miller/GB Suzuki
 - Vögel-Wicki/Ch Yamaha
 - Schlosser-Cavadini/CH Yamaha, 5. Neumann-Müller/D Yamaha, 6. Hollweg-Madler/D Yamaha, 7. Magnusen-Freimann/DK Yamaha, 8. Kohlmann-Theuer/D Yamaha, 9. Sit-de Rijh/NL Krauser, 10. Bongiovanni-Lopez/F Kawasaki, 11. Fleury-Fleury/GB Yamaha, 12. Bart-van Dis/B Yamaha, 13. Thomas-Beltgens/NL Krauser
- BODY**
- Willford-Tomlinson 20 b., 2. Davie-Miller 17 b., 3. Vögel-Wicki 15 b., 4. Schlosser-Cavadini 13 b., 5. Neumann-Müller 11 b., 6. Hollweg-Madler 10 b., 7. Magnusen-Freimann 9 b., 8. Kohlmann-Theuer 8 b., 9. Sit-de Rijh 7 b., 10. Bongiovanni-Lopez 6 b.

ME '94 – Vallelunga/It

125 ccm 23 kol/Runden

- Ivan Cremonini/I Aprilia
 - Roberto Locatelli/I Aprilia
 - Andrea Ballerini/I Aprilia
 - Fabio Colombo/I Aprilia, 5. Ivan Tschudin/CH Honda, 6. Christian Calum/I Aprilia, 7. Stefan Kurfiss/D Honda, 8. Gastone Grassetti/I Aprilia, 9. Markus Gemperle/CH Aprilia, 10. Che Manolo Omarini/I Sandrobi, 11. Giovanni Palmieri/CH Aprilia, 12. Luigi Ancona/I Honda, 13. Alain Bronec/F Honda, 14. Fabien Rousseau/F Aprilia, 15. Sébastien Gimbert/F Yamaha
- BODY celkem**
- Cremonini 40 b., 2. Locatelli 34 b., 3. Ballerini 30 b., 4. Colombo 26 b., 5. Omarini 17 b., 6. Tschudin 14 b., 7. Calum a Narduzzi 10 b., 9. Falls a Kurfiss 9 b.

2. závod-Rennen

- Yves Briguet/CH Honda
 - Enrico Eugeni/I Honda
 - François Bastianini/I Honda
 - Fabio Colombo/I Aprilia
 - Christian Zwedorn/A Honda, 5. Rachel Nicotte/F Honda, 6. Fred Bayens/NL Honda, 7. Massimiliano Degiovanni/I Honda, 8. Heinz Rohrer/CH Honda, 9. Peter Krumenacher/CH Honda, 10. Walter Esposito/I Honda, 11. Fabio Delmua/I Honda, 12. Vincenzo de Marcoli/Honda, 13. Matteo Colombo/Honda, 14. Emmanuel Lentaigne/F Honda, 15. Lars Rulffs/DK Honda
- BODY celkem**
- Briguet 53 b., 2. Bayens a Nicotte 39 b., 4. Zwedorn 24 b., 5. Edwards a Heidgen 17 b., 8. Leitagne 16 b., 9. Bastianini, Degiovanni a Simpson 15 b.

250 ccm 25 kol/Runden

- Francesco Bastianini/I Yamaha
 - Olivier Jacque/F Honda
 - Davide Bulega/I Aprilia
 - Massimo Ottobre/I Aprilia, 5. Michele Gallina/I Yamaha
 - Massimo Gallina/I Yamaha, 7. Stefano Pennesi/I Aprilia, 8. Regis Laconi/F Honda, 9. David Muscat/F Yamaha, 10. Lotis Mandri/I Aprilia, 11. William Costes/F Yamaha, 12. Jan Newton/GB Aprilia, 13. Eric Grare/F Yamaha, 14. Jason Vincent/GB Yamaha, 15. Matthias Neukirchen/D Yamaha
- BODY celkem**
- Bulega 30 b., 2. Laconi 28 b., 3. Newton 21 b., 4. Bastianini a Muscat 20 b., 6. Jacque 17 b., 7. Pennesi a Vincent 13 b., 9. Gallina 11 b., 10. Ottobre 10 b.

SUPERBIKE 28 kol/Runden

- Massimiliano Colombari/I Ducati
 - Gianluca Margutti/I Ducati
 - Anders Rasmussen/DK Yamaha
 - Mario Innamorati/I Ducati, 5. Roberto Biagioli/I Kawasaki, 6. Claude-Alain Jäggi/CH Kawasaki, 7. Armando Iannuzzo/I Ducati, 8. Davide Mazzotti/I Yamaha, 9. Mattia Rigamonti/I Yamaha
- BODY**
- Colombari 20 b., 2. Margutti 17 b., 3. Rasmussen 15 b., 4. Innamorati 13 b., 5. Biagioli 11 b., 6. Jäggi 10 b., 7. Iannuzzo 9 b., 8. Mazzotti 8 b., 9. Rigamonti 7 b.

ME '94 – Donington/GB – SUPERSPORT 600

- Yves Briguet/CH Honda
- Mike Edwards/GB Yamaha
- Lan Simpson/GB Yamaha
- Rachel Nicote/F Honda, 5. Thierry Autissier/F Honda, 6. David Heal/GB Yamaha, 7. Fred Bayens/AUS Honda, 8. Michael Eberle/D Honda, 9. Wim Theunissen/NL Kawasaki, 10. Eric Leitagne/F Honda, 11. L. Macpherson/GB Honda, 12. C. Gable/GB Honda, 13. L. Rulffs/DK Yamaha, 14. A. Battson/GB Honda, 15. S. Marks/GB Honda

ME '94 – Hockenheim/D – SUPERSPORT 600

- Fred Bayens/NL Honda
- Frank Heidger/D Honda
- Rachel Nicote/F Honda
- Yves Briguet/CH Honda, 5. Christian Zwedorn/A Honda, 6. Eric Mahe/F Yamaha, 7. Ralph Stelzer/D Honda, 8. Emanuel Lentaigne/F Honda, 9. Paul Hoogenboom/NL Honda, 10. Massimiliano Degiovanni/I Honda, 11. Harry van Beek/NL Honda, 12. Kai-Uwe Schmid/D Honda, 13. Michel Eberle/D Honda, 14. Thomas Mayer/D Honda, 15. Lutz Fahr/D Honda

ME '94 – Misano/I – SUPERSPORT 600

- Yves Briguet/CH Honda
- Enrico Eugeni/I Honda
- François Bastianini/I Honda
- Christian Zwedorn/A Honda, 5. Rachel Nicotte/F Honda, 6. Fred Bayens/NL Honda, 7. Massimiliano Degiovanni/I Honda, 8. Heinz Rohrer/CH Honda, 9. Peter Krumenacher/CH Honda, 10. Walter Esposito/I Honda, 11. Fabio Delmua/I Honda, 12. Vincenzo de Marcoli/Honda, 13. Matteo Colombo/Honda, 14. Emmanuel Lentaigne/F Honda, 15. Lars Rulffs/DK Honda

BODY celkem

- Briguet 53 b., 2. Bayens a Nicotte 39 b., 4. Zwedorn 24 b., 5. Edwards a Heidgen 17 b., 8. Leitagne 16 b., 9. Bastianini, Degiovanni a Simpson 15 b.

EUROPEAN CHAMPIONSHIP OF MOTORCYCLES AND SIDECARS

125 ccm

No Pilote

No Pilote	Nationalité	Marque	Concurrent	FMN
0. Huleš Jaroslav	CZ	Honda	Bohemia Racing Team	ČMF
1. Cremonini Ivan	I	Aprilia	Team Italia	FMI
2. Weiss Benjamin	D	Honda	Wernberger Konservenfabrik Bruno Koch	ČMF
3. Locatelli Roberto	I	Aprilia	Team Italia	FMI
4. Podlipný Oldřich	CZ	Honda	PROAGRO Nymburk	ČMF
5. Tagtlund Marcus	S	Honda	Provence Moto Sport	SVEMO
6. Nydahl Ronny	S	Honda	PROMOTOP PROTHYLEX	FFM
7. Rolland Piegué Gérard	F	Honda	FFM	
8. Gabrieli Stéphane	F	Honda	FFM	
9. Terrier Frédéric	F	Honda	FFM	
10. Bronec Alain	F	Honda	HB Racing Team Slovenia	AMZS
11. Pont Stéphane	F	Honda	KIRI Motoren	KNMV
12. Boutin Frédéric	F	Honda	ARIE Molenaar Racing	KNMV
13. Donischal Philippe	F	Yamaha	FMI	
14. Gimbert Sébastien	F	Yamaha	Team Tecna racing	FMI
15. Jerman Igor	SLO	Honda	Team Italia	FMI
16. Nijehuus Andre	NL	Honda	Scuderia Alfa	FMI
17. Van Etten Rick	NL	Honda	Scuderia Alfa	FMI
18. De Rover Gilbert	NL	Honda	Team Carpenter	FMS
19. Bartolini Valter	I	Aprilia	Moto Team TICINO	ACU
20. Omarini Che Manolo	I	Sandroni	Team Vid – Pro Creativ Design	OMK
21. Colombo Fabio	I	Aprilia	Wohnbau Volz Rennsport Team	OMK
22. Ballerini Andrea	I	Aprilia	DRC	OMK
23. Bellei Roberto	I	Aprilia		OMK
24. Gambino Massimiliano	I	Aprilia		OMK
25. Cucchiariini Maurizio	I	Aprilia		OMK
26. Gervasio Massimiliano	I	Aprilia		OMK
27. Giannecchini Simone	I	Gazzeniga		OMK
28. Ancona Luigi	I	Aprilia		OMK
29. Narduzzi Armando	I	Honda		OMK
30. Menes Fernando	P	Honda		OMK
31. Tresoldi Marco	CH	Aprilia		OMK
32. Hollenstein Markus	CH	Honda		OMK
33. Kurkiss Stefan	D	Honda		OMK
34. Dunki René	CH	Yamaha		OMK
35. Waibel Alfred	D	Honda		OMK
36. Tschudin Ivan	CH	Kiefer		OMK
37. Rossbach Helmut	D	Aprilia		OMK
38. Gemperle Markus	CH	Honda		OMK
39. Gyori Zoltán	H	Aprilia		OMK
40. Csosz Attila	H	Aprilia		OMK
41. Magda Attila	H	Yamaha		OMK
42. Kolha Gregor	A	Rotax		OAMTC
43. Hrstka Ivo	CZ	Cobas-Rotax		OMK
44. Ehrensperger Ralf	D			OMK

EUROPEAN CHAMPIONSHIP OF MOTORCYCLES AND SIDECARS

250 ccm

No Pilote	Nationalité	Marque	Concurrent	FMN
1. Bulega Davide	I	Aprilia	Team Italia	FMI
2. Steiner Stefan	CH	Yamaha	Pulfer Yamaha Racing	FMS
3. Ischer Martial	CH	Honda		FMS
4. Soukup Zbyněk	CZ	Aprilia		ČMF
5. Maxwald Hannes	A	Yamaha		OAMTC
6. Steenge Raaj	NL	Yamaha	VEEKRO Racing Team	KNMV
7. Kirindongo Jualino	NL	Honda	KIRI Motoren	KNMV
8. Markink Rudie	NL	Honda	Taxi Markink Boekelo	KNMV
9. Van Deelen Micha	NL	Yamaha	Route 66 Racing Team	KNMV
10. Gallina Michele	I		Team GRECO	FMI
11. Monaco Francesco	I	Aprilia		FMI
12. Ottobre Massimo	I	Aprilia	Team Italia	FMI
13. Russo Nello	I	Aprilia	Team Italia	FMI
14. Boscoscuro Luca	I	Aprilia		FMI
15. Pennacchioli Massimo	I	Aprilia		FMI
16. Antonello Alessandro	I	Aprilia	Herom Team SRL	FMI
17. Antonello Roberto	I	Aprilia	Herom Team SRL	FMI
18. Cotti Filippo	I	Honda		FMI
19. Staša Bohumil	CZ	Aprilia	Wernberger Racing Team	ČMF
20. Costes William	F	Honda	Team Wiliam Costes	FFM
21. Laconi Regis	F	Honda	Equipe de France Vitesse	FFM
22. Grare Eric	F	Yamaha	SCRAB Compétition	FFM
23. Olivier Jacque	F	Honda	Equipe de France Vitesse	FFM
24. Scarnato Sébastien	F	Honda	Equipe de France Vitesse	FFM
25. Olivieri Frédéric	F	Honda		FFM
26. Manuguerra Jean-Marc	F	Honda	Team SUD Vitess	FFM
27. Mizera Eric	F	Aprilia	Team Fourgeaud Motors	FFM
28. Rebuttini Christy	F	Honda		FFM
29. Cogan Christophe	F	Yamaha	SCRAB Compétition	FFM
30. Muscat David	F	Yamaha		FFM
31. Coutelle Stéphane	F	Yamaha		FFM
32. Larregain Laurent	F	Honda		FFM
33. Odegard Terje	N	Yamaha		NMF
34. Nejla Agris	LV	Yamaha		LaMSF
35. Hanson Jan	S	Honda		SVEMO
36. Clerc Stéphane	CH	Yamaha		FMS
37. Witting Alexander	A	Aprilia-Rotax		OAMTC
38. Wrede Oliver	D	Becker-Yamaha	Rallye Sport	OMK
39. Neukirchen Matthias	D	Yamaha	ADAC Nordbayern	OMK
40. Bischoff Evren	D	Bischoff-Yamaha	Fander Racing Team	OMK
41. Lindner Gerhard	D	Honda	Motorrad Action Team	OMK
42. Borkowsky Frank	D	Yamaha		OMK
43. Nardini Alessio	I	Aprilia	Scuderia Alfa	FMI
44. Bertolone Francis	F	Yamaha		FFM

EUROPEAN CHAMPIONSHIP OF MOTORCYCLES AND SIDECARS

SUPERBIKE

No Pilote	Nationalité	Marque	Concurrent	FMN
1. Šalé Petr	CZ	Ducati	Team Ducati Czech	ČMF
2. Zeller Rudolf	A	BSE-YXR	MRSL Pettenbach	SMF
3. Esterer Gerhard	A	GEEG Kawasaki	GEEG Racing Team	ČMF
4. Theuretbacher Kurt	A	GEEG Ducati	GEEG Racing Team	ČMF
5. Funke Dieta	A	Ducati	GEEG Racing Team	ČMF
6. Biagiolo Roberto	I	Kawasaki		FMI
7. Colombari Massimiliano	I	Ducati		FMI
8. Laudati Ugo	I	Yamaha		FMI
9. Iannuzzo Armando	I	Yamaha		FMI
10. Muir Shaun	GB	Yamaha	Flamgard LTD	ACU
11. Snickers Francois	B	Ducati		FMB
12. Snickers Luc	B	Ducati		FMB
13. Micha Thierry	B	Kawasaki		FMB
14. Habat Silvo	SLO	Kawasaki	HABAT Racing	AMZS
15. Guyot Christophe	F	Honda		FFM
16. Johansen Sven Erik	N	Yamaha		NMF
17. Noteng Jan Olav	N	Suzuki		NMF
18. Saaby Thorvald	N	Kawasaki		NMF
19. Valderhaug Rolf Kare	N	Yamaha		NMF
20. Maikola Harri	SF	Kawasaki		SML
21. Morávek Marek	CZ	Ducati		ČMF
22. Berner Juha	SF	Yamaha		SML
23. Rasmussen Anders	DK	Yamaha	Yamaha Team Franz Kroon	DMU
24. Kedzior Tomasz	PL	Kawasaki	Kawasaki Superbike Racing Team Poland	PZM
25. Jaggi Claude-Alain	CH	Kawasaki		FMS
26. Lemberg Karl-Heinz	D	Yamaha		OMK
27. Celbrano Fabricio	I	Honda		FMI
28. Lelek Ondřej	CZ	Ducati	H. P. B. Racing Team	ČMF
29. Sedlák Zdeněk	CZ	Honda		ČMF
30. Sorola Petri	SF	Yamaha		SML
31. Prang René	DK	Yamaha		DMU
32. Tigani Gianni	I	Honda		FMI
33. Jaggi-Claude-Alain	CH	Kawasaki		FMS
34. Mastrelli Mauro	I	Yamaha	Team Romi	FMI

EUROPEAN CHAMPIONSHIP OF MOTORCYCLES AND SIDECARS

SIDECAR

No Pilote	Nationalité	Marque	Concurrent	FMN
1. Vogeli André Wickli Hansueli	CH	LCR Yamaha	Vogeli André/Team Huko	FMS
2. Schlosser Markus Cavadini Giancarlo	CH	ADM-LCR		FMS
3. Beert Chris Van Dis William	B + NL	LCR SEEL	Chris Bert Racing/The Gent Express	FMB/KNMV
4. Moerman Rudy Ruiter Ton	B + NL	LCR Suzuki	The Gent Express junior team	FMB/KNMV
5. Bongiovanni Guy Dumord Jean-Marc	F	LCR Kawasaki		FFM
6. Ferrand Michel Janin Jean Maurice	F	LCR Krauser	ALBI Racing Team	FFM
7. Heriot Jacques Heriot Jean Louis	F	LCR- ADM		FFM
8. Neumann Markus Muler Udo	D	LCR Krauser	MSC Gaildorf	OMK
9. Gray Brian Pointer Steve	GB	LCR	Brian Gray Motorcycles	ACU
10. Lee David Lee Richard	GB	Windle		ACU
11. Kuipers Leo Scarth Lin	NL + GB	KMS/Yamaha	KMS Sidecar service	KNMW/ACU
12. Magnussen Brian Friman Alex	DK	LCR Yamaha		DMU
13. Galbiati Walter Sacchi Marco	I	LCR – Suzuki	Team GBR	FMI
14. Baker Toni Stapleton Ian	GB	LCR		ACU
15. Fleury Barry Fleury Jane	NZ	LCR/JPX		ACU
16. Robinson Treuor Graham Richard V.	GB	Webro 82		ACU
17. Wright Chris Woodmead Paul	GB	Suzuki		ACU
18. Parent Jean-Luc Jeambrun Bertrand	F	Pascut		FFM
19. Eriksson Ingemar Rudberg Jan	S	Yamaha-LCR		SVEMO
20. Nikkanen Jari Nikkanen Jarno	SF	LCR Yamaha		SML
21. Peura Markku Jarvinen Seppo	SF	LCR Suzuki		SML
22. Thiloy Marc Gourger Bruno	F	LCR		FFM
23. Smit Harry De Rijk Ted	NL	Krauser-LCR	S + R Racing	KNMV
24. Salomoa Sakari Salomoa Lasse	SF	Krauser.LCR		SML
25. Davie Bill Miller Neil	GB	Suzuki		ACU
26. Wiltord Ian Tomlinson Dudley	GB	LCR Krauser		ACU
27. Hollweg Reinhold Mäden Oliver	D	LCR		OMK
28. Thomas Gary Betgens Rini	GB + NL	LCR Krauser		KNMV
29. Bereuter Felix Locher Daniel	CH	LCR Yamaha		FMS
30. Kohlman Baptist Theuer Ernst	D	LCB ADM		OMK

ME motocyklů – 125 ccm

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
1																																				
2																																				
3																																				
4																																				
5																																				
6																																				
7																																				
8																																				
9																																				
10																																				
11																																				
12																																				
13																																				
14																																				
15																																				
16																																				
17																																				
18																																				
19																																				
20																																				

20 kol

ME motocyklů – 250 ccm

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
1																																				
2																																				
3																																				
4																																				
5																																				
6																																				
7																																				
8																																				
9																																				
10																																				
11																																				
12																																				
13																																				
14																																				
15																																				
16																																				
17																																				
18																																				
19																																				
20																																				

20 kol

ME motocyklů – SUPERBIKE

22 kol

ME motocyklů – SIDECAR 20 kol

A large, faint watermark graphic of the word "AUTODROM" in stylized, blocky letters, overlaid on a grid background. The letters are outlined in black and filled with a light gray color. The "A" is a tall, narrow shape, the "U" is a wide, rounded shape, the "T" has a vertical stem and a horizontal bar, the "O" is a circle with a vertical line through it, the "D" is a trapezoid-like shape, the "R" has a vertical stem and a horizontal bar, and the "M" is a wide, zig-zagging shape. The entire graphic is centered on a grid of horizontal and vertical lines.



Vsadte na správného koně!

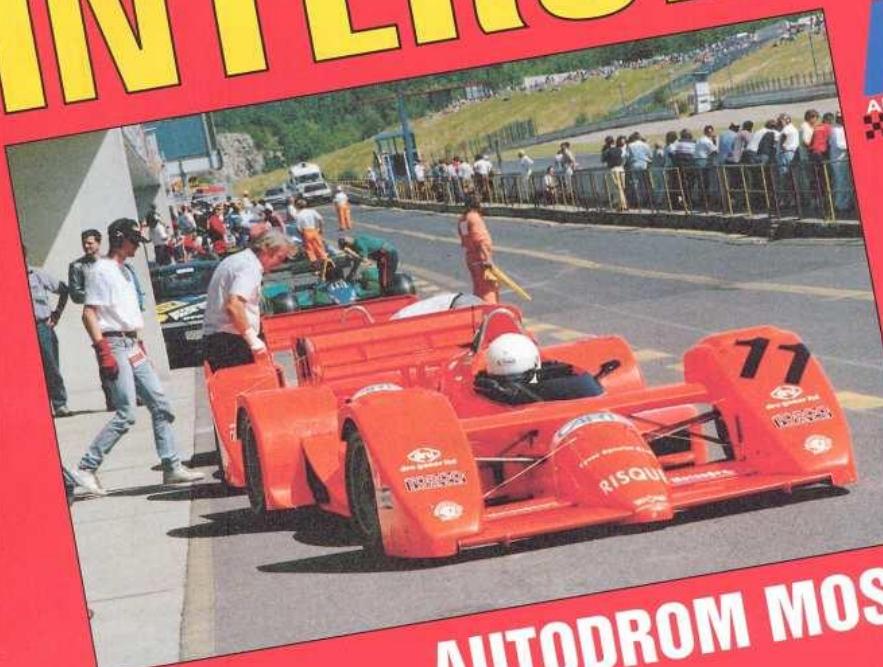
**Pivovar Most
Most-Sedlec
CZ 434 35 Most
Tel.: 035 / 412 52
Fax: 035 / 963 05**

6.-7.8.
1994

INTERSERIE

AUTODROM MOST

AUTODROM MOST



INTERSERIE Coupe '93

AUTODROM
MOST

Spannende Sprint-Rennen, volle Starterfelder, Spitzenfahrer aus mehr als zehn Nationen und die ganze Palette der stärksten Autos – die *INTERSERIE* ist die interessanteste Rennserie der Welt für Can-Am, Spyder und Supersportwagen der Gruppe C. Während in vielen Serien mächtig abgespeckt wurde, legte die *INTERSERIE* in dieser Saison nochmals mächtig zu: die Autos sind noch stärker und noch schneller geworden, viele Streckenrekorde wurden geknackt ...

Die *INTERSERIE* hat in ihrer fast 25jährigen Geschichte viele Höhen und Tiefen erlebt, die stets die aktuelle Situation des Motorsports widerspiegeln. Zwischen den Weltmeisterschaftsläufen wollten die Organisatoren den renommierten Werksteams die Möglichkeiten zu weiteren Testesätzen geben und dabei zugleich die Privatfahrer einladen. Das Konzept ging stets auf. Weltstars waren in der von Promotor Paul Goppert organisierten *INTERSERIE* immer mit von der Partie, und die Gruppeneinteilung der zwei Divisionen bot allen eine Chance auf Pokale, Punkte und nicht zuletzt um viel Preisgeld. Die Austragungsorte waren schon immer attraktiv. Ganz gleich, ob es nach Hockenheim, zum Österreichring, nach Jarama, Mugello, zum Siegerland-Flughafen, nach Most, Zolder, Donington oder Brands Hatch ging, die Supershow war vorprogrammiert.

Neue Autos braucht das Land

Nach dem Wegfall der Prototypen-Weltmeisterschaft „boomt“ es in der *INTERSERIE*. Es gibt jetzt Teams, die ausschließlich in der *INTERSERIE* fahren, Konstrukteure, die neue Autos entwickeln, um sich noch besser dem Reglement anzupassen zu können. In der *INTERSERIE* wird die ideale Szene für Teams und Fahrer geboten, die herkömmliche Formel-Rennen zu langsam, die Formel-1 und die Tourenwagenmeisterschaften zu teuer sind. Das Reglement der *INTERSERIE* lässt viele Freiheiten und erlaubt nahezu allen Sport- und Formelfahrzeugen nach entsprechender Modifikation die Teilnahme. „Can-Am“ gehören in die Division 2, die Gruppe-C-Boliden in die Division 1“, so ließ sich das Reglement noch vor wenigen Jahren kurz beschreiben. Doch das hat sich mächtig gewandelt. Die Starterfelder sind in beiden Divisionen bunt wie niemals zuvor und reichen von Formel-3000-Chassis mit 2,5-Liter BMW- oder 1,8-Liter Audi-Turbo-Motoren, über Spyder mit Formel-1- oder Porsche-DoppelTurbo-Motoren bis zu methanolbetriebenen IndyCars. Mit Mindergewichten wird eine Chancengleichheit im Teilnehmerfeld der beiden Divisionen angestrebt.

Sprint-Rennen – keine Chance für „Trödler“

Die beiden Sprintrennen, die pro Veranstaltungstag auf dem Programm stehen, bieten den Zuschauern die große Show. Zwischen rund 70 Kilometer nach dem (rollenden) Indy-Start hinter einem Pace-Car lassen keinen Raum für Taktik und erfordern keinen Blick auf die Tankanzeige. Es wird von Anfang an voll gefahren. Entsprechend hart wird bereits in den zwei gezielten Trainingssitzen um die Pole-Position get�품tigt. Das Feld an der Spitze rückt in dieser Saison dicht zusammen. In Donington blieben sechs Teams innerhalb von 0,6 Sekunden. So einzigartig ging es in der Geschichte der *INTERSERIE* noch niemals zu. Einsame Runden der Favoriten gehören der Vergangenheit an.

Division 1 – Konkurrenz für Porsche

Jahrelang dominierten die Porsches in der „großen“ Division klar. Fahrzeuge mit mehr als 2 500 ccm Hubraum sind hier startberechtigt. Berühmte Porsche-Teams, darunter Kremer, Joest, Brun, Dauer und Courage drückten der Serie ihren Stempel auf. Das Kölner Porsche-Kremer-Team legt in den letzten beiden Jahren die Meißel für die Konkurrenten. Mit Bernd Schneider und Manuel Reuter wurde das Team Meister, jetzt kamen Giovanni Lavaggi und Tomas Saldaña auf das Treppchen. Aus den zur Zeit noch verwendeten 3,2 Liter-Motoren lassen sich – bei entsprechendem Ladedruck – auch 900 PS entlocken. Genügend um bei extrem auf Abtrieb eingestellten Spoilern auch noch genügend Top-Speed zu erreichen. Doch die Konkurrenz schlaf nicht. Die Trainingszeiten der Saison 1993 brachten einige Überraschungen. Verkleidete Formel-Rennwagen des *INTERSERIE*-Can-Am-Reglements stahlen den Porsche die Schau. Vor allem die beiden Penske-Buick-IndyCars des HSB-Teams von Karl Hasenbichler und „Frederico Careca“ fuhren allen davon. Mit verbesserten Zuverlässigkeit werden sie die ausgereiften Porsche schlagen können. Auch Walter Lechner konnte mit leichten, 600 PS starken Spyder-Judd stets mithalten. Bei dem Lauf in Donington gelang auch im Rennen der große Coup; Lechner holte sich den Tagessieg vor Saldaña. Der endgültige Beweis, welches das bessere, das schnellere oder auch das schönere *INTERSERIE*-Auto ist, steht noch aus. Erfolgreich sind alle.

Division 2 – Saugmotor oder Turbo?

300 PS starke 2-Liter-BMW-Saugmotoren dienten als Standard-Bestückung der verkleideten March-, Ralt- oder Lola-Chassis in der Division 2 (bis 2 500 ccm Hubraum). Inzwischen ist bei den BMW-Motoren der Hubraum auf 2,5 Liter angewachsen, doch es hat sich auch die Konkurrenz aus dem Turbo-Lager dazugesellt. Zwei Jahre nach Karl Hasenbichlers erfolgreichem Einstand mit den 1,8-Liter Audi-Turbos kam der Schweizer Markus Hotz in die *INTERSERIE* und zählte zu den schnellsten Motorienlieferanten. *INTERSERIE*-Haudegen wie Rolf Götz müssen seither voll am Limit fahren, wenn sie mit den stärkeren, aber mit 60 kg Zusatzgewicht (610 statt 550 kg) startenden Turbos mithalten wollen. Zusätzliche Konkurrenz kommt aus der C2. Die Supersportwagen der Gruppe C2 dürfen in der Division 2 mitfahren, wenn Sie bei 750 kg Gewicht nicht mehr als 3 300 ccm Hubraum haben. Der Römer Ranieri Randaccio gewann mit seinem Spice-C2-Cosworth den *INTERSERIE*-Titel in der Division 2.

Einmal quer durch Europa

Sechs Läufe, sechs Länder – Promotor Paul Goppert hat 1993 nicht nur die besten Rennen geboten, auch bei der Sightseeing-Tour kamen die Teams nicht zu kurz. Der kompakte Terminkalender umfaßte nach dem Saisonauftakt im spanischen Jarama die Rennstrecke von Mugello in der italienischen Toskana, den Hochgeschwindigkeitskurs des tschechischen Most, den deutschen Flughafenkurz Siegerland und den englischen Grand-Prix-Kurs von Donington. Zum Abschluß stand in der Steiermark der Österreichring auf dem Programm. Auf dem längsten Kurs der Saison wurde zugleich auch die höchste Geschwindigkeit gefahren – 1.30.629 Min. = 232,495 km/h wurden im Warm-up von Manuel Reuter auf dem JOEST-Porsche 962 C erzielt.

Výsledky INTERSERIE '93

AMK BS AUTODROM MOST

Divize 1

1. Giovanni LAVAGGI/	KREMER-PORSCHE CK7 Spyder	83 bodů
2. Tomas SALDANA/	KREMER-PORSCHE CK7 Spyder	70
3. Walter LECHNER/	REYNARD Spyder JUDD Can-Am	60
4. Johan RAJAMÄKI/	LOLA JUDD Can-Am	37,5
5. James TAYLOR/	LOLA T92/50 DFZ FORD Can-Am	24,5
6. Nick ADAMS/	LOLA T92/50 DFZ FORD Can-Am	24
7. Manuel REUTER/	JOEST-PORSCHE 962 C	20
8. Karl HASENBICHLER/	HSB-PENSKE-BUICK Turbo Indycar	16
9. Robin DONOVAN/	BARDON-LOLA-BUICK Turbo Indycar	15
10. Karl-Heinz BECKER/	LOLA T600 FORD COSWORTH C2	15
11. Lionel ROBERT/	COAGAR-PORSCHE 962 C	15
12. Cor EUSER/	SPICE COSWORTH C2	14
13. Laurence JACOBSON/	REYNARD Y. E. S. FORD DFZ Can-Am	11
14. John WINTER/	JOEST-PORSCHE 962 C	11
15. Helmut BROSS/	SPICE COSWORTH C2	9,5
16. Robbie STIRLING/	LOLA T92/50 DFZ FORD Can-Am	9
17. Franz KONRAD/	PORSCHE 962 C	6
18. David COYNE/	STATOS FORD COSWORTH C2	5,5
19. John BARTLETT/	BARDON-LOLA-BUICK Turbo Indycar	3,5
20. Alessandro GINI/	COUGAR PORSCHE 962 C	3,5
21. Gerhard MÜLLER/	BAT CHEVROLET IMSA GTP	1,5
22. Justin EVERETT/	BARDON-LOLA-BUICK Turbo Indycar	1
23. Frederico CARECA/	HSB PENSKE-BUICK Turbo Indycar	0,5
24. Heinz-Jorgen DAHMEN/	PORSCHE 962 Can-Am Turbo	0,5

Divize 2

1. Ranieri RANDACCIO/	SPICE-FORD-COSWORTH Nicholson	95 bodů
2. Dieter BERGERMANN/	BGN-AGRO-JUDD C2	51
3. Fredy LIENHARD/	HORAG-VAG-Turbo Can-Am	47,5
4. Eddi McLURG/	MARCH-AUDI-Turbo Can-Am	43,5
5. Rolf GÖTZ/	MARCH-RANDLINGER-BMW Can-Am	27
6. Allan DUNEALL/S	ARGO COSWORTH C2	23
7. Henry HARRFELDT/N	TIGA-HARDT-BMW Turbo C2	21,5
8. Joachim RYSCHKA/D	MARCH-AUDI Turbo Can-Am	16,5
9. Dario ROSSI/	ARGO-COSWORTH C2	11
10. Michael R. NEUMANN/D	START-MAZDA-ROTARY Can-Am	10
11. Helmut BROSS/	ARGO-COSWORTH C2	9
12. Fabio MAGNANI/I	LUCCHINO ALFA R3000 IMSA	8
13. Bruno ZAMBELLI/	LOLA BMW C3	5
14. Mike YOULES/	TIGA COSWORTH C2	5
15. Gianpaolo CASAZZA/I	LOLA BMW C3	4
16. Jon DOOLEY/	TIGA ROVER C2	4
17. Michael MILLARD/	PRO SPORT 3000 FORD COSWORTH C2	3
18. Chris TAYLOR/	PRO SPORT 3000 FORD COSWORTH C2	3
19. Erik van VLIET/NL	ARGO-ALFA C3 IMSA	2
20. David MERCER/	TIGA-ROVER C2	2

HODNOCENÍ ZÁVODNÍCH TÝMŮ

1. S. C. I. TEAM, Roma/	110 bodů
2. PORSCHE-KREMER, Köln/D	101
3. BROSS RF5-JEANS Team, Nagold/D	59
4. SEBRING AUSPUFF TEAM, Käflach/A	51,5
5. S. A. R Schweiz Autorennsport Club Herzogenbuchsee/CH	47,5
6. MCNEIL ENGINEERING, Sevenoaks/GB	46,5
7. J. R. MOTORSPORT, Karlskoga/S	37,5
8. STYLEAUTO RACING TEAM, Wegberg/D	30
9. REGEMA RACING, Askim/S	23
10. HARRFELDT RACING, Oslo/N	21,5
11. JOEST-RACING, Wald-Michelbach 2/D	20
12. HSB MOTORSPORT, Stockau/D	16
13. STAR UNION TEAM, Tortington/GB	15
14. COURAGE COMPETITION, LeMans/F	15
15. KONRAD MOTORSPORT, Werl/D	6
16. PRO SPORT ENGINEERING/GB	3
17. BAUMANN AUTOTECHNIK, Nürnberg/D	1,5

INTERSERIE Coupe '94 JAKÁ BUDE ...?

Mez. závod šampiónů na krátké trati pro závodní vozy skupiny C, IMSA – GTP a závodní vozy CAn-Am ve verzi INTERSERIE

* 12 závodů na 6 různých závodních tratích v 6 zemích – výzdy 2 soutěžní jízdy v každém závodě – v Itálii, Čechách, Švédsku, Německu, Rakousku, Španělsku

* Novinky roku 1994

5 formulí 1 – Can-Am pojedou závodní serií 2 FOOTWORK – J. R. MOTORSPORT / Švédsko 1 JORDAN – Mc Neil Engineering / Velká Británie 1 FONDIMETAL – S.C.I. TEAM / Itálie 1 MINARDI – K. H. BECKER MOTORSPORT / Německo a H. S. B. MOTORSPORT / SRN uvede 2 PENSKE-BUICK Indycar – Can-Am a Heinz Jörgen Dahmen své překrásné PORSCHE Can-Am-Turbo.

* Enormní zvýšení hodnoty divize 2:

8 Can-Am s motory AUDI-Turbo (od H.S.B. Lehmann a HORAG) 1 BMW – Turbo Can-Am

Propozice

Závody INTERSERIE jsou závody na krátkou vzdálenost. Zpravidla se v jednom závodě jedou dvě jízdy na vzdálenost výzdy 50–80 km – v časovém odstupu minimálně 3 hodin. Startuje se po závadění kole za MITSUBISHI-PACE-CARem způsobem Indianapolis – tedy „Jemný start“. Vozida (Can-Am, IMSA GTP a skupina C) jsou bez rozdílu konstrukce rozděleny do 2 divizí, a sice: div. 1 (přes 3 500 ccm) a div. 2 (do 3 300 ccm). Vozidla skupiny C mají možnost volby startovat buďto v div. 1, nebo se závodovým handicapem v div. 2.

V technické oblasti se u INTERSERIE – s výjimkou předpisů pro konstrukci – nevykystují žádná restruktivní opatření.

Jak v divizi 1, tak i v divizi 2 jsou povoleny turbomotory. Vzhledem k tomu, že je trať závodu krátká, není limitováno množství pohonných hmot, samotný druh pohonné hmoty také předepsán není. Při kontrole váhy vozidel se jedeč neváží s vozem. Jinak musí vozidlo, tak jak je, kdykoliv – bez odpustění či příčerpání tekutiny jakéhokoliv druhu – vykazovat žádanou minimální váhu.

Hodnocení:

Každá divize je hodnocena zvlášť. Výzdy prvních 10 nejlepší umístěných obdrží body, pro jízdu 10–0,5 při závodech o dvou jízách, či 20–1 v závodě o jedné jízdě. Umístění vozidel PORSCHE je hodnoceno pro výsuvy dotovány PORSCHE-CUP koeficientem 10. Vítězem závodu v divizích jsou ti jezdci, kteří po součtu obou jízd mají nejkratší čas při stejném počtu kol.

Vítěz ročníku jsou ti jezdci, kteří ve své divizi docílili nejvyššího počtu bodů.

TÝMOVÉ HODNOCENÍ INTERSERIE

Body, které získal jezdec týmu, se současně započítávají i pro tým.

Sponzorů INTERSERIE

Již po léta sponzoruje INTERSERIE sponzorský pool, ke kterému v roce 1994, mimo jiné, náležejí i tyto firmy:

S.P. Reitenerwerke GmbH (DUNLOP)
LUK – AS Autoteile GmbH
BBS Kraftfahrzeugtechnik AG
DEUTSCHE SHELL AG
LISTA Systematic Storage System

Sekt pro výživu je od firmy FEIST-BELMONT.

Závaděcí vozidlo (Pace Car) pro atraktivní INDY-start INTERSERIE je od MITSUBISHI CORPORATION DEUTSCHLAND GMBH v Treburu.



INTERSERIE Coupe '94

Int. Sprint-Championship für Rennwagen der Gruppe C,
IMSA-GTP
und Can-Cam-Rennwagen der INTERSERIE-Version

* 12 Rennen auf 6 verschiedenen Rennstrecken in 6 Ländern
– jeweils 2 pro Veranstaltung – in Italien, Tschechien,
Schweden Deutschland, Österreich, Spanien

* Die Neuheiten 1994

5 Formel 1 – Can-Am kommen in die Rennserie
2 FOOTWORK – J. R. MOTORSPORT / Schweden
1 JORDAN – Mc NEIL Engineering / GB
1 FONDMETAL – S.C.I. TEAM / Italien
1 MINARDI – K.H. BECKER MOTORSPORT / D
und H.S.B. MOTORSPORT / D bringt 2 PENSKE-BUICK
Indycar-Can-Am und Heinz Jürgen Dahmen seinen neuen,
wunderschönen PORSCHE Can-Am-Turbo.

* Enorme Aufwertung der Division 2 durch
8 Can-Am mit AUDI-Turbo-Motoren (von H.S.B.-Lehmann
und HORAG
1 BMW-Turbo Can-Am

Die große und lange Zeit der Gr. C-Sportwagen geht langsam zu Ende. Wenn auch derzeit noch eine ganze Reihe von nach wie vor interessanten und gut vorbereiteten Fahrzeuge dieses 2-sitzigen Sportwagentyps vorhanden sind, so ist der Trend zum einsitzigen Sportwagen (Basis: F 3000 und F 1 – Chassis) unverkennbar geworden.

Die Ausnahmen bilden dabei aber die PORSCHE von KREMER, Köln und JOEST-RACING, die aber wahrscheinlich nur zum Ende der Saison eingesetzt werden, wenn die Rennen – Einsätze für HONDA (von KREMER) und für OPEL (von JOEST in der DTM) beendet sind. Der neue PORSCHE-Can-Am von H. J. Dahmen stellt aber eine echte Bereicherung der INTERSERIE dar und vertritt bis dahin die PORSCHE-Farben in der INTERSERIE.

Der neue Trend:

Nachdem 1993 erstmals zwei Italiener sowohl in der Div. 1 (Giovanni Lavaggi Kremer-Porsche-Spyder) als auch in der Div. 2 (Ranieri Randaccio auf SPICE-COSWORTH C2) den Gesamtsieg erringen konnten, rüsten die Konkurrenten auf.

Insbesondere wird der Wettbewerb in der Div. 2 erheblich forciert. So wird der 3-fache INTERSERIE-Sieger Walter Lechner/A in die Div. 2 wechseln und dort neben dem Schweizer Fredy Lienhard (HORAG AUDI-Turbo Can-Am) und dem Waldenbucher Rolf Götz (3-facher Div. 2-Gesamtsieger) gleich auf drei neue Div. 2 – Autos von GEBHARD-Motorsport treffen (mit LOLA-Lehmann-Audi-Turbo-Motoren).

Insgesamt werden in der Div. 2 neun Can-Am-Wagen mit Turbomotoren präsent sein Acht davon mit dem preiswerten 1,8 Ltr. AUDI bzw. VW – Aggregate (seriennaher 2-Ventiler mit Abgaslader) und ein BMW-Turbo-Motor. Diese Motoren haben eine Leistung von ca. 380 PS bei einem Fahrzeuggewicht von mind. 610 kg.

In der Div. 1 (ab 3.500 ccm) werden 1994 bis zu 5 Formel 1 – Can-Am-Sportwagen ihr Début geben. Bedingt durch das neue Techn. Reglement in der F 1 – Weltmeisterschaft, sind Chassis modernster Bauart frei geworden und zu relativ günstigen Konditionen zu erwerben. So hat der Schwede Johan Rajamaki für sein J.R. Motorsport-Team drei FOOTWORK-Chassis erworben, der INTERSERIE-Div. 2 Sieger '93 Ranieri Randaccio aus Rom einen FONDMETAL – Mc NEIL Engineering aus Sevehous/GB für James Taylor einen JORDAN und der bisherige LOLA Gr.G. Pilot Karl-Heinz Becker aus Hagen/D einen italienischen MINARDI.

Für die eingesetzten 3,5 Ltr. JUDD und FORD-COSWORTH-Motoren, die erheblich über 600 PS bei einem Mindestgewicht von 610 kg leisten, reichen sowohl Chassis – Stabilität und Getriebe aus den Formel 3000-Fahrzeugstypen nicht aus, um Standfestigkeit zu garantieren. Das hat die Saison '93 bewiesen. Aus diesem Grunde darf man gespannt sein, wie sich diese F1-Can-Am's jetzt bewähren.

Eine spannende Auseinandersetzung dieser neuen Can-Am-Typen darf man insbesondere mit dem H.S.B.-Motorsport-Team aus Ingolstadt erwarten, das die bereits im Vorjahr eingesetzten und mit Methanol-Kraftstoff angetriebenen PENSEK-BUICK Indycar-Can-Am völlig neu überarbeitet an den Start bringt. Diese mit 3,2 Ltr. BUICK-Turbo-Motoren ausgestattet, leisten rund 750 PS bei einem Fahrzeuggewicht von 750 kg. Die beiden Autos werden von den Österreichern Karl Hasenbichler (3-facher INTERSERIE Sieger Div. 2) und dem mit englischer Lizenz fahrenden „Frederico Careca“ pilotiert.

Das Reglement:

INTERSERIE-Rennen sind Sprintrennen. In der Regel werden pro Veranstaltung 2 Läufe von jeweils 50–80 km Distanz – mit einem Zeitabstand von mindestens 3 Stunden – gefahren. Gestartet wird jeweils nach einer Einführungsrunde hinter dem MITSUBISHI-Pace-Car nach Indianapolis-Art – also „liegender Start“. Die Fahrzeuge (Can-Am, IMSA GTP und Gruppe C) werden ohne Bauart-Unterscheidung in 2 Divisionen eingestuft und zwar Div. 1 (über 3.500 ccm) und Div. 2 (bis 3.300 ccm). Die Fahrzeuge der Gruppe C haben die Wahl, entweder in der Div. 1 zu starten oder mit Gewichts-Hindernis in der Div. 2.

Im techn. Bereich gibt es bei der INTERSERIE – ausgenommen von den Bauartbestimmungen – für die Wettbewerbsfahrzeuge – kaum restriktive Maßnahmen. Sowohl in der Div. 1, als auch in der Div. 2 sind Turbomotoren erlaubt. Aufgrund der kurzen Renndistanzen gibt es auch keine Kraftstoff-Verbrauchslimitierung; ebenso ist der Kraftstoff selbst nicht vorgeschrieben. Bei Fahrzeug-Gewichtskontrollen wird lediglich der Fahrer nicht mitgewogen. Ansonsten muß das Fahrzeug so wie es kommt jederzeit das geforderte Mindestgewicht – ohne Ablassen oder Nachfüllen von Flüssigkeit jeglicher Art – erbringen.

Wertung:

Die erfolgt nach Divisionen getrennt. Die jeweils 10 Erstplazierten erhalten Punkte zugute, pro Lauf 10–0,5 bei Rennen in 2 Läufen oder 20 – 1 bei einem Lauf. Die Platzierung der PORSCHE-Fahrzeuge werden für den hochdotierten PORSCHE-CUP mit Koeffizient 10 gewertet. Tagessieger pro Division werden die Fahrer, die nach der Addition der beiden Läufe die kürzeste Gesamtzeit bei gleicher Rundenzahl haben.

Jahres-Gesamtsieger werden die Fahrer, die jeweils in ihrer Division die höchste Punktwertung erreicht haben.

INTERSERIE TEAMWERTUNG

Die Punkte, die der bestplatzierte Fahrer eines Teams errungen hat, werden auch zugleich für das Team gewertet.

INTERSERIE – Sponsor-Pool

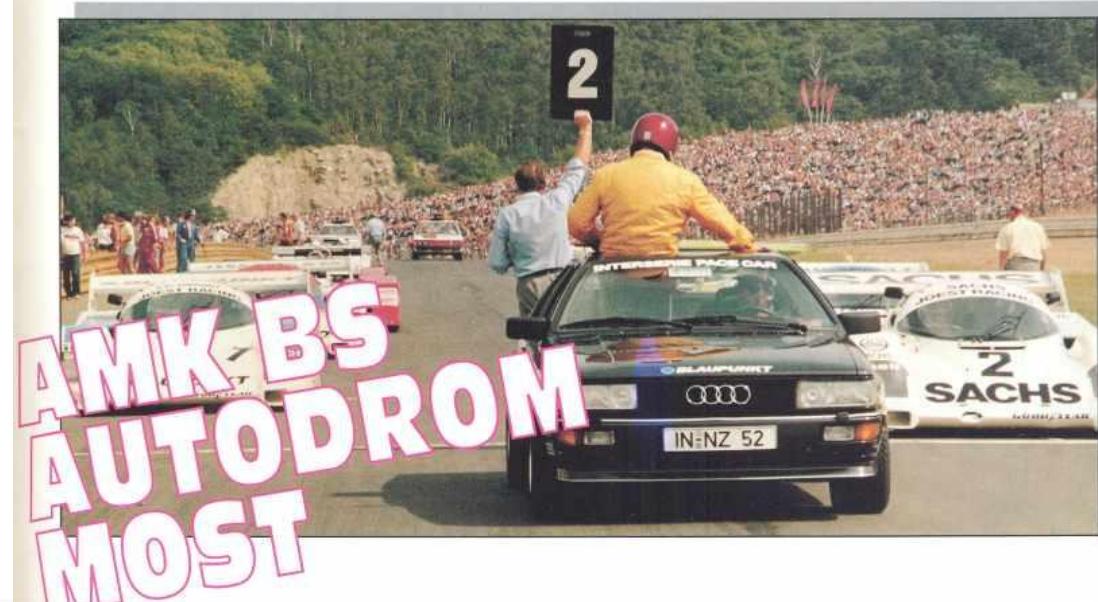
Die INTERSERIE wird seit Jahren unterstützt von einem Sponsor-Pool, dem 1994 u.a. folgende Firmen angehören:

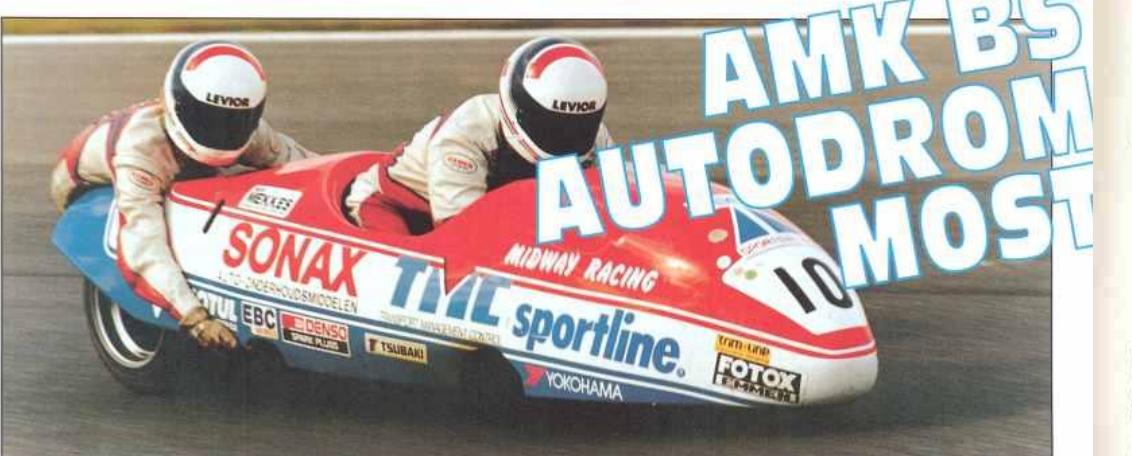
S.P. Reifenwerke GmbH (DUNLOP)
LUK – AS Autoteile GmbH
BBS Kraftfahrzeugtechnik AG
DEUTSCHE SHELL AG
LISTA Systematic Storage System
Sieger-Gibts von FEIST-BELMONT.

Der Pace-Car für die attraktiven INDY-Starts der INTERSERIE kommt von MITSUBISHI CORPORATION DEUTSCHLAND GMBH in Trebur.

Nejrychlejší jezdci INTERSERIE na mosteckém autodromu

Rok/Jahr	Vítěz/Sieger 1. divize	Vítěz/Sieger 2. divize	Rok/Jahr	Vítěz/Sieger 1. divize	Vítěz/Sieger 2. divize
1983	Walter BRUN/CH JOEST-PORSCHE 956	J. P. GRAND/F LOLA-BMW T297 Nejrychlejší kolo – Schnellste Runde Jochen DAUER/D PORSCHE 908/3 171,516 km/h	1989	George FOUCHE/ZA KREMER-PORSCHE 962	Rolf GOTZ/D HEIDECKER-MARCH Nejrychlejší kolo – Schnellste Runde George FOUCHE/ZA KREMER-PORSCHE 962 185,339 km/h
1984	Klaus NIEDZWIEDZ/D GWB-FORD Zakspeed	Peter HARDT/D RALT-BMW Nejrychlejší kolo – Schnellste Runde Klaus NIEDZWIEDZ/D GWB-FORD Zakspeed 179,007 km/h	1990	Bernd SCHIEDER/D KREMER-PORSCHE-RACING	Rolf GOTZ/D STYLEAUTORACING Nejrychlejší kolo – Schnellste Runde Bernd SCHNEIDER/D KREMER-PORSCHE-RACING 190,761 km/h
1985	Paolo BARILLA/I BLAUPUNKT-JOEST-PORSCHE	Roland BINDER/D PERSY-BMW Nejrychlejší kolo – Schnellste Runde Paolo BARILLA/I BLAUPUNKT-JOEST-PORSCHE 178,708 km/h	1991	Bernd SCHNEIDER/D JOEST-PORSCHE-RACING	Rolf GOTZ/D HEIDECKER-MARCH Nejrychlejší kolo – Schnellste Runde Bernd SCHNEIDER/D JOEST-PORSCHE-RACING 190,834 km/h
1986	„John WINTER/D SACHS-JOEST-PORSCHE	Karl HASENBICHLER/A MARCH-AUDI-HS Nejrychlejší kolo – Schnellste Runde Klaus LUDWIG/D BLAUPUNKT-JOEST-PORSCHE 185,110 km/h	1992	Manuel REUTER/D KREMER-PORSCHE-SPYDER K7	Karl HASENBICHLER/A HSB-AUDI Turbo Can-Am Nejrychlejší kolo – Schnellste Runde Manuel REUTER/D KREMER-PORSCHE-SPYDER K7 188,667 km/h V tréninku dosáhl času 1:16,792 min, což se rovná rychlosť 194,458 km/h
1987	Volker WEIDLER/D SAT-KREMER-PORSCHE	Karl HASENBICHLER/A SACHS-AUDI-HSS Nejrychlejší kolo – Schnellste Runde Volker WEIDLER/D SAT-KREMER-PORSCHE 188,177 km/h	1993	Giovanni LAVAGGI/I KREMER-PORSCHE-C7 SPYDER	Ranieri RANDACCIO/I SPICE-FORD-COSWORTH Nejrychlejší kolo – Schnellste Runde Giovanni LAVAGGI/I KREMER-PORSCHE-C7 189,352 km/h V tréninku dosáhl rychlosť 197,297 km/h
1988	Jochen DAUER/D VICTOR-DAUER-RACING	Rolf GOTZ/D BMW-MARCH Nejrychlejší kolo – Schnellste Runde Jochen DAUER/D VICTOR-DAUER-RACING 184,356 km/h			





DESATERO PRO NÁVŠTĚVNÍKY AUTODROMU

ZEHN WICHTIGE REGELN FÜR DIE ZUSCHAUER

AUTODROM MOST

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 zuverlässigen 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 Zuwendungen 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 Zuschauerautos sind die ausgewiesenen Parkplätze zu benutzen. Das Parken ist gebührenpflichtig. Bei der Ankunft und beim Verlassen des Parkplatzes sind die Fahrzeuginschriften verpflichtet, den Anweisungen des Ordnungsdienstes Folge zu leisten. Eine Bewachung des Fahrzeugs durch den Veranstalter erfolgt nicht. Der Veranstalter haftet nicht für im Fahrzeuginneren 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 gehandelt.

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

7. Die Rennstrecke darf nur von den dazu berechtigten Personen betreten oder befahren werden. Zuschauer 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 haftbar.

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 danken 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



OBJEKTIVEM Z MOSTECKÉHO AUTODROMU



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. Odmitnutí úhrady vstupného bude považováno jako rušení veřejného pořádku podle správního zákona a rušitel bude předán policii.

Ředitelství závodů

PROGRAM mezinárodních závodů automobilů INTERSERIE a mistrovství Evropy motocyklů 1994

Připravil: Tiskové středisko ředitelství závodů
Zodpovědný redaktor: Josef Farský
Fotografie: Václav Hudek, Jan Chejn, Josef Farský, Ladislav Šeiner, Zdeněk Geisler.
Překlady: Mgr. Božena Henková
Grafická úprava: RING AGENCY
Sazba a tisk: HELIOS, Exprint Červený Kostelec
Počet výtisků: 4 000 ks
Cena: 50 Kč / 3 DM

1. Závod - Rennen INTERSERIE '94

WALTER LECHNER ŠOKOVÁL KONKURENCI

1. jízda: Suverénní vítězství start - cíl Rakouská na voze Horag-Lola

-CanAm. Na počátku sezony se INTERSERIE na Nürburgringu postarala o překvapení. Podleto nové piloty a nová auta v pestřém a mezinárodní poli byly těžké před startem dobré odhadnout. Při ohromném "vyzbrojení" dělali množí účet bez takto Walter Lechnera. Rakouský všechny sportovec „odzbrojil“ a vyměnil silný motor Judd za slabší Audi-Turbo, který ale v divizi 2 má plně oprávnění ke startu. S lehkým vozem Horag-Lola-VAG-CanAm ziskal vedoucí pozici v poli a v závodě ihned převzlal vedení. „Ze začátku jsem hodně řečí“, potvrdil Lechner v cíli. Casem 1:31,51 min. zajel iž ve třetím kole nejrychlejší čas a ziskal tak jasného vítězství. S respektabilním odstupem za ním probíhal tvrdý souboj mezi Švédem Joahinem Rajamäkiem na svém vozě Footwork-Judd a Karlem Hasenbichlerem na HSB-Penske-Buick-IndyCar. Hasenbichler se sice ve třetím kole protáhl kolem Rajamäkiho, ale se zaseknutou řízení rychlosti dorvalo Hasenbichler brzy do boxu. Jeho týmový kolega Frederico Careca se v této době již dival na závod v boxu. V závěru kola skočil na studených pneumatikách z tráty a kompletně si vytříl závěrečná zadní kol. „Kolovými neměl problém s rychlostní skříní, určitě bych Lechnerovi“ byl si Hasenbichler jistý. Ale zda by to Lechner dovolil?

Ale o místo druhé zůstal naprávny. Rajamäki bojoval s vibracemi na zadní osi a byl kolo za kolem poražen, zatímco Jürgen Oppermann s vozem Obermeier-Porsche 962 potrvával své časy a ujízel další, aby dohonil Dave Coyne z týmu BROSS. Oppermann se stal stříbrným druhým. Supervýkon předvedl Joachim Ryschka na voze March-HSB-Audi-CanAm ve své druhé sezóně v INTERSERIE. V celkovém hodnocení ziskal čtvrté místo a za Lechnerem druhé místo v divizi 2. Za handicapovaným Rajamäkiem si zajistil v celkovém hodnocení sedmé místo Helmut Bross. Pro BROSS-ANGEL-JEANS-TEAM bylo toto nasazení absolutním úspěchem.

Ke smutku při první závodě patřil Ital Ranieri Randaccio. Riman poprvé startoval s vozem Fondmetal-Ford-Cosworth-CanAm a byl zasmáchaný na sestém místě. V pátem kole po ponoru rychlostní skříně vypadl.

HASENBICHLER VÍTEZEM DRUHÉ JÍZDY

2. jízda: V dojížděcím kole došly Rakouskou pohonné hmoty.

Velká radost v týmu HSB: Karl Hasenbichler odskočil svou skupinu za všechno o žádoucí výkonu zpáckané jasným vítězstvím a nejlepším časem dne ve druhé jízdě. Za 1:30,8 minutu (181,518 km/h) zajel na svém HSB-Penske-Buick-Turbo absolutně nejlepší čas dne, který mu byl v první jízdě poškozenou převodovkou na IndyCar odpět. Přitom byl spolu-pracovník Audi-Sportu handicapován. Po vypadku musel startovat z poslední pozice pole. Už ve druhém kole „vzůzvával“ zadní spoiler překvapeně jedoucí na spidu Dave Coyneho (Spice-Cosworth týmu BROSS). Na startovní rovince protáhl svého methanolového kola kolem Brita a usadil se ve vedení. Brzy se pustil do honby za Hasenbichlerem rychlý Švéd Johan Rajamäki, který se na svůj nový Footwork-Judd musel lepře „zašítřít“ a byl stále rychlejší. Pro Rajamäkiho to v cíli stálo na druhé místo a tím i vítězství dne na „bedynce“. Zpočátku se držel na místě druhém. Jürgen Oppermann na Obermeier-Porsche 962. Během 12 kol zavodu se protáhl koleno po Hasenbichlerovi a Coyneovi s Walterem Lechnerem. Suverénní vítěz 1. jízdy si dojel Casem 1:33,55 min. (= 174,785 km/h) na voze Horag-Lola-VAG opět pro vítězství v divizi 2. Při své vítězství (zde se ale Karl Hasenbichler musel ještě fragt Bilo-Zájemku IndyCar dojít pohonné hmoty. Doplatil se ještě přes cílovou linii a v dojížděcím kole zůstal stát).

V divizi 2 dojel za Lechnerem zářící Joachim Ryschka na voze HSB-Audi-Turbo-CanAm před Helmutem Brösslem (Argo-Cosworth) na druhém místě. Třetí Eddie McLurg obsehl čtvrté místo.

Heinz-Jürgen Dahmen bojoval s Porsche 962 CanAm znovu s vynášejícím zapalovaním a ve startovním rumouchu se finíšem v první závodě střídal. Krefeldian v boxu vzdal, zatímco Ranieri Randaccio nechal Fondmetal-Ford-Cosworth s poškozenou rychlostní skříní nouzou. Ve svém začátku vytáhlá INTERSERIE, že v nových vozech je mnoho potenciálu, a že se v sezóně musí počítat s překvapení.

Nejrychlejší tréninkové časy

Div. 1: Frederico CARECA/GB HSB-PENSKE-BUICK

3,2 L TURBO INDYCAR - Can-Am

1:36,78 min. = 168,952 km/h

Div. 2: Walter LECHNER/A LOLA-HORAG-AUDI-Turbo-CanAm

1:33,19 min. = 175,460 km/h

WALTER LECHNER VERBLÜFFTE DIE KONKURRENCI

1. Lauf: Souveránní Start-Ziel-Sieg für den Österreicher im Horag-Lola-CanAm

Gleich beim Saisonauftakt sorgte die INTERSERIE für Überraschungen auf dem Nürburgring. Zahlreiche neue Piloten und neue Autos wa-

Výsledky

1. divize

1. Jürgen OPPERMANN/D PORSCHE 962 C 10 + 5 15 bodů
2. Joachim RYSCHKA/D FOOTWORK JUDO 6 + 7,5 13,5
3. David COYNE/GB FOOTWORK JUDO 8 + 7,5 10,5
4. Karl HASENBICHLER/A LOLA-HORAG-AUDI-Turbo-CanAm - 10 10
5. Gert ROSENBLAD/S FOOTWORK JUDO 4 4 8

ren vor dem Start in dem briten und internationálního Feldu nur schwer einzuschätzen. Bei der enormen „Aufstufung“ hatten viele Teams die Rechnungen ohne den Taktikář Walter Lechner gemacht. Der österreichische Allround-Motorsportler Hatte „abgerüttelt“ und den starken Judd/Motor gegen das schwächeré, aber in der Division 2 stahlbechtigte Audi-Turbo-Triebwerk getauscht. Mit dem leichteren Horag-Lola-VAG-CanAm holt er sich im Training die Pole-Position und übernahm auch im Rennen gleich die Führung. „Ich habe am Anfang viel Druck gemacht“, bestätigte Lechner im Ziel. Mit 1:31,54 Minuten (= 178,682 km/h) fuhr er bereits in der dritten Runde die schnellste Zehn und holte sich den klaren Sieg. Im Rekordsländland lieferten sich der Schwede Johan Rajamäki mit dem neuen Footwork-Judd und Karl Hasenbichler im HSB-Penske-Buick-IndyCar ein hartes Duell. Hasenbichler schob sich zwar in der dritten Runde an Rajamäki vorbei, doch mit einem kleinernden dritten Gang rollte Hasenbichler bald an die Box. Sein Teamkollege „Frederico Careca“ schaute sich das Rennen zu diesem Zeitpunkt schon von der Box aus an. Im Warm-Up war er mit kalten Reifen von der Strecke gerutscht und hatte sich die rechte Hinterradaufhängung komplett abgerissen. „Ohne die Getriebeprobleme hätte sich die rechte Hinterradaufhängung komplett abgeschnitten. „Ohne die Getriebeprobleme hätte ich diesmal auch Lechner geholt“, war sich Hasenbichler sicher. Ob das Lechner zugelassen hätte?

Der Kampf um Platz zwey blieb über spannend. Rajamäki kämpfte mit Vibrationen an der Hinterachse und wurde Runde um Runde langsamer, während Jürgen Oppermann mit dem Obermeier-Porsche 962 mit beständigen Zeiten weiter nach vorn fuhr und mit Dave Coyne vom BROSS-Team tightete. Oppermann wurde glücklicher Zweiter. Eine Superleistung zeigte Joachim Ryschka im March-HSB-Audi-CanAm bei seiner zweiten Interseerien-Saison. In der Gesamtwertung holte er sich Platz vier und hinter Lechner den zweiten Rang in der Division 2. Hinter dem gehandicapten Rajamäki sicherte sich Helmut Bross den sechsten Gesamtplatz. Für das BROSS-ANGEL-JEANS-TEAM wurde der Einsatz damit zu einem vollen Erfolg.

Zu den Pechvögeln des ersten Rennens zählte der Italiener Ranieri Randaccio. Der Römer brachte erstmals den Fondmetal-Ford-Cosworth-CanAm an den Start und wurde auf Platz sechs notiert. In der fünften Runde fiel er mit Getriebeschäden aus.

HASENBICHLER-SIEG IM ZWEITEN LAUF

2. Lauf: In der Auslaufunde ging dem Österreicher der Sprit aus

Große Freude beim HSB-Team: Karl Hasenbichler entschädigte mit dem klaren Sieg und der Tagesbestzeit im zweiten Lauf die gesamte Truppe für die Pannen und Patzer an dem Rennwochenende. In 1:30,08 Minuten (181,518 km/h) fuhr Hasenbichler mit dem HSB-Penske-Buick-Turbo die absolute Tagesbestzeit, die ihm im ersten Lauf nach dem frühen Getriebeschaden an dem IndyCar verwehrt geblieben war. Dabei war der Audi-Sport-Mitarbeiter gehandikapt. Nach dem Ausfall mußte er das Feld von hinten aufrollen. Schon in der zweiten Runden „knabber“ er am Heckflügel des überschreitenden Spitzenreiters Dave Coyne (Spice-Cosworth des BROSS-Teams). Auf der Start-Geraden zog er mit dem Methanol-Rennner an dem Briten vorbei und bautte die Führung aus. Jürgen Oppermann auf Obermeier-Porsche 962. Během 12 kol zavodu se protáhl koleno po Hasenbichlerovi a Coyneovi s Walterem Lechnerem. Suverénní vítěz 1. jízdy si dojel Casem 1:33,55 min. (= 174,785 km/h) na voze Horag-Lola-VAG opět pro vítězství v divizi 2. Při své vítězství (zde se ale Karl Hasenbichler noch ztěžmo) musel Hasenbichler noch ztěžmo. Den weiß-gelben IndyCar ging der Sprit aus. Er schleppte sich noch über die Ziellinie und blieb dann in den Auslaufunde liegen.

In der Division 2 kam hinter Lechner ein strahlender Joachim Ryschka mit dem HSB-Audi-Turbo-CanAm vor Helmut Bross (Argo-Cosworth) auf den zweiten Platz. Der Brit Eddie McLurg telegrafierte Platz vier.

Heinz-Jürgen Dahmen kämpfte mit dem Porsche 962 CanAm erneut mit Zündanomalien und drahce sich zudem im Startgewinner der ersten Kurve. Der Krefelder gab an der Box auf, während Ranieri Randaccio der Fondmetal-Ford-Cosworth mit Getriebeschäden gleich in der Box ließ. Bei dem Auftritt zeigte die INTERSERIE, daß in den neuen Fahrzeugen noch viel Potential steckt und daß in der Saison noch mit einigen Überraschungen gerechnet werden muß.

Schnellste Trainingszeiten

Div. 1: Frederico CARECA/GB HSB-PENSKE-BUICK 3,2 Ltr. Turbo

INDYCAR - Can-Am

1:36,78 Min. = 168,952 km/h

Div. 2: Walter LECHNER/A LOLA-HORAG-AUDI-Turbo-Can-Am

1:33,19 Min. = 175,460 km/h

2. divize

1. Walter LECHNER/A LOLA-HORAG-VW-AUDI 10 + 10 20 bodů
 2. Joachim RYSCHKA/D MARCH HSB AUDI Turbo 7,5 + 7,5 15
 3. Helmut BROSS/0 ARGO COSWORTH ,6 + 6 12
 4. Eddie McLURG/GB MARCH HSB-AUDI Turbo 4 + 5 9
 5. Gianfranco BARBERIO/I TIGA COSWORTH 5 + 5 6,5
- Výsledky 2. závodu INTERSERIE se do uzávěry programu nepodařilo získat.



CZECH TRUCK PRIX '94
AUTODROM MOST
10. - 11. 9. 1994