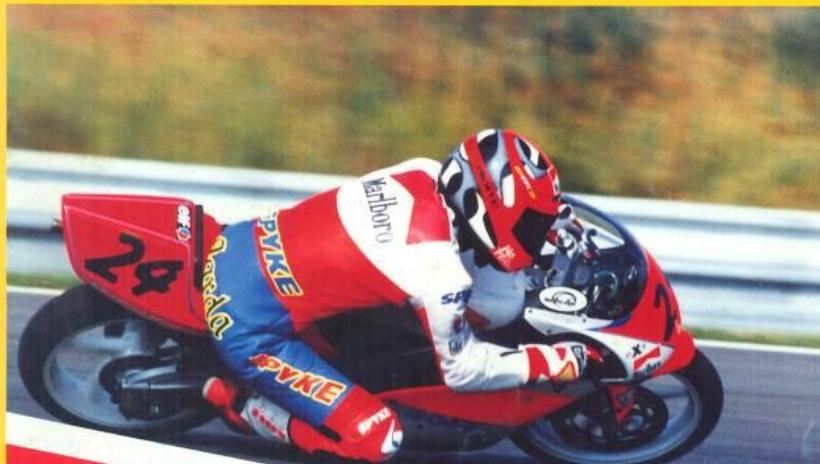




MISTROVSTVÍ EVROPY MOTOCYKLŮ

EUROPEAN OPEN ROADRACING CHAMPIONSHIP 1997



11. - 13. 7. 97 AUTODROM MOST



TOP GROUP

CHEMOPETROL
GENERALNI SPONSOR AUTODROMU MOST

MATADOR

SHD KOMES

UNB UNIVERSAL BANKA, a.s.
Ústí nad Labem

MUS Mastecká
uhelná
společnost, a.s.

ROSS
POLYTONAL

SLOVASFALT
SLOVASFALT spol. s r.o., Mostec u Brna 2110, 757 24 BRATISLAVA
TEL: 00421/77/234319

Dopraktur a.s.
Dražňová 27, 826 52 BRATISLAVA
Tel.: 00421/77/234319

PARAMO

F1 PRELIVECO
IMPERIAL
HANLOVY VARY s.r.o.

ŠKODA LIAZ

KRUŠNOHORSKÉ
STROJÍRNY a.s.
Mercedes-Benz Bohemia

PROGRAM

SVĚTOVÝ POHÁR SAJDKÁRŮ

SIDECAR WORLD CUP 1997

4 kola, 2 airbagy
a tisíce nehod,
které čekají na
to, aby se staly.

Velkou část svého života strávite v práci. Vydláváte peníze,

nakupujete, snažíte se ušetřit. Když si pak po čase konečně můžete

pořídit auto nebo vybavit domácnost, dobré si uvědomujete láta

drámy, která předcházela. Je to kus Vašeho života, hodnoty, o které

nechcete přijít. Tomu dobře rozumíme. A proto jsme tady. Abychom

Vám dávali jistotu, kterou potřebujete.



Cokoli můžeme, uděláme



Jiří Kroužek
generální ředitel
Autodromu Most, spol. s r. o.

Vážení sportovní přátelé,

dovolte mi, abych Vás co nejsrdečněji přivítal při závodě mistrovství Evropy silničních motocyklů a závodě Světového poháru sajdkářů. Jsem velice rád, že tak mohu učinit v sezóně, která je pro Autodrom Most patnáctou v pořadí. Je potěšitelné, že zároveň s tímto malým výročím se na Autodromu v Mostě představují podezřité jezdci evropského šampionátu a poprvé v historii se okruh zařazuje také do jednoho ze závodů seriálů nejvyšší světové úrovně.

Zařazení Autodromu Most do kalendáře Světového poháru sajdkářů lze považovat za určité ocenění snahy pracovníků autodromu a kvalit mosteckého okruhu. Výsledkem pohárového klání sice již není v konečné klasifikaci titul mistra světa, přesto souboj nejlepších jezdců sajdkářů rozhodně neztratil nic ze své prestiže. Závody sajdkářů jsou stále jednou z nejsledovanějších motoristických disciplín a jejich prestiž je i přes zrušení statutu mistrovství světa stále velmi vysoká.

Věřím, že mistrovské i pohárové závody tohoto víkendu Vám nabídnu mnoho nezapomenutelných zážitků. Přejí Vám proto příjemnou zábavu.

Sehr geehrte Sportsfreunde,

gestatten Sie, daß ich Sie herzlich bei den Europameisterschaftsrennen der Straßenmotorräder und dem Weltcup Sidecar willkommen heiße. Ich bin sehr froh, daß ich das in der Saison machen kann, die für den Autodrom Most die fünfzehnte in der Reihe ist. Es ist erfreulich, daß sich auf dem Autodrom in Most gleichzeitig mit diesem kleinen Jubiläum schon zum zehntenmal die Fahrer des Europäischen Championat vorstellen und zum erstenmal in der Geschichte wurde die Rennstrecke auch in einer Rennserie mit dem höchsten Weltniveau eingereicht.

Die Einreihung des Autodroms Most in den Kalender des Weltcup Sidecar kann man als eine bestimmte Bewertung der Bemühung der Angestellten des Autodroms und der Qualität der Rennstrecke in Most ansehen. Resultat des Pokalrennens in der Gesamt Klassifikation ist nicht mehr der Weltmeistertitel, trotzdem verlor das Rennen der besten Sidecar-Fahrer nichts an seiner Prestige. Die Sidecar-Rennen sind immer noch eine der meist verfolgten Disziplinen im Motorsport und ihre Prestige ist auch nach der Annulierung des WM Statutes sehr groß.

Ich hoffe, daß die Meisterschafts -und Pokalrennen an diesem Wochenende Ihnen viele unvergessliche Erlebnisse anbieten. Ich wünsche Ihnen eine angenehme Unterhaltung.

AUTODROM MOST

Technické údaje závodní tratě:

Technische Angaben der Rennstrecke:

délka tratě/Länge 4148,24 m (2324,60 m malý okruh/kleiner Kurs)

délka v ideální stopě/Ideallinie 4125,80 m (2303,10 m)

nejdelší rovina/längste Gerade 839,48 m

nejkratší rovina/kürzerste Gerade 150 m

šířka závodní tratě/Breite 12 - 14 m

pocet zatáček/Kurvenzahl 20

z toho 11 pravých/rechte & 9 levých/linke

největší poloměr zatáčky/größer Kurvenradius 300 m

nejmenší poloměr zatáčky/kleinste Kurvenradius 40 m

převýšení/Überschüttung 19,04 m

max. stoupání/max. Steigung +2,8%

max. klesání/max. Gefäll -3,2%

stoupání od startu/Steigung von Start +0,43%

tratové rekordy/Streckenrekord (k 31. 12. 1996)

moto 1:34,101 min. (prům. 158,690 km/h)

Idalio Gavira (E) Honda - 1996

auto 1:15,693 min. (prům. 197,297 km/h)

Giovanni Lavaggi (I) Kremer Porsche CK7 - 1993

truck 1:54,335 min. (prům. 130,606 km/h)

Fritz Kreutzpointner (D) MAN 18.423 - 1996

Tabulka průměrných rychlostí

	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	219,80	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

EUROPEAN OPEN ROAD RACING CHAMPIONSHIP SIDECAR WORLD CUP

97

PÁTEK
FREITAG

14.30 - 15.00
15.10 - 15.40
15.50 - 16.20
17.30 - 17.00
17.10 - 18.00

11. 7. 1997

volný trénink/Freiestraining Euro Open 125 cm³ (A)
volný trénink/Freiestraining Euro Open 250 cm³ (B)
volný trénink/Freiestraining Euro Open 250 cm³ (A)
volný trénink/Freiestraining Euro Open 250 cm³ (B)
volný trénink/Sidecar World Cup

SOBOTA
SAMSTAG

09.00 - 09.20
09.30 - 10.10
10.20 - 11.00
11.10 - 11.50
12.00 - 12.40
12.50 - 13.30
13.40 - 14.00
14.10 - 14.50
15.00 - 15.40
15.50 - 16.30
16.40 - 17.20
17.30 - 18.10

12. 7. 1997

1. kvalifikační trénink/1. Zeittraining P ČR Sportproduction 125 cm³
1. kvalifikační trénink/1. Zeittraining Euro Open 125 cm³ (A)
1. kvalifikační trénink/1. Zeittraining Euro Open 125 cm³ (B)
1. kvalifikační trénink/1. Zeittraining Euro Open 250 cm³ (A)
1. kvalifikační trénink/1. Zeittraining Euro Open 250 cm³ (B)
1. kvalifikační trénink/1. Zeittraining Sidecar World Cup
2. kvalifikační trénink/1. Zeittraining P ČR Sportproduction 125 cm³
2. kvalifikační trénink/1. Zeittraining Euro Open 125 cm³ (A)
2. kvalifikační trénink/1. Zeittraining Euro Open 125 cm³ (B)
2. kvalifikační trénink/1. Zeittraining Euro Open 250 cm³ (A)
2. kvalifikační trénink/1. Zeittraining Euro Open 250 cm³ (B)
2. kvalifikační trénink/2. Zeittraining Sidecar World Cup

NEDĚLE
SONNTAG

09.00 - 09.15
09.25 - 09.40
09.50 - 10.05
10.15 - 10.30
10.40 - 11.30
11.40 - 12.30
12.40 - 13.35
13.55 - 14.30

13. 7. 1997

Warm-Up Euro Open 125 cm³
Warm-Up Euro Open 250 cm³
Warm-Up Sidecar World Cup
Warm-Up P ČR Sportproduction 125 cm³
závod/Rennen Euro Open 125 cm³ (20 kol/Runden)
závod/Rennen Euro Open 250 cm³ (22 kol/Runden)
závod/Rennen Sidecar World Cup (24 kol/Runden)
závod/Rennen P ČR Sportproduction 125 cm³ (10 kol/Runden)

11.-13. 7. AUTODROM MOST

RESTAURACE HRAD HNĚVÍN



Most je díky své strategické a geografické poloze jedním z nejstarších a zároveň nejmladších českých měst. Starý Most zanikl při plánovaném těžbě uhlí a poblíž byl vystavěn nový Most, ve kterém dnes žije 75 tisíc obyvatel.

Lákavou siluetu a zároveň nedílnou součást města tvoří areál hradu Hněvín. Na tzv. Zámeckém vrchu byla kolem roku 1040 vybudována dřevěná tvrz Pons Gnevin (Hněvín Most) na ochranu zemských hranic, měšťanské obchodní cesty a soustavy přechodů a mostů v hajzlině oblasti kolem Komorního jezera. V polovině 13. století byl na místě původní tvrze vystavěn mohutný gotický hrad a kolem něj postupně vzniklo královské město. Až tento hrad však neobstál v toku dějin a v 17. století byl zbořen. Na jeho rozvalinách byla kolem roku 1900 postavena romantická restaurace a na zbytku hradiště věž vznikla rozhledna.

Nyní se stal hrad oblíbeným výletním místem návštěvníků nejen z naší republiky, a to především pro krásné panoramatické pohledy do širokého okolí a stylovou gastronomii na vysoké úrovni.

Selbst dieses Königsburg bestand nicht in der Geschichte und in der Mitte des 17. Jahrhunderts wurde sie zerstört. Auf ihren Ruinen war in der Zeit um 1900 ein romantisches Restaurant aufgebaut und auf dem Rest des Burgturns entstand ein Aussichtsturm.

In dieser Zeit ist die Burg ein beliebter Ausflugsplatz von unseren und ausländischen Besuchern, hauptsächlich für die schönen Panoramablickende in der Umgebung und für die stilgemäße Gastronomie von sehr guter Qualität.



- Přijemné posezení v restauraci se specialitami hradní a stáročeské kuchyně
- Rytířský sál a Bílý salonek pro pořádání rodinných a podnikových oslav, svateb, obchodních jednání a pod.
- Letní restaurace na terase pro občerstvení při rodinných výletech
- Možnost pronájmu celého historického komplexu hradu včetně nadvoří pro uspořádání netradiční party pro uzavřenou společnost
- Daleký rozhled po okolí z výhledové věže hradu
- Návštěva hvězdárny s pozorováním oblohy

Provozovatel:
AUTODROM MOST, spol. s r.o., Tvrzova ul., 434 01 Most, ČR

Otevřeno denně 11 - 23 hodin ■ telefon: 0042/35/226 52 ■ fax: 0042/35/6100197

EUROPEAN OPEN ROAD RACING CHAMPIONSHIP SIDECAR WORLD CUP

Členové org. výboru/Organisationsausschuss

Jiří KROUZEK
Ing. Kamil NOVOTNÝ
Gerhard ITTNER
Iva LUKEŠOVÁ

gen. ředitel Autodromu Most spol. s r. o.
zást. gen. ředitele Autodromu Most spol. s r. o.
vedoucí sportovního odboru Autodromu Most
vedoucí obchodního odboru Autodromu Most

Čestné předsednictvo/Ehrenvorstand

Jiří ŠULC
Eva ŠMEJKALOVÁ
Dušan NEPEJCHAL

Štěpán PECKA

Oldřich KLIMECKÝ

Štefan ROSINA
Josef VELÍŠEK
Jan MOSINGER
Jaroslav JEŽEK
František ŠTASTNÝ

starosta města Mostu
první místostarosta Městského úřadu Most
místopředseda představenstva
a gen. ředitel Chemopetrol Group a.s.

ekonomicko-obchodní ředitel

Chemopetrol Group a.s.

předseda představenstva

a gen. ředitel MUS a.s.

gen. ředitel MATADOR a.s. Púchov

gen. ředitel ROSS a.s.

náměstek gen. ředitele ROSS a.s.

předseda ČMF

čestný předseda sportovní komise silničních závodů ČMF

Předseda Jury / Jury-Vorsitzende

Člen Jury / Jury-Mitglied

Delegát FMNR

Hlavní organizátor / Hauptorganisator

Ředitel závodu / Rennleiter

Asistent ředitele / Rennleiter-Assistent

Tajemník závodu / Renngesekretär

Sekretariát

Vedoucí technické kontroly / Haup.-techn.Kommissar

HLAVNÍ ČASOMĚŘÍ / Zeitnahme-Obmann

Vedoucí lékařské služby / Hauptarzt

Reszö BULCSU

Jagues BOLLE

Otakar VEČERKA

Ing. Kamil NOVOTNÝ

Gerhard ITTNER

Iva LUKEŠOVÁ

Vlasta VACHOVÁ

Truda POCHMANOVÁ

Karel ZUCHA

Ing. Dobromila MÍKOVÁ

Milan FIDLER

BETREIBSORDNUNG

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 abgesetzten verbotenen Räumen.
5. Jeder Besucher ist verpflichtet die gültige Eintrittskarte sichtbar zu tragen und auf Verlangen die Eintrittskarte zur Kontrolle vorzeigen.
6. Für alle Fahrzeuge ist das Fahren im Areal mit 30 km/h limitiert.
7. Zum Abstellen der Zuschauerautos sind die ausgewiesene Parkplätze zu benutzen.

Rennleitung des AUTODROMS MOST

Nepracujte bavte se!



RADIO MOST, s.r.o.
J. Kříže 846
434 01 Most

tel./ fax: 035 - 612 16 66

REKLAMA

tel./ fax: 035 - 612 15 55
035 - 612 14 44



Radio Data System

EUROPEAN OPEN ROAD RACING CHAMPIONSHIP 1997

(125 cm³, 250 cm³)

16.3. Albacete (E)

25.5. Hungaroring (H)*

15.6. Braga (P)

22.6. Paris - Carole (F)

13.7. Autodrom Most (CZ)

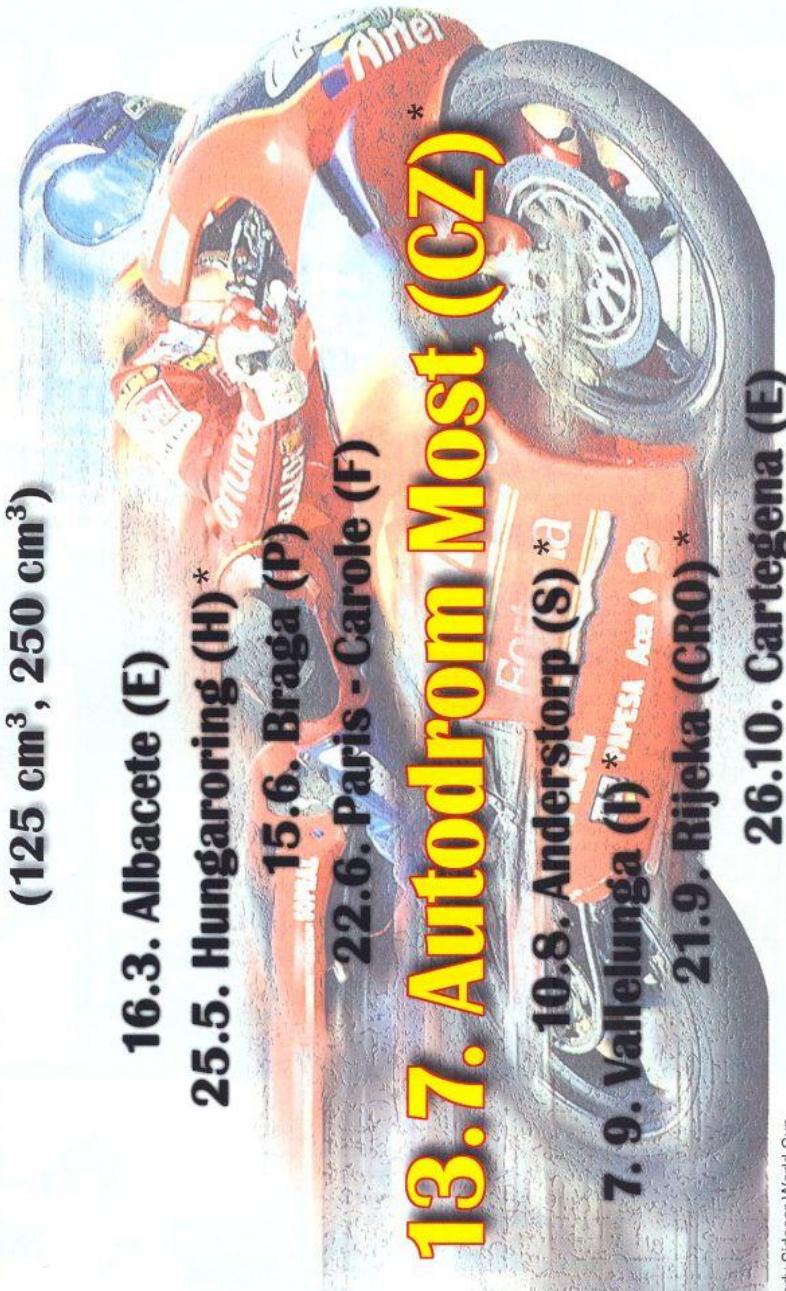
10.8. Anderstorp (S)*

7. 9. Växjö (S)*

21.9. Rijeka (CRO)*

26.10. Cartegena (E)

* spolu se závody Sidecar World Cup zusammen mit den Rennen Sidecar World Cup





SKATE PARK

MÁTE KOLEČKOVÉ BRUSLE NEBO SKATEBOARD
A NEMÁTE NA ČEM JEZDIT ?
VÁŠ PROBLÉM VYŘEŠÍ NAše PŘEKÁŽKY !!!



Krušnohorské strojírny, a.s.
434 01 Most - Komořany, Czech Republic

tel.: (42 035) 280 46
fax: (42 035) 414 12

Seriál závodů mistrovství Evropy

odstartoval před šestnácti lety



Die Rennserie der
Europameisterschaft
startete vor sechzehn Jahren

Die ersten Meistern des alten Kontinents in den Rennen der Straßenmotorräder wurden im Jahre 1924 Mantasti, Simpson und Van Gert. Ihre Namen sind aber aus der statistischen Übersicht unbemerkt verschwunden, wie auch die Namen ihrer Nachfolger.

Über den Europameistertitel wurde früher in einem einzigen Rennen der Saison entschieden und zum erstenmal wurde zum Schauplatz der königliche Park der italienischen Monza. Mit der Ausnahme der Jahren 1938 und 1939 und während des zweiten Weltkriegs war es immer so regelmäßig. In den ersten Nachkriegsjahren wurde an dieser Tradition angeknüpft, und die EM-Rennen finden im Schweizer Bern und irischen Ulster statt. Im Jahre 1949 entstand aber die erste Rennserie, danach die Weltmeisterschaft und die Europameisterschaft vergaß man schnell.

Im Laufe der Zeit wurde das WM-Rennen der Straßenmotorräder eine großartige Schau mit vielen Zuschauer, aber gleichzeitig entstand eine große Kluft zwischen den nationalen Meisterschaften und der WM. Bei dieser Situation sprach man über einer Gründung der zweiten Liga, die am Ende die Europameisterschaft wurde.

Evropský šampionát odstartoval v Imole

Seriál závodů evropského šampionátu odstartoval 22. března 1981 v italské Imole a o titul se soupeřilo v pěti závodech. Duchovním otcem nového mistrovství Evropy se stal Švýcar Luigi Brenni, předseda komise pro silniční závody Mezinárodní motocyklové federace FIM. Pod Brenniho vedením vypracovali Angličan Vernon Cooper a Fin Eino Louhio pro nový šampionát propozice s dvěma základními pravidly. Podle nich mohli v evropském mistrovství startovat jezdci jen s produkčními závodními motocykly a závodů se nemohli zúčastnit borci uvedení v seznamu prioritní listiny FIM.

Závodů se zpočátku přesto na základě výjimky FIM zúčastnili někteří jezdci z mistrovství světa. V prvních ročnicích evropského šampionátu se ve startovních listinách mimo jiných objevila jména Stefana Döflingera, Marco Lucchinelliho, Martina Wimmera nebo sajdkářstů Rolfa Bilanda, Egberta Streuera, Alaina Michela či Wernerho Schwärzela. Prioritní jezdci ovšem neměli nárok na mistrovské body a jejich hlavním úkolem bylo přilákat sponzory a diváky, což se jim poměrně rychle podařilo. Díky tomu se také nový evropský šampionát brzy ujal a získal si určitou vážnost.

Zatímco první ročník mistrovství Evropy měl v kalendáři pět závodů, v průběhu dalších pěti let se mistrovský seriál rozrostl na nejméně deset závodů. Většina z nich se konala na okruzích, které byly ve stejně sezóně nebo v milosti díjíštěm závodů mistrovství světa. Ve třetím roce existence evropského šampionátu se do kalendáře zařídilo také Brno, kde měl závod na starém přírodním okruhu nahradit dříve pořádaný podnik světového šampionátu. Když se potom jižmoravská metropole po dokončení



Europachampionat startete in Imola

Die Rennserie der EM startete den 22. März 1981 in der italienischen Imola und um den Titel wurde in fünf Rennen entschieden. Der geistige Vater der neuen EM wurde der Schweizer Luigi Brenni, Vorsitzende der Kommission für Straßenrennen der FIM. Unter der Brenni Leitung arbeiteten der Engländer Vernon Cooper und Finne Eino Louhio für das neue Championat das Reglement mit zwei Grundregeln aus. Nach denen konnten in der Europameisterschaft nur Fahrer mit Produktions-Rennmotorräder starten, die in der Prioritätsliste FIM angegeben waren.

An den Rennen nahmen vom Anfang auch gegen der FIM Ausnahme einige Fahrer der WM teil. In den ersten Jahren der EM erschienen auf den Startlisten außer anderen diese Namen Stefan Döflinger, Marco Lucchinelli, Martin Wimmer oder die Sidecar-Fahrer Rolf Biland, Egbert Streuer, Alain Michel oder Werner Schwärzel. Die Prioritätsfahrer hatten aber keinen Anspruch auf die Meisterschaftspunkte und ihre Hauptaufgabe war, die Sponsoren und Zuschauer anzulocken, was ziemlich schnell gelungen ist. Dank diesem fang sich die Europameisterschaft bald und verschaffte sich einen bestimmten Respekt.

Die erste EM hatte in Kalender fünf Rennen, im Laufe der weiteren fünf Jahren hat sich die Rennserie mindestens in zehn Rennen ausgebreitet. Die meisten finden auf den Rennstrecken, wo in der gleichen Saison auch die Weltmeisterschaft war, statt. Im dritten Jahr der EM Existenz reihte sich im Kalender auch Brno ein, wo das Rennen auf der alten Naturrennstrecke die frühere

nového automotodromu opět dočkala jednoho ze závodů mistrovství světa, jeden z podniků evropského šampionátu se v roce 1987 poprvé představil na Autodromu v Mostě.

Z evropského mistrovství na listinu FIM

Nejúspěšnější tři jezdci evropského mistrovství v každé kategorii byli na další sezónu automaticky zapsáni do seznamu prioritních jezdců, což jim umožňovalo účast v závodech seriálu mistrovství světa. Bylo však otázkou štěsti a finančního a materiálního zabezpečení, aby se při postupu ve výkonnostně náročnějším mistrovství prosadili.

Časem se ukázalo, že pravidlo zabraňující evropským medailistům v následující sezóně opět startovat v mistrovství Evropy neprispívá k výzvy k dalšímu výkonnostnímu vzestupu jezdců. Rada z nich nedlouho po svém triumfu na evropském seriálu se závodním skončila. Proto byla tato dost problematická část z propozic vyjmuta.

V loňském roce, kdy se evropského šampionátu ujal španělský promotér R. P. M. exclusivas, se mistrovství konalo jako otevřené a na startu závodů se představili také jezdci startující současně v seriálu Velkých cen.

Gresini nezíhal jediný

Ital Fausto Gresini byl první, komu se po úspěchu v mistrovství Evropy podařilo také výrazně prosadit i v závodech světového šampionátu. V roce 1982 skončil Gresini v evropském mistrovství třetí ve třídě do 125 cm³ a v následujícím roce byl v seriálu velkých cen klasifikován na devátém místě ve stejně kubaturě. V další sezóně už dosáhl na mistrovský bronz, v roce 1985 se stal mistrem světa a o další dva roky později tento triumf zopakoval.

Ještě rychleji se v mistrovství světa prosadil Němec Hubert Abold, který se stal s velkou převahou evropským šampionem osmádesátka v roce 1983 jako tovární jezdec firmy Zündapp. V následující sezóně Zündapp po ekonomických problémech startoval pod novým názvem Krauser a Abold skončil v mistrovství světa druhý za stájovou jedničkou Švýcara Dörflinger.

Jako výrazný talent se v mistrovství Evropy v roce 1983 projevil Rakúšan Gerd Kafka, který dva starty v šampionátu proměnil ve vítězství a v celkové klasifikaci stopětadvacítce obsadil třetí místo. O rok později získal rakouský jezdec opět bronz, tentokrát již ale světové hodnoty. Dobrým odrazovým můstekm se stal evropský šampionát také pro Němce Ralfa Waldmanna, který se stal v kolotoči velkých cen stálým sběratelem medailí jak ve třídě do 125 cm³ tak ve dvěstěpadesátkách. Zatím ovšem ještě nedosáhl na příčku nejvyšší.

Zdatně si až do loňské sezóny v mistrovství světa vedl také mistr Evropy stopětadvacítce z roku 1989 Ital Gabriele Debbia. Zůstal však ve stínu svého krajanů a velkého soupeře Loris Capirossiho, který se v nejslabší objemové kubaturě stal v dalších dvou sezónách mistrem světa a v současné době patří k elitní sestavě královských půllitrů. V pětistovkách našel svou pozici také Španěl Juan Borja, evropský šampion stopětadvacítce z roku 1992, a Francouz Régis Laconi, evropský vítěz

WM ersetzen sollte. Wenn später Brno wieder das WM Rennen nach der Fertigstellung des neuen Automotodroms bekam, stellte sich die Europameisterschaft zum erstenmal auf dem Autodrom Most vor.

Von der Europameisterschaft auf der FIM Liste

Die drei erfolgreichsten Fahrer der Europameisterschaft in jeder Klasse wurden automatisch für die nächste Saison in der Liste der Prioritätsfahrer der Weltmeisterschaft eingeschrieben. Da sie sich in der anspruchsvollen Meisterschaft durchsetzen, war aber die Frage des Glücks, der finanziellen und materiellen Sicherung.

Es zeigte sich aber, daß die Regel, die den drei besten europäischen Fahrern den Start in der nächsten EM verbietet, nicht immer zu dem Leistungsaufstieg der Fahrer beiträgt. Nicht lange nach dem Triumph in der Europaserie enden viele mit der Rentabilität. Deswegen wurde dieser problematische Teil im Reglement gestrichen.

Im letzten Jahr übernahm die Europameisterschaft der spanische Promoter R.P.M. Exclusivas. Das Rennen findet als offenes statt und auf dem Start stellen sich auch die Fahrer vor, die an der Weltmeisterschaft teilnehmen.

Gresini blieb nicht der Einzige

Der Italiener Fausto Gresini war der erste, dem es gelang, nach dem Erfolg in der Europameisterschaft sich auch in den WM-Rennen markant durchzusetzen. Im Jahre 1982 wurde Gresini in der EM-Klasse 125 ccm Dritter und nächstes Jahr im Großen Preis in der selben Klasse Neunter. In der weiteren Saison erreichte er die bronzenen Medaille, und im Jahre 1985 wurde er Weltmeister und in zwei Jahren später wiederholte er diesen Triumph.

Noch schneller setzte sich in der WM der Deutsche Hubert Abold durch, als Werkfahrer der Firma Zündapp wurde er mit großem Abstand der EM-Champion in der 80er Klasse. In der nächsten Saison startete Zündapp wegen ökonomischen Problemen unter den neuen Namen Krauser und Abold wurde in der WM Zweiter hinter dem Team 1-Fahrer Schweizer Dörflinger.

Als großes Talent machte sich der Österreicher Gerd Kafka in der EM im Jahre 1983 bemerkbar, gewann in zwei Rennen des Championats und in der Gesamtklassifikation der 125er besaß er den dritten Platz. Um ein Jahr später bekam der österreichischer Fahrer wieder die Bronze, diesmal aber mit dem Weltwert. Für den Deutschen Ralf Waldmann wurde die Europameisterschaft auch ein gutes Absprungbrett, im WM Karussell war er der ständiger Medaillensammler in der Klasse 125 und auch in der 250er. Aber den ersten

Platz erreichte er bis jetzt noch nicht. Der Europameister der 125er im Jahre 1989 Italiener Gabriele Debbia fuhr sehr gut außer der letzten Saison der WM. Er blieb aber im Schatten seines Kollegen und großen Gegner Loris Capirossi, der in der 125er Klasse in den weiteren zwei Saisonen Weltmeister wurde und zur Zeit gehört er zu den Besten der königlichen Fünfhundertklasse. In der Fünfhundertklasse fand seine Position auch der Spanier Juan Borja, Europachampion der

dvěstěpadesátek z roku 1994. Jakoby ve stopách svých předchůdců kráčí další z Italů Stefano Perugini, jenž se stal v roce 1993 mistrem Evropy ve třídě do 125 cm³. Perugini Ioni skončil šestý v mistrovství světa stopětadvacítce a v letošním roce je součásti startovní listiny dvěstěpadesátek, kde startuje také evropský šampion čtvrtlitru z roku 1995 Ital Luca Boscoscu. Další z italské talentové základny Valentino Rossi se po zisku evropského bronzu ve třídě do 125 cm³ v roce 1995 se Ioni v mistrovství světa vyšplhal na deváté místo a letos se stal jedním z významných adeptů na titul. Rychle se v světovém šampionátu prosadil také Francouz Olivier Jacque, vítěz evropského závodu dvěstěpadesátek v Mostě v roce 1994. Po předloňském desátém místě se Ioni ve čtvrtlitru vyšplhal již na třetí stupinek, když v závěru sezóny zaznamenal svůj první triumf.

Naopak trochu dlužen své pověsti zůstal v kolotoči velkých cen Lucio Cecchinello, další z Italů, jenž dosáhl evropského prvenství před dvěma lety ve stopětadvacítkách. Ve statistice odchovanců evropského šampionátu by nakonec neměl chybět ani v současnosti jediný český jezdec v mistrovství světa Jaroslav Huleš.

Ovšem zatím nejvýraznější postavou, která dokázala maximálně uspět v mistrovství starého kontinentu i ve světové šampionátu, je Ital Massimo Biaggi. „Božský Big Max“ se stal mistrem Evropy v roce 1991 ve třídě do 250 cm³. Po dokonalém rozkoukání ve světě velkých cen si o další tři sezóny později ve stejné objemové kategorii dojel pro svůj první světový triumf a Ioni uzavřel mistrovský hattrick, čímž jako první vyvral dolos nepřekonaný rekord svého legendárního krajana Waltera Villy z let 1974–1976.

Oproti dvěma nejnějším kubaturám mají ovšem poněkud těžší postup na výsluní jezdci silnějších kubatur. Místo v nejprestižnější třídě mistrovství světa nenašel poslední evropský král půllitrů Peter Linden. V současnosti švédský reprezentant prokazuje své kvality v prestižním německém seriálu Pro Superbike, kde si dobré vede také jeho krajan Christer Lindholm. Ten vyhrál v Mostě v roce 1991 závod třídy Superbike a své štěsti v dalších letech zkoušel i v mistrovství světa této kubatury. Loňský mistr Evropy ve třídě Superbike Španěl Idalio Gavira spolu se svým bratrem Eustaquiem letos startuje v mistrovství světa ve dvěstěpadesátkách.

Přestože nejmenší výkonnostní rozdíl mezi evropským a světovým šampionátem byl vždy v kategorii sádkářů, kterým byl statut mistrovství Evropy odebrán na konci roku 1994, tituly v obou šampionátech získal pouze jediný jezdec. Stal se jím Darren Dixon, Britský sádkář z roku 1990 získal evropský titul spolu se svým bratrem Seanem Russellem a v posledních dvou sezónách triumfoval v mistrovství světa se svým krajanem Andy Hetheringtonem.

125er im Jahre 1992 und Franzose Régis Laconi, Europasieger der Zweihundertfünfziger im Jahre 1994. In den Spuren seines Vorgängers geht der weitere Italiener Stefano Perugini, der wurde im Jahre 1993 Europameister in der Klasse bis 125 ccm. Perugini Ioni war im letzten Jahr Sechster in der Weltmeisterschaft der 125er und im diesen Jahr ist er auf der Startliste der Zweihundertfünfziger, wo auch der Europachampion der 250er im Jahre 1995 Italiener Luca Boscoscu startet. Weiterer aus der italienischen Nachwuchsschule Valentino Rossi nach der europäischen Bronze in der Klasse bis 125 ccm im Jahre 1995, stieg in der letzten Weltmeisterschaft auf Platz Neun und dieses Jahr ist er einer von den Titel-Adepten. In der WM durchsetzte sich schnell auch der Franzose Olivier Jacque, der Sieger des EM-Rennens in Most im Jahre 1994. Nach dem zehnten Platz vor zwei Jahren, stieg er im letzten Jahr in den 250er auf den dritten Platz, wenn er am Ende der Saison seinen ersten Triumph erzielte.

Im Gegenteil blieb seinem Ruf im Weltkarussell Lucio Cecchinello schuldig, der weitere Italiener, der vor zwei Jahren in den 125er den ersten Platz in der EM erreichte. In der Statistik der ehemaligen EM-Fahrer sollte auch nicht der einzige tschechische Fahrer in der Weltmeisterschaft Jaroslav Huleš fehlen.

Der ausdrucksvoller Fahrer, der in der Europameisterschaft und auch in der Weltmeisterschaft maximal erfolgreich war, ist der Italiener Massimo Biaggi. Der „Göttliche Big Max“ wurde Europameister im Jahre 1991 in der Klasse 250 ccm. In der GP-Welt fand er sich schnell zurecht und drei Saisonen später holte er sich den ersten Welttriumph in der 250er Klasse und im letzten Jahr schloß er den Meisterschaftshattrick, und als erster glich er sich den bis jetzt unübertrefflichen Rekord seines legendären Mitbürgers Walter Villy vom 1974–1976 aus.

Die Fahrer der stärkeren Klassen haben den Aufstieg auf der Sonnenseite etwas schwieriger. Keinen Platz in der bedeutendsten Klasse der WM fand nicht der letzte europäische König der Halbliter Peter Linden. Zur Zeit zeigt der schwedische Fahrer seine Qualitäten in der deutschen Pro Superbike Klasse, wo es auch gut seinem Mitbürgern Christer Lindholm geht. Der gewann in Most im Jahre 1991 das Rennen der Klasse Superbike und versuchte sein Glück in weiteren Jahren auch in der WM Superbike. Der Europameister im letzten Jahr in der Klasse Superbike Spanier Idalio Gavira mit seinem Bruder Eustasio startet dieses Jahr in der 250er Klasse.

Obwohl der kleinste Leistungsunterschied zwischen den Europa- und Weltchampionat immer in der Kategorie Sidecar war, den Titel in beiden Meisterschaften bekam nur ein einziger Fahrer Darren Dixon. Der britische Sidecar-Fahrer zusammen mit seinem Bruder Sean Russel bekam im Jahre 1990 den Europatitel und in den letzten zwei Saisonen triumphierte er in der Weltmeisterschaft mit seinem Kollegen Andy Hetherington.





Výrobce speciálních nákladních automobilů

Kratochvílova 1107
413 22 Roudnice nad Labem
CZECH REPUBLIC



tel.: 00420 411/28 01 - 8
32 31 - 5

fax: 00420 411/32 37

NEJÚSPĚŠNĚJŠÍ JEZDCI MISTROVSTVÍ EVROPY

DIE ERFOLGREICHSTEN FAHRER DER EM

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 NIKOLO (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 PESCHKER (D) MBA
- 1985 Pierfrancesco CHILI (I) MBA
- 1986 Claudio MACCIOITA (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
- 1995 Lucio CECCHINELLO (I) Honda
- 1996 Jorge MARTINEZ (E) Aprilia

250 ccm

- 1981 Herbert HAOF (D) Yamaha
- 1982 Reinholt ROTH (D) Yamaha
- 1983 Carlos CARDUS (E) Kobas
- 1984 Gary NOEL (GB) Yamaha
- 1985 Massimo MASTTEONI (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
- 1995 Luca BOSCOSECURO (RSM) Aprilia
- 1996 Sebastian PORCO (RA) Aprilia

500 ccm

- 1981 Leandro BECHERONI (I) Suzuki
- 1982 Fabio BILLOTTI (I) Suzuki
- 1983 Peter SKOLD (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

Supersport

- 1990 Howard SHELBY (GB) Yamaha
- 1991 Luis DANTIN (E) Honda
- 1992 Stefan SCHESCHOWITSCH (D) Honda
- 1993 Michal PAQUAY (B) Honda
- 1994 Yves BRIGUET (RSM) Honda
- 1995 Michael PAQUAY (B) Ducati
- 1996 Fabrizio PIROVANO (I) Ducati

Superbike

- 1990 Richard ARNAIZ (USA) Honda
- 1991 Davide TARDOZZI (I) Ducati
- 1992 Daniel AMATRIAN (E) Ducati
- 1993 Terry RYMER (GB) Yamaha
- 1994 Anders RASMUSSEN (DK) Yamaha
- 1995 Mario INNAMORATI (I) Ducati
- 1996 Idalio GAVIRA (E) Honda

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
P. SPENDLOVE
K. CHAPMANN (GB) Seymaz Yamaha
- 1986 Bernd SCHERER
Wolfgang GESS (D) 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
Malcom JACKSON (GB) LCR Yamaha
- 1993 Kieron KAVANAGH
Ian STAPLETON (GB) LCR Krauser
- 1994 André VOGELI
Hansueli WICKLI (CH) LCR Yamaha

Počet obyvatel: 72 528 (k 28.2.1994) • Rozloha města: 8 692 ha
Nadmořská výška 230–316 m • Příměstské čtvrti: Souš, Rudolice, Vtelno, Čepirohy

OBLAST ŠKOLSTVÍ

26 mateřských škol + 2 závodní mateřské školy • 16 základních škol + 1 zvláštní (internátní) • střední školy: gymnázium - střední zdravotnická škola - střední pedagogická škola - střední průmyslová škola - obchodní akademie - státní rodinná škola - střední soukromá škola pro marketing a podnikání • učiliště: střední odborné učiliště ve Velebudicích - střední odborné učiliště Most • 2 základní umělecké školy

OBLAST KULTURY

Městské divadlo (činohra) - Divadlo rozmanitosti • kina Kosmos, Minikino, Mir • Kulturní dům Meduza • Kulturní dům Repre s planetáriem • Rádio Most • Okresní dům dětí a mládeže • Centrum volného času • Státní galerie výtvarného umění - Soukromá galerie • Okresní muzeum • Okresní archiv • Okresní knihovna • kulturní památky: přemístěný děkanský kostel, hrad Hněvín

OBLAST TĚLOVÝCHOVY A SPORTU

TJ Baník Most: atletika, badminton, box, házená, jachting, kopaná, košíková, kulturní, lední hokej, plavání, sport pro všechny, šachy, turistika, vodní lyžování, volejbal • TJ Lokomotiva: horolezectví, sport pro všechny, stolní tenis, šachy, turistika, volejbal • TJ Slavia Most: sport pro všechny, turistika • TJ Baník Souš: judo, kopaná, národní házená, nohejbal, sport pro všechny, stolní tenis

TĚLOVÝCHOVNÁ A SPORTOVNÍ ZAŘÍZENÍ

zimní stadion • letní stadion • sportovní hala • tenisové kurty • termální koupaliště • umělý lyžařský svah, autodrom

SOCIÁLNÍ OBLAST

nemocnice s poliklinikou II. typu • obvodní a závodní zdravotní střediska • léčebna dlouhodobě nemocných • 2 dětské domovy • 7 jeselských zařízení • 5 pensionů pro důchodce • pečovatelská služba • jídelna Beseda pro důchodce • manželská a předmanželská poradna

CÍRKVE

Církev římskokatolická • Církev československá husitská • Československá církev evangelická • Církev bratrská • Evangelická církev metodistická • Pravoslavná církev

HOTELY

Murom • Viktor • Ressl

PROVOZ MĚSTA

Dopravní podnik měst Mostu a Litvínova • Technické služby města Mostu • Městská policie

VÝZNAMNÉ PODNÍKY

Mostecká uhlína společnost, a.s. • 1. severozápadní teplárenská, a.s. Komořany • Rekultivační výstavba Most, a.s. • Báňské stavby Most, a.s. • Komes, a.s. • VÚHU, a.s. • Hartman Rico, a.s. • Keramost, a.s. • Karlovarský porcelán Most, a.s. • Pivovar Most a.s. • Krušnohorské strojírny Komořany, a.s.

Anzahl der Einwohner: 72 528 (Stand zum 28.2.1994) • Grundfläche der Stadt: 8 692 ha
Seehöhe 230–316 m über dem Meeresspiegel zu der Stadt gehörende • Ortsviertel: Souš, Rudolice, Vtelno, Čepirohy

SCHULWESEN

26 Kindergärten + 2 Betriebskinderhäuser • 16 Grundschulen + 1 Hilfsschule (Internatsform) • Oberschulen: Gymnasium - staatliche Familienschule - Fachschule für Gesundheitswesen - Handelsakademie - Pädagogische Fachschule - private Oberschule für Marketing und Unternehmerstätigkeit - Ingenieurschule • Berufsschulen: Berufsschule in Velebitice - Berufsschule in Most • 2 Kunstschulen (Grundschulen)

KULTUR

Stadttheater (Schauspielhaus) - Theater der Maniglaltigkeiten (Marionetten) • Kinos Kosmos, Mir, Minikino • Kulturhaus Repre mit Planetarium • Kulturhaus Meduza • Freizeitzentrum • Haus der Kinder und Jugend • Staatliche Galerie für bildende Kunst • Kreismuseum • Kreisarchiv • Kreisbibliothek • Radio Most • Private Galerie A • Kulturdenkmalen: transferierte Dechantei - Kirche Burg Hněvín

KÖRPERERHUNG UND SPORT

Sportverein Baník Most: Fußball, Basketball, Handball, Volleyball, Boxen, Eishockey, Athletik, Federballspiel, Jachtspiel, Schachspiel, Wellenreiten, Kulturistik, Sport für alle, Schwimmen, Touristik • Sportverein Lokomotiva: Bergsteigen, Tischtennis, Schachspiel, Volleyball, Sport für alle, Touristik • Sportverein Slavia Most: Sport für alle, Touristik • Sportverein Baník Souš: Fußball, Judo, Handball, Tischtennis, Fußtennnis, Sport für alle

SPORTEINRICHTUNGEN

Winterstadion • Sommerstadion • Sporthalle • Autodrom • thermales Freibad • künstliche Skipiste • Tennisplätze

SOZIALE WESEN

Krankenhaus mit Poliklinik des II. Typs • Distrikts und Betriebspolikliniken • Heilheim für Kranke mit langwierigen Krankheiten Zahraňany • 2 Kinderheime • 7 Kinderkrippen • 5 Altersheime • Rentnerrestaurant • Beratungsstelle für Eheschließung und Ehepaare

KIRCHEN

Römisch • katolické církve • Ortodoxe církve • Česchoslowakische hussitské církve • Brádské církve • Česko-slovenské evangelické církve • Evangelické metodistické církve

HOTEL

Murom • Viktor • Ressl

STÄDTISCHE DIENSTLEISTUNGEN

Verkehrsbetrieb der Städte Most und Litvínov • Technische Dienstleistungen der Stadt Most • Stadtpolizei

BEDEUTENDE UNTERNEHMEN

Kohlengesellschaft Most AG • Montanáusbau Most AG • Rekultivacionsunternehmen AG • Kommerzielle Dienstleistungen Komes AG • Forschungsinstitut für Braunkohle AG • Karlsbader Porzellan AG Most - 1. Nordwest-Heizkraftwerksgesellschaft AG • Hartman-Rico AG Most • Brauerei AG Most - Sedlec • Keramost AG • Krušnohorské Maschinenfabrik AG

Devět evropských představení na mosteckém autodromu



Zum neuntenmal stellt sich die europäische Motorradspitze im Autodrom Most vor

Autodrom Most vstoupil letos do jubilejní patnácté sezóny a závody mistrovství Evropy silničních motocyklů se na jeho závodní trati v letošním roce uskuteční již podesáté. Každě výročí svádí k ohlednutí a vzpomínání. V případě ohlednutí za devítipředešlou závody evropského šampionátu na mosteckém autodromu není sice nutno zacházet ve vzpomínkách do daleké minulosti, v souhrnu všech výsledků se ovšem jedná o bohatou historii.

Vše začalo před deseti lety, kdy byl v Mostě pořádán jeden z dílů seriálu závodů sedmého ročníku evropského mistrovství.

1987

Dovolujeme prvních závodů mistrovství Evropy na Autodromu v Mostě nastoupilo 227 jezdců v pěti třídách. Na startovním roštu tehdy čtvrtého podniku evropského šampionátu, který byl v na autodromu předadvacátým závodem v pořadí, ovšem mohlo v souběžných třídách nastoupit jen 36 jezdců a v kategorii sajdkářů 22 posádek.

Do závodu nejslabší kubatury osmdesátek odstartoval nejlepší nejrychlejší jezdec tréninku Němec Michael Gschwander a spolu se svým krajanem Waldmannem, Maďarem Juhászem a Španělem Mirelesem se začal zbytku startovního pole vzdalovat. Z vedoucího kvarteta byly krátce na to dva páry, vpředu Gschwander vedl Juhásze a s odstupem jezdili Miralles a Waldmann. V duelu o prvenství madařský závodník vice než polovinu závodu pozorně „četl“ jízdu svého německého soupeře, v polovině posledního kola úspěšně zaútočil a ziskal tak své druhé evropské prvenství v řadě.

Ve stopěadvacítce začal nejlépe Rakušan Stadler, ale na čele se udržel jen tři kola. Potom jej dostihla trojice složená z Němce Peschkeho, Dáňa Kistrup a Itala Catalana. Italský jezdec se poté ujal vedení a zdál se, že si první místo udrží až do cíle. Jenže jeho motocykl MBA v posledním kole zpomalil vinou nedostatku benzínu v nádrži a v cíli byl o 0,930 sekund dřív Peschke. Stadler potom v posledních metrech Kistrupa připravil o tříto místo.

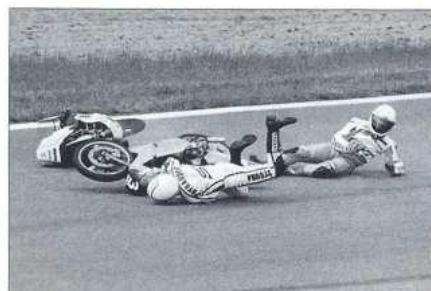
Velmi dramatický duel se očekával ve třídě do 250 cm³, kde v tréninku jezdce od druhého do šestnácté pozice dělila necelá sekunda. Nedlouho po startu se ale okruh nejvýše favoritů zúžil, když havarovali Nizozemec van der Goorbergh a Ital Burganova. Němec Hefele potom v bezpečnostním štěrkovém pásu předváděl motokros se silničním speciálem a do vedení se překvapivě dostal Rakušan Preining, který stál na startovním roštu až ve třetí řadě. V jedenáctém kole z celkových tříadvaceti ale zpomalil a první pozice se uvolnila pro Andorrrána Cardelusa. Na něho ovšem velice tvrdě útočil Němec Neumaier za nímž se drželi Španěl Puig a Ital Crotta. Cardelus nakonec Neumaierovi nepodlehly, vyhrál o délku předního kola, ale protože s jeho prvenstvím nikdo nepočítal, místo andorrské hymny si občan

1987

In die Qualifikation der ersten EM-Rennen am Autodrom Most traten 227 Fahrer in fünf Klassen ein. An die Startaufstellung der damals vierten Veranstaltung des europäischen Championats, das am Autodrom das 25. Rennen in der Reihenfolge war, konnten aber nur 36 Fahrer in Solo-Klassen und 22 Bemanntungen in der Sidecar-Kategorie antreten.

Im Rennen der schwächsten Klasse bis 80 ccm startete aus der besten Position der schnellste Fahrer des Trainings Michael Gschwander aus Deutschland und vor seinem Landsmann Waldmann. Es folgten der ungarische Fahrer Juhász und der Spanier Mireles, die sich von dem Rest des Startfeldes entfernen. Aus den führenden Viergruppe wurden in kurzer Zeit zwei Paare. An der Spitze leitete Gschwander den ungarischen Fahrer und mit einem Abstand fuhren Miralles und Waldmann. Im Duell um die erste Stelle "las" Juhász mehr als die Hälfte des Rennens sehr aufmerksam die Fahrt seines deutschen Gegners, in der Hälfte der letzten Runde griff er erfolgreich an und gewann so seinen zweiten europäischen Sieg in der Reihe.

In der Klasse bis 125 ccm begann am besten der Österreicher Stadler, aber an der Spitze hielt er sich nur drei Runden. Dann holte ihn die Dreiergruppe der Deutsche Peschke, der Däne Kistrup und der Italiener Catalan ein. Der italienische Fahrer tritt dann die Führung an, und es sah so aus, daß er sich die erste Stelle ins Ziel retten könnte. Aber sein Motorrad MBA verlangsamte in der letzten Runde aufgrund Benzinmangels im Tank, sodaß im Ziel Peschke um 0,930 sec früher war. Stadler brachte dann in letzten Meter Kistrup um die dritte Stelle.



Ein sehr dramatisches Duell erwartete man in der Klasse bis 250 ccm, wo im Training die Fahrer von der zweiten Position bis zur sechzehnten Position nicht mal eine ganze Sekunde teilte. Als der Niederländer van der Goorbergh und der Italiener Burganova stürzten, vereinigte sich nichts so lange nach dem Start der Kreis von den größten Favoritern. Der Deutsche Hefele führte dann in der Kiesbettzone mit seinem Straßen spezial eine Motocrossfahrt vor und die Führung übernahm überraschend der Österreicher Preining, der bei der Startaufstellung in der dritten Reihe stand. In der elften Runde aus den gesamten 23 Runden verlangsamte er aber und die erste Position wurde frei für den Fahrer Cardelus aus Andorra. Ihn griff aber sehr hart der Deutsche Neumaier an, hinter dem sich der Spanier Puig und der Italiener Crotta hielten. Cardelus unterlag schließlich dem deutschen Fahrer Neumaier nicht,

jednoho z nejmenších evropských států vyslechnout státní hymnu Španělska.

V královské třídě „púplitrů“ bylo o vítězi rozhodnuto před polovinou závodu. Po startu patřila vedoucí pozice Španělovi Amatriainovi, ale ve třetím kole do čela Němec Fischer, kterého následně vytrádal na prvním místě Rakušan Truchsess. V jedenáctém okruhu ovšem Amatriain opět převzal „dirigentskou“ takto v a svoji pozici udržel až do cíle.

Vrcholem premiérového vystoupení evropského šampionátu pod hradem Hněvín bylo klání sajdáků, které nadpolovičním začleněním britských posádek připomínalo ostrovní šampionát. Nejlépe začala dvojice Baker - Hennigan, ale nedlouho po startu zastavila a na první pozici ji nahradili manželé Binghamovi. Ani oni se ovšem ve vedení příliš „neohráli“ protože je rázně vytrádal švýcarský tandem Casagrande - Hänni. Švýcaři rychle ziskali velký náskok a zdálo se být o jejich vítězství rozhodnuto. Casagrande ovšem neměl dostatečnou fyzickou výdrž, v závěru je manželé Binghamovi dojeli a ve finiši ziskali jediné prvenství pro britské barvy.

Výsledky

třída do 80 cm³: 1. K. Juhász (H, Krauser), 2. M. Gschwander (D, Seel), 3. J. Miralles (E, Derbi), 4. R. Waldmann (D, ERK)

třída do 125 cm³: 1. N. Peschke (D, Seel), 2. C. Catalano (I), 3. A. Stadler (A), 4. F. Kistrup (DK, všechni MBA)

třída do 250 cm³: 1. X. Cardelus (AND, JJ Cobas), 2. E. Neumair (A, Rotax), 3. A. Puig (E, JJ Cobas), 4. N. Crotta (I, Armstrong)

třída do 500 cm³: 1. D. Amatrian (E), 2. K. Truchsess (A), 3. M. Fischer (D), 4. H. van der Mark (NL, všechni Honda)

sidecar: 1. D. Bingham - J. Binghamová (GB), 2. L. Casagrande - A. Hänni (CH), 3. F. Stölze - H. Stölze (D, všechni Yamaha)



er gewann um die Länge des Vorderades, aber weil mit seinem Sieg niemand rechnete, statt der andorritischen Hymne hörte der Bürger aus einem von den kleinsten europäischen Staaten die spanische Staatshymne an.

In der „Königsklasse“ bis 500 ccm wurde über den Sieger vor der Hälfte des Rennens entschieden. Nach dem Start gehörte die führende Position dem Spanier Amatriain, aber in der dritten Runde ging an die Spitze der

Deutsche Fischer, der dann folgend an der ersten Position der Österreicher Truchsess wechselte. In der elften Runde übernahm aber wieder Amatriain die führende Position und seine Stelle hielt er sich bis ins Ziel. Der Höhepunkt der Premierenvorstellung des europäischen Championats unter der Burg Hněvín war das Sidecarturnier, das dank der über die Hälfte zählenden Vertretung der britischen Bemannungen an das Insel-Championat erinnerte. Am besten begann die Zweiergruppe Baker - Hennigan, aber nicht lange nach dem Start hielten sie an und an die erste Position ging das Ehepaar Bingham. Aber sie „erwärmten sich“ an der führenden

Stelle auch nicht so lange, weil sie das schweizerische Tandem Casagrande - Hänni ersetzen. Die Schweizer gewannen schnell einen großen Vorsprung und es sah so aus, daß über ihren Sieg entschieden ist. Casagrande hatte aber nicht das ausreichende physische Aushalten, zum Schluß holte das Ehepaar Bingham das schweizerische Tandem ein und im Finish gewannen sie den einzigen Sieg für britischen Farben.

Die Ergebnistabelle

die Klasse bis 80 ccm: 1. K. Juhasz (H, Krauser), 2. M. Gschwander (D, Seel), 3. J. Miralles (E, Derbi), 4. R. Waldmann (D, ERK)

die Klasse bis 125 ccm: 1. N. Peschke (D, Seel), 2. C. Catalano (I), 3. A. Stadler (A), 4. F. Kistrup (DK, alle MBA)

die Klasse bis 250 ccm: 1. X. Cardelus (AND, JJ Cobas), 2. E. Neumair (A, Rotax), 3. A. Puig (E, JJ Cobas), 4. N. Crotta (I, Armstrong)

die Klasse bis 500 ccm: 1. D. Amatrian (E), 2. K. Truchsess (A), 3. M. Fischer (D), 4. H. van der Mark (NL, všechni Honda)

Sidecar: 1. D. Bingham - J. Binghamová (GB), 2. L. Casagrande - A. Hänni (CH), 3. F. Stölze - H. Stölze (D, všechni Yamaha)

1988

Druhé představení závodů evropského šampionátu na mosteckém autodromu dostalo přívlastek „festival pádu“ a řada odborníků byla názoru, že podobný hororový závod se v tehdejším Československu do té doby ještě nekonal.

Přede hrou všemu byla třetí tréninková jízda sajdáků, která musela být pro silnou průtrž mrákem zrušena a přeložena před nedělní program závodů. Trochu zklidnit dění potom měli nejslabší osmdesátky, ale jezdci ve světě dozvívající kubatury se zachovali úplně jinak. Především Madar János Szabó, který získal zlatý věnec po neskutečné stíhací jízdě, jež doslova zdvihala diváky ze sedadel. Když Szabó před závěrem závodu předjel druhého Švýcara Dunkiho, ten se jej snážil za každou cenu udržet, ale přecenil své schopnosti a své vystoupení skončil v hrůzně vyhlijedající havárii. Naproti tomu byl překvapivě klidný Bulhar Nikolov, kterému Szabó vzal téměř jisté prvenství. Jeden evropský bod pro domácí barvy získal Květoslav Samák, ale ani on se nevynul jízdě mimo závodní dráhu.

Stopětadvacítka našly svého vítěze v Italovi Emilio Cuppinim. Pro pozdějšího evropského šampiona ovšem mostecký závod nebyl procházka růžovým sadem. V zádech měl totiž své neméně rychlé krajany Rombonihu, Dovu a Gramigniho s ní-

Die zweite Vorstellung der europäischen Championatsrennen am Autodrom Most bekam die Beifügung „das Sturzfest“ und eine Reihe von Fachleuten hatten die Ansicht, daß sich ein ähnliches Horror-Rennen in der ehemaligen Tschechoslowakei zu der Zeit noch nicht stattfand.

Das Vorspiel dazu war die dritte Trainingsfahrt in der Sidecarklasse, die durch einen starken Wolkenbruch abgebrochen werden mußte und am Sonntag vor dem offiziellen Rennprogramm eingeschoben werden mußte. Die schwächste Klasse bis 80 ccm, die weltweit ausklingen soll, sollte dann das Geschehen beruhigen. Aber die Fahrer dieser Klasse benahmen sich ganz anders. Vor allem der ungarische Fahrer János Szabó, der den goldenen Kranz nach einer unwirklichen Verfolgungsfahrt gewann, erobte die Zuschauer von ihren Plätzen. Als Szabó vor dem Rennschluß den zweiten Schweizer Dunki überholte, bemühte sich der schweizer Fahrer um jeden Preis sich an ihm zu halten. Er überschätzte aber seine Fähigkeiten und beendete seine Vorstellung in einem schrecklich aussehenden Sturz. Dagegen war überraschend ruhig der Bulgare Nikolov, dem Szabó fast einen sicheren Sieg nahm. Einen europäischen Punkt für die Heimfarben gewann Květoslav Samák.

In der Klasse bis 125 ccm wurde der Sieger der Italiener Emilio Cuppini. Für den späteren europäischen Champion war das Rennen in Most kein

míž stále bojoval Švýcar Schuler, Belgačan Kempener a Finka Taru Rinne. V dramatischem duelu se Romboni i Dova poroučeli na zem. Schuler při kolizi svých soupeřů vycestoval jen na trávu, což mu zachránilo druhé místo. Gramigni se totiž domnil že tvrdý soubor skončí letem motocyklu vzduchem a ubral. Ve finiši se pak musel bránit tlaku skvělé Rinne.

Tradicně nejvyrovnanější byly dvěstěpadesátka. V úvodu se celému startovnímu poli bez problémů podařilo protáhnout „Steinmetzovou šikanou“ za startovní rovinou, ale hned na začátku následující partie zataček se z tlačnice mimo trať poroučeli Andi Preining a Christian Boudinot. Než si oba jezdci stáčeli vyklepat písek z přilby stali se po kolizi dalšími „výletníky“ Švéd Issazadhe a Belgačan Chavanne a v dalším kole řady odpadlíků rozšířil jeho krajan Houssin. Řada havárií pozdržela řadu jezdců z elitní sestavy a ti se museli s nejvyšším nasazením prodírat dopředu ze zadních pozic. Z nich nejlépe si vedl Němec Roland Busch, který byl nakonec klasifikován na páté pozici. Naopak na čele jedoucí italské trojce Colleoni, Borgonovo a Ricci nemělo výraznějších problémů a v cíli byl poprvé nejšťastnější Fausto Ricci, který si již předtím dokázal dojet pro triumf v závodě mistrovství světa.

V pětistovkách se na čele brzy usadilo sedm statečných v sestavě Rota, Pennese, Truchsess, Rudroff, Manley, Duyzers a Pratt. Pennese, jedoucí svůj třetí závod na pětistovce, se ovšem dopouštěl chyb a sedmičlenou skupinku rozdělil na dvě části. V osmém kole musel kvůli havárii Mamieyho zpomalit Duyzers a na čele zůstal Rakušan Karl Truchsess sledovaný Italem Alberto Rotou. Rakouský jezdec si udržoval s přehledem vedení až do závěru posledního kola. V poslední rychlé levé závodce se mu ale rozvylil motocykl, Ital jen ovlásek minul jeho poskakující zadní kolo a dostal se na vnitřní stranu před průjezdem poslední zatačátky. Na brzdy byl vedle Truchsesse, který nemilosrdně sklonil svůj stroj do ideální stopy a Rota si marně dělal místo loktem. Zaklesnuti do sebe poté projeli oba jezdci poslední zatačku. Při akceleraci se však Rotovi zvedlo přední kolo a bylo rozhodnuto. Truchsess projel cíle o 0,340 sekund dříve.

Závod sajdáků ovládl švýcarský bratří Wyssenové, za nimiž zpočátku bojovalo několik britských posádek. Po havárii dvojice Stirrat - Knightová ovšem britské seskupení trochu zpomalilo a toho využil tandem Lauer - Wild. Německá dvojice, která se po letech konečně dočkala rychlého stroje, se odhodlala k souboru o třetí místo, ale při svém útoku zavadila o sajdák bratří Smithů a po několika kotrmelcích skončil Norbert Wild pod převrženým strojem v písku. Růžička za pomocí záchranného sajdáku převrátil zpět na kola, posádka následně svoji tříkolku roztačila a zmizela uloveným trafovým komářem z očí. V cíli německé dvojice nakonec patřilo třinácté místo.

angenehmer Spaziergang. Es verfolgten ihn seine Landsleute Romboni, Dova und Gramigni, mit denen der Schweizer Schuler, der Belgier Kempener und die Finnländerin Taru Rinne kämpften. In einem dramatischen Duell stürzten Romboni und auch Dova. Schuler fuhr bei der Kollision seiner Gegner nur in Gras aus, was ihm die zweite Position rettete. Gramigni dachte nämlich, daß der harte Kampf mit dem Flug der Motorräder beendet wird und er verlangsamt. Im Finish mußte er sich gegen den Druck der ausgezeichneten Taru Rinne wehren.

Die Klasse bis 250 ccm war überraschend die ausgeglichendste. Am Anfang gelang es dem Startfeld, sich durch die „Steinmetzschikanu“ ohne Problemen durchzutragen, aber gleich am Anfang der folgenden Serie von Kurven stürzten aufgrund eines Gedränges Andi Preining und Christian Boudinot. Bevor die beiden Fahrer es schafften, den Sand aus ihren Sturzhelmen ausschütten, waren auch die nächsten „Ausflüger“ der Swede Issazadhe und der Belgier Chavanne zur Stelle. In der nächsten Runde verbreitete die „Abtrünnigenreihe“ der Belgier Houssin. Die Serie von Stürzen hielten die Fahrer der Elitegruppe und die mußten sich dann mit dem stärksten Einsatz aus der hinteren Position durcharbeiten. Aus diesen Fahrern war daran am besten der Deutsche Roland Busch, der schließlich an der fünften Position klassifiziert wurde. Dagegen hatte das italienische Trio Colleoni, Borgonovo und Ricci keine markanten Probleme. Im Ziel war der glücklichste Fausto Ricci, der es schon vorher schaffte, den Triumph im WM-Rennen zu gewinnen.

In der Klasse bis 500 ccm gingen an die Spitze diese sieben Fahrer Rota, Pennese, Truchsess, Rudroff, Manley, Duyzers und Pratt. Pennese, der mit diesem Motorrad sein drittes Rennen fuhr, machte Fehler und teilte die Gruppe in zwei Teile. In der achten Runde stürzte Mamiey, Duyzers mußte verlangsamen und an der Spitze blieb der Österreicher Karl Truchsess, den der Italiener Alberto Rota verfolgte. Der österreichische Fahrer behielt mit einem Überblick die führende Position zum Schluß in die letzte Runde. In der letzten schnellen Linkskurve geriet er ins Schleudern, der Italiener fuhr knapp an dem springenden Hinterrad vorbei und fuhr der Durchfahrt in die letzte doppelte Kurve an der inneren Seite. Truchsess beugte seine Maschine unbarmherzig in die beste Linie und Rota machte sich schon vergleichbar einen Platz mit seinem Ellbogen. Sie verfincken sich und beide Fahrer fuhren die letzte Kurve durch. Bei dieser Transaktion hob das Vorderrad von Rota ab und es war entschieden. Truchsess fuhr das Ziel um 0,340 sec früher durch.

Das Sidecar-Rennen beherrschten die schweizerischen Brüder Wyssen, hinter denen am Anfang einige britische Teams kämpften. Nach dem Sturz des Tandems Stirrat - Knight verlangsamt aber die britische Gruppe ein bißchen und das nutzte die Zweiergruppe Lauer - Wild aus. Das deutsche Team, das endlich nach Jahren eine schnelle Maschine bekam, entschloß sich zum Kampf um die dritte Position aber bei seinem Angriff berührten sie das Sidecar von den Brüdern Smith und nach paar Purzelbäumen endete Norbert Wild unter der umgeworfenen Maschine im Sand. Der Fahrer kippte sein Sidecar mit Hilfe der Rettungsleute wieder um, die Mannschaft schob das Sidecar an und verschwand aus den Blickfeld den erstaunten Leuten aus Streckenposten. Im Ziel gehörte der deutschen Zweiergruppe schließlich die dreizehnte Position.



lovi, který získal prvenství v posledním kole. Po celý závod vedl startovní pole Američan Richard Arnaiz, ale v samotném závěru mu došlo v nádrži palivo a americký jezdec s italskou licencí se musel smířit s druhou příčkou.

V závodě sajdkáři mohli o zisku mistrovského titulu rozhodnout bratři Dixonovi, ale velké ambice na vyrovnaní bodového stavu v průběžném pořadí šampionátu měla před posledním dějstvím na britských ostrovech také dvojice Stekelenburg - Bettgens. Do duelu obou favoritů v mosteckém závodě se navíc v kvalifikačních jízdách přidal Brindley jun. - Roche a nejlepším tréninkovým časem německý tandem Kraus - Schröder. Po startu se potom německá posádka ujala vedení a s velkým náskokem prvenství udržela až do cíle. Drama se však odehrávalo za jejich zadý. Vše začalo u Stekelenburga, který nejrve klesl na čtvrté místo a potom v souboji o medailové pozice zasadil ránu bratrům Voigtovým. Po kolizi zůstala německá dvojice stát s dráhou v boku svého stroje a Stekelenburg byl nakonec rád za uhájení šestého místa. Ve druhé polovině závodu začali na druhou pozici finského tandemu Lauslehto - Palojärví útočit Dixon a Brindley. Oba britští jezdci se na medailové pozice tlačili dost hrubým způsobem, jejich stroje si cestu mezi pomalejšími soupeři doslova prorázily. Spolujezdec z jedné z předjížděných tříkolek dokonce skončil v kotrmelcích na závodní dráze po jedné ráně od Brindleye.

Výsledky

třída do 125 cm³: 1. J. Debon (E, JJ Gobas), 2. G. Bosio (I, Aprilia), 3. A. Molenaar (NL - Honda), 4. S. Foti (I, Honda), 5. W. Fritz (D, Honda)

třída Superbike: 1. S. Seidel (D, Suzuki), 2. R. Arnaiz (USA - Honda), 3. T. Franz (D, Honda), 4. S. Manley (GB, Yamaha), 5. Harmati (H - Honda)

sidcar: 1. W. Kraus - O. Schröder (D, Busch), 2. D. Dixon - S. Dixon (GB, Yamaha), 3. D. Brindley jun. - N. Roche (GB, Yamaha)



gruppe Dixon - Brindley anzutreifen. Beide britischen Fahrer drängten sich zu Medaillenstellen mit einer ziemlich groben Weise vor, ihre Maschine stießen wörtlich den Weg zwischen den langsameren Fahrern durch. Ein Mitfahrer aus einem von den überholten Sidecars blieb dann nach einem Schlag von Brindley an der Rennstrecke in Purzelbäumen liegen.

Die Ergebnistabelle

die Klasse bis 125 ccm: 1. J. Debon (E, JJ Gobas), 2. G. Bosio (I, Aprilia), 3. A. Molenaar (NL - Honda), 4. S. Foti (I, Honda), 5. W. Fritz (D, Honda)
die Klasse Superbike: 1. S. Seidel (D, Suzuki), 2. R. Arnaiz (USA - Honda), 3. T. Franz (D, Honda), 4. S. Manley (GB, Yamaha), 5. Harmati (H, Honda)
Sidecar: 1. W. Kraus - O. Schröder (D, Busch), 2. D. Dixon - S. Dixon (GB, Yamaha), 3. D. Brindley jun. - N. Roche (GB, Yamaha)

1991

Im Jahre 1991 war das Autodrom Most im Programm des europäischen Championats als die siebente in der Reihenfolge und für die stärkste Klasse Superbike, das war Schluss der Meisterserie.

Das Rennen der Klasse bis 125 ccm erinnerte sehr an die spanisch-italienische Meisterschaft, wohin ein bißchen nicht Oliver Koch passte. Der deutsche Fahrer, der die Saison mit dem Gewinn des europäischen Titels abschloß, gab sogar zwei Runden das Tempo an, aber am Siegerpodest blieb für ihn kein Platz. Zwischen den erfolgreichsten Fahrern reihte sich auch nicht der Favorit Snachez ein, sein Landsmann Sainz brach sich sein Bein. Zum Schluß gewann nach dem Wunsch des spanischen Managers vom Ducados-Team, zwanzigjähriger Carlos Giro mit mehr als 3 sec Vorsprung vor seinem Landmann Rodriguez. Fast 5 sec verlor der am dritter Position fahrende Italiener Pennacchioli.

Schon vor dem Start des Rennens der Klasse Superbike wurde entschieden, daß der Europameister der Italiener Davide Tardozzi werden würde. Der Souverän der stärksten Klasse hatte aber in Most

1991

V roce 1991 byl mostecký autodrom v programu evropského šampionátu jako sedmý v pořadí a pro nejsilnější kubaturu Superbike, to znamenalo závrší mistrovského seriálu.

Závod třídy stopětadvacítce silně připomíнал španělsko-italské mistrovství do něhož se trochu nedostíhl Oliver Koch. Německý jezdec, který sezónu uzavřel ziskem evropského titulu, dokonce dvě kola udával tempo, ale na stupních vítězů na něho místo nezbylo. Mezi nejúspěšnější jezdce mosteckého závodu se ovšem po zadření motoru nezáradil ani favorovaný Snachez, jeho krajan Sainz si v pádu zase zlomil nohu. Nakonec podle přání španělského manažera stáje Ducados získal prvenství dvacetiletý Carlos Giro s vice než třísekundovým náskokem před svým krajanem Rodriguezem. Téměř pět sekund ztratil třetí Ital Pennacchioli.

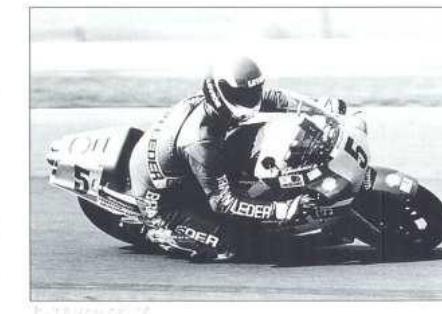


Už před startem závodu třídy Superbike bylo rozhodnuto, že mistrem Evropy se stal Ital Davide Tardozzi. Souverán nejsilnější kubatury ale neměl v Mostě příliš štěstí. Porucha elektroniky jej donutila ze závodu odstoupit. Jeho stájový partner Blora hned v prvním tréninku spadl, zranil se a i když ještě zkoušel trénovat, do závodu nenastoupil. Přáno nebylo ani ambiciozní Fabrizio Furlanovi a tak měl šanci Piergiorgio Bontempimi, který si mohl vylepšit své konečné postavení v klasifikaci evropského šampionátu. Dlouho také v závodě vedl, ale v přemíře snahy spadl a jeho naděje se rychle rozplynuly. Ovedoucí příčku se potom začali přetahatat Švéd Lindholm a Švýcar Bammerta. Jenže na něho se začal tláčit Ital Monaco, Bammertu v předposledním kole donutil k pádu a bronzový stupinek se uvolnil pro Němce Franze.

Velké drama se odehrálo v závodě sajdkářů. O první pozici se v nělitostném souboji přetahovalo osm dvojic a v průběhu mistrovského klání se na cíle vyštrídalo šest posádek. Do posledního kola vjížděli na první pozici Reddington - Parker, ale v cíli nejvýše příčka patřila jejich krajanům Wrightovi s Hetheringtonem.

Výsledky

třída do 125 cm³: 1. C. Giro (E), 2. F. Rodriguez (E), 3. M. Pennacchioli (I, alle JJ Cobas), 4. O. Koch (D, Honda), 5. G. Fiorillo (I, Aprilia), 6. M. Steif (D, Honda)
die Klasse Superbike: 1. Ch. Lindholm (S, Yamaha), 2. F. Monaco (I, Ducati), 3. T. Franz (D, Honda), 4. G. Grassetti (I), 5. M. Kellenberger (CH, alle Yamaha), 6. K. Truchsess (A, Kawasaki)
Sidecar: 1. E. Wright - A. Hetherington (GB, LCR), 2. M. Reddington - Parker (GB, Krauser), 3. J. Lauslehto - Palojärvä (SF, LCR Krauser), 4. G. Knight - Jackson (GB, Windle), 5. Fischer - T. Crone (GB, LCR Yamaha), 6. Butler - Bointer (GB, ADM)



Ein Glück. Die Beschädigung der Elektronik zwang ihn aus dem Rennen abzutreten. Sein Teampartner Blora stürzte gleich im ersten Training, verletzte sich und auch trotzdem versuchte er zu trainieren, kam aber nicht ins Rennen. Die Umstände waren auch nicht dem ambitionierten Fahrer

Fabrizio Furlan nicht förderlich und darum hatte die Chance Piergiorgio Bontempimi, der sich die finale Stellung in der Qualifikation des europäischen Championats verbessern könnte. Er war lange im Rennen an der Spitze, aber stürzte aufgrund von übertriebenen Bemühungen und machte seine Hoffnungen zunichte. Um die führende Position begannen dann der Swede Lindholm und der Schweizer Bammert zu kämpfen. Aber seine Stellung strebte der Italiener Monaco an, in der vorletzten Runde zwang den schweizerischen Fahrer zum Sturz und die Bronzestelle wurde für den Deutschen Franz frei.

Ein großes Drama ging im Sidecars-Rennen vor. Um die erste Position bemühten sich acht Zweiergruppen und im Verlauf des Meisterschaftsgeschehens wechselten sich an der Spitze sechs Mannschaften ab. In die letzte Runde fuhren an die erste Position Reddington - Parker, aber im Ziel gehörte Platz Eins Ihren Landsleuten Wright - Hetherington.

Die Ergebnistabelle

die Klasse bis 125 ccm: 1. C. Giro (E), 2. F. Rodriguez (E), 3. M. Pennacchioli (I, alle JJ Cobas), 4. O. Koch (D, Honda), 5. G. Fiorillo (I, Aprilia), 6. M. Steif (D, Honda)
die Klasse Superbike: 1. Ch. Lindholm (S, Yamaha), 2. F. Monaco (I, Ducati), 3. T. Franz (D, Honda), 4. G. Grassetti (I), 5. M. Kellenberger (CH, alle Yamaha), 6. K. Truchsess (A, Kawasaki)
Sidecar: 1. E. Wright - A. Hetherington (GB, LCR), 2. M. Reddington - Parker (GB, Krauser), 3. J. Lauslehto - Palojärvä (SF, LCR Krauser), 4. G. Knight - Jackson (GB, Windle), 5. Fischer - T. Crone (GB, LCR Yamaha), 6. Butler - Bointer (GB, ADM)

1993

Der Schluß des Rennens der Klasse bis 195 ccm spielte sich in einem großen Duell zwischen den Italienern Scalvini, Perugini, Cremonini, Lopezze und dem Französen Petite ab. Im ausgeglichenen Duell gewann schließlich Stefano Perugini mit dem Vorsprung um 0,293 sec. Der zweite Gianluigi Scalvini war im Ziel um 0,160 sec früher als Ivan Cremonini. Auch der tschechische Fahrer Jaroslav Huleš hielt sich lange im Vordergrund. Er mußte sich aber mit der aussichtsreichen vierten Position verabschieden, weil der Motor seines Motorrades in der drückenden Hitze heißblieb. Huleš wollte nicht die Beschädigung des Motors riskieren, verlangsamt und im Ziel war er an der siebten Stelle klassifiziert.



Das ausgeglichene Duell war auch um die Medaillenpositionen in der Klasse bis 250 ccm. Der Italiener Giussepe Fiorillo hatte zwar fast eine ganze Sekunde im Ziel zugute, aber der zweite Franzose Jean Foray besiegte seinen Landsmann an der Ziellinie nur um 0,030 sec.

Výsledky

třída do 125 cm³: 1. J. Huleš (CZ, Honda), 2. V. Rossi (I, Aprilia), 3. P. Tessari (I, Sandroni), 4. F. Petit (F), 5. L. Cecchinello (I, oba Honda), 6. F. Battaini (I, Aprilia)

třída do 250 cm³: 1. M. Ottobre (I), 2. L. Boscoscuro (I), 3. G. Fiorillo (I), 4. Ch. Boudinot (F, všechni Aprilia), 5. Ch. Cogan (F, Honda), 6. M. Gemperle (D, Aprilia)

třída Supersport: 1. M. Paquay (B, Ducati), 2. P. Haug (CH, Kawasaki), 3. S. Chambon (F), 4. C. Mariottini (I, oba Ducati), 5. T. Hinterreiter (A, Kawasaki), 6. L. Rossi (E, Honda)

třída Superbike: 1. M. Innamorati (I), 2. A. Harmati (H), 3. M. Burnelli (I), 4. M. Mastrelli (I, všechni Ducati), 5. L. Ruggeri (I, Kawasaki), 6. G. Muteau (F, Ducati)

sidecar: 1. M. Neumann - U. Müller (D, LCR Honda), 2. W. Galbiati - G. Sala (I, LCR Suzuki), 3. R. Hollweg - O. Mädler (D, LCR Yamaha)

1996

Nejslabší třída do 125 cm³ startovala na mokré trati a do vedení šel rychle Ital Mirko Giansanti. Za jeho záda se zařadil Španěl Nieto jun. sledován svými krajany Ramirezem a čtyřnásobným mistrem světa Martinezem. V polovině závodu se začal dopředu tlačit Jaroslav Huleš, který byl po pomalejším začátku způsobeném klouzajícími pneumatikami až devátý. Obhájce prvenství z předchozí sezóny ale nások vedoucích jezdců rychle eliminoval a vtlačil se do vedoucí skupiny. Bez větších problémů se pak ujal vedení a zvyšoval nások před dvojicí Giasanti, Martinez. V cíli závodu měl před druhým Giasantim nások více než patnáct sekund.

Ve dvěstěpadesátkách bojovala o vítězství v mosteckém závodě čtverice složená z Italů Rolfa, Fiorilla, Francouze Gimberta a Argentínčana Porca. Po startu vedl Fiorillo a zdálo se, že s postupným zvyšováním násoku si dojede pro své třetí prvenství v sezóně, ale po několika kolech jej soupeři odsunuli až na čtvrté místo. O vedení se potom dlouho přetahoval Rolfo s Porcem, který pro sebe duel rozhodl v závěrečném finiši. Na třetí místo nakonec postoupil Fiorillo. Zpočátku se vedoucí skupinky držel i Bohumil Staša, ale náročnost evropského závodu neunesla převodovka jeho motocyklu.

Superbiky v loňském roce neoslnily naplněným startovním polem, ale jezdci v duelu o zlatý věnec předvedli dramatickou podívánou. Po startu se ujal vedení Španěl Sainz před svým krajanem Idalio Gavirou. Oba si ve vyrovnaném souboji o prvenství několikrát vyměnili pozice a nakonec projel cílem první Gavira s násokem 0,219 sekundy. Třetí skončil Španěl Vásquez. V cíli byl nejrychlejším domácím závodníkem Ondřej Lelek, který dojel devátý.

Výsledky

třída do 125 cm³: 1. J. Huleš (ČR), 2. M. Giansanti (I, oba Honda), 3. J. Martinez (E, Aprilia), 4. J. Lutzenberger (D, Yamaha), 5. A. Nieto (E, Aprilia), 6. Z. Gyorfi (H, Honda)

třída do 250 cm³: 1. S. Porco (RA), 2. R. Rolfo (I), 3. G. Fiorillo (I, všechni Aprilia), 4. S. Gimbert (F, Honda), 5. F. Battaini, 6. F. Carpani (oba I, Aprilia)

třída Superbike: 1. I. Gavira (E, Honda), 2. O. Sainz, 3. D. Vasquez (oba E, Ducati), 4. F. DeMaso (I, Ducati), 5. T. Pereira (P, Suzuki), 6. B. Haenggeli (CH, Honda)

Die Ergebnistabelle

die Klasse bis 125 ccm: 1. J. Huleš (CZ, Honda), 2. V. Rossi (I, Aprilia), 3. P. Tessari (I, Sandroni), 4. F. Petit (F), 5. L. Cecchinello (I, oba Honda), 6. F. Battaini (I, Aprilia)

die Klasse bis 250 ccm: 1. M. Ottobre (I), 2. L. Boscoscuro (I), 3. G. Fiorillo (I), 4. Ch. Boudinot (F, alle Aprilia), 5. Ch. Cogan (F, Honda), 6. M. Gemperle (D, Aprilia)

die Klasse Supersport: 1. M. Paquay (B, Ducati), 2. P. Haug (CH, Kawasaki), 3. S. Chambon (F), 4. C. Mariottini (I, oba Ducati), 5. T. Hinterreiter (A, Kawasaki), 6. L. Rossi (E, Honda)

die Klasse Superbike: 1. M. Innamorati (I), 2. A. Harmati (H), 3. M. Burnelli (I), 4. M. Mastrelli (I, alle Ducati), 5. L. Ruggeri (I, Kawasaki), 6. G. Muteau (F, Ducati)

Sidecar: 1. M. Neumann - U. Müller (D, LCR Honda), 2. W. Galbiati - G. Sala (I, LCR Suzuki), 3. R. Hollweg - O. Mädler (D, LCR Yamaha)

1996

Die schwächste Klasse bis 125 ccm startete auf der naßen Rennstrecke und die Spitze übernahm schnell der Italiener Mirko Giansanti. Hinter ihn reihte sich der Spanier Nieto jun. ein, der von seinen Landsleuten Ramirez und dem vierfachen Weltmeister Martinez verfolgt wurde. In der Hälfte des Rennens begann sich vorwärts Jaroslav Huleš zu drängen, der nach einem langsameren Anfang, der aufgrund nicht richtig ausgewählten Reifen dazu verurteilt wurde, nur auf Rank neu zu fahren. Der Titelverteidiger der vorigen

Saison eliminierte aber schnell den Vorsprung seiner Gegner und drängte sich in die führende Gruppe hinein. Ohne großen Probleme übernahm er dann die Spitze und steigerte den Vorsprung vor der Zweiergruppe Giansanti, Martinez. Im Ziel hatte er vor dem zweiten Giansanti einen Vorsprung um mehr als 15sec.

In der Klasse bis 250 ccm kämpfte um den Sieg am Autodrom Most eine Vierergruppe: Italiener Rolfo, Fiorillo, Französe Gimbert und S. Porco aus Argentinien. Nach dem Start führte Fiorillo und es schien, daß er mit einer fortschreitenden Steigerung seines Vorsprungs für seinen dritten Sieg fährt,

aber nach paar Runden verschoben ihn seine Gegner an die vierte Position. Um die Spitze kämpfte dann Rolfo mit Porco, der für sich das Duell im Schlußfinish entschied. An der dritten Position blieb schließlich Fiorillo. Am Anfang hielt sich der führenden Gruppe auch Bohumil Staša, aber die Kupplung seines Motorrads hielt nicht die Ansprüche des europäischen Rennens aus.

Die Klasse Superbike beeindruckte nicht durch das kleine Startfeld, aber die Fahrer zeigten im Duell um die Goldposition eine dramatische Show. Nach dem Start übernahm die Spitze der Spanier Sainz vor seinem Landsmann Idalio Gavira. In einem ausgeglichenen Duell wechselten sich paarmals die Positionen und durch das Ziel fuhr mit einem Vorsprung um 0,219 sec früher Gavira. An der dritten Position blieb der Spanier Vasquez. Der schnellste heimische Fahrer im Ziel war Ondřej Lelek, der an der neunten Position war.

Die Ergebnistabelle

die Klasse bis 125 ccm: 1. J. Huleš (CR), 2. M. Giansanti (I, oba Honda), 3. J. Martinez (E, Aprilia), 4. J. Lutzenberger (D, Yamaha), 5. A. Nieto (E, Aprilia), 6. Z. Gyorfi (H, Honda)

die Klasse bis 250 ccm: 1. S. Porco (RA), 2. R. Rolfo (I), 3. G. Fiorillo (I, alle Aprilia), 4. S. Gimbert (F, Honda), 5. F. Battaini, 6. F. Carpani (beide, Aprilia)

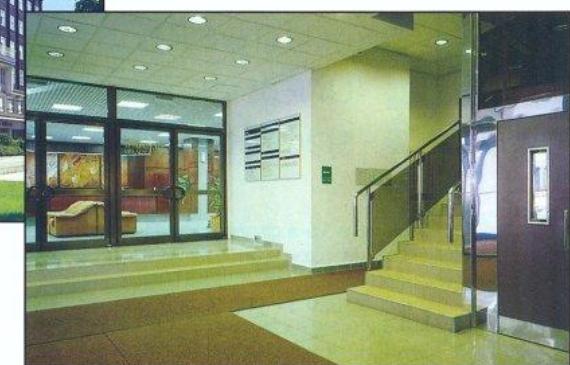
die Klasse Superbike: 1. I. Gavira (E, Honda), 2. O. Sainz, 3. D. Vasquez (beide E, Ducati), 4. F. DeMaso (I, Ducati), 5. T. Pereira (P, Suzuki), 6. B. Haenggeli (CH, Honda)



UNIVERSAL BANKA, a.s.

VEDENÍ BEŽNÝCH ÚČTŮ • TUZEMSKÝ A ZAHRANIČNÍ PLATEBNÍ STYK
VÝHODNÉ VKLADY PRO OBYVATELSTVO A ORGANIZACE • POKLADNÍ A SMĚNÁRENSKÉ SLUŽBY
ÚVĚRY PRÁVNICKÝM A FYZICKÝM OSOBÁM • BANKOVNÍ ZÁRUKY

OBCHODOVÁNÍ S CENNÝMI PAPÍRY NA BURZE CENNÝCH PAPÍRŮ PRAHA, a.s. A RM SYSTÉMU
DEPOZITÁŘ INVESTIČNÍCH FONDŮ, INVESTIČNÍCH SPOLEČNOSTÍ A PENZIJNÍCH FONDŮ
PRONÁJEM BEZPEČNOSTNÍCH SCHRÁNEK • DOKUMENTÁRNÍ AKREDITIVY
SLUŽBY LEASINGOVÝCH SPOLEČNOSTÍ • FINANČNÍ PORADENSKÁ ČINNOST
DEVIZOVÉ SLUŽBY



Pobočka Ústí nad Labem

Velká Hradební 484/2, 400 01 Ústí nad Labem
tel.: 047/52 120 32, fax: 047/52 114 66

Pobočka Litoměřice

Kocondo 160, 412 01 Litoměřice
tel.: 0416/8022-25, fax: 0416/8022,4,5

Pobočka Litoměřice II. - Roudnice nad Labem

Jungmannova 1010, 413 01 Roudnice nad Labem
tel.: 0411/4561-62, fax: 0411/4560

Pobočka Liberec

Jónský 863/6, 460 01 Liberec
tel.: 048/42 42 40, ředitel.: 048/42 42 47, fax: 048/42 42 48

Pobočka Zlín

Vodní 1972, 760 010 Zlín
tel.: 067/72 119 53

Pobočka Praha

Lazarská 5, 110 00 Praha 1,
tel.: 02/2423 5251 - CP, 2423 8061 - provozní linka, fax: 02/2491 3583

Pobočka Slaný

Kynského 549, 274 01 Slaný,
tel.: 0314/52 25 65, fax: 0314/20 05 99

Pobočka Ostrava

ř. č. legii 12, 729 29 Ostrava
tel.: 069/23 19 07, fax: 069/611 12 26

Pobočka Brno

Nádražní 2a, 656 29 Brno
tel.: 05/4221 6896, 4221 8270, 4221 8223, fax: 05/4221 6898

Pobočka Opava

Ostrožná 4, 746 01 Opava
tel.: 0653/62 28 52, fax: linka 231

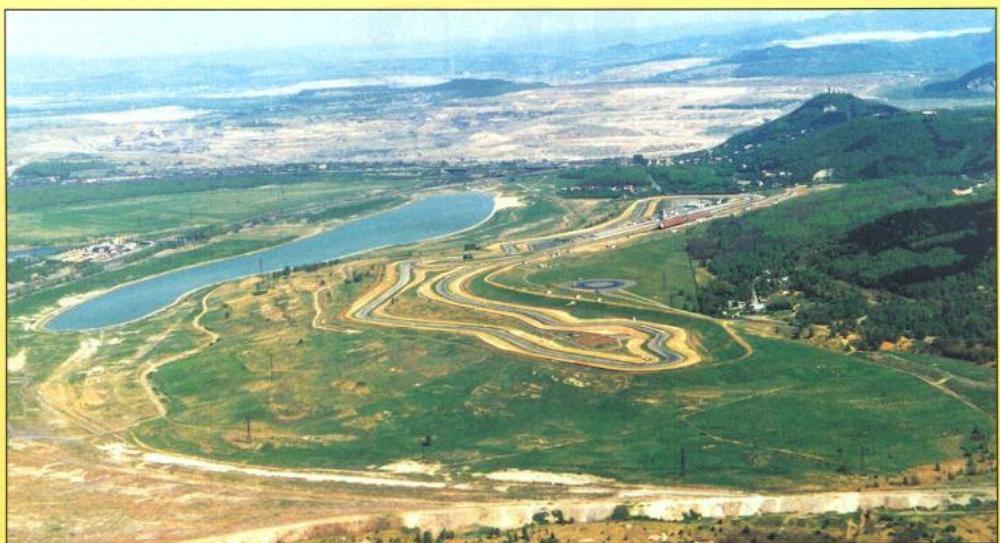
Pobočka Litvínov

nám. Míru 12, 436 00 Litvínov
tel.: 035/59 912-14, fax: 035/59 916

Pobočka Most

Arbesova 2600
tel.: 035/61 34 111

Nová tvář krajiny po zahzení následků důlní činnosti - dnešní autodrom na zrekultivovaném lomu Vrbenský



KONTAKTNÍ ADRESY

Mostecká uhelná společnost, a.s.
Václava Řezáče 316
434 67 Most

telefonní ústředna: 00420-35-620 11 11
fax: 00420-35-620 34 81



Předseda představenstva a generální ředitel, tel. 620 31 01
Ředitel pro strategický rozvoj, tel. 620 24 01
Výrobní a obchodní ředitel, tel. 620 33 01
Technický ředitel, tel. 620 34 01
Ekonomický ředitel, tel. 620 35 01
Personální ředitel, tel. 620 36 01

Charakteristika společnosti

MUS, a.s., byla založena Fondem národního majetku ČR jako jediným zakladatelem a zapsána do obchodního rejstříku dne 1. 11. 1993. Základní jmění společnosti činí 8 835 898 000 Kč. Hlavním předmětem činnosti je výhledávání, dobývání, těžba, úprava a prodej hnědého uhlí. V lomech a v hlubinných dolech se těží hnědé uhlí v širokém rozmezí kvalitativních parametrů. Vytěžené uhlí je zhodnocováno v úpravárenských provozech.

MUS, a.s., poskytuje široký sortiment uhlí. Tříděné druhy dodává převážně malospotřebitelům a částečně spolu s prachovým uhlím průmyslovým a komunálním teplárnám. Pro energetiku dodává průmyslové a topné směsi.

Podílí se na výrobě hnědého uhlí v ČR zhruba 38 %. Vyrábí ekologická paliva, spolupracuje na ekologizaci energetických zařízení spalujících mostecké hnědé uhlí. Se svými obchodními partnery řeší ekologické podmínky využití tuhých zbytků po spalování a produktů odsíření.

EUROPEAN OPEN ROAD RACING CHAMPIONSHIP

1996

	body v závodech / Punktezahl								celkem Gesamt	
	1	2	3	4	5	6	7	8		
1.	Jorge MARTINEZ (A, Aprilia)	25	25	25	-	20	16	-	20	131
2.	Mirko GIANSANI (I, Honda)	5	5	20	13	20	25	16	120	
3.	Juan MATURANA (E, Yamaha)	2	9	11	25	6	-	10	11	74
4.	Angel NIETO (E, Aprilia)	11	2	-	8	-	11	6	25	63
5.	José Ramon RAMIREZ (E, Yamaha)	-	16	20	-	-	4	9	13	62
6.	Christian KELLNER (D, Honda)	-	3	13	11	11	5	11	5	59
7.	David GARCIA (E, Honda)	10	10	-	4	1	-	20	9	54
8.	Jaroslav HULES (CZ, Honda)	20	-	-	-	-	25	-	-	45
9.	Luigi ANCONA (I, Honda)	-	-	-	13	16	-	16	-	45
10.	Valentino ROSSI (I, Aprilia)	16	-	-	-	25	-	-	-	41
11.	Maurizio CUCCHIARINI (I, Honda)	13	6	-	7	9	9	1	3	34
12.	Paolo TESSARI (I, Honda)	13	-	-	-	-	-	5	8	32
13.	Gino BORSO (I, Aprilia)	4	-	-	16	10	-	-	-	30
14.	Jarno JANSEN (NL, Honda)	-	7	-	6	-	7	4	6	30
15.	Rodney FEE (CDN, Honda)	1	4	-	10	5	-	7	-	27

125ccm

	body v závodech / Punktezahl								celkem Gesamt	
	1	2	3	4	5	6	7	8		
1.	Sebastian PORCO (RA, Aprilia)	20	20	25	-	20	25	25	25	160
2.	Giuseppe FIORILLO (I, Aprilia)	13	7	11	25	25	16	-	11	108
3.	Franco BATTAINI (I, Aprilia)	-	-	20	20	-	11	20	10	81
4.	Roberto ROLFO (I, Aprilia)	8	16	16	-	-	20	9	-	69
5.	Sebastien GIMBERT (F, Honda)	10	-	-	-	16	13	16	9	64
6.	Javier MARSELLA (E, Honda)	-	13	13	-	-	-	10	20	56
7.	Luca BOSCOSCURO (I, Aprilia)	25	-	-	-	-	-	-	-	50
8.	Maurice BOLWERK (NL, Honda)	9	-	-	16	-	7	8	8	48
9.	Johan STIGGEFELT (S, Honda)	-	4	-	11	7	8	3	13	46
10.	Filippo COTTI (I, Aprilia)	-	-	6	13	11	-	-	7	37
11.	Fabio CARPANI (I, Aprilia)	-	-	-	-	10	10	3	3	36
12.	Kurtis ROBERTS (US, Yamaha)	3	2	10	-	-	1	6	5	27
13.	Felisberto TEIXEIRA (F, Yamaha)	-	-	5	9	-	6	-	4	24
14.	Stéphane GALLI (F, Honda)	-	-	-	5	5	-	11	-	21
15.	Alessandro ANTONELLO (I, Aprilia)	11	8	-	-	-	-	-	-	19

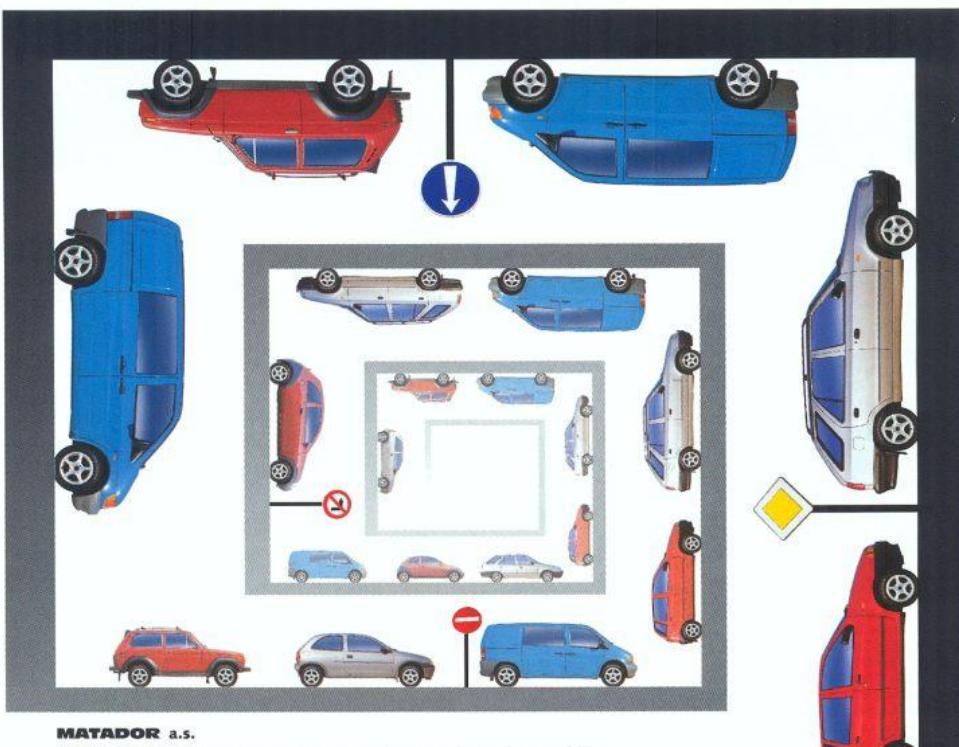
Superbike 250ccm

1 - Jerez de la Frontera (E), 2 - Cartagena (E), 3 - Albacete (E), 4 - Braga (P), 5 - Misano (RSM), 6 - Autodrom Most (CZ), 7 - Magny-Course (F), 8 - Catalogna (E)

Supersport

	body v závodech / Punktezahl										celkem Gesamt
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
1.	Fabrizio PIROVANO (I, Ducati)	25	25	25	20	10	20	25	25	20	250
2.	Massimo MEREGLI (I, Yamaha)	11	20	16	25	20	16	-	-	8	136
3.	Mauro LUCCHIARI (I, Ducati)	-	-	-	16	25	-	20	16	25	102
4.	Camillo MARIOTTINI (I, Ducati)	20	16	20	13	8	-	-	4	16	97
5.	Mario AGNOLETTI (I, Kawasaki)	8	-	-	7	9	11	10	13	11	85
6.	Vittoriano GUARESCHI (I, Yamaha)	16	-	-	11	16	-	16	-	20	79
7.	Thomas KÖRNER (D, Ducati)	-	10	11	4	-	25	9	-	-	59
8.	Roberto PANICHI (I, Bimota)	13	-	-	10	11	13	11	-	-	58
9.	Serafino FOTI (I, Ducati)	-	13	6	9	-	8	13	-	-	49
10.	Wim THEUNISSEN (NL, Kawasaki)	6	-	5	-	-	6	2	10	9	40
11.	Michele MALATESTA (I, Bimota)	-	-	4	-	-	8	11	-	13	36
12.	Leo PLANCKEN (NL, Yamaha)	4	5	1	-	-	3	8	5	-	26
13.	Iain MacPHERSON (D, Honda)	-	9	-	-	-	-	-	13	-	22
14.	Fred BAYENS (AUS, Yamaha)	-	-	-	-	2	7	6	-	7	22
15.	Harry VAN BEEK (I, Yamaha)	-	-	-	-	2	7	-	7	6	22

1 - Misano (I), 2 - Donington (GB), 3 - Hockenheim (D), 4 - Monza (I), 5 - Automotodrom Brno (CZ), 6 - Brands Hatch (GB), 7 - Sentul (RI), 8 - Sugo (J), 9 - Assen (NL), 10 - Albacete (E)



MATADOR a.s.

Terézie Vansovej 1054/45 • 020 32 Púchov • Slovenská republika
Tel.: +421/ 825/ 23 51-9, 25 31 • Fax: +421/ 825/ 612 529
<http://www.matador.sk> • e-mail:matadortex@za.sanet.sk

MATADOR

Pneumatiky ktere Vás podříží

Seznam prodejců pneumatik MATADOR:

Matador Praha 02/ 6603 7079-82, Matador Kolín 0321/ 207 75, Matador Ostrava 069/ 345 688-90, Prodej pneu Kajgr Dobříš 0305/ 216 69, Schneer s.r.o. Vracov 0629/ 944 96, Storex s.r.o. Chabařovice 047/ 5103 026, Pneucentrum s.r.o. Karlovy Vary 017/ 3224 732, Pneu Šáfránek Rudná u Prahy 0311/ 670 799, L. Drbot Pardubice 040/ 350 47, J. Novák Olomouc 068/ 5312 073, Pneucentrum Smékal Čáslav 0322/ 3755, AutoSport B. Smutný Ivančice 0502/ 921 381, Chára sport J. Chára Praha 02/ 3025 664, V. Máca s.r.o. Jihlava 066/ 7211 400, Kama s.r.o. Znojmo 0624/ 225 311, Pneu OK-5 s.r.o. Di. Most 048/ 5149 057-8, N+N L. Nekovář Liberec 048/ 220 54, Pneuservis Rudná s.r.o. Ostrava 069/ 345 691, Sibom s.r.o. Osek nad Bečvou 0641/ 793 120/26, Pneuservis Ostašovský Mělník 0206/ 670 691, TOM a Tom P. Tomaščín Dobruška 0443/ 212 22, Tasy Z. Ševčík Mokrá 0601/ 501 071, Sichr s.r.o. Žatec 0397/ 2023, Auto Hlinsko s.r.o. Kamenný Újezd 0454/ 219 86, SOS s.r.o. Moravany 05/ 4521 6364, Charon Rent Car s.r.o. Praha 02/ 703 250, F. Stodůlka Zlín 067/ 311 67, Havlíček Svitav 0461/ 226 13, S. Chovanec Horní Lideč 0657/ 982 08, Obchodní síť BARUM CONTI s.r.o.: Otrokovice 067/ 7512 514, České Budějovice 038/ 731 111, Plzeň 019/ 285 131, Karlovy Vary 017/ 3224 614, Ústí nad Labem 047/ 5601 123, Liberec 048/ 218 52, Hradec Králové 049/ 5410 014, Pardubice 040/ 241 00, Havlíčkův Brod 0451/ 433 541, Brno 05/ 4325 1418, Olomouc 068/ 5224 469, Zlín Malenovice 067/ 615 11, Ostrava 069/ 6115 082



MATADOR Praha s.r.o.

Drahobějlova 48 • CZ - 190 00 Praha 9 • Česká republika
Tel.: +420/ 2/ 660 370 79-82 • Fax: +420/ 2/ 660 370 80
e-mail:matador@traveller.cz

SHD KOMES



PRONÁJEM KANCELÁŘÍ

atraktivní kancelářské prostory v centru Mostu s dokonalými službami

ve výškové, klimatizované budově SHD KOMES, a.s., různých velikostí a skladeb dle požadavku nájemce. Cena za m² 200 Kč měsíčně včetně služeb a energií. Možnost vybavení kancel. nábytkem, instalací tel. stanice.

Informace na tel.: 035/620 21 10, pí Sedláčková osobně: SHD KOMES, a.s., Moskevská 1/14, 7. p., kancelář č.9

Rádio je
všude.
Dnes i zítra
v pohybu,
každý večer
jen na rádiu
Frekvence 1.

Svět v pohybu 19.00 - 21.00 hod.

Praha 102,5 FM • Brno 104,5 FM • Pardubice 97,4 FM • Plzeň 104,1 FM • Ústí n. L. 93,5 FM
Ostrava 91,0 FM • Č. Budějovice 94,1 FM • Jeseník 104,3 FM • Jihlava 93,4 FM



SIDECAR WORLD CUP 1997

25.5. Hungaroring (H) **

31.5. A1-Ring (A) *

28.6. Assen (NL) *

13.7. Autodrom Most (CZ) **

20.7. Nürburgring (D) *

10.8. Anderstorp (S) **

30.8. Automotodrom Brno (CZ) *

7.9. Vallelunga (I) **

21.9. Rijeka (CRO) **

* spolu se závody mistrovství světa
zusammen mit den WM-Rennen
** spolu se závody mistrovství Evropy
zusammen mit den EM-Rennen

Sajdkáři příšly o statut mistrovství po osmačtyřiceti letech



Nach achtundvierzig Jahren verloren die Sidecars den Meisterschaftsstatut

První ročník mistrovství světa v závodech sajdkářů se stal v roce 1949 kořistí britské dvojice Oliver – Jetkinson. Tak trochu symbolicky se soupis mistrů světa uzavřel opět pod britskou trikolórou, když Ioni Darren Dixon s Andy Hetheringtonem zopakovali své předloňské prvenství a stali se tak zřejmě posledními světovými šampióny v závodech sajdkářů. Verdiktém podzimního kongresu Mezinárodní motocyklové federace FIM v thajském Bangkoku byl totiž této kategorii statut mistrovství světa odebrán. Po třistapadesátkách, které zanikly v roce 1982, tak byla ze světového šampionátu vyhnaná druhá jeho pěti zakládajících tříd.

Nad atraktivní kategorii světového šampionátu vysel damoklív meč již delší čas, přesto nikdy neměly rychlé tříkolky nouzí při obsazení startovního pole. Zájem

posádek byl trvale silný a jednotlivé závody především v posledních ročnicích byly mimořádně zajímavé. Zvláštní v této souvislosti přitom je, že účastníci šampionátu nikdy sponzorský nepodporovaly silné finanční společnosti a techniku používanou při závodech byla vždy srovnatelná s technikou používanou například ve Formuli 1.

V průběhu několika uplynulých let se musela třída dvoustopých motocyklů zařadit do kalendáře světového šampionátu Superbiků. Po návratu zpět do svého domovského mistrovství sajdkáři svoji existenci zakončovali v závodech zařazených na závěr sobotního tréninkového programu. Při rozhodování o zachování mistrovského statutu ale sajdkářům nakonec nepomohlo vůbec nic.

V průběhu osmačtyřicetileté historie mistrovství světa se uskutečnilo 340 závodů sajdkářů. Nejvíce závodů se konalo v roce 1990 – třináct, nejméně v letech 1949 a 1950 – tři. Jako nejrychlejší zá-

vod se do historie zapsala Velká cena Belgie na okruhu Spa-Francorchamps v roce 1977, kdy vítězná německá dvojice Schwärzel – Huber dosáhla průměrné rychlosti 197,6 km/h. Nejlepší byla v roce 1952 Velká cena Španělska v Barceloně, kde měl vítězný britský tandem Oliver – Bliss průměrnou rychlosť 86,6 km/h.

Deset mistrů světa bylo z Německa, šest pocházelo z Velké Británie, tři ze Švýcarska a pojednom z Francie a Nizozemí. V roce 1979 byly uděleny mistrovské tituly dva, protože se soupeřilo ve dvou kategoriích – v klasické a nekonvenční, kde řidič seděl nohami dopředu jako v automobilu.

Nejúspěšnějším sajdkářstvou historie se stal sedminásobný mistr světa Švýcar Rolf Biland. Dnes šestnáctiletý jezdec se zájmem o vodní lyžování startoval ve světovém šampionátu poprvé v roce 1974, vyhrál celkem 81 závodů a tříkrát dosáhl mistrovského hattricku.



Die meisten Rennen finden im Jahr 1990 (dreizehn) statt, am wenigsten in den Jahren 1949 bis 1950 (drei). Als schnellstes Rennen schrieb sich in der Geschichte der Große Preis Belgien auf der Rennstrecke in Spa-Francorchamps im Jahre 1977 ein, wo das deutsche Siegespaar Schwärzel-Huber die Durchschnittsgeschwindigkeit 197,6 km/h erreichte. Der langsamste Große Preis war im Jahre 1952 in Barcelona, wo das britische Paar Oliver-Bliss mit der Durchschnittsgeschwindigkeit 86,6 km/h siegte.

Zehn Weltmeister waren aus Deutschland, sechs aus Großbritannien, drei aus der Schweiz und einer aus Frankreich und Niederland. Im Jahre 1979 wurden zwei WM-Titel in zwei Kategorien - klassische und unkonventionelle, wo der Fahrer mit den Füßen nach vorn saß, verteilt.

Der erfolgreichste Fahrer in der Geschichte Sidecar wurde der siebenmalige Weltmeister der Schweizer Rolf Biland. Der sechszundvierzigjährige Fahrer, der sich um Wasserski interessiert, startete in der WM zum erstenmal im Jahre 1974, gewann insgesamt 81 Rennen und erzielte dreimal den Meisterschaftstritt.



siebenmalige Weltmeister der Schweizer Rolf Biland. Der sechszundvierzigjährige Fahrer, der sich um Wasserski interessiert, startete in der WM zum erstenmal im Jahre 1974, gewann insgesamt 81 Rennen und erzielte dreimal den Meisterschaftstritt.

PŘEHLED MISTRŮ SVĚTA WELTMEISTER-ÜBERSICHT

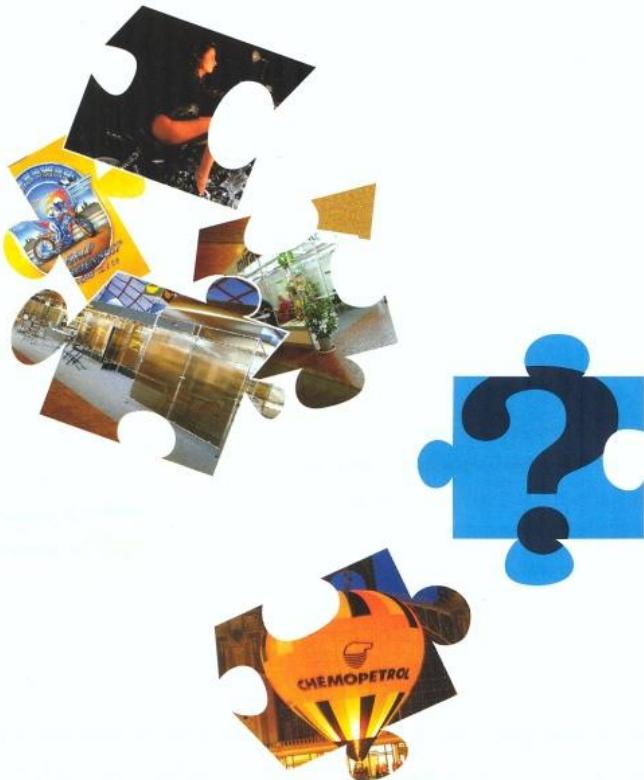
1949	E. Oliver/D. Jenkinson (GB, Norton)	1973	K. Enders/R. Engelhardt (D, BMW)
1950	E. Oliver/L. Dobelli (GB/I, Norton)	1974	K. Enders/R. Engelhardt (D, BMW)
1951	E. Oliver/L. Dobelli (GB/I, Norton)	1975	R. Steinhausen/J. Huber (D, König)
1952	C. Smith/R. Clements (GB, Norton)	1976	R. Steinhausen/J. Huber (D, Busch-König)
1953	E. Oliver/S. Dibben (GB, Norton)	1977	G. O'Dell/C. Holland (GB, Yamaha)
1954	W. Noll/F. Cron (D, BMW)	1978	R. Biland/K. Williams (CH/GB, BEO-Yamaha)
1955	W. Faust/K. Remmert (D, BMW)	1979	R. Biland/K. Waltisperg (CH, LCR-Yamaha) B. Holzer/K. Meierhans (CH, LCR-Yamaha) kat. B 2B
1956	W. Noll/F. Cron (D, BMW)	1980	J. Taylor/B. G. Johansson (GB/S, Fowler-Yamaha)
1957	F. Hillebrand/M. Grünwald (D, BMW)	1981	R. Biland/K. Waltisperg (CH, LCR-Yamaha)
1958	W. Schneider/H. Strauss (D, BMW)	1982	W. Schwärzel/A. Huber (D, Seymaz-Yamaha)
1959	W. Schneider/H. Strauss (D, BMW)	1983	R. Biland/K. Waltisperg (CH, LCR-Yamaha)
1960	H. Fath/A. Wohlgemuth (D, BMW)	1984	E. Streuer/B. Schnieders (NL, LCR-Yamaha)
1961	M. Deubel/E. Hörner (D, BMW)	1985	E. Streuer/B. Schnieders (NL, LCR-Yamaha)
1962	M. Deubel/E. Hörner (D, BMW)	1986	E. Streuer/B. Schnieders (NL, LCR-Yamaha)
1963	M. Deubel/E. Hörner (D, BMW)	1987	S. Webster/T. Hewitt (GB, LCR-Krauser)
1964	M. Deubel/E. Hörner (D, BMW)	1988	S. Webster/T. Hewitt, G. Simmons (GB, LCR-Krauser)
1965	F. Scheidegger/J. Robinson (CH/GB, BMW)	1989	S. Webster/T. Hewitt (GB, LCR-Krauser)
1966	F. Scheidegger/J. Robinson (CH/GB, BMW)	1990	A. Michel/S. Birchall (F/GB, LCR-Krauser)
1967	K. Enders/R. Engelhardt (D, BMW)	1991	S. Webster/G. Simmons (GB, LCR-Krauser)
1968	H. Fath/W. Kalauch (D, URS-Fath)	1992	R. Biland/K. Waltisperg (CH, LCR-Krauser)
1969	K. Enders/R. Engelhardt (D, BMW)	1993	R. Biland/K. Waltisperg (CH, LCR-Krauser)
1970	K. Enders/R. Engelhardt, W. Kalauch (D, BMW)	1994	R. Biland/K. Waltisperg (CH, LCR-Swissauto)
1971	H. Owesle/P. Rutherford (D/GB, URS)	1995	D. Dixon/A. Hetherington (GB, LCR-ADM 4)
1972	K. Enders/R. Engelhardt (D, BMW)	1996	D. Dixon/A. Hetherington (GB, Windle ADM R4)

Přehled nejúspěšnějších jezdců podle počtu získaných titulů a vítězství ve velkých cenách
Erfolgreichste Fahrer nach der Sieg- und Titelzahl in den GP

	mistr světa Weltmeister	vítězství Siege	
1. Rolf Biland (CH)	7×	(81)	9x (7)
2. Klaus Enders (D)	6×	(97)	1x (18)
3. Steve Webster (GB)	4×	(23)	1x (11)
4. Eric Oliver (GB)	4×	(17)	1x (10)
5. Max Deubel (D)	4×	(12)	1x (6)
6. Egbert Streuer (NL)	2×	(22)	1x (5)
7. Fritz Scheidegger (CH)	2×	(15)	1x (3)
8. Rolf Steinheusen (D)	2×	(10)	1x (2)
9. Walter Schneider (D)	2×	(8)	1x (1)
10. Wilhelm Noll (D)	2×	(8)	- (1)
11. Darren Dixon (GB)	7x		
12. Alain Michel (F)	6x		
13. Helmut Fath (D)	5x		
14. Werner Schwärzel (D)	4x		
15. Jock Taylor (GB)	4x		
16. Fritz Hillebrand (D)	3x		
17. Willy Faust (D)	3x		
18. Horst Owesle (D)	2x		
19. Cyril Schmid (GB)	2x		
20. Bruno Holzer (CH)	2x		
21. Georg O'Dell (GB)	2x		

RING AGENCY

REKLAMNÍ AGENCIA
WERBEAGENTUR
ADVERTISING AGENCY



Skládáme vaše myšlenky . . .



MISTROVSTVÍ SVĚTA SAJDKÁRŮ

WM-SIDE-CAR

96

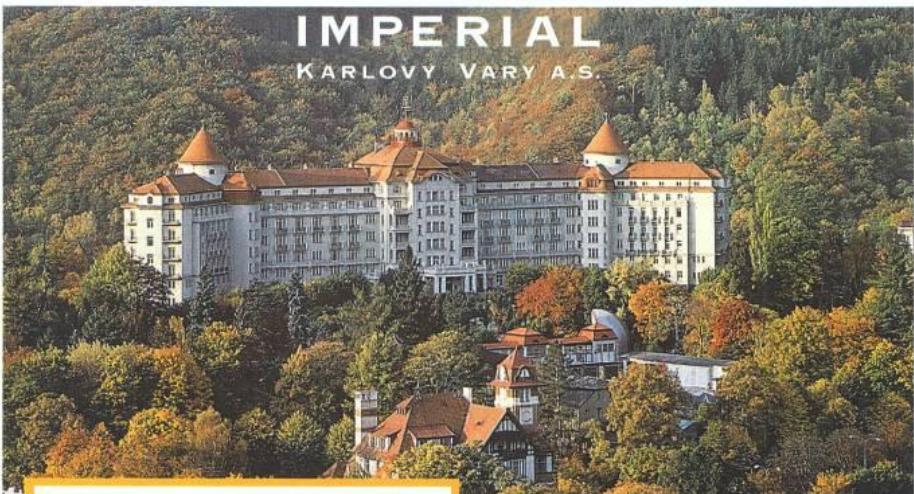
	body v závodech/Punktezahl	1	2	3	4	5	6	7	celkem Gesamt
1.	Darren DIXON	20	25	25	25	20	13	13	141
	Andrew HETHERINGTON (GB)								
2.	Rolf BILAND	13	10	10	20	16	25	25	119
	Kurt WALTISPERG (CH)								
3.	Steve WEBSTER	16	20	16	16	11	20	11	110
	David JAMES (GB)								
4.	Paul GÜDEL	25	16	13	10	25	9	10	108
	Charly GÜDEL (CH)								
5.	Steve ABBOTT	10	11	11	-	13	11	16	72
	Jamie BIGGS (GB)								
6.	Klaus KLAFFENBÖK	-	13	20	-	10	-	20	63
	Christian PARZER (A)								
7.	Joši KUMAGAJA	7	9	8	13	8	4	7	56
	Trevor HOPKINSON (J/GB)								
8.	Markus BÖSIGER	8	8	9	9	7	3	9	53
	Jörg EGLI (CH)								
9.	Mark REDDINGTON	5	5	6	8	1	7	3	35
	Trevor CRONE (GB)								
10.	Tony WYSSEN	9	7	7	-	2	-	8	33
	Kilian WYSSEN (CH)								
11.	Marcus SCHLOSSER	6	3	5	7	6	-	6	33
	Thomas HERZOG (CH)								
12.	Derek BRINDLEY	11	-	-	11	-	5	-	27
	Paul HUTCHINSON (GB)								
13.	Benny JANSEN	4	-	4	6	3	8	-	25
	Adolf HÄNNI (NL/CH)								
14.	Ian WILFORD	-	-	-	-	5	16	-	21
	Craig HALLAM (GB)								
15.	Markus NEUMANN	-	-	-	5	4	6	-	15
	Siegfried ZILLMANN (D)								
16.	Kevin WEBSTER	2	1	3	4	-	-	5	15
	Rob MCINTOSH (GB)								
17.	Dave MOLINEUX	-	-	-	-	-	10	4	14
	Peter HILL (GB)								
18.	Barry BRINDLEY	-	-	-	-	9	1	-	10
	Scott WHITESIDE (GB)								
19.	Ralf BOHNHORST	-	6	1	-	-	-	-	7
	Eckart RÖSINGER (D)								
20.	Billy GÄLROSS	-	4	-	-	-	2	-	6
	Peter BERGLUND (S)								
21.	Brian GRAY	3	-	-	3	-	-	-	6
	S. POINTER (GB)								
22.	Janez REMSE	1	-	2	-	-	-	-	3
	Axel KÖLSCH (SLO/D)								
23.	Jukka LAUSLEHTO	2	-	-	-	-	-	-	2
	Harry HOFSTEENGE (SF/NL)								
24.	Stuart MULDOON	-	-	-	-	-	-	-	2
	Chris GUSMAN (GB)								
25.	Jari NIKKANEN	-	-	-	-	-	-	-	2
	Jarno NIKKANEN (SF)								

1 - Mugello (I), 2 - Assen (NL), 3 - Nürburgring (D), 4 - Donington (GB), 5 - Zeltweg (A), 6 - Automotodrom Brno (CZ),
7 - Caralunya (E)

IMPERIAL



IMPERIAL
KARLOVY VARY A.S.



Ubytovací kancelář: Imperiál Karlovy Vary a.s.
Libušina 18, 361 21 Karlovy Vary
Tel.: 017/3106105, Fax: 017/3225647

Lázeňský hotel Imperiál poskytuje komplexní lázeňskou léčbu se zaměřením na gastroenterologická onemocnění, nemoci z poruch výměny látkové a poruch pohybového ústrojí. Dále nabízí tyto specializované programy:

- kondiční
- gerovitalový
- tenisově-golfový
- redukční
- geriatrický
- diabetický

Pro managera a vedoucí pracovníky je určen **managerský rekondiční program**, kdy je účastníkům poskytována vysoko individualizovaná péče, založená na aktuálním rozboru současného zdravotního stavu. Navrhne Vám nejvhodnější postupy k udržení dobrého zdraví a výkonnosti.

IMPERIAL

KARLOVY VARY A.S.

Továrníčka na šunku

výroba celého sortimentu
uzenářských výrobků:
šunky, uzená masa,
salámy, paštiky, páryky ...

Někdo to rád libové



BILBO, a.s.
Skyřická 1
MOST Velebudice
tel./fax: 035/610 22 77



Ceská republika

rafting, vodní turistika, cyklistika,
akce pro děti a mládež,
letní tábory,
putovní vodácké tábory

Letní Evropa

cyklistika, rafting, turistika,
pobyt v horách

Lýžařské zájezdy a pobyt

lýžařské zájezdy a individuální pobyt
Francie, Švýcarsko, Itálie, Rakousko

Amerika - USA, Kanada, Národní parky

zájezdy 17 - 34 dní, cena od 42.000,-Kč
individuální cesty a pobyt

Pro služební i soukromou cestu zajistíme

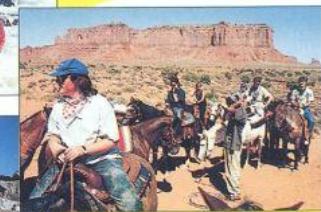
Letenky - Trajetky - Auta - Ubytování - Pojištění

Sport - S, Blatenská 113, 430 03 Chomutov,
tel./fax: 0396-250 28, 260 05, 265 79
pobočka: Václavské nám. 48, Praha 1,
tel./fax: 02-22 21 14 64, tel.: 02-96 22 42 42, 96 22 42 92

Pobyt a sportovní programy

aktivní dovolená pro každého

TSCHECHIEN aktiv ERLEBEN
Rafting - Wandern - Mountainbiking
Wassertrekking - Flusswanderungen
Nachrafting - Bogenschießen
Unterkunft in Prag



PRIOR

**PRIOR Č. Budějovice obchodní dům v Mostě
vás zve k návštěvě a nákupu.**

Nabízíme široký výběr výrobků a služeb a platby kreditními kartami
**Eurocard, Mastercard, Maestro, Visa, Variant, Electron
a Diners Club International.**

Vybrat si můžete v těchto sortimentech :

- Elektro
- Domácí potřeby
- Papír
- Klenoty
- Sport
- Hračky
- Drogerie
- Keramika
- Mobilní telefony
- Foto
- Bižuterie
- Hudba
- Oděvy
- Obuv
- Metrový textil
- Nábytek
- Květiny
- Luxusní prádlo
- Dárkové předměty
- Kanadské žertíky
- Mc Donald's
- Potraviny
- Kniha
- Noviny časopisy

Na své si přijdou i rodiče s dětmi v dětském koutku ve 2. patře OD,
za shlédnutí stojí i několika set litrové mořské akvárium umístěné
taktéž ve 2. patře.

Najdete nás v každém koutu republiky, a kde nejsme, zítra budeme.

- Ostrava Horník
- České Budějovice
- Dačice
- Pelhřimov
- Jihlava
- Roudnice n/Labem
- Semily
- Jirkov
- Most
- Litvínov
- Pacov
- Strakonice
- Prachatice
- Kadaň
- Harrachov
- Turnov

**Přijďte nás navštívit
Stojíme určitě za to !!
JSME TU PRO VÁS !**

DOPROVODNÝ PROGRAM

12.-13. 7. 1997

**DP doprovodný program
Begleitsprogramm**



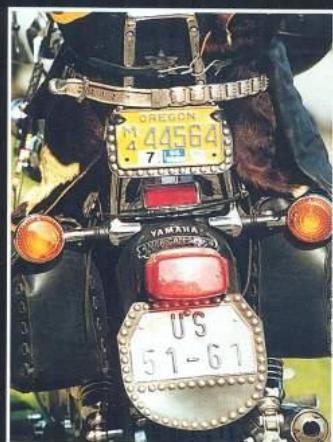
POZOR!

Po celý víkend doprovodný program pro celou rodinu, minibike, terénní čtyřkolky pro dospělé a malé motorky pro nejmenší od YAMA Moto Sport. V neděli motorkářské soutěže pro diváky a zábava podle MC Black Shadows: hudba, boj o duše, hod motorem, páka, pivní soutěže, jízda zručnosti, přetahování motocyklů atd.



ACHTUNG!

Das ganze Wochenende Begleitsprogramm für die ganze Familie, Minibike, Geländedreiräder für Erwachsene und kleine Motorräder für kleine Kinder von YAMA Moto Sport. Sonntag motoristische Wettbewerbe für die Zuschauer und Unterhaltung mit MC Black Shadows: Musik, Kampf mit Luftschlauch, Motorwerfen, Hebel, Bierwettbewerb, Geschicklichkeitsfahrt, Tauziehen der Motorräder usw.



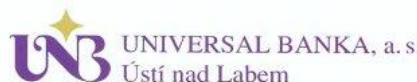


Děkujeme všem sponzorům, kteří se finančně a technicky podíleli na důstojném průběhu závodů Mistrovství Evropy silničních motocyklů a Světového poháru sajákůr na Autodromu v Mostě.

TOP GROUP



GENERÁLNÍ SPONZOR AUTODROMU MOST



Ústí nad Labem



Mostecká
uhlerná
společnost, a.s.



Drieňová 27, 826 52 BRATISLAVA
Tel.: 00421/7/234319



Mercedes-Benz Bohemia



Jiří Kroužek
RING agenoy



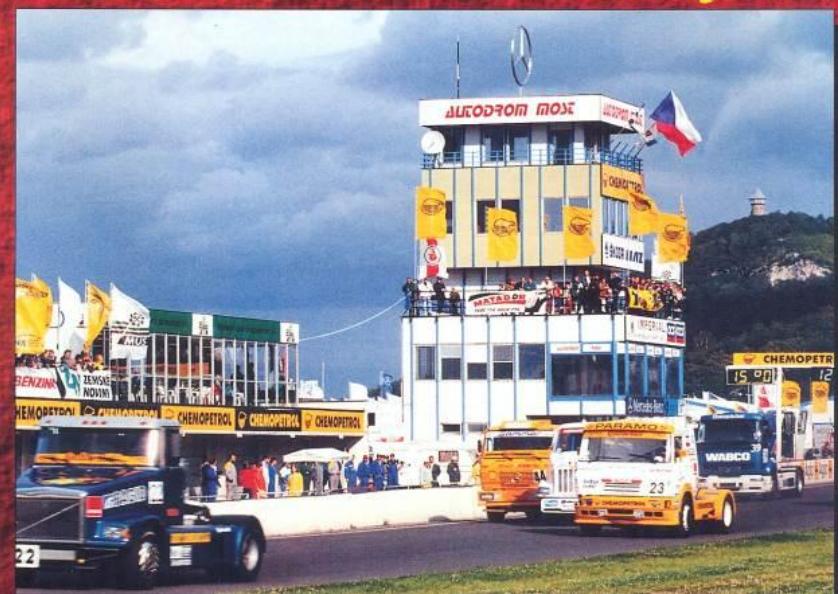
AUTODROM MOST

"Brány Autodromu dokončán - 18.-19. 10. '97" - jízdy zdarma při uschování vstupenek z jednotlivých závodů.

INTERSERIE COUPE '97
1.-3. 8. 1997
...nejrychlejší



CZECH TRUCK PRIX '97
5.-7. 9. 1997
...největší



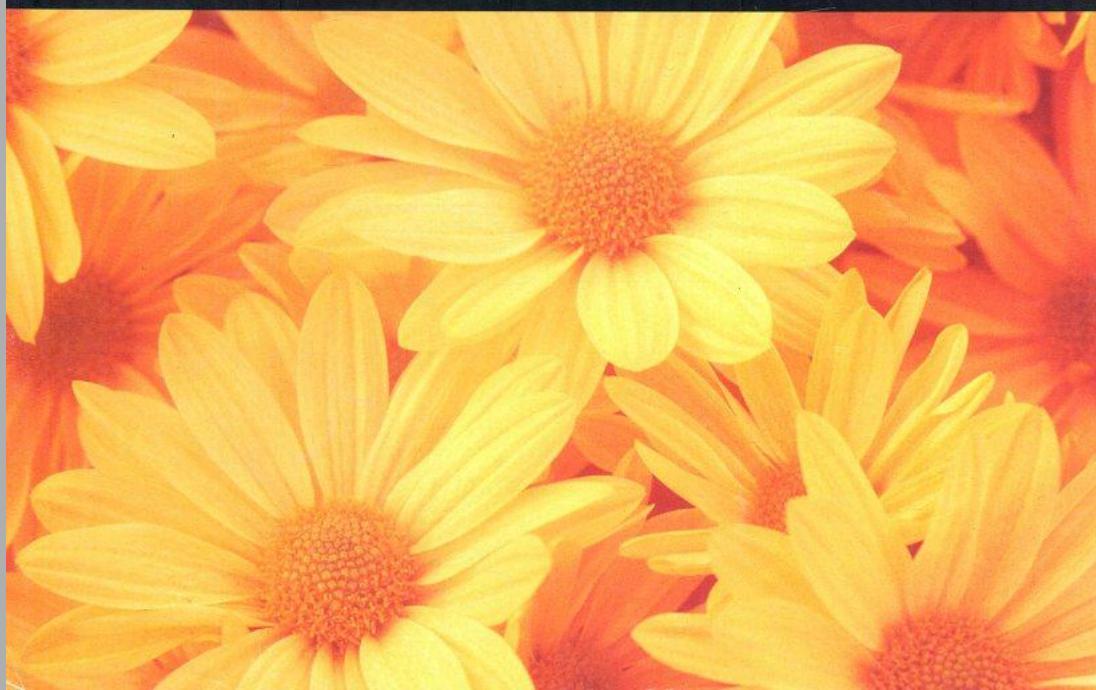


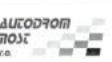
Lámeme časové rekordy.

Od roku 1992 jsme snížili emise škodlivin o téměř 50 %.

www.chemopetrol.cz

CHEMOPETROL





MISTROVSTVÍ EVROPY MOTOCYKLŮ EUROPEAN OPEN ROADRACING CHAMPIONSHIP 1997

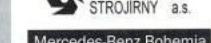


TOP GROUP



GENERÁLNÍ SPONZOR AUTODROMU MOST

MATADOR



STARTOVNÍ
LISTINA

SVĚTOVÝ POHÁR SAJDKÁRŮ SIDECAR WORLD CUP 1997

125 ccm

1.	Jaroslav HULEŠ (CZ)	Honda
2.	Maik STIEF (D)	Honda
3.	Julian MIRALLES (E)	Honda
4.	Igor ANTONELLI (I)	Honda
5.	Jose Ramon RAMIREZ (E)	Honda
6.	Andrea ZAPPA (I)	Aprilia
7.	David GARCIA (E)	Honda
9.	Jimmy PETIT (F)	Honda
10.	Fonsi GONZALES (E)	Aprilia
11.	Maurizio CUCCHIARINI (I)	Honda
12.	Andrea BALLERINI (I)	Aprilia
14.	Nick SERGENT (GB)	Honda
15.	Alvaro MOLINA (E)	Honda
16.	Simone SANNA (I)	Aprilia
19.	Arnaud VINCENT (F)	Aprilia
20.	Giuliano SARTONI (CH)	Honda
22.	Rodney FEE (CND)	Honda
23.	Pablo NIETO (E)	Aprilia
24.	Gianluca VILLA (I)	Honda
25.	Zoltan GYORFI (H)	Honda
26.	Hakan OLSSON (S)	Aprilia
27.	Robbin HARMS (DK)	Honda
28.	David MICO (E)	Aprilia
30.	Christophe ROCHEL (F)	Honda
31.	Joao RODRIGUES (P)	Yamaha
32.	Giuliano PAGLIARINI (I)	Honda
33.	Damaso NACHER (E)	Honda
34.	Stefano CRUCIANI (I)	Aprilia
35.	Reinhard STOLZ (D)	Yamaha
36.	Paolo TESSARI (I)	Honda
37.	Attila MAGDA (H)	Aprilia
38.	Harald DANNINGER (A)	Honda
39.	Vicente ESPARRAGOSO (E)	Yamaha
40.	Mike BALDINGER (D)	Honda
41.	Massimiliano GERVASIO (I)	Aprilia
42.	Nicolas DUSSAUGE (F)	Honda
43.	Xavier SOLER (E)	Aprilia
45.	Jarno JANSSEN (NL)	Honda
49.	Gabor RIZMAYER (H)	Honda
50.	Claudio CIPRIANI (I)	Aprilia
54.	Gerry GEPTS (B)	Honda
55.	Marco MASETTI (I)	Honda
57.	Marco BORCIANI (I)	Honda
59.	Tomáš HLAVATKA (CZ)	Honda
60.	Gabriele ZÖIA (I)	Aprilia
61.	Kuan Meng HENG (MAL)	Honda
63.	Yuzy SHAHROL (MAL)	Honda
64.	Federico CERRONI (I)	Aprilia
69.	Gianluca NANNELLI (I)	Aprilia
72.	Patrick MELLAUNER (I)	Honda
73.	Marek ZIMA (CZ)	Honda
74.	Alessio CÖRRADI (I)	Aprilia
76.	Silvio CLAUS (D)	Honda
77.	Andrea IOMMI (I)	Honda
78.	Oldřich PODLIPNÝ (CZ)	Honda
79.	Gabor TALMACSI (H)	Honda
81.	Massimiliano SABBATANI (I)	Aprilia
	L. B. Racing	
	Docshop Racing	
	Team Miralles Damas	
	B. N. T.Racing	
	T. M. R.	
	Team Italia	
	T. M. R.	
	Racing Moto Sport	
	Airtel Team Aspar	
	Speedy Racing Team	
	Fontana Racing Team	
	G. L. Motorsport	
	Equipo Comedisa	
	Team Italia	
	Scrab Competition	
	B. N. T.Racing	
	G. L. Motorsport	
	Airtel Team Aspar	
	Black Speed Racing	
	Castrol Biro Racing	
	Starol Racing	
	M. C. Hjornet	
	Marathon	
	Dom Racing Team	
	Jomoto Galp	
	Matteoni Racing Cabelli	
	Team Miralles Damas	
	R.S.Tricomi	
	Team Yamaha Kurz	
	Team Elit Due	
	Honved Petofi S. E.	
	Magnum M. S. C.Traun	
	Sevilla 99	
	Rallye Sport	
	Ducci Organization	
	Dom Racing Team	
	Sandroni Team Hernandez	
	D. C. Racing Team J. J.	
	Castrol Biro Racing	
	Motosprint	
	A. P. G. Racing	
	G. M. R. Gubellini	
	Matteoni Racing Cabelli	
	Frodl Racing Team	
	A. R. T. Racing	
	Petronas Sprinta TVK	
	Petronas Sprinta TVK	
	R. C. G. M.	
	S & M-Motoracing	
	Piemme Racing	
	Prag Q4	
	Fontana Racing Team	
	R P S Racing Saalfelt	
	Andrea Corse	
	Top Bike	
	Tom Tajlor Racing	
	Scuderia N. T.	

83.	Michal BŘEZINA (CZ)	Honda	Team Whirpool
84.	Christian PISTONI (I)	Honda	Piemme Racing
86.	Victor Manuel CARRASCO (E)	Honda	T. M. R. Quaker State
88.	Gabriele GNANI (I)	Gnani	International Motor
92.	Igor KALÁB (CZ)	Honda	A. M. K. Revena Brno
97.	Alessandro BRANNETTI (I)	Honda	Mucci Team
99.	Jeronimo VIDAL (E)	Aprilia	Jevisa Team Ricardo Tormo

Euro Open 125 - pořadí po 4 závodech z devíti / Stand nach 4 von 9 Läufen:

1.	P. Tessari	70	13. D. Mico	16	25. Ch. Pistoni	5
2.	M. Bociani	43	14. A. Zappa	13	26. J. Leite	4
3.	A. Vincent	43	15. M. Cucchiarini	13	27. A. Hofmann	4
4.	F. Cerroni	42	16. S. Sanna	10	28. J. R. Ramirez	3
5.	R. Fee	35	17. I. Martinez	10	29. N. Oliveira	3
6.	A. Ballerini	33	18. J. Rodriguez	9	30. Y. Shahrol	3
7.	F. G. Nieto	31	19. F. Mendes	9	31. V. Esparragozo	3
8.	R. Harms	27	20. E. Buchner	9	32. A. Magda	2
9.	M. Stief	26	21. M. Baldinger	7	33. J. Vidal	2
10.	J. Janssen	23	22. I. Antonelli	6	34. T. Hlavatka	1
11.	G. Talmaci	22	23. H. Danninger	6	35. A. Torres	1
12.	D. Garcia	20	24. J. Miralles	5	36. D. Ortega	1

Pořadí Kolo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				

Body / Punkte: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1

250 ccm

4.	Roberto ROLFO (I)
5.	Yasumasa HATAKEYAMA (J)
6.	Oscar SAINZ (E)
7.	Javier MARSELLA (E)
8.	Maurice BOLWERK (NL)
9.	Johan STIGEFELT (S)
10.	Filippo COTTI (I)
11.	Davide BULEGA (I)
12.	Shane NORVAL (SAF)
13.	Ismael BONILLA (E)
14.	Mark COATES (GB)
15.	Felisberto TEIXEIRA (P)
19.	Bohumil STASA (CZ)
22.	Claudio VANZETTA (CH)
23.	Julien ALLEMAND (F)
25.	Francisco Jose RIQUELME (E)
27.	Matthieu LAGRIVE (F)
29.	Walter TORTOROGLIO (I)
30.	Callum RAMSAY (GB)
31.	Vladimir CASTKA (SK)
33.	Hanspeter MUHLEBACH (CH)
34.	Jose David de GEA (E)
35.	Sonni HARMS (DK)
36.	Jason VINCENT (GB)
37.	Sebastien le GRELLÉ (B)
38.	Stephane JOURDAN (F)
40.	Gustavo PAROLARI (CH)
44.	Gianpaolo SAMORI (I)
45.	Christian BACH (DK)
47.	Tom NORTH (S)
49.	Matthias NEUKIRCHEN (D)
50.	Kilian BUHLMANN (CH)
52.	Manuel LUQUE (E)
57.	Fabio CARPANI (I)
59.	Miran HUDOVERNIK (SLO)
63.	Roger HEIERLI (CH)
65.	Tomas PALANDER (S)
66.	Ivan CLEMENTI (I)
70.	Radomil ROUS (CZ)
73.	David GUARDIOLA (E)
75.	Michael WITZENEDER (A)
77.	Sandro di STEFANO (I)
80.	Lukas VAVREČKA (CZ)
83.	Sebastien GIMBERT (F)
84.	Robert EK (S)
88.	Scott SMART (GB)
89.	Lars LANGER (D)
90.	Agustin ESCOBAR (E)
99.	Jesus Perez GOMEZ (E)

Team Italia
Padgetts & Penguin
Honda
Aprilia
Honda
Amadori Racing Group
S. B. K. Sport
Honda
M. R. T. T. Valvoline
Honda
S. B. R. Team Atlas
Honda
G. M. R. Gubellini
Honda
Ducci Organization
Honda
Shane Norval Racing
Honda
Equipo Escuela Morante
Honda
Team Coates Honda U.K.
Honda
F. N. M. Shell Advance
Yamaha
Wernberger Racing
Aprilia
Mohag Aprilia Racing
Aprilia
Equipe de France
Honda
Promotosports
Aprilia
Equipe de France
Honda
Team Italia
Honda U. K.
Matador Slovakia
Honda
Muhlebach Honda
Honda
Team Sotano
Yamaha
M. C. Hjornet
Honda
Padgetts Racing
Honda
Le Grelle Racing
Honda
Promotosports
Yamaha
Mucci Team
Honda
Fontana Racing Team
Honda
M. C. Hjornet
Honda
Kylteknik Kalmar
Honda
Team Yamaha Kurz
Yamaha
Hopfner Racing Berlin
Honda
M3 Competicion
Honda
Desenzano Corse
Honda
Inotherm Racing Team
Honda
PVM Peter Velos Motos
Honda
Palander Racing
Honda
Amadori Racing Group
Honda
Znojmo Racing Team
Honda
T. M. R.
Honda
H. R. T. Schmidinger
Honda
DS Cavalli Racing Team
Honda
Moto Racing Klub Ostrava
Honda
Equipe de France
Honda
Rob Racing
Honda
Scott Smart Racing
Honda
Road Racing Langer
Honda
S. B. K. Sport
Honda
S. B. K. Sport

Euro Open 250 - pořadí po 4 závodech z devíti / Stand nach 4 von 9 Läufen:

1. D. Bulega	91	11. I. Clementi	18	21. B. Staša	9
2. J. Vincent	47	12. J. Marsella	16	22. V. Častka	5
3. S. Smart	46	13. M. Bolwerk	16	23. W. Tortoroglio	4
4. J. Stigefelt	45	14. J. D. de GEA	14	24. H. Muhlebach	4
5. F. Carpani	39	15. C. Vanzetta	11	25. A. Escobar	4
6. O. Sainz	34	16. F. Teixeira	11	26. R. Milton	3
7. S. Gimbert	30	17. I. Bonilla	10	27. G. May	2
8. Y. Hatakeyama	28	18. F. Cotti	10	28. S. Harms	1
9. R. Rolfo	22	19. S. Norval	9	29. M. Luque	1
10. J. Allemand	21	20. M. Lagrive	9		

Pořadí Kolo	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				

Body / Punkte: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1

Sidecar

2. Rolf BILAND - Kurt WALTISPERG (CH)
3. Steve WEBSTER - David JAMES (GB)
4. Paul GÜDEL - Charly GÜDEL (CH)
5. Steve ABBOTT - Jamie BIGGS (GB)
6. Klaus KLAFFENBÖCK - Christian PARZER (A)
8. Markus BÖSIGER - Jürg EGLI (CH)
9. Mark REDDINGTON - Andy HETHERINGTON (GB)
11. Markus SCHLOSSER - Daniel HAUSER (CH)
12. Benny JANSEN - Franz Geurts VAN KESSEL (NL)
14. Ian WILFORD - Dudley INGLISH/Dudley TOMLINSON (GB)
15. Markus NEUMANN - Peter HÖSS (D)
16. Kevin WEBSTER - Rob McINTOSH (GB)
17. Dave MOLYNEUX - Peter HILL (GB)
18. Barry BRINDLEY - Scot WHITESIDE (GB)
19. Billy GÄLROSS - Peter BERGLUND (S)
20. Stuart MULDOON - Jeff HAINES (GB)
21. Jari NIKKÄNEN - Jarno NIKKÄNEN (SF)
22. Roger BODY - Andy PEACH (GB)
23. Derek BRINDLEY - Adolf HÄNNI (GB/CH)
24. Reiner KOSTER - Torsten GRIES (CH/D)

Sidecar World Cup - pořadí po 3 závodech z devíti / Stand nach 3 von 9 Läufen:

1. K. Webster - D. James	63	11. B. Brindley - S. Whiteside	11
2. K. Klaffenböck - Ch. Parzer	56	12. M. Reddington - A. Hetherington	10
3. R. Biland - K. Waltisperg	45	13. M. Neumann - P. Höss	9
4. P. Güdel - Ch. Güdel	45	14. R. Loverlock - J. Haines	9
5. D. Brindley - A. Hänni	34	15. M. Schlosser - D. Hauser	7
6. S. Muldoon - J. Haines	21	16. M. Whittington - S. Birkett	7
7. M. Bösiger - J. Egli	17	17. I. Willford - D. Inglisch/D. Tomlinson	6
8. D. Molyneux - P. Hill	16	18. R. Koster - T. Gries	6
9. R. Body - A. Peach	15	19. B. Gälross - P. Berglund	5
10. S. Abbott - J. Biggs	11	20. Hummel -	5

Pořadí Kola	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				
11																				
12																				
13																				
14																				
15																				
16																				
17																				
18																				
19																				
20																				
21																				
22																				
23																				
24																				

Body / Punkte: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1

Přebor ČR Sportproduction 125 ccm

1. Alexandr VYSLOUŽIL	Aprilia	33. Arnošt VALDA	Gilera
2. Robert PAPEŽÍK	Cagiva	34. Dagmar VEJASOVÁ	Aprilia
3. Zdeněk FRANC	Aprilia	35. Michal HORÁČEK	Cagiva
4. Jan BEDNÁŘ	Aprilia	36. Petr SEDLÁK	Gilera
5. Slavomír JENÍČEK sen.	Cagiva	38. Antonín PETRLA	Aprilia
8. Martin KAMENICKÝ	Cagiva	39. Miroslav CHLEBOUN	Aprilia
10. Miroslav SEDLO	Cagiva	40. Jaroslav KŘEN sen.	Aprilia
11. Jiří VIEDEMANN	Cagiva	41. Jaroslav KŘEN jun.	Aprilia
13. Robert DRÁBEK	Cagiva	42. Petr KŘEN	Aprilia
15. Ludvík VACEK	Aprilia	43. Libor HAVELK	Aprilia
16. Vojtěch CHOCHULA (SR)	Aprilia	45. Jan VYSLOUŽIL	Aprilia
17. Pavel ŠEBLJ	Cagiva	46. Tomáš MIKŠOVSKÝ	Aprilia
18. Libor KAMENICKÝ	Cagiva	47. Michal MIKŠOVSKÝ	Aprilia
19. Vladislav KEDZIOR	Cagiva	48. Jan PŘIBYL	Cagiva
20. Jan STRNADEL	Aprilia	53. Jan VRBA	Cagiva
22. Zdeněk TUTR	Cagiva	55. Jiří ŠRÁMEK	Cagiva
23. Stanislav TVARŮŽEK	Cagiva	62. Lumír SOUČEK	Cagiva
24. Jeannetto QUIRENZOVÁ	Aprilia	66. Petra RUETTJEROVÁ (D)	Aprilia
25. Tomáš PÁTEK (SR)	Aprilia	68. Václav SVOBODA jun.	Cagiva
26. Lubomír DUFEK	Aprilia	71. David HAASE	Cagiva
27. Jarolím HOLBA	Aprilia	73. Jindřich MACHALÍNEK	Cagiva
28. Bohuslav ČOUPEK	Cagiva	76. Jan AUGUSTA	Cagiva
29. Jan VERNER	Aprilia	79. Jiří VAVŘINEC	Cagiva
30. Karel HAVLÍČEK	Cagiva	88. Karel MATUŠ	Aprilia
31. Klára WEBEROVÁ	Cagiva	99. Aleš PEĎUK	Cagiva
32. Jiří VAVŘINEC	Cagiva		

Sportproduction - pořadí po 3 závodech z devíti / Stand nach 3 von 9 Läufen:

1. R. Papežík	42	9. D. Vejtasová	5
2. Z. Franc	40	10. V. Kedzior	4
3. L. Havelka	36	11. K. Matuš	3
4. M. Sedlo	31	12. L. Dufek	2
5. M. Kamenický	28	13. J. Quirenzová	2
6. J. Viedemann	24	14. A. Fejdůk	1
7. S. Tvarůžek	17	15. J. Vrba	1
8. T. Pátek	6	16. S. Jeníček sen.	1

Pořadí Kola	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1																				
2																				
3																				
4																				
5																				
6																				
7																				
8																				
9																				
10																				

Body / Punkte: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1

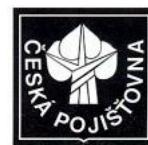
TOP GROUP



GENERÁLNÍ SPONZOR AUTODROMU MOST



Mostecká
uhelná
společnost, a.s.



UNIVERSAL BANKA, a.s.
Ústí nad Labem



SLOVASFALT, spol. s r.o., Mlynské Nivy 61/A, 827 24 BRATISLAVA
Tel.: 00421/7/5213679



DOPRASTAV **Doprastav a.s.**
Drieňová 27, 826 52 BRATISLAVA
Tel.: 00421/7/234319



Mercedes-Benz Bohemia



KRUŠNOHORSKÉ
STROJÍRNY a.s.