

AUTODROM MOST

28. - 30. 7. 1995



MISTROVSTVÍ EVROPY MOTOCYKLŮ

CHAMPIONAT D'EUROPE - EUROPEAN CHAMPIONSHIP

PROGRAM



Nenechte si ujít!

AUTODROM
MOST
s.r.o.

CZECH TRUCK PRIX '95



8. - 10. září 1995
v Mostě

CZECH
TRUCK
PRIX '95

COUNTRY SHOW
SOUTĚŽE O ZAJÍMAVÉ CENY



Vážení příznivci motoristického sportu, milí sportovní přátelé!

S potěšením si Vás dovoluji přivítat na omládlém mosteckém autodromu. Ani při první letmé návštěvě si nelze nevsimnout obrovských změn, které se zde podařilo uskutečnit. Příčinou všeho byla úspěšná realizace úkolu loňské výroční schůze AMK BS Most a čerstvým majitelem areálu se stala nově vytvořená společnost s r. o. AUTODROM MOST, v níž mají významný podíl i MĚSTO MOST a AMK BS Most.

Navázali jsme na dlouholeté zkušenosti a za využití pestřích možností současné doby se nám podařilo vytvořit podmínky pro urychlený rozvoj autodromu. Během jediného zimního období jsme provedli rozsáhlou rekonstrukci, která se týkala především zkvalitnění jízdních podmínek pro závodníky a maximálního zvýšení bezpečnosti jezdců i diváků. Odměnou bylo udělení homologace tratě pro mezinárodní automobilové a motocyklové závody. V dalších dvou etapách dojde k přestavbě depa a dobudování diváckého svahu tak, aby již nic nebránilo konání světových okruhových závodů na jezdcecky velmi zajímavém mosteckém autodromu.

Velmi si vážíme i ocenění naší práce ze strany akciové společnosti Chemopetrol, který, jako výraz důvěry v pořádání kvalitních závodů, se zavázal k všestranné podpoře a spolupráci s autodromem, ve smyslu generálního sponzorství na tři roky. Bude také spolupořadatelem tradičně nejatraktivnějšího závodu sezony - CZECH TRUCK PRIX '95 ve dnech 8.-10. září. Četné doprovodné akce tohoto podniku ve stylu country jistě potěší většinu z Vás a zpestří příjemný víkend v Mostě pro Vaši rodinu či přátele, kteří Vás budou doprovázet.

Dalším významným krokem pro zpřístupnění motoristického sportu co nejširšímu okruhu příznivců je nový televizní pořad "Rychlá kola". Autodrom Most ve spolupráci s Frekvencí 1 a Premiérou TV se jim snaží zajímavou formou vyplnit mezeru v této oblasti. Věřím, že se tento pořad brzy stane vyhledávaným a oblíbeným společníkem nejen pro Vás k oživení prožitých událostí, ale i pro ty, kteří z nejrůznějších důvodů nemohli do Mostu přijet a zažít tuto atmosféru osobně.

Přejí Vám příjemnou zábavu a mnoho nezapomenutelných sportovních zážitků.

Jiří Kroužek,
generální ředitel AUTODROMU MOST, s.r.o.

Sehr geehrte und liebe Motorsportfreunde

Gestatten Sie, daß ich Sie auf dem verjüngten Autodrom in Most mit Freude begrüße. Auch beim ersten flüchtigen Besuch, sind die großen Veränderungen nicht zu übersehen, die uns gelungen sind hier zu realisieren. Der Grund dazu war die erfolgreiche Realisation der Aufgabe der letzten Jahressitzung des AMK BS MOST und der neue Inhaber des Areales wurde die neue Gessellschaft GmbH AUTODROM MOST, in der auch die STADT MOST und AMK BS MOST den bedeutungsvollen Anteil haben.

Wir fahren in unseren langjährigen Erfahrungen fort und mit Ausnutzung der vielfältigen Möglichkeiten der jetziger Zeit ist es uns gelungen die Bedingungen für den beschleunigten Aufschwung des Autodroms zu verwirklichen.

Innerhalb einer Wintersaison durchführten wir eine umfangreiche Rekonstruktion, die hauptsächlich die Qualitätsverbesserung der Fahrerbedingungen für die Rennfahrer und die maximale Erhöhung der Sicherung für die Fahrer und Zuschauer, betrifft. Die Belohnung dafür war die Zuteilung der Strecke-Homologation für internationale Automobil- und Motorradrennen.

In weiteren zwei Etappen planen wir den Umbau des sämtlichen Boxengeländes und die Baubeendigung des Zuschauerbereiches, so daß uns nichts mehr behindert die weltbedeutende Rundstreckenrennen, auf dem für die Fahrer sehr interessanten Autodrom in Most, durchzuführen.

Sehr hoch schätzen wir auch die Bewertung unserer Arbeit seitens der Aktiengesellschaft Chemopetrol, die sich, als Anerkennung unserer Qualitätsveranstaltungen, zu einer universalen Unterstützung und Zusammenarbeit mit dem Autodrom, als Generalsponsor für drei Jahre verbunden hat. Sie wird auch als Mitveranstalter des traditionellen und meist attraktiven Rennens der Saison - CZECH TRUCK PRIX '95 vom 8.-10. September sein.

Zahlreiche Nebenveranstaltungen dieses Rennens im Country-stil erfreut sicher die meisten von Euch und trägt zur Abwechslung des gemühtlichen Wochenendes in Most für Ihre Familie, Freunde, die Euch begleiten werden, bei.

Ein weiterer bedeutungsvoller Schritt den Motorsport im weitesten Kreise der Sportfreunde zugänglich zu machen ist die neue Fernsehsendungen "Schnelle Runden". Autodrom Most in der Zusammenarbeit mit Frekvence 1 und Premiera TV bemühte sich mit dieser Sendung in einer interessanten Form die Lücke in diesem Bereich auszufüllen. Ich hoffe, daß es bald für Euch die aussagesuchte und beliebteste Sendung sein wird, nicht nur für die Auflebung der Ereignissen, aber auch für die, die aus verschiedenen Gründen nicht nach Most kommen konnten um diese Atmosphäre selbst zu erleben.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß und viele unvergeßliche Sporterlebnisse.

Jiří Kroužek,
Generaldirektor des Autodroms Most

AUTODROM
MOST
s.r.o.

MOST

město
motoristického
sportu



Vážení sportovní přátelé,

dovolte mi, abych Vás, jako starosta města Mostu, srdečně přivítal v našem městě u příležitosti automobilových závodů konaných na Autodromu v Mostě.

Především bych chtěl popřát všem závodníkům mnoho sportovních úspěchů, zejména pak bezpečnou jízdu na našem autodromu, a všem divákům pěkné sportovní zážitky z těchto automobilových závodů.

Věřím, že návštěva města Mostu bude pro Vás tak příjemným prožitkem, že se stanete pravidelnými hosty nejen závodů pořádaných na tomto autodromu, ale i dalších zajímavých akcí konaných v našem městě.

Ing. Jiří Šulc,
starosta města Mostu



MOST

AUTODROM

MOST

s.r.o.

REKONSTRUKCE MOSTECKÉHO AUTODROMU před startem do letošní motoristické sezony

Vzhledem k tomu, že mostecký autodrom má za sebou už dvanáct sezon a za celou dobu jeho existence, zejména v několika posledních letech, zde nebyly provedeny žádné rozsáhlejší investice a co je nejdůležitější, nebylo ani reagováno na připomínky ze strany kompetentních činitelů z mezinárodních motoristických organizací, ocitlo se celé zařízení na scestí. Bylo nutné rozhodnout, zda autodrom, který díky své zastaralosti a zanedbanosti nemá licenci pro pořádání jak motocyklových, tak automobilových závodů, jako závodní okruh zanikne anebo bude podroben rozsáhlé rekonstrukci.

Každému je jasné, že byla bez dlouhého váhání zvolena druhá varianta, která s sebou přináší spoustu práce a obrovské finanční náklady. Komplexní rekonstrukce celého areálu byla rozdělena do tří etap, které byly seřazeny dle důležitosti a v tomto pořadí se také budou realizovat.

První etapa, která byla zahájena na podzim loňského roku a před zahájením sezony byla dokončena, řeší nejdůležitější úpravy, které podmiňují udělení potřebných licencí. Jedná se zejména o opravy bezpečnostních zařízení, která souvisejí se závodní dráhou. To znamená výměnu svodidel za nová, která nejen samotným tvarem a konstrukcí, ale zejména způsobem upevnění a roztečí sloupků, splňují předpisy FIA, o výměnu bezpečnostních záchytných "FIA plotů" opět za ploty nové, konstruované přesně podle předpisů a zejména v místech, která už byla před lety předepsána, o vybudování záchytného plotu, který návštěvníkům zabrání v přístupu do nebezpečné blízkosti dráhy, o výměnu pískových loží v brzdových zónách, která jsou tvořena říčním štěrkem předepsané frakce a mimo jiné i o odstranění záporného sklonu brzdových zón, což obnášelo také postavení zhruba 330 metrů dlouhé opěrné zdi v nejnebezpečnějším úseku trati, těsně za šikanou na konci cílové rovinky.

Není nutné zdůrazňovat, že objemy výše jmenovaných prací jsou obrovské a doba jejich provedení byla velmi krátká a navíc bohužel situována do nepříznivého ročního období. O to více mrzely problémy s prvním dodavatelem, spojené s nastartováním prací. Začátek sezony však byl, jak bylo na podzim loňského roku naplánováno, dodržen a první závodní stroje vyjely na dráhu počátkem měsíce dubna. Nadále však probíhaly některé dokončovací práce, a to v takovém tempu, aby vše nutné bylo dokončeno do 9. května 1995, kdy proběhla na autodromu inspekce jak komisařů FIA, tak i FIM.

Druhá etapa rekonstrukce, která bude odstartována v nejkratším možném termínu, který je určen zejména podmínkami finančními, provozními a společenskými, bude řešit další velký nešvar autodromu, a to je staré, nevyhovující a kapacitně nedostačující zázemí na autodromu. Bude se tedy týkat zejména prostoru parkoviště závodních strojů a staveb v něm umístěných.

Třetí etapa bude zahrnovat tu část autodromu, kde jsou po celá léta obrovské rezervy ve využití, to znamená divácký svah. Dlouhý a sladký zimní spánek, který byl



pro autodrom po celá léta charakteristický, je vystřídán radikálními změnami a úpravami, které jsou realizovány s jediným cílem - dostat autodrom v Mostě na světovou úroveň a získat zpět ztracenou prestiž, dobré jméno, diváky a navíc i další významné motoristické podniky.

Ing. Pavel Hanka, ředitel autodromu

Geodézie ČS
Akciová společnost

Ateliér Most, Kubelka 223/4, tel. 035/29544

poskytujeme kvalifikované geodetické služby

Provádíme:

Geodetické práce na stavbách, včetně vytyčení

Geodetické dokumentace v grafické i digitální podobě

Základní mapy

Vytvoření datových souborů pro informační systémy

Geometrické plány ke kolaudačnímu řízení i pro majetkové vypořádání

Práce garantujeme pracovníky oprotávrněnými dle zák. č. 200/1994 sb. k ověření výsledků

MOST ZPĚT MEZI ELITNÍMI ZÁVODNÍMI OKRUHY

Poslední den roku 1993 vypršely licenční podmínky, na základě kterých se mohly na mosteckém autodromu jezdit mezinárodní závody. Důvod byl prostý. Katastrofální stav závodního okruhu. Přesto se podařilo zajistit jednorázovou výjimku na závody Interserie a Mistrovství Evropy tahačů - Czech Truck Prix 1994. Provozovatel autodromu, AMK BS Most, nemohl do budoucna zajistit žádné zlepšení a před jeho vedením stál nejnedoduchý úkol, pokusit se najít nového vlastníka - investora. Ten se našel v osobě prezidenta AMK BS Most, mosteckého podnikatele Jiřího Kroužka. V listopadu 1994 vznikla společnost AUTODROM MOST, spol. s r.o. Jejimi společníky se kromě Jiřího Kroužka stalo město Most jako vlastník pozemků a AMK BS Most. Mezi první úkoly patřilo "znovuzprovoznění" okruhu a získání homologace. Rekonstrukce byla zahájena v prosinci 1994 a během pěti měsíců muselo být navezeno 20 000 tun říčního štěrkopísku, desítky tisíc tun zeminy, byla vyměněna všechna svodidla a záchytné ploty. Na mosteckém okruhu byly, poprvé v České republice, použity nové typy svodidel, které plně podléhají nejprísnějšímu reglamentu Mezinárodní federace automobilového sportu (FIA) platné i pro závody Formule 1.

Během této krátké doby proběhly dále opravy všech budov v areálu a rekonstrukce elektrických rozvodů. V bezprostřední blízkosti startu a cíle vyrostlo nové tiskové středisko.

Nikdo na světě nevěřil tomu, že se v České republice a navíc v tak krátké době, podaří zrekonstruovat okruh tak, aby byl homologován. Fakt, že se "novému" autodromu přesto podařilo získat si důvěru v domácím prostředí, potvrzuje zejména smlouva s akciovou společností CHEMOPETROL, který se stal na dobu tří let generálním sponzorem okruhu.

Nejdůležitější zatěžkávací zkouška probíhala na mosteckém autodromu v úterý 9. května 1995. Na toto datum byla stanovena inspekční prohlídka FIA a Mezinárodní federace motocyklového sportu (FIM). Za účasti prezidenta Federace automobilového sportu České republiky (FAS) ing. Stanislava Minářika, udělil inspektor FIA Klaus Steinmetz po seznámení se s okruhem, mosteckému autodromu homologaci na další tři roky pro mezinárodní závody automobilů. Na dva roky potom udělil mosteckému okruhu homologaci pro mezinárodní závody motocyklů prezident komise silničních závodů FIM Claude Danis.



**AUTODROM
MOST**
s.r.o.

Od skromných začátků k modernímu autodromu Blíží se 50. výročí prvního závodu motocyklů

Naše století v plné síle ovládly motory a jejich další rozvoj ovlivnil i motoristický sport. Nedávno jsme oslavovali sto let od výroby prvního automobilu a zanedlouho si připomeneme výročí, které se dotýká přímo města Mostu. Nebudeme se vracet do daleké historie, ale jen do období těsně po skončení války. Do období, kdy se začíná vše obnovovat a rozvíjet.

Píše se rok 1945 a po květnovém osvobození se na Mostecku začíná všechno ožивovat. Přicházejí lidé z vnitrozemí a na Mostecku začíná nový život. Naplno se rozjela práce městského i okresního úřadu, vznikají spolky a sdružení, a také se obnovuje činnost mostecké odbočky Autoklubu republiky Československé. Skromným začátkem byla společenská akce - hon na lišku, ovšem v motoristickém pojetí. Hned na to se v letních měsících konal závod motocyklů na vrch Hněvín, kterého se zúčastnilo mnoho jezdců a mezi nimi i dlouholetý hlasatel na mosteckých závodních tratích, František Pištěk. Počátky motoristického sportu však sahají do let předválečných, kdy se na mnoha místech konaly srazy majitelů motocyklů. Málčko asi ví, že se konala jízda motocyklů na vrch Bofeň, což je dosti obtížné i pro pěšího turistu.

O rok později se připravuje první poválečný rychlostní závod motocyklů, který si můžeme zapsat jako počátek motoristického závodního sportu na Mostecku. Bude tomu již bezmála padesát let. Bylo to 25. května 1947 odpoledne, ve 14.30 hod. V té době se rozburácely pod rozkvetlým stromovým motory závodních strojů. Těžko však lze hovořit o závodních strojích v porovnání s těmi, jak je známe dnes. Vždyť to byly stroje z válečné doby, upravené na závodní tým, že se před

reflektor namontovalo startovní číslo. Také dosahované rychlosti začíná jenom vzbuzují úsměv. Přesto měl závod značný divácký ohlas. Na tomto okruhu začínala celá řada mladých mosteckých jezdců. Tento okruh však neměl dlouhého trvání, protože se do budovy bývalého ONV v Žižkově ulici (kde byl start) nastěhovala nemocnice.

Funkcionářům se podařilo najít další vhodný okruh v ulicích starého města - Komenského, Teplické a Okružní. Povrch vozovky sice nebyl ideální, protože se střídal asfalt s dlážděním. Tam vznikla tradice závodů o "Hornickou přílbu". Nebyla sice zlatá, jako parclubická plochoháčká, ale doopravdy pravá hornická. Ani tento okruh však neměl dlouhého trvání. Následoval okruh další, hned za městem na silnici směrem na Litvínov. Start byl poblíže bývalého mosteckého koupaliště a jelo se směrem na Most, dále do Kopist a tunelem



V roce 1953 se jel na Kopistkém okruhu závod automobilů, kterým začala druhá kapitola dějin motoristického sportu na Mostecku



Dnes Žižkova ulice ani nepřipomíná ruch závodních motocyklů. Přesto na tomto místě byl 25. května 1947 start prvního rychlostního závodu, který se stal počátkem motoristické historie...

pod kolejištěm zpět na litvínovskou silnici.

Začíná rok 1952 a tím i druhá kapitola motoristické historie. Na kopistkém okruhu se poprvé objevují závodní automobily. O rok později je to již celá řada vozů s vynikajícími jezdci. Například TATRA monopost s jezdcem Veřmířovským, Václav Bobek st. na voze Škoda s kompresorem, Halašta na Bugatti, Vlček na Magdē, jezdci škodovky a mnoho dalších. Smůlu zde měl jezdec Černoohorský na voze Škoda, který havaroval v Kopistech a tuto nehodu nepřežil. Na tomto okruhu se jezdilo do roku 1956. Přitom se stále ještě

jezdilo na okruhu ve městě, ale povrch silnice již také nevyhovoval. Hledal se nový okruh, který se našel v prostoru dnešní výpadovky na Prahu a trať probíhala obcí Rudolice. Jelo se tam však jenom dvakrát. V šedesátých letech se závodění vrátilo na druhou stranu města, na dřívější Stalingradskou čtvrt. Start byl v Údolní, pod nemocnicí. Zde se také poprvé v roce 1965 jel závod zařazený do mistrovství republiky. Na této trati se jel také poslední závod motocyklů. V roce 1968 se závody nejely a o rok později to byl první závod v ulicích nové části města Mostu. Start byl na třídě Budovatelů, poblíže budovy Báňských staveb, kde se také na schodišti před vchodem konalo předávání cen a věnců.

Toto období mělo vliv i na činnost Automotoklubu, kterému bylo umožněno schůzovat a provádět svou činnost pod střechou Báňských staveb a který nakonec přijal i název AMK Báňských staveb. Již od začátku měl celou řadu dobrých nápadů a velkých plánů. Již na začátku sedmdesátých let chtěl postavit velký

motel s čerpací stanicí, servisními dílnami, myčkou automobilů, klubovny a vším potřebným zařízením pro motorismus. Celá tato akce se plánovala v prostoru Čepiroh, dokonce byl vypracován projekt, ale nakonec z toho sešlo. Postupně se závodnická činnost zaměřila pouze na závody automobilů, protože pro motorky nikde nebyla vhodná trať. To se však již závodní okruh opět stěhoval, tentokrát k nově budovanému nádraží a budoucímu koridoru silnice na Teplice a Chomutov.

Začíná tím třetí kapitola motoristické historie. Píše se rok 1972 a na mosteckém okruhu se zkušebně jede mezinárodní závod automobilů - formulových a cestovních

Okruh se i v tomto prostoru několikrát změnil a upravoval. V závěru sedmdesátých let se vlastně jezdilo na silnici dálničního typu s přemostěním a parkoviště závodních strojů bylo na autobusovém nádraží.

Ještě nedávno bylo slovo INTERSERIE pro mnohé příznivce a fandky motoristického sportu neznámým pojmem a snem každého bylo vidět i na vlastní oči mnohem rychlejší vozy, než v dosavadní motoristické historii na Mostecku. Psal se rok 1979 a sen se stal skutečností. Na mosteckém okruhu startují vozy jezdci na rovinkách rychlosti vysoko přes dvě stě kilometrů v hodině. Na těchto vozech vynikající jezdci: Peter Hoffmann, Reinhold Joest, Jochen



Zlatý věnec si z mosteckých závodů odváží František Štastný, na snímku spolu s předsedou AMK Bedřichem Piskačem a ředitelem závodu Alfredem Trampotou

vozy. Jezdcům se trať líbila, pořadatelé všechno zvládli a bylo rozhodnuto. V dalším roce se jel v Mostě 1. ročník mezinárodního závodu automobilů "Pohár míru a přátelství" za účasti jezdců SSSR, NDR, PLR a domácích. A od té doby se závody automobilů stávají tradicí města Mostu a jezdily se pravidelně v květnových dnech a před svátkem havířů.

Mass, Bob Wollek, Roland Binder, Kurt Lotterschmid a mnoho dalších.

V té době se však již pracuje na projektech nové moderní závodní dráhy, která byla pojata jako sportovní areál pro mnoho dalších sportů a činností. V letech 1978-80 se již začalo se zemními pracemi a terénními úpravami výsypky bývalého povrchového lomu Vrbenský na seve-



Tomáš Pelech - jeden z prvních funkcionářů motoristického sportu na Mostecku

rozápadním okraji města. Důlní činnosti devastovaná plocha se tak vrací zpět k užitému příznivcům motoristického sportu i občanům města. V roce 1983 byla dokončena první etapa výstavby - samotná závodní dráha.

První zkušební závod se jel 26. června a slavnostní otevření prvního Československého autodromu se konalo 14. srpna 1983 u příležitosti mezinárodních závodů rychlých vozů INTERSERIE. Toto datum by mělo být zapsáno zlatým písmem v historii motoristického sportu. A to začíná další - již čtvrtá kapitola historie.

Vratme se však ještě jednou zpět. Málčko dnes ví, kolik vlastně bylo v Mostě závodních tratí. Autodrom je v počtu čtrnácti tratí a pokud jsou naše čísla přesná, tak do roku 1982 se na Mostecku jelo celkem 57 závodů, z toho 35 závodů automobilů a 22 závodů motocyklů.

Autodrom má za sebou již dvanáct motoristických sezon a počet závodů se stále zvyšuje. Dávno pryč jsou doby, kdy motoristická sezona začínala v květnu a končila po letních prázdninách. Jen v loňském roce byl autodrom využit 259 dnů. Diváci na autodromu

mohli vidět celou řadu motoristických, či jiných akcí - mistrovství republiky automobilů a motocyklů, osm ročníků mezinárodních závodů dřívějších socialistických zemí, jedenáct mezinárodních závodů historických motocyklů, evropská mistrovství motocyklů a automobilových veteránů, závody INTERSERIE, rychlostní zkoušky TOUR D'EUROPE a v neposllední řadě v roce 1992 přišla další premiéra - závody automobilových tahačů. Za dvanáct sezon se na autodromu konalo více než stovka mistrovských závodů a tím jubilejním, s číslem 100, byl závod CZECH TRUCK PRIX '94.

Hned po skončení loňské motoristické sezony se autodrom přeměnil opět ve staveniště, kde probíhala první etapa rozsáhlé rekonstrukce celého areálu, kde již mnohá zařízení nevyhovovala dnešním podmínkám. Začátek letošního roku vlastně znamená zahájení další, v pořadí již páté kapitoly historie motoristického sportu. Začíná tím, že byla vytvořena obchodní společnost AUTODROM MOST, spol. s r. o.

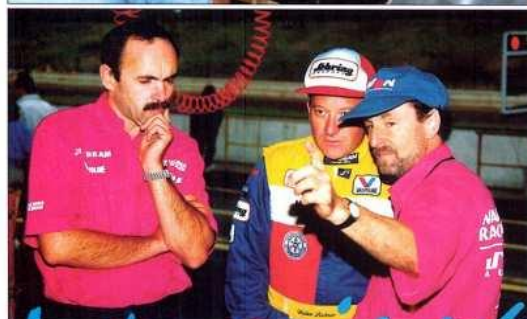
Josef Farský



Mostecký jezdec Milan Karfík při startu na okruhu v roce 1966



Interserie na autodromu



Interserie na autodromu

Dravému mládí na cestu...



mistrovských bodů, nezbyvalo nám nic jiného, než se ho na počátky svého sportování zeptat přímo.

Můžeš se nám představit?
"Je mi šestnáct let a chodím do prvního ročníku střední průmyslové školy strojírenské. Moje studijní výsledky hodnotím jako lepší průměr. Nejvíce mne baví strojírenská technologie a nemůžu říci, že bych nějaký předmět měl vysloveně nerad. Ve škole mají pochopení pro moje sportování a spolužáci i kamarádi mají zájem o moje závodnické výsledky."
Jak jsi s motoristickým sportem začal?

"Již od mladých let jsem jezdil s tátou na různé závody a ve dvanácti letech jsem začal s motokárou s padesátkovým motorem. Po dvou sezonách jsem přešel na silnější, pro mezinárodní mistrovství, kde jsem si v loňské sezoně vybojoval čtvrté místo. Již loňský rok jsem začal s testováním dvoulitrové formule OPEL a letos již pojedou celé naše mistrovství republiky a závody OPEL CUP. Mezi motokárou a formulí však je podstatný rozdíl, na který jsem si musel zvykat. Zdá se mi, že na motokárách se více závodilo. Trať byla kratší, bylo více zatáček a méně dlouhých rovin a na velkých okruzích je tomu právě naopak. Formulě je větší, robustnější a hlavně rychlejší. Závodění mne baví a chci být zde něco dokázat."

Napsat o Václavu Límovi, Miroslavu Adámkovi, Vlastimilu Tomáškově - jezdcích, kteří mají za sebou stovky startů na závodních tratích, na stupních vítězů jsou jako doma a na poháry a zlaté věnce jim již nezbyvá místo, je v podstatě jednoduché. Napsat o šestnáctiletém klukovi, který má za sebou teprve první závodnické krůčky a zvyká si mezi ostřílenými borci, je mnohem horší.

Jaký pocit jsi měl při svém prvním startu?

"Můj začátek byl trochu zvláštní. Každý začíná na domácí trati, ale u mne to bylo právě obráceně. Svůj první start jsem měl na maďarském Hungaroringu. Před startem jsem byl dost nervózní a přiznám se, že jsem měl třesu. Po prvních kolech však postupně se mne všechno začalo padat. Nejkrásnější pocit jsem měl po mávnutí šachovnicovým praporkem a konstatování, že jsem si dojel pro třetí místo. To bylo pro mne dobrým znamením. Ve druhém závodě jsem skončil na čtvrtém místě. Potom následovaly dva závody na domácím mosteckém autodromu, kde jsem skončil ve formuli OPEL na druhém a třetím místě, ale vzhledem k tomu, že se hod-

notily všechny vozy dohromady, znamenalo to pro mne dvakrát čtvrté místo. Byl jsem zklamán tím, že pořadatel nevyhodnotil formule OPEL zvlášť. Přesto mohu říci, že to pro mne znamená dost slušný začátek."

Jak hodnotíš trať mosteckého autodromu?

"Na mostecké trati jsem vlastně začínal. Seznamoval jsem se zde nejen s trati, ale také s novou formulí. Mostecká trať se mi líbí. Je pro jezdce dosti náročná, technická, kde o vítězství nerozhoduje jenom síla motorů, ale také jezdecké umění. Stále zde mají ruce a nohy plno práce. Mostecká trať je dobrá, rychlejší než Hungaroring. Je bezpečnější a volnější. Jezdec na ní má pocit jistoty, všude kolem je dostatek volného prostoru a také nová svodidla dávají pocit bezpečnosti. Myslím, že právě bezpečnosti jezdců, ale také přihlížejících diváků je věnováno mnoho pozornosti. Mám radost z toho, že se podařila první etapa rekonstrukce autodromu, který tak získal homologaci pro pořádání dalších závodů. Když se podaří ještě zajistit všechny plánované úpravy a přestavby, bude mostecký autodrom patřit k závodistům přední evropské úrovně."

Jaké jsou tvoje plány na letošní rok?

"Plány nejsou tak velké. Pro letošek je mým cílem získat dostatek potřebných zkušeností, najet hodně tréninkových hodin i kilometrů a samozřejmě uspět ve zbývajících závodech letošního roku."

Zbývá ti při studiu a závodění nějaký volný čas?

"Ani moc ne. Nejhorší to bylo v závěru školního roku, ale to již mám za sebou. Na nějaké další koničky a zájmy mi prostě nezbyvá čas. Čtyřikrát týdně chodím do fitness centra pro zlepšení kondice a to dá člověku zabrat. Trochu více volna budu mít teď o prázdninách, ale to rychle uteče a začne další ročník školy."

Nezbývá než popřát mládemu nadějnému jezdcovi radosti z úspěchů, hodně zajímavých závodů a samozřejmě dobrý start do dalších bojů...

Josef Farský



MISTŘI EVROPY MOTO 1994

Třída do 125 ccm

1. Ivan CREMONINI / I - Aprilia	92 bodů
2. Roberto LOCATELLI / I - Aprilia	68
3. Andrea BALLERINI / I - Aprilia	65
4. Fabio COLOMBO / I - Aprilia	54
5. Che Manolo OMARINI / I - Aprilia	41
6. Jaroslav HULEŠ / CZ - Honda	33

Třída do 250 ccm

1. Régis LACONI / F - Honda	68 bodů
2. Olivier JACQUE / F - Honda	52
3. Davide BULEGA / I - Aprilia	50
4. William COSTES / F - Honda	49
5. David MUSCAT / F - Yamaha	38

Třída SUPERSPORT

1. Yves BRIGUET / RSM - Honda	145 bodů
2. Christian ZWEDORN / A - Honda	92
3. Fred BAYENS / AUS - Honda	81
4. Eustaquio GAVIRA / E - Honda	66
5. Idalio GAVIRA / E - Honda	50

Třída SUPERBIKE

1. Anders RASMUSEN / DK - Yamaha	46 bodů
2. Massimiliano COLOMBARI / I - Ducati	42
3. Harri MAIKKOLA / SF - Kawasaki	40
4. Claude Alain JAGGI / CH - Kawasaki	33
5. Roberto BIAGIOLI / I - Kawasaki	25

Třída SIDECAR

1. André VOGELI-Hansueli WICKLI / CH	52 bodů
2. Jari NIKKANEN-Jarno NIKKANEN / SF	47
3. Ian WILFORD-Dudley TOMLINSON / GB	40
4. Markus SCHLOSSER-Giancarlo GAVADINI / CH	39
5. Reinhold HOLLWEG-Oliver MAEDLER / D	37



GIZELA
PENZION

415 00 TEPLICE, Vrchlického 1243/17
fax/telefon: (0417) 288 67 nonstop

ELEKTRA PETRÁŠ PLUS

PRODEJ EL. SPOTŘEBIČŮ A ELEKTRONIKY

LITOMĚŘICE

Na Kocandě 31, tel. 0416/6529

DĚČÍN

nák. stř. Chlum, tel. 0412/257 55

MOST

Alšova ul., tel. 035/262 29

LETMÝ POHLED DO HISTORIE MISTROVSTVÍ EVROPY MOTOCYKLŮ

Mistrovství Evropy silničních motocyklů jede letos již svou patnáctou motoristickou sezónu a patří tak mezi nejmladší ucelené seriály závodů. Mezinárodní motocyklová federace FIM vyhlásila mistrovství Evropy v roce 1981 a první závod se jel 22. března v italské Imole. Za duchovního otce myšlenky pořádání těchto závodů se považuje 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 a hlavně peníze pro účast v závodech mistrovství světa. Přes řadu potíží a problémů si mistrovství Evropy získalo oblibu závodníků i svoje jméno a pevné místo v podvědomí mnoha příznivců motoristického sportu, který se ze silnic přestěhoval na závodní okruhy. Od roku 1983 se mistrovství Evropy jezdilo na brněnském okruhu a od roku 1987 se přestěhovalo na mostecký autodrom. Seriál mistrovství však provázely různá úskalí a potíže, stejně jako sezony s vrcholnými výkony.

V počátečních letech se na startovní čáře objevila celá řada vynikajících jezdců. Mnozí z nich třeba jen zazářili v některém závodě, někteří v celém seriálu. Ti nejlepší se potom výrazně prosadili i v závodech mistrovství světa. V průběhu let najdeme ve startovních listinách řadu výrazných postav silničního motocyklového sportu. V prvních letech na prvních místech převažovali jezdci z Itálie a Německa. Vzpomeňme například na Fausto Gresiniho (I) ve třídě 125, který se nakonec stal i mistrem světa. Také rakušan Gerd Kafka, který začal v poháru Honda a první mezinárodní zkušenosti sbíral na brněnském okruhu. Právě v den svých 23. narozenin dosáhl v tréninku osmdesátek nejlepší čas a také zvítězil v závodě, stejně tak v holandském Asenu a získal tak třetí evropskou příčku. Velmi dobře se mu dařilo i v závodech mistrovství světa. Ne všem mistrům Evropy se podařilo úspěšný vstup do nejvyšší soutěže. Například Herbertu Haufovi z Německa se nepodařilo aklimatizace do světové třídy. Naopak Ital Fausto Ricci po průměrných výkonech v mistrovství Evropy se dobře prosadil i v mistrovství světa. Dnes můžeme říci, že mistrovství Evropy je vlastně přístupní stanicí a ti nejlepší většinou odcházejí...

Mistři Evropy 1981-1994

50 ccm

1981 Pierluigi ASCAREGGI / I - Minarelli
1982 Zdravko MATULJA / YU - Tomos

80 ccm

1983 Hubert ABOLD / D - Zündapp
1984 Richard BAY / D - Rupp Maico
1985 Günter SCHIRNHOFER / D - Krauser
1986 Bruno CASANOVA / I - Unimoto
1987 Julian MIRALLES / E - Derbi
1988 Bogdan NIKOLOV / BG - Krauser
1989 Jaime MARIANO / E - Casal

125 ccm

1981 Pierluigi ALDROVANDI / I - MBA
1982 Stephano CARACCHI / I - MBA
1983 Willy HUPPERICH / D - MBA
1984 Norbert PESCHKE / D - MBA
1985 Pierfrancesco CHILI / I - MBA
1986 Claudio MACCIOTA / I - MBA
1987 Adolf STADLER / D - MBA
1988 Emilio CUPPINI / I - Garelli
1989 Gabriele DEBBIA / I - Aprilia
1990 Javier DEBON / E - JJ Cobas
1991 Oliver KOCH / D - Honda
1992 Juan BORJA / E - Honda
1993 Stefano PERUGINI / I - Aprilia
1994 Ivan CREMONINI / I - Aprilia

250 ccm

1981 Herbert HAUF / D - Yamaha
1982 Reinhold ROTH / D - Yamaha
1983 Carlos CARDUS / E - Kobas
1984 Gary NOEL / GB - Yamaha
1985 Massimo MATTEONI / I - Honda
1986 Hans LINDNER / A - Rotax
1987 Javier CARDELUS / E - JJ Cobas
1988 Fausto RICCI / I - Yamaha
1989 Andra BORGONOVO / I - Aprilia
1990 Leon van der LEYDEN / NL
1991 Massimiliano BIAGGI / I - Aprilia
1992 Luis Carlos MAUREL / E - Honda
1993 Giuseppe FIORILLO / I - Aprilia
1994 Régis LACONI / F - Honda

ALIODROM
MOS
s.r.o.

500 ccm

- 1981 Leandro BECHERONI / I - Suzuki
 1982 Fabio BILIOTTI / I - Suzuki
 1983 Peter SKÖLD / S - Suzuki
 1984 Eero HYVÄRINEN / SF - Suzuki
 1985 Marco GENTILE / CH - Yamaha
 1986 Massimo MESSERE / I - Honda
 1987 Manfred FISCHER / D - Honda
 1988 Alberto ROTA / I - Honda
 1989 Peter LINDEN / S - Honda

600 ccm

- 1990 Howard SHELBY / GB - Yamaha
 1991 Luis DANTIN / E - Honda

750 ccm

- 1990 Richard ARNAITZ / USA - Honda
 1991 Davide TARDOZZI / I - Ducati

SUPERSPORT

- 1992 Stefan SCHESCHOWITSCH / D - Honda
 1993 Michal PAQUAY / B - Honda
 1994 Yves BRIGUET / RSM - Honda

SUPERBIKE

- 1992 Daniel AMATRIAN / E - Ducati
 1993 Terry RYMER / GB - Yamaha
 1994 Anders RASMUSEN / DK - Yamaha

SIDECARS

- 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 - LCR 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-Kilian 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
 1992 Gary KNIGHT-Malcolm JACKSON / GB -
 LCR Yamaha
 1993 Kieron KAVANACH- / GB
 - LCR Krauser
 1994 André VOGELI-Hansueli WICKLI / CH



EDIT

vydává Auto - moto katalog České republiky

EXKLUZIVNÍ KATALOG S VYSOKOU INFORMAČNÍ HODNOTOU
NEJEN PRO MOTORISTY A CESTOVÁNÍ

Auto-moto katalog firmy EDIT

- vydáván pod záštitou MV BESIP, ve spolupráci s ÚAMK, ABA, asociací dovozců automobilů, SAP
- katalog pro motoristy, turisty a pracovníky hotelů, čerpacích stanic, kulturních a sportovních zařízení, autoopraven a servisů, prodejen automobilů a náhradních dílů, STK
- v barevném provedení
- rejstřík sídel
- u inzerujících firem odkaz na umístění v mapové části nebo textu
- přehledně zpracovaná mapová část s podrobnými informacemi o celnicích, čerpacích stanicích, hotelech
- průjezdní mapy měst
- rekordně rychlé vydání
- informace o úřadech a institucích souvisejících s cestováním
- praktické informační pomůcky pro motoristy - vzdálenosti vybraných měst, provoz na hraničních přechodech
- katalog nezbytný na cesty po ČR

EDIT s.r.o.

pobočka Most, Budovatelů 2830

tel.: (035) 20792 fax: (035) 20780

EDIT

● INFORMACE ● VYDAVATELSTVÍ ● DISTRIBUCE ●

**AUTODROM
MOST
s.r.o.**

RYCHLÁ KOLA

Myšlenka projektu je spojit všechna média, tedy rozhlas, televizi a tisk. Provázet novinářskou práci a tím se stát aktuálně nejzajímavějším pořadem v oblasti motorismu. K odborným komentářům zvát jezdce, mechaniky, trenéry, manažery. Tento úhel pohledu považujeme za zajímavý a důležitý jako konfrontaci s pohledem novináře.

Záštitu nad projektem převzala tato média a subjekty:

Televizní stanice Premiéra TV, stanice, která dokončí koncem letošního roku etapu vývoje téměř 100% pokrytím vlastních vysílačů území České republiky.

Radio Frekvence 1 - celoplošné radio nového typu, které svým raketovým startem za krátkou dobu své existence dosáhlo v posledních průzkumech poslechovosti neuvěřitelných 13 % (Radiožurnál 18 %, Český rozhlas 11 %) - údaje z průzkumu 4. 5. Mediaprojekt 95 - AISA Media, GfK Praha, SKMO.

Svět motorů, renomovaný motoristický týdeník spolupracující s nejlepšími novináři na motoristickém poli.

Generálním sponzorem celého projektu je Autodrom Most s novým managementem, novou tvář a novými ambicemi. Snahou autodromu je zařadit se mezi závodní okruhy minimálně evropské úrovně a pořádat podniky na vysoké sportovní a organizační úrovni. Kromě toho nabídnout i široké možnosti komplexní reklamní prezentace firem, výuky a zabezpečení závodních jezdců a týmů.

Zvláštní složku pořadu tvoří grafická animace vyráběná ve společnosti Heuréka film, z jejíž dílny vyšel např. film Akumulátor 1.

Program realizují televizní a rozhlasoví pracovníci, kteří se sportem zabývají delší dobu. Jmenovitě:

režie

Luboš Dvořák,

dlouholetý pracovník České televize, který má za sebou mnoho televizních pořadů charakteru Automotorevue, přímé přenosy a záznamy např. z fotbalové ligy, hokejové ligy, lyžování, vodních sportů, basketbalu, volejbalu, automobilových soutěží (rallye, závody do vrchu...) a dále dokumentárních pořadů nejen se sportovní tematikou. Je posled-



ním žákem Pavla Pospíšila. Leoš je ženatý a má dvě dcery. Má kladný vztah k hezkým dívkám a slušným lidem. Je odborníkem v dobrém jídle a pití. Jeho zvláštní radost tvoří plazi, které doma vlastní v počtu 2 (hrozně královského a ploskolbce) a vůbec v jeho srdci má zvířena zvláštní místo.

Luboš Hoferik,

dlouholetý pracovník televizního zpravodajství. V současné době spolupracující s různými televizními společnostmi. Prošel také školou přímých přenosů a záznamů nejen na poli sportovním, ale i kulturním a politickém. Muž s rozvahou a taktikou, klidným vystupováním.

moderátoři

Standa Berkovec,

moderátor Frekvence 1, prošlý tvrdou školou rozhlasových stanic. Jeho pořad na Frekvenci 1 je zaměřený na motorismus. Nejvšejší vztah má k rychlým dvukolovým miláčkům, dlouhovlasým dívkám, horolezectví, létání balonem a spoustě jiných, životu nebezpečných akcí (např. přechod přes pralesy Bornea).

Je to človíček velmi bystrý, neposedný a tvůrčí. Má zvláštní vyvinutý smysl pro zvládnutí tří věcí najednou, ale recept na to neporadí. Standa je rozvedený a bezdětný, ale není nešťastný.



Jitka Lukešová,

moderátorka Frekvence 1, tvrdá žena mezi tvrdými muži. Nikdo neví jak to dělá, ale vždy je v pohodě a s úsměvem natváří. Dlouhovlasá blondýnka vzbuzující respekt mezi lidmi pohybujícími se v okolí rychlých kol. Má vztah k dobrému jídlu a pití, ráda jezdí autem a je konečně novopečenou majitelkou Felicie modré barvy. Ráda lyžuje, opaluje se a rozumu spouště věcem, o kterých některé ženy nemají ani ponětí. Posлуhači vln Frekvence 1 jsou jí mnohokrát vděční za noční popovídání si s ní. Jitka je rozvedenou maminkou jednoho prima kluka.



Milan David,

řidič „Dunivého ptáka“ Frekvence 1, reportér sou-těže Autostop, která se stala velmi populární mezi řidiči. Vyniká hereckým talentem a dá se považovat za objev roku. Tvář, která není známá z velkých divadelních scén, ale je považován za klenot slánského Dividýlka. Jeho velkým darem je optimismus a obrovská



improvizace, která nejen pobaví, ale i potěší každého, kdo se s ním setká. Milan je ženatý, má dvě dcery a také není nešťastný.

Ivan Lehký,

redaktor vstupující do projektu pomalým krokem se zkušenostmi nového typu rozhlasového režiséra a reportéra Frekvence 1. Vyniká pečlivostí a muzikantským uchem. Novopečený manžel se vztahem ke čtyřem i dvěma kolům, k horkovzdušným balonům, s čerstvými zkušenostmi z mezinárodní rallye.



kameramani

Není lehké charakterizovat celou škálu profesionálních kameramanů, tak alespoň jmenovitě: Ladislav Tax, Zdeněk Trojan, Petr Kroupa, Libor Hlavatý, Vašek Malý, Renda Hladík, Martin Karger a další. Jedná se o zkušené profesionály rekrutující se zejména ze sportovní redakce České televize.

střiháči

Helena Kučerová,

střiháčka televizního zpravodajství, publicistky a dokumentárních pořadů. Malá, nenápadná černovláska se znělým hlasem. Matka tří dětí - dvou dcer a jednoho kluka. Má vyvinutý smysl pro zodpovědnost a je naprosto spolehlivá a samostatná.



Vláďa Bezděk a Matouš Outrata,

oba střihající technici, každý jiné společnosti se společnými vlastnostmi: naprostou toleranci a ochotou vůči tvůrčím pracovníkům a se smyslem pro humor. A oba jsou (pokud je nám známo) svobodní a bezdětní.

hudební režisér

Václav Vaněček,

jeden z nejlepších hudebních režisérů v oblasti publicistických a dokumentárních pořadů. S velmi zvláštním talentem "nic není problém...". Muž na pravém místě, avšak velmi zaměstnaný, s báječnou ženou Hankou.

autor hudby

Martin Musil,

zpěvák a basový kytarista mladé rockové skupiny Corona, se zájmem o mladé dívky a společnost prima lidí.

Kamerovou techniku zajišťuje tým s pomocí soukromých agentur AVE, KASON, Fébio, Bonton atd.

Duší celého pořadu je

Lenka Láfová,

producentka a produkční zároveň

Dlouhovlasá tmavovláska, malá vzrůstem, avšak vzbuzující zájem a respekt mnoha velkých mužů.

Její práce je spojena se sportovní redakcí České televize a s dobrou školou televizních profesionálů, např. M. Plockové, P. Pospíšila, R. Hladíka, Š. Škorpila. Několik let volné spolupráce se soukromou televizní společností ji přidalo více zkušeností. Slečna se stálým úsměvem na tváři, s velkým vztahem k modernímu tanci a k jednomu malíři. Je rozvedená, bezdětná (...a prý konečně opravdově šťastná).



maskot pořadu

Honza Pepa

Toto je stručná charakteristika týmu pracujícím na projektu. Tým spolupracuje s dalšími odborníky v oblasti televizních a rozhlasových médií a touto cestou jim děkuje za spolupráci. Ostatní, prosím, posuďte sami. Rychlá kola se roztočí na 30 minut od 8. 6. 1995, vždy ve čtvrtek v 17.40 hod. každých čtrnáct dní v televizi Premiéra TV (+ další reprízy). My se budeme snažit pracovat co nejlépe, protože to je pořad o Vás, pro Vás a s Vámi. Se všemi, kteří se točí okolo motoristického sportu. Tak jako Rychlá kola. S pokorou k jednomu každému televiznímu divákovi a rozhlasovému posluchači.

Na viděnou a na slyšenou!





STEREO RADIO - FM 98,1

JIŽ TŘI ROKY VYSÍLÁME 24 HODIN DENNĚ VLASTNÍ PROGRAM

REKLAMA U NÁS OSLOVÍ 60.000 SEVEROČECHŮ

OBCHODNÍ ODDĚLENÍ tel.: 0396 / 53 255
fax: 0396 / 53 777

NAŠE ADRESA: MLÁDEŽNICKÁ 1646
431 11 JIRKOV

Vítězové mosteckých závodů MISTROVSTVÍ EVROPY MOTOCYKLŮ

1. ME - 1987

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

2. ME - 1988

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

3. ME - 1989

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

4. ME - 1990

125 ccm	Javier DEBON / E - JJ Cobas	144,89 km/h
Superbike	Sven SEIDEL / D - Suzuki	153,50 km/h
Sidecar	W. KRAUS-O. SCHRÖDER / D - Bosch	

5. ME - 1991

125 ccm	Carlos GIRO / E - JJ Cobas	144,03 km/h
Superbike	Christer LINDHOLMS / S - Yamaha	154,39 km/h
Sidecar	Eddy WRIGHT /	147,57 km/h

1992 - se mistrovství Evropy na mosteckém autodromu nejelo

6. ME - 1993

125 ccm	Stefano PERUGINI / I - Aprilia	149,61 km/h
250 ccm	Giuseppe FIORILLO / I - Aprilia	157,87 km/h
Sidecar	K. WEBSTER-G. BRADLEY / GB	149,47 km/h

7. ME - 1994

125 ccm	Ivan CREMONINI / I - Aprilia	150,08 km/h
250 ccm	Olivier JACQUE / F - Honda	158,44 km/h
Superbike	Harri MAIKKOLA / SF - Kawasaki	153,06 km/h
Sidecar	A. VOGELI-H. WICKLI / CH - LCR Yamaha	128,04 km/h



Chemopetrol - Ring Promotion racing team se představuje v seriálu Peugeot 306 Cup 1995 ...



Ing. Štěpán Pecka
ekonomicko-obchodní ředitel
Chemopetrol, a.s.

Akciová společnost Chemopetrol Litvínov, největší rafinérsko-petrochemický komplex v České republice, se svým obratem řadí na čtvrté místo mezi největší průmyslové podniky. Vyrábí pohonné hmoty - letecké a automobilové benziny 91 N, 95N, 96, motorovou naftu a ekonafu s obsahem síry do 0,05 % hmotnostních. Na trhu České republiky se v roce 1994 Chemopetrol podílel 36 procenty v prodeji automobilových benzinů, u motorové nafty dosáhl 30procentní podíl. Na území České republiky provozuje Chemopetrol 35 čerpacích stanic a připravuje vybudování dalších.

Chemopetrol jako významný výrobce pohonných hmot se zapojil do podpory motoristického sportu. Po úspěšné spolupráci v září 1994 při mistrovství Evropy Trucků podepsal Chemopetrol s Autodromem Most tříletou smlouvu o generálním sponzorství. K založení závodního týmu reprezentující Chemopetrol ve žlutočerných barvách byl už jen krok. Od jara 1995 usedají jezdci za volanty týmu Peugeot 306, Liaz, Ford Mondeo a Ford Escort Cosworth. Pro závodní tým byli získáni přední jezdci České republiky: Hana Lhotská-Vaňková, Josef Kopecký, Josef Peták, František Došek, Ladislav Bareš, Karel Vaněk, Václav Arazim, Stanislav Matějovský, Jaroslav Kostecký ml.



Jiří Kroužek
ředitel reklamní agentury
Ring Agency

RING Agency, reklamní agentura poskytující full servis, řádný člen ARA, založila koncem roku 1994 divizi specializující se na sportovní marketing, s názvem RING Promotion. Tato divize uzavřela dohodu s a.s. Chemopetrol a Autodromem Most o provozování závodního týmu v seriálu Peugeot 306 Cup 1995. Nasmlouvali se špičkoví jezdci, mechanici, manažeři, vytvořilo se technické a závodní zázemí v areálu Autodromu Most s cílem dosáhnout nejen maximálních výsledků, ale i kvalitní prezentaci Chemopetrolu a Autodromu. Vedle toho se nastartovala spolupráce s jezdci, kteří vozí reklamu Chemopetrol a.s. a Autodrom Most s.r.o. na svých vozech v seriálech, ve kterých startují v roce 1995.

Kromě aktivit v motorismu se RING Promotion podílí i na dalších sportovních projektech v rámci komplexnosti full servisu své mateřské reklamní agentury RING Agency. Věříme, že nastartované aktivity a dosažené výsledky v roce 1995 splní nejen očekávání všech zúčastněných stran, ale budou i přínosem pro motorismus v ČR.



HANA LHOTSKÁ-VAŇKOVÁ
přední umístění v poháru
Fiesta Cup a Peugeot Cup,
držitelka Ceny E. Junkové
'92 a '93, Miss Motorismus



JOSEF PETÁK
mistr republiky v sidecarcross, přední umístění na MS v sidecarcross, vítěz poháru Sunny Cup '93



KAREL VANĚK
přední umístění v poháru
Fiesta Cup a Peugeot Cup



FRANTIŠEK DOŠEK
mistr republiky na okruzích
ve třídě Škoda



LADISLAV BAREŠ
jeden z předních jezdců ČR,
několikanásobný mistr
republiky v závodech
automobilů na okruzích
a do vrchu, vítěz poháru
Ford Escort '93, 3. místo
na ME Ford Escort '93



JOSEF KOPECKÝ
několikanásobný mistr
republiky v závodech
automobilů na okruzích,
několikanásobný mistr
republiky v závodech do
vrchu a mistr Evropy
v závodech do vrchu '94



Interserie

nejstarší ucelený seriál závodů na evropském kontinentě
Jaká bude letošní 26. sezona?

Loňského roku zakončila INTERSERIE čtvrtstoletí svého trvání a můžeme říci, že je dnes vlastně nejstarším závodním seriálem na evropském kontinentě. Ještě v sedmdesátých letech však slovo INTERSERIE pro mnohé fanoušky a příznivce motoristického sportu u nás, nic neznamenalo a dnes je to snad jediný kontakt s vozy jezdící třístakilometrovou rychlostí. Poprvé startovala INTERSERIE na mostecké trati v roce 1979 a hned si získala přízeň mnoha tisíců diváků od nás i tehdejšího NDR. Prvními vítězi v Mostě byli Norbert Przybilla (D) na voze TOJ FORD BWM a ve slabší divizi Kurt Lotterschmid s vozem TOJ Baier BMW. Nejrychlejším jezdcem prvního závodu však byl věčný smolař Peter Hoffmann (D) na voze McLaren Chevrolet, který dosáhl rychlosti 151,2 km/h.

V průběhu let jsme mohli ve vozech INTERSERIE vidět celou řadu předních jezdců zvučných jmen. Například Jochen Mass (D), Bob Wollek (F), Reinhold Joest (D), Walter Brun (CH), J. P. Grand (F), Paolo Barilla (I), Karl Hasenbichler (A), Roland Binder (D), "John Winter" (D), Klaus Ludwig (D), Jochen Dauer (D), George Fouche (ZA), Rolf Götz (D), Klaus Niedzwiedz (D), Volker Weidler (D), Manuel Reuter (D), Walter Lechner (A), Abdi Abdoh (CND), Johan Rajamäki (S), Bernd Schneider (D), Rainer Randaccio (I) a mnoho dalších. Samozřejmě se musíme zmínit i o našem českém zástupci, kterým byl pražský podnikatel Miroslav Adámek, který však při závodech na domácím mosteckém autodromu měl vždy smůlu a nikdy nezajel tak, jak si to přál.

První absolutní tratový rekord na jedno kolo ustavil při prvním startu INTERSERIE na mosteckém autodromu v roce 1983 Jochen Dauer (D) na voze Porsche 908/3, který zajel jedno kolo průměrnou rychlostí 171,516 km/h a o deset let později, v roce 1993, zajel Giovanni Lavaggi (I) na prototypu KREMER-PORSCHE CK7 Spyder jedno kolo rychlostí 197,297 km/h. K překonání dvousetkilometrové rychlosti schází necelá jedna vteřina. Snad se to podaří letos.

INTERSERIE ve své dlouholeté historii má celou řadu úspěchů, ale i sezon, kdy se jí nedařilo. Přesto se vždy podařilo připravit podmínky pro další zlepšení, oživení startovního pole, získání vynikajících jezdců na dobře připravených vozech. A tak jsme měli možnost vidět týmy i jezdce, z nichž někteří startovali v celém seriálu, nebo sporadicky, jen v jednotlivých závodech.

Krátký pohled do historie INTERSERIE nám dává obraz významu sportovních vozů na závodnické scéně. V prvních letech INTERSERIE dominují na tratích vozy Porsche 910-917. To byly doby Jürgen Neuhausa a Leo Kinnunena. Třetím nezapomenutelným té doby byl Herbert Müller. V dalších letech přichází doba privátních jezdců a také dochází k tomu, že si zlaté vavříny odvázejí i jezdci druhé, slabší divize. Je to proto, že dobrých závodních vozů v první divizi je málo. To byla doba Reinholda Joesta, Helmuta Brosse, Kurta Lotterschmida, či Rolanda Bindera. Teprve na začátku osmdesátých let, kdy firma Porsche připravila do boje své nové a rychlé vozy Porsche 956 a 962, nastala změna a první divize se stala opět velmi atraktivní, lákavou a zajímavou. Pozdější změna předpisů, která dovozovala startovat i vozům a prototypům Can-Am, přinesla žádaný efekt a pohyb do startovního pole.

Po vzniku konkurenčního Supercupu, to se seriálem INTERSERIE nevydalo moc dobře. Ukázala se však života schopnější, a když Supercup vypadl ze hry, projevilo se to samozřejmě na zlepšení závodů INTERSERIE. V posledních letech však stále zápasí s malým počtem startujících. Postupně se z tratí vytratily vozy Porsche, ale startovní pole se doplňovalo velmi pomalu, a tak závody ztrácely na atraktivnosti. Vždyť loňského roku byla na mosteckém autodromu nejslabší účast v celé historii, když se na startovním roštu objevilo pouze osm strojů.

Podívejme se zpět do loňské jubilejní, 25. sezony INTERSERIE. Již předtím se hovořilo o přípravě nových předpisů a změn, ale celá sezona se jela stejně jako v letech minulých. Závody se jely na okruzích v Německu, Itálii, České republice, Švédsku a Rakousku, ale všude bylo startovní pole trochu chudší a také jezdci zvučnějších jmen bylo stále méně. INTERSERIE zakončila svou loňskou sezonu na okruhu v Zeltwegu, kde se samozřejmě na domácí trati prosadil rakouský jezdce Walter Lechner, který se tak stal neúspěšnějším jezdce sezony. Kde startoval, tam zvíťazil. Kromě Mostu jel všechny ostatní závody (vždy po dvou jízdách), z toho osm v druhé divizi a dvě v divizi první. Trojice neúspěšnějších v první divizi: Johan Rajamäki (S) - FOOTWORK JUDD/FA 12 F1 Can-Am, Carl Rosenblad (S) - FOOTWORK JUDD/FA 12 Can-Am, Karl-Heinz Becker (D) - MINARDI-FORD COSWORTH F1 Can-Am. Ve druhé divizi: Walter Lechner (A) - LOLA-HORAG-VW AUDI-Turbo Can-Am, Helmut Bross (D) - ANGEL-ARGO COSWORTH C2.

Od roku 1970 již bylo vyhlášeno celkových 34 vítězů v obou divizích. Do roku 1985 se vždy vyhlášoval jeden vítěz, který dosáhl největšího počtu bodů, bez ohledu na divizi. Teprve od roku 1986 se vyhláší vítěz v obou divizích. Čtyřnásobnými vítězi jsou Walter Lechner a Roland Binder. Trojnásobnými Leo Kinnunen, Herbert Müller, Karl Hasenbichler a Rolf Götz. Dvakrát zvíťazili Kurt Lotterschmid a Bernd Schneider. Další desát jezdce zvíťazilo jednou.

Jak to bude vypadat v letošním roce. INTERSERIE plánuje celkem šest závodů na okruzích v Rakousku, Itálii, na mosteckém autodromu, na letišti Siegerland v Německu, v Anglii a zakončí sezonu ve Španělsku. První změna je, že se letos pojedou tři divize - první s motory přes 3300 ccm, druhá s motory do 3300 ccm a třetí jsou sportovní prototypy. Předpisy však jsou takové, že zde uvidíme všechno možné, co se z různých důvodů nevejde do jiných šampionátů. Přesto, že v některých případech půjde o vozy starší, jsou to pořád vozy dosahující úctyhodných rychlostí kolem tří stovek kilometrů v hodině. Vždyť do třetí divize se vejdou vozy skupiny C, automobily jezdící americký seriál IMSA, stejně tak prototypy závodů 24 h Le Mans. Již z toho je jisté, že INTERSERIE zůstává potenciálním domovem špičkových vozů nedávné minulosti a pro nás to stále jsou nejrychlejší vozy, které můžeme na našich tratích vidět.

Věříme, že na startovní čáře bude stát více vozů, než při prvním letošním zahajovacím závodě, kdy v první jízdě startovalo dvanáct a ve druhé jízdě pouze devět vozů. Ale většina prvních závodů sezony jsou chudší, a tak se alespoň těšíme, že mostecký závod bude pestřejší, atraktivnější a zajímavější.

F-marketing, s.r.o.



Budovatelů 2830
434 01 Most
tel./fax: 346 360, 346 362

- obchodní činnost

- marketingové studie

- podnikatelské záměry

- řešení způsobu zafinancování projektů

- zprostředkování finančního krytí projektů

- optimalizace cash flow podniků

- strategické plánování

- investiční činnost

tvůrce projektu DISKONT KLUB

jehož cílem je

provozování sítě supermarketů na území České republiky

RING AGENCY

REKLAMNÍ AGENTURA
WERBEAGENTUR
ADVERTISING AGENCY



Skládáme vaše myšlenky . . .



Vítězové Interserie Champions 1970-1994

Jürgen NEUHAUS / D PORSCHE 910	D1	1970			
Leo KINNUNEN / SF PORSCHE 917 PORSCHE 917 PORSCHE 917 turbo	D1 D1 D1		1971	1972	1973
Herbert MÜLLER / CH PORSCHE 917 turbo PORSCHE 917 turbo SAUBER BMW C5	D1 D1 D2	1974	1975	1976	
Helmut BROSS / D LOLA-BMW T298	D2	1977			
Reinhold JOEST / D PORSCHE 908/3 turbo	D2	1978			
Kurt LOTTERSCHMID / D TOJ-Baier-BMW C205 TOJ-Baier-BMW C205	D2 D2	1979	1980		
Roland BINDER / D LOLA-BMW T297 LOLA-BMW T297 PERSY-BMW Can-Am COLUMBUS-PERSY-BMW	D2 D2 D2 D2	1981	1982	1985	1986
Walter LECHNER / A MARCH-FORD-COSWORTH JIM BEAM - PORSCHE 962 JIM BEAM - PORSCHE 962C LOLA-HORAG-AUDI turbo	D1 D1 D1 D2	1983	1987	1989	1994
Klaus NIEDZWIEDZ / D GWB-FORD-ZAKSPEED C1	D1	1984			
"John WINTER" / D SACHS-JOEST-PORSCHE	D1	1986			
Karl HASENBICHLER / A SACHS-HSS-AUDI turbo HSB-AUDI turbo HSB-AUDI turbo	D2 D2 D2	1987	1991	1992	
Jochen DAUER / D VICTOR-DAUER-PORSCHE 962	D1	1988			
Roif GÖTZ / D MARCH-HEIDEGGER-BMW MARCH-HEIDEGGER-BMW MARCH-HEIDEGGER-BMW	D2 D2 D2	1988	1989	1990	
Bernd SCHNEIDER / D KREMER-PORSCHE 962 CK6 JOEST-PORSCHE 962C	D1 D1	1990	1991		
Manuel REUTER / D KREMER-PORSCHE Spyder	D1	1992			
Giovanni LAVAGGI / I KREMER-PORSCHE CK7	D1	1993			
Ranieri RANDACCIO / I SPICE-FORD-NICHOLSON	D2	1993			
Johan RAJAMÄKI / S FOOTWORK-JUDD F1	D1	1994			

Rakušan Walter LECHNER nejúspěšnější jezdec INTERSERIE 1994



Am, s motorem o obsahu 1800 ccm. Dvě jízdy jel v první divizi s vozem SEBRING-Spyder JUDD F3000 Can-Am, který měl motor o obsahu 3,5 litru. Pro mostecký závod zapůjčil svůj vůz kanadskému jezdcí Abdí Abdohovi, který samozřejmě nemohl dělat nic jiného, než zvítězit ve druhé divizi. To znamená, že závodní tým LECHNER RACING SCHOOL, SALZBURG (A) v týmovém hodnocení získal plný počet - 120 bodů. To je výsledek, kterého snad v celé historii INTERSERIE ještě nikdo nedosáhl.

Letošní sezona INTERSERIE, která začíná druhé čtvrtstoletí závodní

činosti, začala pro Waltera Lechnera opět dobře. Seriál INTERSERIE začal na domácím hřišti, a tak tradičně zajel dobře. Zvítězil v obou jízdách a získal prvních dvacet bodů do letošního hodnocení. Ve druhém závodě na italské Sicílii, jsme však Waltera Lechnera ve startovní listině nenašli. A tak po dvou závodech (čtyřech jízdách), je na třetím místě spolu s Rainerem Randacciou, Karl-Heinzem Beckerem a Pasqualem Barberiou - všichni 20 bodů.

Mostecký závod INTERSERIE by měl trochu zamíchat současným bodovým stavem, a tak se nechme překvapit.



Loňský jubilejní 25. ročník seriálu INTERSERIE, byl pro rakouského jezdce Waltera Lechnera zatím nejúspěšnější v celé dlouholeté historii. Podařil se mu vskutku husarský kousek - kde startoval, tam také zvítězil.

Kromě závodu na mosteckém autodromu jel všech dalších pět závodů na okruzích v Německu, Itálii, Švédsku a hlavně na "domácím hřišti", v rakouském Zeltwegu. Absolvoval všech deset jízd, z toho osm ve druhé divizi s vozem LOLA-HORAG-VW AUDI-Turbo Can-



MOTOCYKLY



Vítězové Interserie 1994

Divize 1 (přes 3300 ccm)

1. Johan RAJAMÄKI / S	FOOTWORK JUDD/FA12 F1 Can-Am	68,5
2. Carl ROSENBLAD / S	FOOTWORK JUDD/FA12 F1 Can-Am	57,5
3. Karl-Heinz BECKER / D	MINARDI FORD COSWORTH F1 Can-Am	41,5
4. James TAYLOR / GB	JORDAN FORD COSWORTH F1 Can-Am	36
5. Ruedi JAUSLIN / CH	GEBHARDT-COSWORTH C2	25
6. Karl HASENBICHLER / A	HSB-PENSKE-BUICK Turbo INDYCAR	23,5
7. Ranieri RANDACCIO / I	FONDMETAL-FORD COSWORTH F1 Can-Am	21
8. Mike CATLOW / GB	LOLA-FORD COSWORTH turbo Can-Am	20,5
9. Walter LECHNER / A	SEBRING Spyder JUDD F3000 Can-Am	20
10. "Frederico CARECA" / GB	HSB-PENSKE-BUICK Turbo INDYCAR	16
11. Jürgen OPPERMANN / D	PORSCHE 962 C1	15
12. David COYNE / GB	SPICE COSWORTH C2	13,5
13. Dieter BERGERMANN / D	BGN ARGO JUDD CV	12
14. Mike CHITTENDEN / GB	LOLA FORD COSWORTH Can-Am	12
15. Wolfram CENTNER / D	ARGO COSWORTH C2	8

Divize 2 (do 3300 ccm)

1. Walter LECHNER / A	LOLA-HORAG-VW AUDI-Turbo	80
2. Helmut BROSS / D	ARGO-COSWORTH C2	50
3. Fredy LIENHARD / CH	HORAG-AUDI Turbo Can-Am	45
4. Joachim RYSCHKA / D	MARCH-HSB-AUDI Turbo Can-Am	43
5. Abdi ABDOH / CND	LOLA-HORAG-AUDI Turbo Can-Am	26
6. Allan DUNEVALL / S	ARGO-COSWORTH C2	20
7. Markus HOTZ / CH	HORAG-AUDI-Turbo Can-Am	20
8. Wolfgang WIDMANN / D	LOLA T92/50 LEHMANN-AUDI Turbo Can-Am	20
9. Günter GEBHARDT / D	LOLA T92/50 LEHMANN-AUDI Turbo Can-Am	15
10. Eddi McLÜRG / GB	HSB-AUDI-Turbo Can-Am	14
11. Gianfranco BARBERIO / I	TIGA-COSWORTH C2	12,5
12. Michael R. NEUMANN / D	START-MAZDA-ROTARY/2 Can-Am	11
13. Kari MÄKINEN / S	ARGO-BUICK IMSA Light	10
14. Alf ENG / N	CHEEK FORD BDT	5

Klasifikace závodních týmů

1. LECHNER RACING SCHOOL, SALZBURG / A	120
2. J. R. MOTORSPORT, Karlskopa / S	91,5
3. HORAG HOTZ RACING, Sulgen / CH	65
4. HSB MOTORSPORT, Stockau / D	59
5. BROSS-ANGEL-JEANS-TEAM, Nagold / D	57,5
6. BECKER MOTORSPORT, Steinhagen / D	41,5
7. McNEIL ENGINEERING, Sevenoaks / GB	36
8. GEBHARDT MOTORSPORT, Waibstadt / D	35
9. S.C.I. TEAM, Roma / I	27,5
10. JAUSLIN CARS, Muttentz / CH	25
11. DM MOTORSPORT, Askim / S	22
12. OBERMAIER RACING, Leverkusen / D	15
13. STYLEAUTO RACING TEAM, Wegberg / D	11
14. NMK, Sarpsborg / N	5

Podarí se letos překonat traťový rekord?

REKORDY MOSTECKÉHO AUTODROMU

Motoristický sport se stále rozvíjí, zvyšují se výkony motorů, zlepšují se jízdní vlastnosti vozů, do kterých usedají vynikající jezdci. To vše dohromady znamená zvyšování rychlostí. Kvalita závodních tratí se kromě jiného hodnotí i tím, jakých se tam dosahuje průměrných

rychlostí při projetí jednoho kola. Od prvního roku provozu autodromu se tato rychlost stále zvětšuje a schází jen zkrácení doby jízdy o pouhou vteřinu, aby byl překonán rekord 200 km/h. Podarí se to v letošním roce?

1983	Jochen DAUER / D	PORSCHE 908/3	171,516 km/h
1984	Klaus NIEDZWIEDZ / D	GWB FORD ZAKSPEED	179,007 km/h
1986	Klaus LUDWIG / D	JOEST BLAUPUNKT PORSCHE	185,110 km/h
1987	Volker WEIDLER / D	SAT KREMER PORSCHE	188,117 km/h
1990	Bernd SCHNEIDER / D	KREMER PORSCHE	190,761 km/h
1991	Bernd SCHNEIDER / D	JOEST PORSCHE	190,834 km/h
1992	Manuel REUTER / D	KREMER PORSCHE	194,458 km/h
1993	Giovanni LAVAGGI / I	KREMER PORSCHE CK7	197,297 km/h

Vítězové Interserie na mosteckém autodromu

Rok	1. divize	2. divize
1983	Walter BRUN / CH JOEST-PORSCHE 956	J. P. GRAND / F LOLA-BMW T297
1984	Klaus NIEDZWIEDZ / D GWB-FORD ZAKSPEED	Peter HARDT / D RALT-BMW
1985	Paolo BARILLA / I BLAUPUNKT-JOEST-PORSCHE	Roland BINDER / D PERSY-BMW
1986	"John WINTER" / D SACHS-JOEST-PORSCHE	Karl HASENBICHLER / A MARCH-AUDI-HS
1987	Volker WEIDLER / D SAT-KREMER-PORSCHE	Karl HASENBICHLER / A SACHS-AUDI-HSS
1988	Jochen DAUER / D VICTOR-DAUER-RACING	Rolf GÖTZ / D BMW-MARCH
1989	George FOUCHE / ZA KREMER-PORSCHE 962	Rolf GÖTZ / D HEIDEGGER-MARCH
1990	Bernd SCHNEIDER / D KREMER-PORSCHE-RACING	Rolf GÖTZ / D MARCH-HEIDEGGER-BMW Can-Am
1991	Bernd SCHNEIDER / D JOEST-PORSCHE-RACING	Rolf GÖTZ / D HEIDEGGER-MARCH
1992	Manuel REUTER / D KREMER-PORSCHE-SPYDER K7	Karl HASENBICHLER / A HSB-AUDI Turbo Can-Am
1993	Giovanni LAVAGGI / I KREMER-PORSCHE CK7	Ranieri RANDACCIO / I SPICE-FORD-COSWORTH
1994	James TAYLOR / GB JORDAN-FORD-COSWORTH	Abdi Abdoh / CND LOLA-HORAG-AUDI Turbo
1995	?	?

**AUTODROM
MOSE**
s.r.o.



AUTODROM OBJEKTIVEM



SD Severočeské doly, a.s.

DOLY BÍLINA
dodavatel ekologického nízkosírnatého uhlí

nabízí

letecké snímkování na
formátech 6x6 až 13x18 cm

fotogrammetrické práce
s digitálním výstupem

ortofotomapy

Kontakt:
tel. 0417/33-2028, 2553
fax 0417/92 60 80



Prodejní doba
pondělí–pátek 7–19 hod.
sobota 7–14 hod.
neděle 10–16 hod.

SUPERMARKET

Telefon
429 95

MOST
Moskevská č. 2428



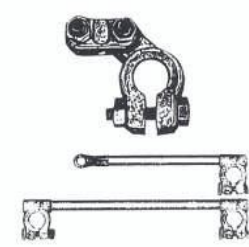
OBCHODNÍ DŮM a.s. MOST

VÁS ZVE K NÁVŠTĚVĚ PATNÁCTI
PRODEJNÍCH ODDĚLENÍ, KDE SI VYBERETE
POTRAVINY • PRŮMYSLOVÉ ZBOŽÍ • DROGERIE
HRAČKY • SPORT • ODDĚVY • BYTOVÝ TEXTIL
OBUV • NÁBYTEK • SKLO • TEXTIL

šk. BUDOVATELŮ 991/9 434 01 MOST
tel.: 035-427 80, fax 035-426 14 IČO: 46708073

FIRMA KOCOUREK

VÝROBA AKUMULÁTOROVÝCH SVOREK



Lidická 555, 417 02 Dubí 2
okres Teplice
CZECH REPUBLIC
Tel./Fax: 0417/724 28



Vždy o krok napřed ...

Největší komplexní škola v ČR s moderním vybavením



Integrovaná střední škola technická
- centrum odborné přípravy
Dělnická 21
Most - Velebudice
tel.: 035/41612 fax: 035/27256

nabízí výuku v učebních a studijních oborech z oblastí:
strojírenství, stavebnictví, elektronika

- centrum vzdělávání pro suchou stavbu (výuka na materiálech Knauf a Rigips)
- bohatá zahraniční spolupráce
- školení, kurzy, semináře
- možnost ubytování a stravování

Dva pohledy na činnost AUTOMOTOKLUBU MOST

Automotoklub Most začíná právě letos již druhé čtvrtstoletí své činnosti, která však již je trochu jiná než v minulých letech. Nelze než přiznat, že klub po minulém vedení zdědil nedobrou ekonomickou situaci a snaží se v nejkřatší době se z toho dostat. Trochu to sice přibrzdilo větší aktivitu v zájmové činnosti, ale výbor je toho názoru, že to je situace pouze přechodná. Počátkem roku byla ustanovena obchodní společnost AUTODROM MOST spol. s r. o., která zajišťuje veškeré dění na autodromu, od rekonstrukce, přes získávání dalších investic, až po pořádání vlastních motoristických podniků.

Automotoklub má k dnešnímu dni na dvě stovky členů, vydává pro ně vlastní klubový zpravodaj. Nejvíce členů je aktivně zapojeno ve Škodaklubu a velmi dobře si vede i RC BUGGY KLUB. A tak se pojďme na jejich činnost podívat trochu blíže.

Již v prvních letech činnosti klubu vzniká i značkový klub ŠKODA, který postupně získává stále více zájemců. Členové klubu jsou zapojeni zejména při pořádání motoristických akcí jako traťové komisaři, pořadatelé, ředitelství závodů i jinde. Klubová činnost je zaměřena na dvě části - sportovně společenskou a technickou. V té první pořádá klub pro své členy různé soutěže a cílové

jízdy s bohatým programem, kde jde zejména o vzájemné poznávání, pro celé rodiny včetně dětí. Technická část je přímo věnována stavu vozidel všech členů. Dvakrát ročně pro ně klub pořádá servisní dny za přímé účasti pracovníků ŠKODA Mladá Boleslav. Podle jejich vyjádření jsme jediným klubem v republice, ke kterému jezdí. Dnes se již nedá spočítat kolik vlastně již prohlédli a opravili vozů. A to je právě příspěvek klubu svým členům, čímž přispívají také ke zlepšení bezpečnosti na našich silnicích, protože velká většina členů má svá vozidla v dobrém technickém stavu. A to je třeba říci, že některé vozy mají za sebou i více než dvacet let provozu a jen díky pravidelným kontrolám, jsou udržována v chodu. Jen při letošním jarním servisu prohlédli 50 vozů členů našeho Škodaklubu.

Velice bohatou činnost má RC BUGGY klub, který ke své činnosti potřebuje o mnoho menší auta, ale přesto radiem řízené terénní vozy se spalovacím motorem, či poháněné baterií, mají pěkný výkon. Členové klubu si vlastními silami upravili závodní dráhu s mnoha zatáčkami. Škoda jen, že tato dráha nemá podobu vedlejšího velkého autodromu. Loňského roku uspořádal klub dva závody mezinárodního mistrovství republiky, čtvrtý ročník poháru



Na snímku z mosteckých závodů vidíte vpravo předsedu RC BUGGY klubu Karla Skokana a jeho syna Pavla, který je úspěšným jezdcem

RC BUGGY a závod GRAND PRIX ČR, kde se domácí jezdec Pavel Skokan umístil na pěkném druhém místě. V celkovém hodnocení je v českém poháru na čtvrtém místě Pavel Skokan, na sedmém Jan Dittrich, na devátém Jiří Vala a na desátém Alois Schulz. V mezinárodním mistrovství skončil Pavel Skokan celkově na pátém místě. A to jsou velmi dobré výsledky. V letošním závodě však měli mostečtí domácí jezdci smůlu. V závodě o postup do finále se Pavel Skokan držel velmi dobře. Prvních deset minut závodu vedl suverénně startovní pole, ale potom přišla smůla - auto se zastavilo a než se porucha opravila, bylo pomalu po závodě. Do finále se však dostal další z mosteckých jezdců - Jan Zápotocký, který se od prvních kol dral na přední místa a po dvou třetinách závodu již byl na čtvrtém místě. Ve 24. minutě závodu došlo k poruše na předním kole, což se podařilo dosti rychle opravit, ale potom nešlo auto nastartovat. Necele dvě minuty před koncem závodu se znovu vrátil na trať, ale boj o prvenství již byl ztracen. Přesto to byl jeho nejlepší výsledek.

Členové klubu věnují mnoho hodin na úpravách tratě, své klubovny, dílny i celého okolí. Škoda jen, že zasetá tráva kolem tratě ještě dostatečně nevzrostla. Již dnes se připravují na pořádání dalších závodů a úlohy pořadatele se vždy zhostili s úpěchem.



Květnový servis škodovek se konal v pěkném prostředí benzinového čerpadla CHEMOPETROL, kde škodováci za sobotu a neděli prohlédli a opravili padesátku vozů.

První závody Interserie 1995

1. A 2. ZÁVOD

1. jízda: Raineri Randaccio si jel pro vítězství po zaspáném startu

Oslabené nasazení Interserie bylo při 1. jízdě na Österreichringu otfeseno dalším výpadkem. Z 18 přihlášených vozidel jenom 13 mělo plně tréninkové časy. Nakonec se na startu objevilo 11 vozidel. "Frederico Careca" startoval při 1. závodě 12 kol z Pole position, potom co mu mechanici přes noc vyměnili motor jeho HSB Penske Buick.

Týmový kolega Karl Hasenbichler jel ve stínu na místě druhém, před Raineri Randaccio. Ital zaspal start, ale hned byl ve vedoucí skupině, ještě před Walterem Lechnerem. Ve třetím kole přišlo první překvapení. "Frederico Careca" pustil svůj červený Indy Car do "Hella S Shikane". Po něm zanechaná olejová stopa zavinila o málo sekund vyjetí ztratě Švéda Carla Rosenblada. Hasenbichler se moc dlouho neradoval ze zděděného vedení. O dvě kola později musel s přehřátým motorem do boxu. Randaccio už nemohl přijít o vítězství, i když byl s nejrychlejším časem kola 1:35,778 min. (219,996 km/hod.) jenom o půl sekundy rychlejší než jeho pronásledovatel Walter Lechner v divizi 2 - 1:36,220 min. (218,985 km/hod.).

Úřadující šampion Interserie Johan Rajamäki ze Švédska, si zajistil s respektujícím odstupem třetí místo, před Wolfgangem Widmannem, který jel bezproblémový závod s černým Lola T92 Can-Am a dostal cenné body. Spoluřadivitel Lechnera a Widmanna nemohl bojovat o vítězství v divizi, Švýcar Fredy Lienhard zůstal s poškozeným motorem v boxech.

2. jízda: Start-cíl-vítězství pro sympatického římana s Fondmetal-Fordem

Ve druhé jízdě přes 12 kol se systémem start-cíl zvítězil sympatický Raineri Randaccio na Österreichringu, s plným počtem bodů. Se svým Fondmetal Fordem, který jenom u jeho týmu v loňském roce připravil hodně problémů, zajel s 1:34,454 min. (223,080 km/hod.) také nejrychlejší čas dne. Úřadující šampion Interserie Johan Rajamäki ze Švédska, nemohl být pro Itala nebezpečný, po šestém kole se mu zlomilo upevnění zadního pravého blatníku. Rajamäki musel zpomalit tempo a udělat místo pro Waltera Lechnera s jeho Dark-Dog-CanAm. Lechner docílil podle očekávání na své domácí trati s 1:35,959 min. (222,056 km/hod.) suverénní nejlepší čas v divizi 2. Také pro Lechnera to znamená na začátku sezony piný počet bodů.

Také na dalších místech bylo cílové umístění oslabeného startovního pole Interserie identické s 1. jízdou. Wolfgang Widmann obsadil s Lola T92 Can-Am čtvrté místo, před Italem Pasquale Barberio, který s Tiga-Cosworth pilotoval nejrychlejší sportovní vůz. Na místě šestém až osmém byli Brit Mike Chittenden, Švéd Carl Rosenblad a Švýcar Josef Binder, kteří se postarali o mezinárodní pole. Jediný smolař ve druhé jízdě byl Alfred Guldi. Při svém debutu s March-**HSB Audi** musel se zlomenou sací trubicou předčasně do boxu. Pro příští mistrovský závod, který se uskuteční 3.-4. června ve slunné Sicílii, počítá promotor Interserie Paul Goppert s větší účastí. Více jak 20 vozidel by mělo být na startu v Perguse.

3. A 4. ZÁVOD

1. jízda: Orgie výpadků na Lago die Pergusa - vítězství pro Karl-Heinze Beckera

Nově vystavená zbrzdovací zatáčka snižovala dosahované časy kol dost výrazně oproti časům dosahovaných v roce 1994. Nejen odvaha, nasazení a vůle jsou nutné k provozování motoristického sportu, ale především vytrvalost, zkušenost a velice dobrá příprava jsou garantem pro vítězství. Co se týče rychlosti, nemá větší tým Interserie v této sezoně problémy, protože někteří mají k dispozici gigantické motory o síle až 700 PS. Taktéž řady nechávají ve třech divizích mnoho volnosti pro modifikace. Po 3000 km dlouhé cestě na Sicílii, překonalo pouze sedm týmů ze 17 nástrahy prvního závodu, který se jel na 15 kol, kolem Lagie die Pergusa. S výpadky se začalo již na cestě ke startu: leader mistrovství - Raineri Randaccio - roloval s poškozenou spojkou do boxů, Heinz-Jörgen Dahmen chladil elektroniku hadrem namočeným v pitné vodě. Taktéž Karl Hasenbichler a "Frederico Careca" se nedostavili ani na start, protože měli na svých HSB Penske-Buick-Indycars problémy s elektronikou.

Smát se potom mohl po "High-Noon-Race" celkový vítěz Karl-Heinz Becker, který má 25leté zkušenosti v motoristickém sportu a patří mezi rutináry motoristické scény. Tento lišák ze Steinhamenu se z počátku držel zpátky a již v první třetině na svém Minardi-Ford-Cosworth předjel loňského šampiona Johana Rajamäkiho (Footwork-Judd) a nenechal si již vítězství vzít. Rajamäki roloval až do cíle, avšak jeho drahý "V10 Judd F1 motor" byl na konci po několika kolech s přehřátým motorem (120 °C) pouze hromadou šrotu.

Jediným tvrdým duelem závodu byl mezi Günterem Gebhardtem a Wolfgangem Widmannem, oba na Lola-Lehmann-Audi Can-Am. Po "hodinách" Widmanna šel Gebhardt vpřed a obsadil po celkovém vítězi Beckerovi senzační druhé místo, kdežto Widmann, těsně za Rajamäkím, čtvrté místo. Na pátém místě se umístil Helmut Bross na Spice-Cosworth, který se stal tímto nejlepším sportovním pilotem, před svým týmovým kolegou a nováčkem v Interserii, Christianem Voglerem (Argo-Chevrolet). Josef Binder obsadil se stejným počtem ujetých kol sedmé místo.

2. jízda: dvojitě vítězství pro Karl-Heinze Beckera po hektickém víkendě

Druhý závod hektického konce týdne kolem Lago die Pergusa skončil bez velkého překvapení. Karl-Heinz Becker šel po startu do vedení a zajistil si vítězství na soukromě připraveném Minardi F1 Can-Am s motorem Ford-Cosworth. Pro jezce ze Steinhamenu to bylo výsoco zaslužené vítězství a největší dosažený úspěch za poslední léta i pro jeho malý tým. Karl Hasenbichler si ve druhém závodě mohl zahrát "šliku v kapřím rybníku", avšak na značně poškozeném HSB-Penske-Buick-Indycar a z poslední řady se ze začátku držel dobře, pak však začal mít problémy s tlakem oleje a obsadil druhé místo. Z pole pronásledovatelů ho nemohl již Pasquale Barberio s Tiga-Cosworth-Sportwagen ohrozit.

Günter Gebhardt, který obsadil v 1. závodě druhé místo, "zaparkoval" krátce před skončením 1. kola ve štěrkopísku a byl "out of race". Wolfgang Widmann potvrdil také ve druhém závodě se svým Lola-Lehmann-Audi Can-Am čtvrté místo před Brosssem, Voglerem a Binderem a smolař Alfred Guldi na Saeco-Audi Can-Am znovu musel vzdát. Vyrovnanými výkony se Widmann dočkal úspěchu v seriálu Interserie, zde vede s 33,5 body. Naděje všech ze skupiny Interserie, se soustřeďují na další mistrovský závod do Mostu / ČR.

INTERSERIE Coupe SUPER SPORTS CAR SPRINT-RACING

Ausfallorgie am Österreichring

1. Lauf: Raineri Randaccio holte sich Sieg nach verschlafemem Start

Die einsatzgeschwächte INTERSERIE wurde beim ersten Lauf dem Österreichring durch weitere Ausfälle gebeutelt. Von den 18 gemeldeten Fahrzeugen kamen nur 13 zu gültigen Trainingszeiten. Schließlich erschienen noch elf Autos am Start. "Frederico Careca" ging von der Pole-Position aus in das erste Rennen über 12 Runden, nachdem die Mechaniker über Nacht den Motor des HSB-Penske-Buick gewechselt hatten. Teamkollege Karl Hasenbichler lag im Windschatten und damit auf Platz zwei vor Raineri Randaccio im Fondmetal-Ford. Der Italiener hatte den Start verschlafen, sich aber gleich wieder in der Spitzengruppe nach vor Walter Lechner im Dark-Dog-CanAm eingereiht. In der dritten Runde dann die erste Überraschung: "Frederico Careca" ließ das rote Indy Car mit geplattem Motor in der "Hella-S-Schikane" ausrollen. Auf der hinterlassenen Ölspur trudelte der Schwede Carl Rosenblad Sekunden später vor der Strecke. Hasenbichler hatte an der geerbten Führung jedoch nicht lange Freude. Zwei Runden später mußte er mit überhitztem Motor in die Box. Randaccio war da der Sieg nicht mehr zu nehmen, auch wenn er mit der schnellsten Rundenzeit von 1:35,778 Minuten (=219,996 km/h) nur rund eine halbe Sekunde schneller war als Verfolger Walter Lechner in der Division 2 in 1:36,220 Minuten (=218,985 km/h). Der amtierende Interserie-Champion Johan Rajamäki aus Schweden sicherte sich mit Respektabstand Platz drei vor Wolfgang Widmann, der ein problemloses Rennen mit dem schwarzen Lola T92-CanAm fuhr und wertvolle Punkte sammelte. Ein Mitfavorit von Lechner und Widmann im Kampf um den Divisionssieg konnte das Rennen nicht aufnehmen. Der Schweizer Fredy Lienhard blieb mit Motorschaden in der Box.

Doppelsieg für Raineri Randaccio

2. Lauf: Start-Ziel-Sieg für den sympathischen Römer im Fondmetal-Ford

Mit einem unangefochtenen Start-Ziel-Sieg im zweiten Lauf über 12 Runden machte der sympathische Italiener Raineri Randaccio auf dem Österreichring alles klar für einen Doppelsieg und volle Interserie-Punkte. Mit dem Fondmetal-Ford, der ihm und seinem Team im Vorjahr noch viele Sorgen durch Motorprobleme bereitet hatte, fuhr er in 1:34,454 Minuten (=223,080 km/h) auch die schnellste Zeit Tages. Der Amtierende Interserie-Champion Johan Rajamäki aus Schweden konnte dem Italiener an der sechsten Runde nicht mehr gefährlich werden, nachdem die Befestigung des hinteren rechten Kotflügels gebrochen war. Mit schleifenden Reifen mußte Rajamäki mit dem Judd-V-10-Motor bestückten Footwork das Tempo drosseln und den attackierenden Lokalmatador Walter Lechner mit Dark-Dog-CanAm passieren lassen. Lechner gelang erwartungsgemäß auf seiner Hausstrecke in 1:35,959 Minuten (=222,056 km/h) souverän die Bestzeit in der in der Division 2. Auch für Lechner gab's zum Saisonauftakt volle Meisterschaftspunkte.

Auch auf den Folgeplazierungen war der Zieleinlauf bei dem einsatzgeschwächten Interserie-Feld identisch mit Lauf 1: Wolfgang Widmann belegte im Lola-T92-CanAm Platz vier vor dem Italiener Pasquale Barberio, der mit dem Tiga-Cosworth den schnellsten Sportwagen pilotierte. Auf den Köngen sechs bis acht sorgten der Brit Mike Chittenden, der Schwede Carl Rosenblad und der Schweizer Josef Binder für das wahre internationale Feld. Der einzige Pechvogel des zweiten Laufes war Alfred Guldi. Bei seinem Debüt mit dem March-**HSB-Audi** mußte er mit einem gebrochenen Ansaugrohr vorzeitig an die Box. Für den nächsten Meisterschaftslauf, der am 3./4. Juni 95 im sonnigen Sizilien stattfindend wird, rechnet Interserie-Promotor Paul Goppert jetzt auch mit der erforderlichen Quantität. Mehr als 20 Fahrzeugen sollen in Pergusa an den Start gehen.

1. Rennen: Ausfallorgie am Lago die Pergusa - Sieg für Karl-Heinz BECKER

Die neu eingebaute Bremskurve senkte die Rundenzeiten gegenüber 1994 deutlich. Nicht nur Power, Speed und Mut sind im Motorsport gefragt, vor allem Ausdauer, Erfahrung und eine gute Vorbereitung sind die Garantien für Erfolg. An Schnelligkeit mangelt es den meisten Teams der INTERSERIE in dieser Saison nicht, denn teilweise stehen bis zu 700 PS in gigantischen Motoren zur Verfügung. Auch das Reglement läßt in drei Divisionen viel Freiheit für Modifikationen. Nach bis zu 3.000 Kilometer langer Anfahrt nach Sizilien überstanden aber nur sieben der 17 angetretenen Teams das erste Rennen über 15 Runden um den Lago die Pergusa. Die Ausfallorgie begann bereits auf dem Weg zum Start: Meisterschaftsleader Raineri Randaccio rollte mit Kupplungsschaden an die Box, Heinz-Jörgen Dahmen kühlte die Elektronik mit wassergetränkten Lappen. Nicht zur Startaufstellung erschienen hingegen Karl Hasenbichler und "Frederico Careca", die das Elektronikproblem an den HSB-Penske-Buick-Indy-Cars nicht in den Griff bekommen. Lachen konnte nach dem "High-Noon-Race" der Gesamtsieger Karl-Heinz Becker. Der mit rund 25 Jahren Motorsport Erfahrung zu den Routiniers der Motorsportszene zählende "High-Tech-Tüftler" aus Steinhamen hielt sich in der Startphase zurück, ging aber schon im ersten Drittel mit dem Minardi-Ford-Cosworth an Vorjahrs-Champion Johan Rajamäki (Footwork-Judd) vorbei und ließ sich den Sieg nicht nehmen. Rajamäki rollte zwar noch über die Ziellinie, doch sein sündhaft teurer V10-Judd-Formel-1-Motor war nach mehreren Runden mit 120 Grad Wassertemperatur nur noch ein Haufen Edelschrott. Das einzige harte Duell des Rennens lieferten sich Günter Gebhardt und Wolfgang Widmann mit den beiden Lola-Lehmann-Audi-Can-Am. Nach einem Dreher von Widmann ging Gebhardt vorbei und belegte hinter Gesamtsieger Becker den sensationellen zweiten Platz, während Widmann knapp hinter Rajamäki auf Platz vier kam. Auf Platz fünf lief Helmut Bross im Spice-Cosworth ein, der damit bester Sportwagenpilot wurde vor seinem Teamkollegen und Interserie-Neuling Christian Vogler (Argo-Chevrolet). Josef Binder belegte mit der gleichen Rundenzahl im Argo - Platz sieben.

2. Rennen: Doppelsieg für Karl-Heinz BECKER nach hektischem Wochenende

Das zweite Rennen des hektischen Wochenendes rund um den Lago die Pergusa endete ohne große Überraschungen, nachdem bereits vorher nahezu alle Teams kräftig Federn gelassen hatten. Lausieger Karl-Heinz Becker ging vom Start weg in Führung und sicherte sich unangefochten den Doppelsieg in dem privat vorbereiteten Minardi-F1-Can-Am mit Ford Cosworth-Motor. Für den Steinhamener war der hochverdiente Sieg einer der größten Erfolge der letzten Jahre und das kleine Team mit den engagierten Mechanikern zugleich Lohn für die gewissenhafte Vorbereitung der hochsensiblen Formel-1-Technik. Karl Hasenbichler hätte im zweiten Rennen den "Hecht im Karpenteich" spielen können. Er trat mit dem angeschlagenen HSB-Penske-Buick-IndyCar von der letzten Startreihe aus an und powerte am Anfang voll mit. Nach Problemen mit dem Öldruck steckte er aber zurück und "rollte" dennoch auf Platz zwei. Im Verfolgerfeld konnte ihm Pasquale Barberio mit dem Tiga-Cosworth-Sportwagen nicht gefährlich werden.

Günter Gebhardt, der noch im ersten Lauf auf Platz auf zwei gefahren war, parkte bereits kurz vor der ersten Runde im Kies und war damit "out of Race". Beständig blieb Wolfgang Widmann im zweiten Lola-Lehmann-Audi-Can-Am. Er holte sich auch im zweiten Rennen den vierten Platz vor Bross, Vogler und Binder, während Pechvogel Alfred Guldi mit dem Saeco-Audi-Can-Am erneut aufgeben mußte. Mit der beständigen Leistung wurde Widmann auch mit der Führung in der INTERSERIE-Meisterschaft belohnt. Hier führt er mit 33,5 Punkten. Die Hoffnung der gesamten INTERSERIE-Truppe ruhen jetzt auf dem nächsten Meisterschaftslauf in MOST/CR.

Autodrom Most 1995

- 12.-14. 05. Mistrovství ČR automobilů
- 03.-04. 06. Mistrovství ČR motocyklů
- 16.-18. 06. Mistrovství Německa motocyklů
- 01.-02. 07. Mezinárodní závody motocyklů - veteránů
- 22.-23. 07. Mistrovství ČR motocyklů
- 28.-30. 07. Mistrovství Evropy motocyklů
- 04.-06. 08. Mezinárodní závody automobilů INTERSERIE
Mistrovství republiky automobilů
- 25.-27. 08. Mistrovství Německa motocyklů
- 08.-10. 09. CZECH TRUCK PRIX '95
Mistrovství ČR automobilů

INTERSERIE Coupe 1995

- 14.-16. 04. ÖSTERREICHRING / A
- 02.-04. 06. PERGUSA/Sicilia / I
- 04.-06. 08. AUTODROM MOST / CZ
- 01.-03. 09. SIEGERLAND / D
- 06.-08. 10. DONINGTON / GB
- 03.-05. 11. JARAMA / E (náhradní termín 10.-12. 11.)

Mistrovství Evropy TRUCK PRIX '95

- 09. 04. Albaceta / E
- 30. 04. Dijon / F
- 07. 05. Misano / I
- 04. 06. Paul Ricard / F
- 18. 06. Mantorp Park / S
- 16. 07. Nürburgring / D
- 10. 09. Most / CZ
- 24. 09. Zolder / B
- 08. 10. Jarama / E

Mistrovství republiky automobilů na okruzích

- 23. 04. Brno
- 14. 05. Most
- 11. 06. Brno
- 06. 08. Most
- 10. 09. Most

Mistrovství republiky motocyklů

- 30. 04. Brno
- 14. 05. České Budějovice
- 05. 06. Most
- 18. 06. Brno
- 02. 07. Zeltweg / A
- 23. 07. Most
- 13. 08. Brno
- 10. 09. Brno

1. Níže uvedené pokyny jsou závazné pro všechny osoby pohybující se v prostorách diváckého svahu na AUTODROMU.
 2. Všichni návštěvníci jsou povinni řídit se pokyny pořadatelů a ostatních pracovníků AUTODROMU.
 3. Provozní doba na diváckém svahu je od 7.00 do 20.00 hodin.
 4. V areálu platí přísný zákaz:
 - pobytu mimo provozní dobu,
 - stanování a kempování,
 - prodeje nápojů ve skleněných lahvích, stejně tak je zakázáno skleněné lahve do areálu donášet,
 - vstupu na závodní dráhu nebo do vyznačených zakázaných prostor.
 5. Každý návštěvník je povinen nosit viditelně platnou vstupenku a na vyzvání ji předložit ke kontrole.
 6. Pro všechna vozidla platí v areálu omezení maximální povolené rychlosti na 30 km/h.
 7. Návštěvníci mohou odstavit vozidla pouze na vyznačených parkovištích.
- ředitelství
AUTODROMU MOST
1. Unten angeführte Anweisungen sind für alle Personen die sich in den Räumen des Zuschauerbereiches des AUTODROMS bewegen, verbindlich.
 2. Alle Besucher sind verpflichtet den Anweisungen des Ordnungsdienstes und anderen Angestellten des Autodroms Folge zu leisten.
 3. Die Betriebszeit des Zuschauerbereiches ist ab 7.00 bis 20.00 Uhr.
 4. IM AREAL IST STRENGSTES VERBOTEN:
 - Aufenthalt außerhalb der Betriebszeit
 - Zelten und Campen
 - Verkauf der Getränke in Glasflaschen, ebenso ist verboten Glasflaschen ins Areal mitzubringen
 - Betreten der Rennstrecke oder in den abgegrenzten verbotenen Räumen.
 5. Jeder Besucher ist verpflichtet die gültige Eintrittskarte sichtbar zu tragen und auf Verlangen die Eintrittskarte zur Kontrolle vorzuzeigen.
 6. Für alle Fahrzeuge ist das Fahren im Areal mit 30 km/h limitiert.
 7. Zum Abstellen der Zuschauerfahrzeuge sind die ausgewiesene Parkplätze zu benutzen.

TABULKA PRŮMĚRNÝCH RYCHLOSTÍ

Tabelle der Durchschnittsgeschwindigkeiten

čas	km/h	čas	km/h	čas	km/h	čas	km/h
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

Připravil: odbor reklamy Autodromu Most, s.r.o.
 Zodpovědný redaktor: ing. Jitka Černá
 Fotografie: L. Šeiner, J. Farský, archiv AMK, SD, a.s. - Doly Bílina, M. Janata
 Překlady: F. Sinkulová, G. Ittner
 Grafická úprava a sazba: Ring Agency
 Tisk:
 Počet výtisků: 7000 ks
 Cena: 40 Kč / 4 DM



CHEMOPETROL, akciová společnost, 436 70 Litvínov, telefon: 035/33 11 11, fax: 035/282 24

AUTODROM MOST

pořádá ve dnech

4. - 6. 8. 1995



INTERSERIE



STARTOVNÍ LISTINA

Mistrovství



EVROPY



motocyklů

POŘADATEL

Z pověření České motocyklové federace (ČMF) pořádá AUTODROM MOST, spol. s r.o. ve dnech 28.-30. 7. 1995 na mosteckém autodromu závody ME motocyklů ve třídách 125 ccm, 250 ccm, Supersport, Superbike a závody EURO ISRA CUP sidecar.

ORGANIZAČNÍ VÝBOR

President ing. Josef HOJDAR
Vicepresident ing. Stěpán PECKA
Člen dr. Arnošt BENEŠ
 Jiří KROUŽEK
 dr. Vladislav BÍLEK
 ing. Jindřich KRIVÁNEK

ŘEDITELSTVÍ ZÁVODU

Ředitel závodu Gerhard ITTNER
Zástupce ředitele pro sport František VOTAVA
Zástupce ředitele pro techniku Jiří MIKŠÁTKO
Tajemník závodu Iva LUKEŠOVÁ

Sekretariát Trůda VACHOVÁ
Společenský odbor Trůda SINKULOVÁ
Reklamní odbor Miloslava PALIVCOVÁ
 ing. Jitka ČERNÁ

ČINOVNÍCI

Předseda jury Jim PARKER
Člen jury Bruno APPOLONI
Lékařský delegát dr. Mac MANUS
Delegát FMNR Antonín MALANÍK
Technický komisař Karel ZUCHA
Hlavní časoměřič ing. Dobromila MÍKOVÁ
Lékař závodu MUDr. Milan FIEDLER

ČASOVÝ HARMONOGRAM**PÁTEK / FRIDAY / VENDREDI 28. 7. 1995**

Volný trénink - Free practice - Essai libre
 16.40-17.10 Supersport
 17.15-17.45 EIC sidecar

SOBOTA / SATURDAY / SAMEDI 29. 7. 1995

Volný trénink - Free practice - Essai libre
 09.00-09.30 125 ccm
 09.35-10.05 250 ccm
 10.10-10.40 Superbike
1. kvalifikační trénink - 1. qualifying practice - 1. essai hronométré
 10.45-11.15 Supersport
 11.20-11.50 EIC sidecar
 11.50-13.00 přestávka - pause
 13.00-13.30 125 ccm
 13.35-14.05 250 ccm
 14.10-14.40 Superbike
2. kvalifikační trénink - 2. qualifying practice - 2. essai hronométré
 14.50-15.20 ME Supersport
 15.25-15.55 sidecar
 16.00-16.30 125 ccm
 16.35-17.05 250 ccm
 17.10-17.40 Superbike

NEDELE / SUNDAY / DIMANCHE 30. 7. 1995

09.00-09.15 WARM UP ME 125 ccm
 09.25-09.40 WARM UP ME 250 ccm
 09.50-10.05 WARM UP ME Supersport
 10.15-10.30 WARM UP ME Superbike
 10.40-10.55 WARM UP EIC sidecar
závody / races / courses
 11.05-12.05 125 ccm
 12.05-13.00 přestávka - pause
 13.00-14.00 250 ccm
 14.10-15.10 Supersport
 15.20-16.20 Superbike
 16.30-17.30 sidecar

PROPUSTNOST TRATĚ

motocykly solo 44 - trénink 36 - závod
 sidecar 30 - trénink 24 - závod

ME 125

Start: 11.05
 Počet kol: 19
 Délka: 78,812 km

TR
 2
 7
 6
 4
 26
 25
 11
 83
 20
 28
 15
 12
 88
 5
 12
 39
 14
 77
 18
 77
 83
 40/116
 82
 16
 89
 32
 19
 2
 62
 91
 1
 38
 36
 92

No	Pilote	FMN	Marque
1. 1	FISSETTE MARC	FMB	HONDA
2. 2	HULEŠ JAROSLAV	CMF	APRILIA HONDA 1.36.112
3. 3	TERRIER FRÉDÉRIC	FFM	HONDA
4. 4	BRONEC ALAIN	FFM	APRILIA
5. 5	PETIT FREDERIC	FFM	HONDA RS
6. 6	CECCHINELLO LUCIO	FMI	HONDA
7. 7	TSCHUDIN IVAN	OMK	HONDA
8. 8	PAGANO MAURIZIO	FMI	APRILIA
9. 9	FOLGER ALEXANDER	OMK	APRILIA RBR
10. 10	FISCHER ARMIN	OMK	APRILIA
11. 11	GYÖRFI ZOLTÁN	MAMS	HONDA
12. 12	COLOMBO FABIO	FMI	APRILIA
13. 13	BORSOI GINO	FMI	APRILIA
14. 14	DELLINO MARCO	FMI	APRILIA
15. 15	BATTAINI FRANCO	FMI	APRILIA
16. 16	BAS DEN BREEJEN	KNMV	HONDA
17. 17	FILART ROB TESSARI PAOLO	KNMV	HONDA Sandroni
18. 18	DI MARIO G. PIERO	FSM	APRILIA
19. 19	CAMBINO MASIMILIANO	SMF	HONDA
20. 20	PSOTNY MARTIN	SMF	HONDA
21. 21	HIERL ENGELBERT	OMK	HONDA
22. 22	STIEF MAIK	OMK	YAMAHA
23. 23	SEIFERT BOHUSLAV	CMF	HONDA
24. 24	ČÁSTKA VLADIMÍR	SMF	HONDA
25. 25	ŠLÉGL ANTONÍN	CMF	HONDA
26. 26	GOREC GREGOR	AMZS	YAMAHA
27. 27	HOLLENSTEIN MARKUS	FMS	YAMAHA
28. 28	TRESOLDI MARCO	FMS	APRILIA
29. 29	CARNEVALE MARCO	FMI	HONDA
30. 30	BELLEI ROBERTO	HAMSS	APRILIA
31. 31	STYER BERTRAND	FFM	HONDA
32. 32	NOOREN MARCEL	KNMV	HONDA
33. 33	WEISS BENJAMIN	CMF	HONDA RS
34. 34	KOOPMAN HANS	KNMV	APRILIA
35. 35	MIZERA ERIC	FFM	APRILIA
36. 36	IORI ELIO	FMI	APRILIA
37. 37	BATTINI CRISTIAN	FMI	HONDA
38. 38	TOGNOLI DANIELA	FMI	
39. 39	BRIGNOLA NORINO	FMI	APRILIA
40. 40	MAGDA ATTILA	MAMS	
41. 41	CRUCIALI STEFANO	FMI	HONDA
42. 42	GNANI GABRIELE	FMI	GNANI
43. 43	PODLIPNÝ OLDŘICH	CMF	HONDA

.. 62 FILART ROB
 .. 27 Cuchinelli
 .. 4 4 ROSSI VALENTINO
 .. 25 5. OHANIANI PAOLO

HONDA
 APRILIA

ME 250

20
Start: 13.00
Počet kol: 20
Délka: 82,960 km

ME SUPER SPORT

30
Start: 14.10
Počet kol: 22
Délka: 91,256 km

No	Pilote	FMN	Marque
1.	1	STAŠA BOHUMIL	CMF APRILIA
2.	2	SOUKUP ZBYNĚK	CMF APRILIA
3.	3	BOLTERAUER UWE	CMF YAMAHA
4.	4	FERRO NOEL	FFM HONDA
5.	5	GRARE ERIC	FFM YAMAHA
6.	6	BOUDINOT CHRISTIAN	FFM APRILIA
7.	7	COGAN CHRISTOPHE	FFM HONDA
8.	8	FERSTLER GILLES	FFM HONDA
9.	9	SCARNATO SÉBASTIEN	FFM HONDA
10.	10	OLIVIERI FRÉDÉRIC	FFM HONDA
11.	11	MUSCAT DAVID	FFM YAMAHA
12.	12	VINCENZI GIORGIO	FMI APRILIA
13.	13	PENNACCHIOLI MASSIMO	FMI APRILIA
14.	14	RUSSO NELLO	FMI HONDA
15.	15	BOSCOSCURO LUCA	FSM APRILIA
16.	16	COATES MARK	MCUI YAMAHA
17.	17	WITTING ALEXANDER	OSK APRILIA
18.	18	MARKINK RUDIE	KNMV YAMAHA
19.	19	RAAJ SKEENGE	KNMV YAMAHA
20.	20	BOLWERK MAURICE	KNMV HONDA
21.	21	NEIJA AGRIS	LAMSF YAMAHA
22.	22	KNUPE JÜRGEN	OMK APRILIA
23.	23	GEMPERLE MARKUS	OMK APRILIA
24.	24	SZÉKELY ZSOLT	MAMS HONDA RS
25.	25	ZSILJÁK LAJOS	MAMS
26.	26	JAMIE ROBINSON	ACU APRILIA
27.	27	ISCHER MARTIAL	FMS HONDA
28.	28	JUKIČ VELJKO	AMZS YAMAHA TZ
29.	29	ANTONELLO ALESSANDRO	FMI APRILIA 1.33.158
30.	30	ANTONELLO ROBERTO	FMI APRILIA
31.	31	OTTOBRE MASSIMO	FMI APRILIA
32.	32	JERMAN IGOR	AMZS HONDA
33.	33	LINGG JÜRGEN	OMK YAMAHA
34.	34	BÜHLMANN KILIAN	FMS HONDA RS
35.	35	OROSZ RÓBERT	MAMS
36.	36	VIDA TIBOR	MAMS HONDA
37.	37	VAVŘEČKA LUKÁŠ	CMF YAMAHA 1.40.082
38.	38	DONISCHAL PHILIPPE	FFM HONDA
39.	38	HAIDEGGER RICHARD	OSK APRILIA
40.	55	GILLES GERHARD	OMK HONDA RS
39		FIORICIO GIUSEPPE	APRILIA
50		NARDINI	

No	Pilote	FMN	Marque
1.	1	PINC PETR	CMF DUCATI
2.	2	FRITZCHE TORSTEN	CMF DUCATI
3.	3	HOLZ STEFAN	CMF HONDA
4.	4	ŠALÉ PETR	CMF DUCATI
5.	5	VEILLE WILFRID	FFM KAWASAKI
6.	8	DERNOUNCOURT RENAUD	FFM DUCATI
7.	9	D'ORGEIX JÉHAN	FFM KAWASAKI
8.	10	VERITE JEAN-PIERRE	FFM HONDA
9.	11	MALATESTA MICHELE	FMI BIMOTA
10.	12	SCATOLA VITTORIO	FMI KAWASAKI
11.	13	CELEBRANO FABRIZIO	FMI HONDA
12.	14	DEGIOVANNI MASSIMILIANO	FMI KAWASAKI
13.	15	LUCCHINELLI MARCO	FMI DUCATI 748
14.	16	MARCHINI MASSIMILIANO	FMI KAWASAKI 82
15.	17	MARIOTTINI CAMILLO	FMI DUCATI 2
16.	18	CHAMBON STÉPHANE	FFM DUCATI 2
17.	19	VAZQUEZ MARTIN	RFME KAWASAKI
18.	20	CALVEZ SALVADOR	RFME YAMAHA
19.	21	PALLOT ANDREW	ACU HONDA
20.	22	CONTIN MATTEO	HAMSS HONDA
21.	23	SAEBY THORVALD	NMF KAWASAKI 2
22.	24	MADARA MILOŠ	SMF HONDA
23.	25	MAZZOLI RENZO	SMF HONDA
24.	26	PAQUAY MICHAEL	FMB DUCATI 748
25.	27	BENNER ZSOLT	MAMS HONDA CBR B
26.	28	HOOGENBOOM PAUL	KNMV KAWASAKI 2
27.	29	VAN DER WAL GERARD	KNMV KAWASAKI 2
28.	30	HELTEN-HELMUT	OSK KAWASAKI ZX
29.	31	LINDINGER KARL	OSK HONDA CBR
30.	32	MAIER JOHANN	OSK HONDA CBR
31.	33	LEUTHE ANDREAS	MUL KAWASAKI
32.	34	HAUG PETER	FMS KAWASAKI
33.	35	MOUCHET PHILIPPE	FFM DUCATI 2
34.	36	SCHESCHOWITSCH STEFAN	OMK KAWASAKI ZX 2+2
35.	37	FAHR LUTZ	OMK KAWASAKI R
36.	38	EBERLE MICHAEL	OMK HONDA F
37.	39	SPÄTH HERMANN	OMK YAMAHA
38.	40	BERNARD OTTAVIO	OMK MOPS CBR
39.	41	GELBARTH PATRICK	OMK YAMAHA
40.	42	ANDERKA MÁRKUS	OMK HONDA
41.	43	CHENAIS FABIEN	FFM HONDA
42.	44	ROGIER THIERRY	FFM DUCATI B
43.	45	BOSONNET REGIS	FMS HONDA
44.	46	ING. FOUKAL TOMÁŠ	CMF YAMAHA
56		LUQUICROSSI	
47		BITTER	

ME SUPER BIKE

Start: 15.20
Počet kol: 22
Délka: 91,256 km

No	Pilote	FMN	Marque
1. * 1	LELEK ONDŘEJ	CMF	DUCATI
2. * 2	BURZA MICHAL	CMF	KAWASAKI
3. * 3	ESTERER GERHARD	CMF	KAWASAKI
4. * 4	THUERETZBACHER KURT	CMF	DUCATI
5. * 5	MAISTO LOUIS LUC	FFM	DUCATI
6. * 6	MUTEAU GÉRALD	FFM	DUCATI
7. * 7	LELAN ALAIN	FFM	DUCATI
8. * 8	FRANCOIS JEAN-LOUIS	FFM	DUCATI
9. * 9	INNAMORATI MARIO	FMI	DUCATI
10. * 10	RUGGERI LUCA	FMI	KAWASAKI
11. * 11	AGNOLETTI MARIO	FMI	DUCATI
12. * 12	RANDAZZO FRANCO	FMI	DUCATI
13. * 13	BURNELLI MARCO	FMI	DUCATI
14. * 14	MASTRELLI MAURO	FMI	DUCATI
15. * 15	PASSAVANTI MICHEL	FMS	KAWASAKI
16. * 16	JAGGI CLAUDE-ALAIN	FMS	HONDA
17. * 17	SCHORDERET ALAIN	FMS	HONDA
18. * 18	MATTHEY YVES	FMS	KAWASAKI
19. * 19	PRANG RENÉ	DMU	YAMAHA
20. * 20	ZELLER RUDOLF	SMF	BSE KAIWA
21. * 21	COLET ALFRED	KNMV	HONDA
22. * 23	NOTENG JAN OLAV	NMF	SUZUKI
23. * 24	BABIĆ KARIM	AMZS	DUCATI
24. * 25	MICHA THIERRY	FMB	KAWASAKI
25. * 26	KEDIZOR TOMASZ	PZM	KAWASAKI
26. * 27	FATH HARRY	OMK	DUCATI
27. * 28	MAUCH TOBIAS	OMK	KAWASAKI
28. * 29	URBANEC RADEK	CMF	DUCATI
29. * 30	SCHILDERMANS DANNY	FMB	DUCATI
30. * 31	HEUTMEKERS HARRY	CMF	SUZUKI
31. * 32	MRKÝVKA JIŘÍ	CMF	KAWASAKI
32. * 30	HARMATI ARPÁD	OMK	DUCATI
33. * 93	NEMES FERENC	MAMS	KAWASAKI
34		MAMS	BIMOTA

ISRA

Start: 16.30
Počet kol: 18
Délka: 74,664 km

No.	Team	Country
12.1	MARTIN WHITTINGTON / SIMON BIRKETT	GB / GB
2	TONY BAKER / IAN STAPLETON	GB / GB
3	WALTER GALBIATI / GUIDO SALA	I / I
3.5	MARCEL MEIER / DANY BRUHWILER	CH / CH
6	KIM CASPERSEN / TORBEN AGNSTOFT	DK / DK
7	KENNY HOWLES / DOUG JEWEL	GB / GB
8	MICHEL FERRAND / BRUNO GOUGER	F / F
9	GUY BONGIOVANNI / JEAN M DUMOND	F / F
10	WIM VERWEIJMEREN / MARTIN V GILLS	NL / NL
11	DAVE MOLYNEUX / PETER HILL	GB / GB
12	MARKUS NEUMAN / UDO MULLER	D / D
14	CLIVE STIRRAT / TREVOR HOPKINSON	GB / GB
15	JURG SCHMID / PETER ANAHEIM	D / D
16	LEO KUIPERS / PAUL KRAMER	NL / NL
17	BARRY FLEURY / JANE FLEURY	NZL / NZL
18	MILČHO MLADENOV / PETER I TOUTOULOV	BG / BG
19	ROGER LOVELOCK / JEFF HAINES	GB / GB
20	PHIL CROFT / NIGEL STEVENS	GB / GB
21	CHRIS BAERT / TON RUITER	B / NL
22	IAN GUY / STEVEN ENGLISH	GB / GB
23	ROGER BODY / ANDY PEACH	GB / GB
24	BILL DAVIE / NEIL MILLER	GB / GB
25	CHRIS WRIGHT / PAUL WOODHEAD	GB / GB
26	BRIAN MAGNUSSEN / JIMMY OLSEN	DK / DK
27	STUART HALL / NICK WOOD	GB / GB
28	PAUL STEENBERGEN / RENE STEENBERGEN	NL / NL
29	JOHN MORRISEY / KARL FIRMIN	GB / GB
30	IAN ENGLISH / TONY DARBY	GB / GB
31	T.B.A.	
32	T.B.A.	
33	T.B.A.	
34	Reinhold HOLLWEG / Oliver MAEDLER	D / D



**NISASPORT
ELEKTRONIK**

S.R.O.

**Výrobce informačních a časoměrných
elektronických ukazatelů
pro bankovníctví, reklamu, sport, ekologii,
benzinové čerpací stanice**

Maršovice 100 468 01 Jablonec nad Nisou Tel./fax: 0428-258 54

Crystalex

**dodavatel pohárů
pro vítěze**

Mariánské Lázně, kolonáda
Nový Bor, náměstí Míru 100
Nový Bor, třída B. Eggermanna
Praha 1, Malé náměstí 6
Praha 2, Karlovo náměstí 6 (Václavská pasáž)

(0165) 2966
(0424) 342 23
(0424) 43 23 76
(02) 24 22 84 59
(02) 29 12 60

**Crystalex a.s., B. Eggermanna 634, tel. (0424) 43 11 11, 43 22 70
473 13 Nový Bor fax (0424) 322 50, 338 45**

» moderní i tradiční sklo pro váš domov «

BILBO®

MASNÁ A UZENÁŘSKÁ VÝROBNA

dodavatel masných výrobků