



Mistrovství Evropy
MOTOCYKLŮ
 EUROPEAN OPEN ROAD RACING
 CHAMPIONSHIP 1998



TOP GROUP



MATADOR



SPONZOR



Světový pohár
SAJDKARŮ
 SIDECAR WORLD CUP 1998

PROGRAM

www.rgjmi.cz

AUTODROM MOST
10.-12. 7.
1998



MEDIA PARTNER



SUPERMOTO

Kombinézy
na českém
trhu

Sport

Trial v Nepomuku
Grand Prix
Superb

Nový český
motocyklový měsíčník
v prodeji
od března 1998

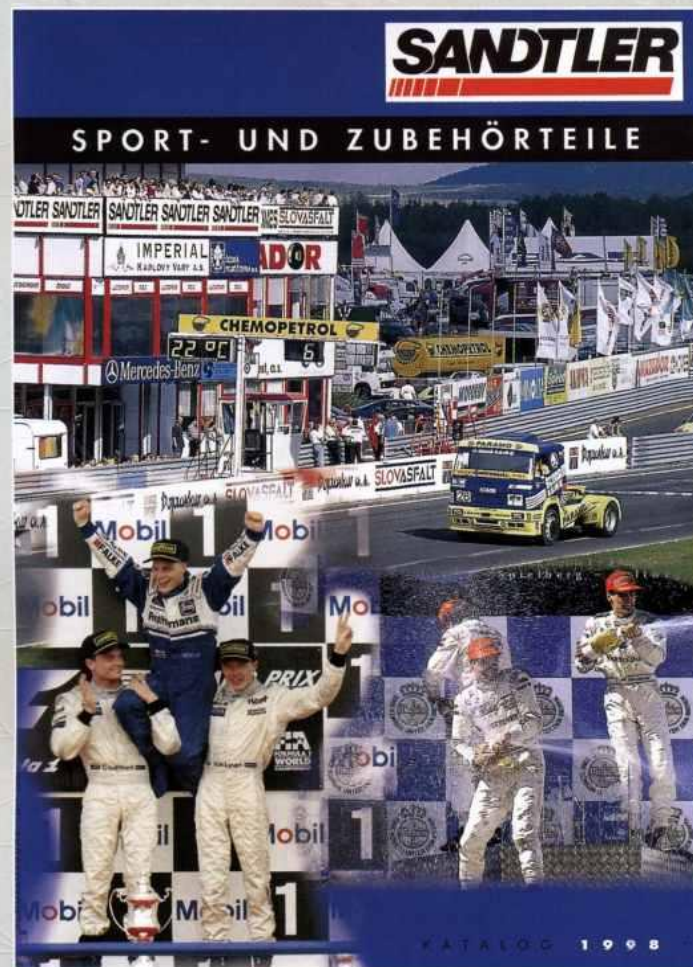
Pokud ho neseženete a hoříte
zvědavostí, napište do redakce
SUPERMOTO, Novodvorská 49
142 00 Praha 4
Fax: 47 25 741

Testy

Největší choppery
Laverda 750 S Formula

HONDA CBR900RR
s Jaroslavem Hulešem

MOTORSPORT-VYBAVENÍ-DOPLŇKY A NÁHRADNÍ DÍLY

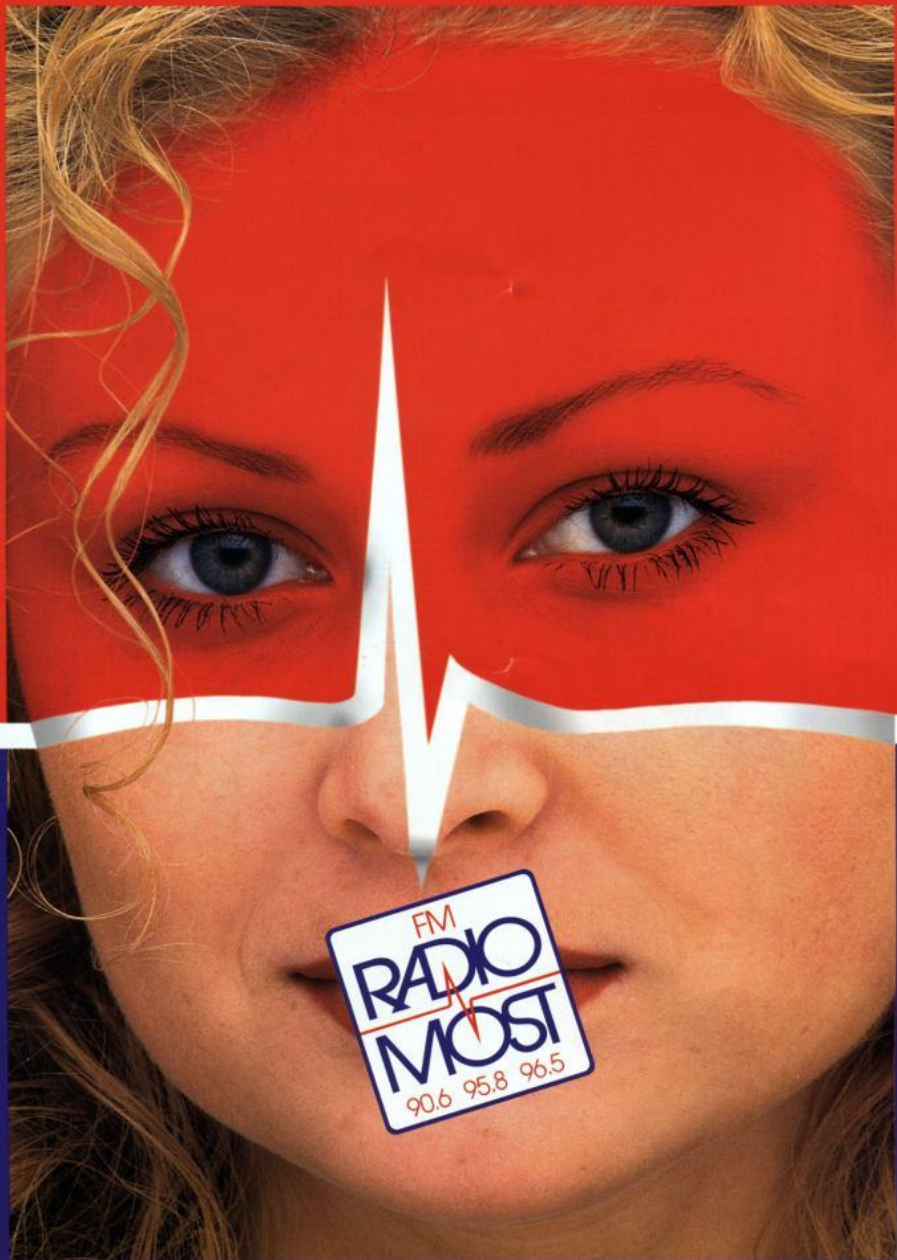


MOTORSPORT-AUSRÜSTUNG UND ZUBEHÖRTEILE

SANDTLER

L. Sandtler · Heidestraße 85 B · D-44866 Bochum
Telefon +49/23 27/98 67-0
Telefax +49/23 27/98 67 67
Internet <http://www.sandtler.de>

... pravá tvář



taneční hudby 80. a 90. let



Milí příznivci motocyklového sportu,

dovoluji mi, abych Vás znovu po roce přivítal na závodech mistrovství Evropy silničních motocyklů a Světového poháru sajdkářů. Česká republika patří mezi země s nejdélejší tradicí motocyklového průmyslu a sportu. Celé generace motocyklových nadšenců se mohly těšit z řady evropských a světových špiček na českých závodních okruzích a silnicích. Je velmi potěšující, že se tuto zónu jezdců evropského šampionátu představí mosteckým divákům již po jedenácté a světový pohár sajdkářů oslaví svůj druhý ročník v Mostě. Věřím, že i jako v letech minulých Vám motocyklové zápolení na mostecké závodní dráze přinese mnoho dramatických a vzrušujících zážitků. Přeji Vám příjemnou zábavu a hezký sportovní víkend.

*Jiří Kraužek
generální ředitel
Autodrom Most, spol. s r. o.*

Sehr geehrte Motorsportsfreunde,

gestatten Sie, daß ich Sie wieder nach einem Jahr bei der Europameisterschaft Motorradröder und Weltpokal Sidecar herzlich begrüße. Tschechische Republik gehört zu den Ländern mit der längsten Tradition des Motorsports und Industrie. Verschiedene Generationen der Motorsportfans konnten sich über die Anwesenheit der vielen europäischen und weltbekannten Rennfahrer auf den tschechischen Rennstrecken und Straßen freuen. Es ist sehr erfreulich, daß sich diese Saison die EM Fahrer unseren Zuschauern schon zum elftenmal vorstellen und die WM Sidecar feiert die zweite Veranstaltung in Most. Ich hoffe, daß Ihnen, wie auch in den vergangenen Jahren, dieses Wochenende auf der Rennstrecke in Most viele dramatische Momente herbringt. Ich wünsche Ihnen eine gute Unterhaltung und ein schönes Wochenende.

*Jiří Kraužek
Generaldirektor
Autodrom Most, spol. s r. o.*



Vážení příznivci motoristického sportu,

dovoluji mi, abych Vás jako představitel mostecké radnice ardečně přivítal při příležitosti Vaší návštěvy již tradičních závodů Mistrovství Evropy motocyklů a Světový pohár sajdkářů a v souvislosti s tím i město Mostu.

Již po nákalik let se stává Most dějištěm mnoha významných sportovních událostí a tyto závody na mosteckém autodromu jsou mezi těmi, které do našeho města každoročně přivádějí závodnickou elitu a množství diváků - návštěvníků.

Doufám, že se všem bude v Mostě líbit tak, že se sem budou rádi vracet. Vždyť kromě autodromu nabízí město široké sportovní a kulturně-společenské využití.

Závodníkům a jejich týmům přeji skvělý start i cíl, pořadatelům hladný průběh závodů a návštěvníkům pak příjemné zážitky ze soustře rychlých kol.

*Ing. Jiří Šulc
starosta města Mostu*

Sehr geehrte Motorsportsfreunde,

gestatten Sie, daß ich Sie als Repräsentant des Rathauses in Most bei der Gelegenheit Ihres Besuches der schon traditionellen der Europameisterschaft Motorradröder und Weltmeisterschaft Sidecar, und im Zusammenhang auch mit der Stadt Most willkommen heiße.

Schon einige Jahre ist Most ein Platz der vielen bedeutenden Sportereignissen und diese Rennen in Autodrom Most gehören zu denen, die in unsere Stadt jedes Jahr die Rennspitze und viele Zuschauer-Besucher mitbringen.

Ich hoffe, daß Sie sich in Most wohl fühlen und daß Sie gern zurückkehren. Weil außer der Rennstrecke bietet die Stadt viele Sport und Kulturveranstaltungen an.

Den Rennfahrern und ihren Teams wünsche ich ein gutes Start und Ziel, den Veranstalter einen guten Verlauf der Rennen und den Besuchern angenehme Ergebnisse der schnellen Runden.

*Dipl.-Ing. Jiří Šulc
Bürgermeister der Stadt Most*



Vážení sportovní přátelé,

Mostecko je regionem, který se může pochlubit dlouhodobou tradicí pořádání automobilových závodů v poválečné historii. Zájemci tohoto sportu ve městě horníků a chemiků - v Mostě připravovaly různé generace fanů motoristického sportu. Mostecký Autodrom, který letos slaví své patnáctiny, po roce 1990 prošel bouřlivým vývojem. Dnes se stal neodmyslitelným centrem motoristického sportu u nás i ve střední Evropě a nejmodernějším závodním okruhem v zemi bývalého východního bloku.

Chemopetrol patří mezi firmy na Mostecku, které se výrazným způsobem podílely na vývoji tohoto sportovního centra regionu. Chemopetrol se stal generálním sponzorem autodromu v roce 1995 a přispěl k pozvednutí jeho popularity, ke zvýšení návštěvnosti, kdy na svahy autodromu za hodnotným sportovním zážitkem opět přicházejí desítky tisíc fanoušků. Celé toto období je spojeno s výrazným výhledem černozlutých barev naší firmy na úspěšnosti motoristického sportu v celé naší republice. Jsem rád, že naše společnost měla svůj podíl i na upoutání pozornosti silných sponzorů, kteří věří v tento okruh a v jeho schopnost poskytnout i obyvatelům Mostecku, tedy i našim zaměstnancům, potřebné chvíle relaxace a odreagování od vyjatého pracovního procesu. Naš vztah k Autodromu se letos ještě ztánsobil - ze sponzorů jsme se stali i jedním z jeho majitelů.

Mezi tradiční sportovní události roku patří závody Mistrovství Evropy motocyklů, Interserie nebo Evropský pohár tahačů Czech Truck Prix a nově velmi divácky zajímavý závod historických vozů F1 Thoroughbred Grand Prix. Atmosféru na autodromu dotvářejí i další automobilové a motocyklové závody, které každoročně lákají jak závodnické špičky, tak desetitisíce diváků z celé republiky stále více i těch ze zahraničí.

Dominívám se, že nám všem, tedy sponzorům, majitelům, závodníkům, hostům jde o jediný a společný cíl - připravit, uskutečnit a absolvovat divácky přitažlivé závody v našem regionu, na mosteckém autodromu.

Přeji všem divákům a příznivcům motoristického sportu na Autodromu v Mostě rychlé, vzrušující a krásné sportovní zážitky.

*Ing. Štěpán Pecka
předseda představenstva
a generální ředitel Chemopetrol, a. s., Litvínov*

Sehr geehrte Sportsfreunde,

Das Land Most ist ein Region, das sich mit einer langjährigen Tradition der Automobilrennen in der Nachkriegszeit prahlen kann. Das Sportaus, in der Stadt der Bergleute und Chemiker - vorbereiteten verschiedene Generationen der Motorsportfans. Autodrom in Most, der dieses Jahr seinen fünfzehnten Geburtstag feiert, durchging noch dem Jahr 1990 einer stürmischen Entwicklung. Heute wurde er ein Zentrum des Motorsports bei uns und in Mitteleuropa und eine der modernsten Rennstrecken in der ehemaligen Osteuropa.

Chemopetrol gehört zu den Firmen in Most, die sich ausdrücksvoll unter der Entwicklung dieses Sportzentrum unterschreibt. Chemopetrol wurde der Generalsponsor des Autodroms im Jahre 1995 und trägt zu seiner Popularität bei, zu der Erhöhung der Zuschauer, wo auf den Zuschauerbereich wieder Zehntausend Zuschauer kamen. Dieser Zeitraum ist mit einem markanten Einfluß der schwarzgelben Farben unserer Firma auf den Erfolg des Motorsports in der ganzen Republik verbunden. Ich bin froh, daß unsere Gesellschaft einen Einfluß auf die stärksten Sponsoren hatte, die dieser Rennstrecke glauben und ihre Fähigkeit den Bewohnern, und auch unseren Angestellten, die notwendige Relaxation und die Abregierung von der Arbeit leisten. Unsere Beziehung zum Autodrom hat sich dieses Jahr noch vervielfacht - von Sponsoren wurden wir auch einer von den Inhabern.

Zu den traditionellen Sportereignissen dieses Jahres gehört die Europameisterschaft der Motorradröder, weiter die Rennserie Interserie oder Europapokal Czech Truck Prix und das neue interessante Rennen der historischen Fahrzeuge der F1 Thoroughbred Grand Prix. Die Atmosphäre in Autodrom machen auch weitere Automobil und Motorradrennen, die jedes Jahr die Rennspitzen, und auch Tausende von Zuschauer aus der ganzen Republik und immer mehr auch von Ausland lockern.

Ich nehme an, daß uns allen, den Sponsoren, Inhaber, Rennfahrer, Gästen um ein einziges und gemeinsames Ziel geht - für die Zuschauer attraktive Rennen in unserem Region, in Autodrom Most vorbereiten, verwirklichen und absolvieren.

Ich wünsche allen Zuschauern und Motorsportsfreunden des Autodroms Most schnelle, aufgeregte und herrliche Sporterlebnisse.

*Dipl.-Ing. Štěpán Pecka
Vorsitzende des Vorstandes
und Generaldirektor des Chemopetrol, a. s. Litvínov*

AUTODROM MOST

Technické údaje závodní tratě: Technische Angaben der Rennstrecke:

délka tratě 4148,29 m (2324,60 m malý okružní)
délka v ideální stopě 4125,80 m (2303,10 m)
nejdelší rovina 839,48 m
nejkratší rovina 150 m
šířka závodní tratě 12 - 14 m
počet zatáček 20
z toho 11 pravých a 9 levých
největší poloměr zatáčky 300 m
nejmenší poloměr zatáčky 40 m
převýšení 12,09 m
max. stoupání +2,8‰
max. klesání -3,2‰
stoupání od startu +0,43‰

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

Mistrovství Evropy MOTOCYKLŮ EUROPEAN OPEN ROAD RACING CHAMPIONSHIP 1998

Světový pohár SAJDKARŮ SIDECAR WORLD CUP 1998

Pátek 10. 7. 1998

09.00 - 09.30	Euro Open 125 ccm A	test
09.40 - 10.10	Euro Open 125 ccm B	test
10.20 - 10.50	Euro Open 250 ccm	test
11.00 - 11.30	Euro Open Supersport	test
11.40 - 12.10	PČR sportproduction 125 ccm	test

přestávka

12.50 - 13.20	WC Sidecar	test
13.30 - 14.00	PČR Sportproduction 125 ccm	test
14.30 - 15.00	Euro Open 125 ccm A	volný trénink
15.10 - 15.40	Euro Open 125 ccm B	volný trénink
15.50 - 16.20	Euro Open 250 ccm	volný trénink
16.30 - 17.00	Euro Open Supersport	volný trénink
17.10 - 18.00	WC Sidecar	volný trénink

Sobota 11. 7. 1998

08.50 - 09.10	PČR Sportproduction 125 ccm	1. Kvalifikační trénink
09.20 - 10.00	WC Sidecar	1. Kvalifikační trénink
10.10 - 10.40	Euro Open 125 ccm A	1. Kvalifikační trénink
10.50 - 11.20	Euro Open 125 ccm B	1. Kvalifikační trénink
11.30 - 12.00	Euro Open 250 ccm	1. Kvalifikační trénink
12.10 - 12.40	Euro Open Supersport	1. Kvalifikační trénink
12.50 - 13.30	WC Sidecar	2. Kvalifikační trénink
13.40 - 14.00	PČR Sportproduction 125 ccm	2. Kvalifikační trénink
14.25 - 14.55	Euro Open 125 ccm A	2. Kvalifikační trénink
15.05 - 15.35	Euro Open 125 ccm B	2. Kvalifikační trénink
15.45 - 16.15	Euro Open 250 ccm	2. Kvalifikační trénink
16.25 - 16.55	Euro Open Supersport	2. Kvalifikační trénink

Neděle 12. 7. 1998

09.30 - 09.45	WC Sidecar	WARM UP
10.00 - 10.15	Euro Open 125 ccm	WARM UP
10.30 - 10.45	Euro Open 250 ccm	WARM UP
11.00 - 11.25	Euro Open Supersport	WARM UP
11.40 - 11.55	PČR Sportproduction 125 ccm	WARM UP

přestávka

12.30 - 13.45	WC Sidecar	závod
14.00 - 15.00	EO 125	závod
15.15 - 16.15	EO 250	závod
16.30 - 17.20	EO Supersport	závod
17.35 - 18.00	PČR Sportproduction 125 ccm	závod



Autoservice GmbH Hofmann

24 Stunden Service

- Abschlepp & Bergungsdienst bis 100 t für PKW, LKW und Busse
- Fahrzeugüberführungen
- Unfallersatz
- Pannenhilfe
- Kfz - Werkstatt
- Batterie-, Reifendienst
- Verschrottungen
- Waschanlage

☎ 30 20 12

alle Schutzbriefe & Kreditkarten



VERBAND DER BERGUNGS- UND ABSCHLEPPUNTERNEHMEN E.V.

GEPRÜFTER FACHBETRIEB

Gerichtsstraße 2 * 09112 Chemnitz * Fax: 0371/30 47 03

AUTODROM MOST '98



31. 7. - 2. 8.
INTERSERIE + BENZINA CZECH OPEN '98
+ ČESKÁ POJIŠTOVNA-ŠKODA OCTAVIA CUP '98
INTERSERIE + TSCHHEISCHEMEISTERSCHAFT AUTO
+ ČESKÁ POJIŠTOVNA-ŠKODA OCTAVIA CUP '98

11. - 13. 9.
CZECH TRUCK PRIX '98
+ ČESKÁ POJIŠTOVNA-ŠKODA OCTAVIA CUP '98
CZECH TRUCK PRIX '98
+ ČESKÁ POJIŠTOVNA-ŠKODA OCTAVIA CUP '98

19. - 20. 9.
MISTROVSTVÍ ČR MOTO
TSCHHEISCHEMEISTERSCHAFT MOTO

VSTUPENKY SE SLEVOU JE MOŽNÉ SI ZAKOUPIT PŘÍMO NA AUTODROMU. V CESTOVNÍCH KANCELÁŘÍCH NEBO VE STÁNKU AUTODROMU NA DIVÁCKÉM SVAHU PŘI ZÁVODECH



Mistrovství Evropy
MOTOCYKLŮ
EUROPEAN OPEN ROAD RACING
CHAMPIONSHIP 1998

Světový pohár
SAJDKARŮ
SIDECAR WORLD CUP 1998

Cestné předsednictvo Ehrenvorstand

Štěpán Pecka generální ředitel Chemopetrol a.s.
Štefan Rosina generální ředitel Matador a.s.
Jiří Šulc starosta města Mostu
Jiří Kroužek generální ředitel Autodrom Most, spol. s r. o.

Ředitelství závodu Rennleitung

Předseda Jury/Jury-Vorsitzende **Jim Parker**
Člen Jury/Jury-Mittglied **Reszö Bulcsu**
Delegát FMNR/Delegat FMNR **Otakar Večerka**
Stálý koordinátor UEM/Permanente coordinator UEM **Martin Wimmer**
Hlavní organizátor/Hauptorganisator **Jiří Kroužek**
Ředitel závodu/Rennleiter **Gerhard Ittner**
Asistent ředitele/Rennleiter-Assistent **Iva Lukešová**
Tajemník závodu/Rennsekretär **Vlasta Vachová**
Sekretariát/Sekretaria **Trúda Pochmanová**
Vedoucí technické kontroly/Haup-techn. Kommissar **Karel Zucha**
Hlavní časoměřič/Zeitnahme-Obmann **Dobromila Míková**
Vedoucí lékařské služby/Hauptarzt **Milan Fidler**

Provozní řád

- Niže uvedené pokyny jsou závazné pro všechny osoby pohybující se v prostorách diváckého svahu na AUTODROMU.
- Všichni návštěvníci jsou povinni řídit se pokyny pořadatelů a ostatních pracovníků AUTODROMU.
- Provozní doba na diváckém svahu je od 7.00 hodin do 20.00 hodin.
- V areálu platí přísný zákaz
 - pobytu mimo provozní dobu
 - stanování a kempování
 - prodeje nápojů ve skleněných lahvích, stejně tak je zakázáno skleněné lahve do areálu donášet
 - vstupu na závodní dráhu nebo do vyznačených závodních prostor
- Každý návštěvník je povinen nosit viditelné platnou vstupenku a na vyzvání ji předložit ke kontrole.
- Pro všechna vozidla platí v areálu omezení maximální povolené rychlosti na 30 km/h.
- Návštěvníci mohou odstavit vozidla pouze na vyznačených parkovištích.

Ředitelství AUTODROMU MOST

Betriebsordnung

- Unten angeführte Anweisungen sind für alle Personen die sich in den Räumen des Zuschauerbereiches des AUTODROMS bewegen, verbindlich.
- Alle Besucher sind verpflichtet den Anweisungen des Ordnungsdienstes und anderen Angestellten des AUTODROMS Folge zu leisten.
- Die Betriebszeit des Zuschauerbereiches ist ab 7.00 bis 20.00 Uhr.
- Im Areal ist strengstens verboten
 - Aufenthalt ausserhalb der Betriebszeit
 - Zelten und Campen
 - Verkauf der Getränke in Glasflaschen, ebenso ist verboten Glasflaschen ins Areal mitzubringen
 - Betreten der Rennstrecke oder in den abgegrenzten verbotenen Räumen.
- Jedre Besucher ist verpflichtet die gültige Eintrittskarte sichtbar zu tragen und auf Verlangen die Eintrittskarte zur Kontrolle vorzeigen.
- Für alle Fahrzeuge ist das Fahren im Areal mit 30 km/h limitiert.
- Zum Abstellen der Zuschauerfahrzeuge sind die ausgewiesene Parkplätze zu benutzen.

Rennleitung des AUTODROMS MOST

Seriál závodů mistrovství Evropy odstartoval před sedmnácti lety

Die Rennserie der Europameisterschaft startete vor siebzehn Jahren

Prvními mistry starého kontinentu v závodech silničních motocyklů se v roce 1924 stali Mantasti, Simpson a van Gert. Jejich jména se ovšem z přehledů a statistik již téměř vytratilo, stejně jako jména těch, kteří přišli bezprostředně po nich.

O titulech evropských šampionů se dříve rozhodovalo v jednom jediném závodě a poprvé se dějstvem tohoto klání stal královský park v italské Monze. S výjimkou let 1938 a 1939 a období druhé světové války tomu tak bylo zcela pravidelně. V prvních poválečných letech se na tradiční navázala, závody mistrovství Evropy se konaly ve švýcarském Bernu a irském Ulsteru. V roce 1949 ovšem vznikl první ucelený seriál závodů, na svět přišlo mistrovství světa a na evropský šampionát se rychle zapomělo.

Postupem času se závody mistrovství světa silničních motocyklů staly velkolepou podívanou přitahující nespočetné davy diváků, ale zároveň vznikla obrovská propast mezi národními šampionáty a světovým mistrovským seriálem. Za této situace se opět začalo hovořit o mezidánku, kterým se nakonec stalo mistrovství Evropy.

Mistrovství Evropy zahájilo v Imole

Seriál závodů evropského šampionátu odstartoval 22. března 1981 v italské Imole a o titul se bojovalo 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 vypracoval 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 na prioritní listině FIM.

Závodů se přesto na základě výjimky udělené FIM zúčastnili někteří jezdci z mistrovství světa. V prvních ročnících evropského šampionátu se ve startovních listinách mimo jiné objevili Stefan Döflinger, Marco Lucchinelli, Martin Wimmer nebo sojkdárista Rolf Biland, Egbert Streuer, Alain Michel či Werner Schwarz. 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 evropský šampionát brzy ujal a získal si určitou vážnost.

Zatímco první ročník mistrovství Evropy měl v kalendáři pouze 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 stejné sezóně nebo v minulosti dějištěm závodů mistrovství světa. Ve třetím roce existence evropského šampionátu se do kalendáře zařadilo také Brno, kde měl závod na starém přírodním okruhu nahradit dříve pořádaný podnik mistrovství světa. Když se potom Brno po dokončení nového autodromu opět dočkalo přidělení jednoho ze závodů mistrovství světa, jeden z podniků mistrovství starého kontinentu se v roce 1987 poprvé představil na Autodromu v Mostě.

Z Evropy do světa

Nejuspěšnější tři jezdci evropského mistrovství v každé kubatuře byli na další sezónu automaticky zapsáni do seznamu prioritních jezdců, což jim umožňovalo účast v závodech seriálu mistrovství světa. Bylo však otázku šesti a finančního a materiálního zabezpečení, aby se při přestupu v první lize prosadili.

Časem se ukázalo, že pravidla zabraňující evropským medailistům v následujícím roce opět startovat v mistrovství Evropy nepřispívá vždy k dalšímu výkonostnímu vzestupu jezdců. Řada z nich nedlouho po svém triumfu na evropském seriálu se závoděním skánčila. Proto byla tato dost problematická část z propozic vyjmuta.

Od roku 1996, kdy se evropské mistrovství ujal španělský promotér R. P. M. exclusivas, se mistrovství koná jako otevřené a na startu se objevují také jezdci startující současně v seriálu Grand Prix.

Die ersten Meistern des alten Kontinenten in den Rennen des Straßenmotorröder 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 Titel der Europachampions wurde früher im einen 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 WM und die Europameisterschaft vergaß man schnell.

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

Die Europameisterschaft fing in Imola an

Die Rennserie der EM startete den 22. März 1981 in der italienischen Imola und um den Titel kämpfte man in fünf Rennen. 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 EM nur Fahrer mit Produktions-Rennmotorröder starten, die in der Prioritätsliste FIM angegeben waren.

An den Rennen nahmen vom Anfang auch gegen der FIM Ausnahme einige Fahrer der WM. 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 Schwarz. 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 EM bald und verschaffte sich einen bestimmten Respekt.

Während die erste EM im Kalender nur fünf Rennen hatte, im Laufe der weiteren fünf Jahren hat sich die Rennserie mindestens in zehn Rennen ausbreitet. Die meisten haben auf den Rennstrecken, wo in der gleichen Saison auch die WM war, stattgefunden. Im dritten Jahr der Existenz EM reihte sich im Kalender auch Brno ein, wo das Rennen auf der alten Naturrennstrecke die frühere WM ersetzen sollte. Wenn später Brno wieder das WM Rennen nach der Fertigstellung des neuen Automotodroms bekam, stellte sich die EM im Jahre 1987 zum erstenmal auf dem Autodrom Most vor.

Aus Europa in die Welt

Die drei erfolgreichsten Fahrer der EM in jeder Kubatur wurden automatisch für die nächste Saison in der Liste der Prioritätsfahrer der WM eingeschrieben. Daß sie sich in der anspruchsvollen Meisterschaft durchsetzen, war aber die Frage des Geldes, der finanziellen und materiellen Sicherung.

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

Im Jahre 1996, wo die Europameisterschaft der spanische Promotör R.P.M. Exclusivas übernahm, findet das Rennen als offenes statt und auf dem Start stellten sich auch die Fahrer vor, die an der WM teilnehmen.

Fausto Gresini a ti další

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 ve stejné třídě v seriálu velkých cen klasifikován na devátém místě. O rok později už dosáhl na světový 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 osmdesáté v roce 1983 jako tovární jezdec značky Zündapp. V následující sezóně Zündapp po ekonomických problémech startoval pod novým názvem Krauser a Abold skončil v mistrovství světa druhý hned za stávajícím kolegou Švýcarem Dürflingerem.

Jako výrazný talent se v mistrovství Evropy v roce 1983 projevil Rakusán Gerd Kafka, kterému se podařilo dvakrát zvítězit a v celkové klasifikaci stopětadvacitce skončil na vynikajícím třetím místě. O rok později získal rakouský jezdec opět bronz, tentokrát již světové hodnoty. Dobrým odrazovým můstkem se stal evropský šampionát také pro německého jezdce Ralfa Waldmanna, jež se stal v kolotoči Grand Prix stálým sběratelům medailí jak ve třídě do 125 cm³, tak ve dvěstěpadesátkách. Bohužel mistrovský titul mu ve třídě do 250 cm³ několikrát o vlásek unikl. V letošní sezóně sedlá zatím bez většího úspěchu pětistovku.

Velmi dobře si také vedl mistr Evropy z roku 1989 Ital Gabriele Debba. Zůstal však ve stínu svého krajana a velkého soupeře Lorise Caprirossiho, který se v nejslabší objemové třídě stal v následujících letech dvakrát po sobě mistrem světa. Letos se po ne příliš úspěšném účinkování v královské kubatuře vrátil do čtvrtlitru, kde bojuje a počtu nejvyšší. V královské třídě půllitru účinkuje také Španěl Juan Borja, mistr Evropy ve stopětadvacitkách z roku 1992, a Francouz Régis Laconi, evropský vítěz třídy do 250 cm³ z roku 1994. Ve stopách svých předchůdců kráčí další z Italů Stefano Perugini, jenž se stal v roce 1993 mistrem Evropy ve třídě do 125 cm³. V letech 1995 a 1996 skončil v mistrovství světa stopětadvacitce shodně na šestém místě. V loňské sezóně se představil ve dvěstěpadesátkách, kde startuje i letos, jen přesedlal z Aprilie na Honda. Spolu s ním startuje jiný Ital, mistr Evropy z roku 1995 ve třídě do 250 cm³ Luca Boscoscuro. Další závodník z italské talentové základny Valentino Rossi, po zisku evropského bronzu ve třídě do 125 cm³ v roce 1995 obsadil v následujícím roce v mistrovství světa ve stejné kubatuře devátou příčku. V loňské sezóně se impozantním způsobem stal mistrem světa, letos si velmi dobře vede ve čtvrtlitrech. Velmi rychle se ve světovém šampionátu také zabydlel Francouz Olivier Jacque, vítěz evropského závodu dvěstěpadesátek v Mostě v roce 1994. Po desátém místě obsadil v roce 1996 v mistrovství světa třídy do 250 cm³ skvělé třetí místo, vloni skončil celkové čtvrtý.

Plužn své pověsti nezáostal ani další z Italů, Lucio Cecchinello, i když si musel na větší úspěch počkat dlouhé tři roky. Doufáme, že se do statistik úspěšných odchovanců mistrovství Evropy dostane co nejdříve i český reprezentant Jaroslav Huleš, který na sebe zatím nejvíce upozornil letošním šestým místem ve španělském Jerezu.

Ovšem zatím nejvýraznější postavou, která dokázala maximálně uspět v mistrovství starého kontinentu i ve světovém šampionátu je rodák z Říma, Massimo Biaggi. „Bažky Big Max“ se stal mistrem Evropy ve třídě 250 cm³ z roku 1991. Po dokonalém rozkoukání ve světě Grand Prix si po třech letech dojel pro svůj první titul mistra světa, což v letech 1995, 1996, a 1997 zopakoval. V letošním roce vatoupil Max Biaggi impozantním způsobem mezi elitu královské třídy do 500 cm³.

Podstatně těžší roli při vstupu na světové výsluní to mají jezdci silnějších kubatur. Misto v nejprestižnější třídě mistrovství světa nenašel poslední evropský král půllitru Peter Lindén. V současné době se švédský jezdec snaží prosadit v prestižním německém seriálu Pro Superbike, kde si velmi dobře vede jeho krajan Christer Lindholm. Švédsky dlouhý vyhrál v Mostě v roce 1991 závod třídy Superbike a své štěstí zkoušel i dalších letech i v mistrovství světa. Předloňský mistr Evropy španěl Idalgio Gavira spolu se svým bratrem Eustaquiem startovali v loňské sezóně v mistrovství světa dvěstěpadesátek, kde naprosto propadli.

Přestože nejmenší výkonostní rozdíl mezi evropským a světovým šampionátem byl vždy v kategorii sojkdárist, kterým byl statut mistrovství Evropy odebrán v roce 1994, titul v obou šampionátech získal pouze jediný jezdec. Stal se jím Darren Dixon. Britský sojkdárista v roce 1990 získal evropský titul spolu se svým bratrem, v posledních dvou sezónách triumfoval v mistrovství světa se svým krajánem Andy Hetheringtonem.

Fausto Gresini und die anderen

Der Italiener Fausto Gresini war der erste, dem es gelang, nach dem Erfolg in der EM sich auch in den WM Rennen markant durchzusetzen. Im Jahre 1982 wurde Gresini in der EM Klasse 125 cm³ Dritter und nächstes Jahr im Großen Preis in der selben Klasse Neunter. Um ein Jahr später erreichte er die bronzenne Medaille, und im Jahre 1985 wurde er Weltmeister und in zwei Jahren später wiederholte er diesen Triumph.

Nach schneller setzte sich in der WM der Deutsche Hubert Abold durch, als Werkfahrer der Marke Zündapp wurde er mit großer Übermacht der EM-Champion in der 80° Klasse. In der nächsten Saison startete Zündapp wegen ökonomischen Problemen unter neuen Namen Krauser und Abold wurde in der WM Zweiter hinter dem Teamfahrer Schweizer Dürflinger.

Als großes Talent machte sich der Österreicher Gerd Kafka in der EM im Jahre 1983 bemerkbar, der zwei Rennen im Championat gewann und in der Gesamtklassifikation der 125° den dritten Platz besaß. Um ein Jahr später bekam der österreichische Fahrer wieder die Bronze, diesmal aber mit dem Weltwert. Für den Deutschen Ralf Waldmann wurde die EM auch ein gutes Absprungsbrett; im WM Karussell war er der ständige Medailiensammler in der Klasse 125 und auch in der 250°. Leider den WM Titel in der Klasse 250 cm³ erreichte er nicht. In der diesjährigen Saison fährt er ohne größeren Erfolg die 500°.

Sehr gut steht sich auch der Europameister von 1989 Italiener Gabriele Debba. Er blieb aber im Schatten seines Kollegen und großen Gegner Lorise Caprirossi, der in der 125° Klasse in den weiteren zwei Saisonen Weltmeister wurde. Dieses Jahr nach dem nicht sehr erfolgreichen Start in der Königkubatur kehrte er zu 250° zurück.

In den Fünfhundertunden fand seine Position auch der Spanier Juan Borja, Europachampion der 125° im Jahre 1992 und Franzose Régis Laconi, Europasieger der 250° 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 cm³. In den Jahren 1995 und 1996 besaß er in der WM 125 cm³ den sechsten Platz. In der letzten Saison stellte er sich in den 250° vor, wo er auch dieses Jahr startet nur hat er die Marken gewechselt Aprilie gegen Honda. Mit ihm startete auch der andere Italiener, Europameister vom 1995 in der Klasse 250 cm³ Luca Boscoscuro. Weiterer aus der italienischen Nachwuchsschule Valentino Rossi nach der europäischen Bronze in der Klasse bis 125 cm³ im Jahre 1995, besetzte im Jahre 1996 in der selben Kubatur den neunten Platz. In der letzten Saison wurde er mit einer imposanter Art der Weltmeister und dieses Jahr steht er gut in den Viertelliter. In der WM durchsetzte sich schnell auch der Franzose Olivier Jacque, der Sieger des EM-Rennen in Most im Jahre 1994. Nach dem zehnten Platz besetzte er im Jahre 1996 in den 250° den tollen dritten Platz. letztes Jahr wurde er Viertes.

Der weitere Italiener im Weltkarussell Lucio Cecchinello mußte auf seinen Erfolg drei lange Jahre warten. Wir hoffen, daß in der Statistik der erfolgreichen EM-Fahrer auch sobald wie möglich der einzige tschechische Fahrer in der Weltmeisterschaft Jaroslav Huleš eingeschrieben wird, der bis jetzt den sechsten Platz in Jerez besaß.

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 cm³. In der GP-Welt fand er sich schnell zurecht und drei Saisonen später halte er sich den ersten Welttriumph in der 250° Klasse, wo er in den Jahren 1995, 1996 und 1997 wiederholte. Dieses Jahr tritt Max Biaggi imponent in der Eliteklasse 500 cm³.

Die Fahrer der stärkeren Klassen haben den Aufstieg auf der Sonnenseite etwas schwerer. Keinen Platz in der bedeutendsten Klasse der WM fand nicht der letzte europäischer König der Halbliter Peter Lindén. Zur Zeit zeigt der schwedischer Fahrer seine Qualitäten in der deutschen Pro Superbike Klasse, wo es auch gut seinem Mitbürger Christer Linholm 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 vorletzten Jahr in der Klasse Superbike Spanier Idalgio Gavira mit seinem Bruder Eustaquio starteten im letzten Jahr in der 250° Klasse, wo sie total durchfielen.

Obwohl der kleinste Leistungsunterschied zwischen den Europa- und Weltchampionat immer in der Kategorie Sidecar war, die den Statut der EM im Jahre 1994 verloren hat, bekam den Titel in beiden Meisterschaften nur ein einziger Fahrer Darren Dixon. Der britischer Sidecar-Fahrer zusammen mit seinem Bruder Sean Russell bekam im Jahre 1990 den Europatitel und in den letzten zwei Saisonen triumphierte er in der Weltmeisterschaft mit seinem Kollegen Andy Hetherington.



JAK AKTIVNĚ PROŽÍT DOVOLENOU, PRÁZDNINY, VÍKEND ČI DEN?

USA a KANADA

- zájezdy s atraktivním a bohatým programem, individuální cesty.

LETNÍ EVROPA

- cyklozájezdy, rafting, a canyoning, pobyty v Alpách, sportovně poznávací zájezdy.

ČESKÁ REPUBLIKA

- vodácké víkendy, seriál českých řek, pobyty v Posázaví, firemní semináře v přírodním prostředí se sportovním programem
- rafting, lukostřelba, noční rafting, horská kola, kánoe, pikniky.

KOMMEN SIE AUCH UND ERLEBEN SIE ABENTEUER MIT, DIE MAN NICHT VERGESSEN KANN!

Outdoor Programmen für den ganzen Tag oder nur Nachmittag oder Abend
- etwa 60 km von Prag - Canoeing, Mountainbiking, Rafting, Nightrafting, Bogenschiessen, Reiten und auch Picknick, Country-Abend usw.



BLIŽŠÍ INFORMACE
ceny, termíny najdete
na internetu: www.sport-s.cz
nebo v katalogu,
který Vám rádi zašleme:

Sport-S, Blatenská 113,
430 03 Chomutov,
tel./fax:
0396-265 79, 260 05, 250 28.
E-mail:
Sport-S@unl.pvtnet.cz

Václavské nám. 48,
110 00 Praha 1,
tel.:
02-962 242 42, 962 242 92,
tel./fax:
02-222 114 64,
E-mail:
sport_s_pha@pha.pvtnet.cz



PRACOVNÍ ODĚVY ÚSTÍ NAD LABEM

BROUK s.r.o., P.P. 61, Bratislavská 22, 400 01 Ústí n/L, Tel., fax: 047 / 5531541

prodejny:

Ústí n/L - Bratislavská 22
Tel.: 047 / 522 06 00

Děčín - Benešovská 1
Tel.: 0412 / 512 951

Litoměřice - Masarykova 12
Tel.: 0416 / 734691



e-mail: brouk mbox.vol.cz

Výroba pracovních oděvů na zakázku.
Široká škála barevných odstínů a kombinací
z materiálu tuzemské výroby.
Možnost různých doplňků dle přání zákazníka.

- prac. oděvy speciální
- ochranné prostředky
- pracovní obuv
- šatové zástěry
- pracovní kosmetika
- hygienické prostředky
- rukavice
- bezpečnostní tabulky

ZÁSILKOVÁ SLUŽBA

NÁŠIVKY - VÝŠIVKY



STROJNÍ VYŠÍVÁNÍ

polotovary, hotové výrobky, baseball čepice
komplexní servis - včetně programování



Janáčkova 11, Ústí nad Labem, 400 07, CZ
tel./fax: +420 - 47 - 550 25 83, 0602 409 740
+420 - 47 - 550 34 54, 0602 450 319

VZORKOVÝ PRODEJ - hypermarket Pronto Trmice

Věřte svým očím!



63 B 502 stereo

Je mnoho věcí na světě, kterým věřit můžete, ale nemusíte. Věc, které věřit určitě můžete, je televize OTF ORAVA.

OTF Orava Vám představuje model 63 B 502 stereo s uhlopříčkovou obrazovkou 63 cm. Dalšími technickými parametry, čtyřletou zárukou, rozsáhlou servisní sítí a přijatelnou cenou se řadí mezi nejprodávanější v této třídě na našem trhu.

Věřte tomu!



Nejúspěšnější jezdci Mistrovství Evropy Die Erfolgreichsten Fahrer 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 PESCHKE (D) MBA
1985 Pierfrancesco CHILI (I) MBA
1986 Claudio MACCIOTA (I) MBA
1987 Adolf STADLER (D) MBA
1988 Emilio CUPPINI (I) Garelli
1989 Gabriele DEBBIA (I) Aprilia
1990 Javier DEBON (E) JJ Cobas
1991 Oliver KOCH (D) Honda
1992 Juan BORJA (E) Honda
1993 Stefano PERUGINI (I) Aprilia
1994 Ivan CREMONINI (I) Aprilia
1995 Lucio CECCHINELLO (I) Honda
1996 Jorge MARTINEZ (E) Aprilia
1997 Arnaud Vincent (F) Aprilia

250 ccm

- 1981 Herbert HAUF (D) Yamaha
1982 Reinhold ROTH (D) Yamaha
1983 Carlos CARDUS (E) Kobas
1984 Gary NOEL (GB) Yamaha
1985 Massimo 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 BOSCOURO (RSM) Aprilia
1996 Sebastian PORCO (RA) Aprilia
1997 Davide Bulega (I) Aprilia

500 ccm

- 1981 Leandro BECHERONI (I) Suzuki
1982 Fabio BILIOTTI (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
1997 Angelo Conti (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 RASMUSEN (DK) Yamaha
1995 Mario INNAMORATI (I) Ducati
1996 Idalio GAVIRA (E) Honda
1997 Udo Mark (D) Yamaha

Sidecars

- 1981 John BARKER
John BRUSHWOOD (GB) Yamaha
1982 Mick BARTON
Nick CUTMORE (GB) Yamaha
1983 Ceith COUSINS
Phil HOOKHAM (GB) Yamaha
1984 Hans Rudolf CHRISTINAT
Markus FAHRNI (CH) LCR Yamaha
1985 Frank WRATHALL
P. SPENDLOVE
K. CHAPMANN (GB) Seymaz Yamaha
1986 Bernd SCHERER
Wolfgang GESS (D) Yamaha
1987 Jean Louis MILLET
Claude DEBOUX (F) Seymaz Yamaha
1988 Toni WYSSSEN
Kilian WYSSSEN (CH) LCR Yamaha
1989 Ralph BOHNHORST
Thomas BÖTSCHER (D) LCD Schubert
1990 Darren DIXON
Sean Russel DIXON (GB) Yamaha
1991 Jukka LAUSLEHTO
Sakari PALOJARVI (SF) LCR
1992 Gary KNIGHT
Malcolm JACKSON (GB) LCR Yamaha
1993 Kieron KAVANAGH
Ian STAPLETON (GB) LCR Krauser
1994 André VOGELI
Hansueli WICKLI (CH) LCR Yamaha

Desetkrát v Mostě Zehnmal in Most

Autodrom Most vstoupil letos do šestnácté sezóny a závody mistrovství Evropy silničních motocyklů se na jeho závodní trati v letošním roce uskutečňují již po jedenácté. Každý další ročník svádí k ohlédnutí a vzpomínání. V případě ohlédnutí za deseti minulými ročníky se už jedná o celkem slušně bohatou historii.

Vše začalo před jedenácti lety, kdy byl v Mostě pořádán jeden z podniků seriálu závodů sedmého ročníku mistrovství Evropy.

1987

Do kvalifikace prvních závodů mistrovství Evropy na Autodromu v Mostě nastoupilo 227 jezdců v pěti třídách. Na startovním roštu tehdy čtvrtého podniku evropského šampionátu, který byl na autodromu pětadvá-

Autodrom Most tritt in diesem Jahr in die sechzente Saison und das EM-Rennen der Straßenmotorräder verwirklicht sich in diesem Jahr an seiner Rennstrecke schon zum elftenmal. Jedes Jahrgang verführt zum Rückblick und zum Erinnern. Wenn man sich nach den zehn vorherigen EM-Rennen in Autodrom Most umschaut, handelt es sich schon um eine ganz reiche Historie. In der Zusammenfassung handelt sich aber um eine reiche Geschichte. Alles begann vor elf Jahren, wo in Most zum siebtenmal der EM Lauf durchgeführt war.

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 Champions, das am Autodrom das 25.



cátým závodem v pořadí, ovšem mohlo v sólo třídách nastoupit jen 36 jezdců a v kategorii sajdkár 22 posádek.

Do závodu nejslabší třídy osmdesátek odstartoval nejlépe nejrychlejší jezdce tréninku Němec Michael Gschwander a spolu se svým krajanem Waldmannem, Maďarem Juhászem a Španělem Mirellem se začal zbytku startovního pole vzdalovat. Z vedoucího kvarteta byly krátce na to dvě dvojice, vpředu Gschwander vodil Juhásze a s odstupem jezdili Miralles s Waldmannem.

V duelu o prvenství maďarský závodník více než polovinu závodu čelil jízdu svého německého soupeře, v polovině posledního kola úspěšně zaútočil a získal tak své druhé evropské prvenství v řadě.

Ve stopětdavacích začal nejlépe Rakušan Stadler, ale na čele se udržel jen tři kola. Potom jej dostihla trojice složená z Němce Peschkeho, Dána Kistrupa a Itala Catalana.

Italský jezdce se poté ujal vedení a zdálo se, že si první místo udrží až do konce. Jenže jeho motocykl MBA v posledním kole zpomalil vinou nedostatku benzínu v nádrži a v cíli byl o 0,230 sekund

Rennen in der Reihenfolge war, konnten aber nur 36 Fahrer in Solo-Klassen und 22 Bemannungen 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 Waldman. Es folgten der ungarische Fahrer Juhász und der Spanier Mirelles, die sich von dem Rest des Startfeldes entfernten. Aus der 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, so daß im Ziel Peschke um 0,230 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 Burganovo stürzten, verengte sich nicht so lange nach dem

dříve Peschke. Stadler potom v posledních metrech Kistrupa připravil o třetí místo.

Velmi dramatický duel se očekával ve třídě do 250 cm³, kde v tréninku jezdců od druhé do šestnácté pozice dělila necelá sekunda. Nedlouho po startu se ovšem okruh největších favoritů zúžil, když havarovali Nizozemec van der Goorbergh a Ital Burganovo. Němec Hefele potom v kářiku předváděl motokros a do vedení se překvapivě dostal Rakušan Preining, který stál na startovním roštu až ve třetí řadě. V jedenáctém kole z celkových třidvoaceti zpomali a první pozice se uvolnila pro Andorčana Cardelusa. Na něho ovšem velice tvrdě útočil Němec Neumaier za nímž se drželi Španěl Puig a Ital Crotta. Cardelus nakonec Neumaierovi nepodlehli a vyhrál o délku předního kola. Protože však s jeho prvenstvím nikdo nepočítal místo andorrské hymny si vítěz z jednoho z nejmenších evropského států musel vyslechnout hymnu španělskou.

V královské třídě „püllitru“ bylo o vítězi rozhodnuto před polovinou závodu. Po startu patřila vedoucí pozice Španělovi Amatrianovi, ale ve třetím kole šel do čela Němec Fischer, kterého následně vystřídali na prvním místě Rakušan Truchsess. V jedenáctém okruhu ovšem Amatrian opět převzal „dirigentskou“ taktovku a svoji pozici si udržel až do cíle.

Vrcholem premiérového vystoupení evropského šampionátu pod hradem Hněvín bylo klání sajdkářů, které nadpolovičním zastoupením britských posádek připomínalo ostrovní šampionát. Nejlepší začala dvojice Baker/Hennigan, ale nedlouho po startu zastavila a na první pozici ji nahradili manželé Binghamovi. Ani oni se ovšem ve vedení příliš neohrádili, protože je rázně vystřídali švýcarský tandem Casagrande/Hänni. Švýcaři rychle získali velký náskok a zdálo se být o jejich vítězství rozhodnuto. Casagrande však neměl dostatečnou fyzickou kondici a v závěru je manželé Binghamovi dojeli. Ve finiši získali 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)

třída do 125 cm³: **1.** N. Peschke (D, Seel), **2.** C. Catalano (I), **3.** A. Stadler (A, oba MBA)

třída do 250 cm³: **1.** X. Cardelus (AND, JJ Cobas), **2.** E. Neumaier (A, Rotax), **3.** A. Puig (E, JJ Cobas)

třída do 500 cm³: **1.** D. Amatrian (E), **2.** K. Truchsess (A), **3.** M. Fischer (D, všichni Honda)

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

1988

Druhé představení závodů evropského šampionátu na mosteckém autodromu dostalo přívlastek „festival pádů“ a řada odborníků byla názoru, že podobně hororový závod se v tehdejší Českoslovesku do té doby ještě nekonal.

Předehrou všemu byla třetí tréninková jízda sajdkářů, která musela být pro silnou průtřez mračen zrušena a přeložena před nedělní program závodů. Trochu uklidnění měly přinést nejslabší osmdesátky, ale jezdci ve světle dozrívající kubatury se zachovali úplně jinak. Především Maďar János Szabo, který získal zlatý věnec po neúspěšné stíhací jízdě, jež do slova zvlhala diváky ze sedadel. Když Szabo před závěrem závodu předjel druhého Švýcara Dunkiho, ten se jej snažil za každou cenu udržet, ale přecenil své schopnosti a jízdou skončil v hrůzné vyhlížející havárii. Naproti tomu byl překvapivě klidný Bulhar Nikolov, kterému Szabo vzal téměř jisté prvenství. Jeden evropský bod pro domácí barvy získal Květoslav Samák, ale ani on se nevyhnul jízdě mimo závodní dráhu.

Stopětadvacitky našly svého vítěze v Italovi Emilio Cuppinim. Pro pozdějšího evropského šampiona ovšem mostecký závod nebyl procházkou růžovým sadem. V zádech měl totiž své neméně rychlé krajany Romboniho, Dovu a Gramigniho s nímž stále bojoval Švýcar Schuler, Belgičan Kempener a Finka Taru Rinne. V dramatickém dueli se Romboni i Dova poroučeli na zem. Schuler při kolizi svých soupeřů vycestoval jen na trávu, což mu zachránilo druhé místo. Gramigni si totiž z obav, že tvrdý souboj skončí havárií, trochu zvolnil. Ve finiši se pak musel bránit tlaku skvělé Rinne.

Start der Kreis von den größten Favoriten. Der Deutsche Hefele führte dann in der Kiesbettzone mit seinem Straßenspezial eine Motocrossfahrt vor und die Führung übernahm überraschend der Österreicher Preining, der bei der Startaufstellung in der dritten Reihe stand. In der ersten 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, er gewann um die Länge des Vorderades, aber weil mit seinem Sieg niemand rechnete, statt der andorrischen Hymne hörte der Sieger aus einem von den kleinsten europäischen Staaten die spanische Staatsymne 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 Amatrian, aber in der dritten Runde ging an die Spitze der Deutsche Fischer, den dann folgend an der ersten Position der Österreicher Truchsess wechselte. In der elften Runde übernahm aber wieder Amatrian die führende Position und seine Stelle hielt er sich bis ins Ziel. Der Höhepunkt der Premierenveranstaltung des europäischen Championships 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 ersetzte. 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.

Resultate

die Klasse bis 80 ccm: **1.** K. Juhász (H, Krauser), **2.** M. Gschwander (D, Seel), **3.** J. Miralles (E, Derbi)

die Klasse bis 125 ccm: **1.** N. Peschke (D, Seel), **2.** C. Catalano (I), **3.** A. Stadler (A) beide MBA

die Klasse bis 250 ccm: **1.** X. Cardelus (AND, JJ Cobas), **2.** E. Neumaier (A, Rotax), **3.** A. Puig (E, JJ Cobas)

die Klasse bis 500 ccm: **1.** D. Amatrian (E), **2.** K. Truchsess (A), **3.** M. Fischer (D)

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

1988

Die zweite Vorstellung der europäischen Championshipsrennen am Autodrom Most bekam die Beifügung „das Sturzfestival“ 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 Sidecar-Klasse, 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 Szabo, der den goldenen Kranz nach einer unwirklichen Verfolgungsfahrt gewann, erhob die Zuschauer von ihren Plätzen. Als Szabo vor dem Rennschluß den zweiten Schweizer Dunki überholte, bemühte sich der Schweizer um jeden Preis sich an ihm zu halten. Er überschätzte aber seine Fähigkeiten und beendete seine Fahrt einem schrecklich aussehenden Sturz. Dagegen war überraschend ruhig der Bulgare Nikolov, dem Szabo 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 angenehmer Spaziergang. Es verfolgten ihn seine Landsleute Romboni, Dova und Gramigni, mit denen der Schweizer Schuler, der Belgier Kempener und die Finländerin 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 verlangsamte. Im Finish mußte er sich gegen den Druck der ausgezeichneten Taru Rinne wehren.

Die Klasse bis 250 ccm war überraschend die ausgeglichene. Am Anfang gelang es dem Startfeld, sich durch die Schikane ohne Problemen durchzuzwängen, 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 Maschinen

SLOVASFALT

SLOVASFALT, spol. s r. o. je spoločný podnik vytvorený spoločníkmi, ktorí sú renomovanými stavebnými firmami.

ILBAU, GmbH s podielom 51 % a DOPRASTAV, a. s. s podielom 49 % pri hodnote kmeňového majetku 278 mil. Sk.

Slovasfalt, spol. s r. o. sa vo svojom výrobnom programe špecializuje na bitúmenové technológie výstavby ciest, diaľnic, leteckých plôch, asfaltobetónových tesnení vodných nádrží a ostatných plôch. Pri tejto činnosti sa podnik orientuje na aplikáciu najmodernejších technológií, špičkovú kvalitu a dodacie podmienky, ktoré uspokojia každého zákazníka.

SLOVASFALT, spol. s r. o., Mlynské Nivy 61/A, 827 24 Bratislava
riaditeľ spoločnosti, tel.: 07/635 65, fax: 07/650 55
obchodno-ekonomický námestník, tel./fax: 07/651 29



SHD KOMES



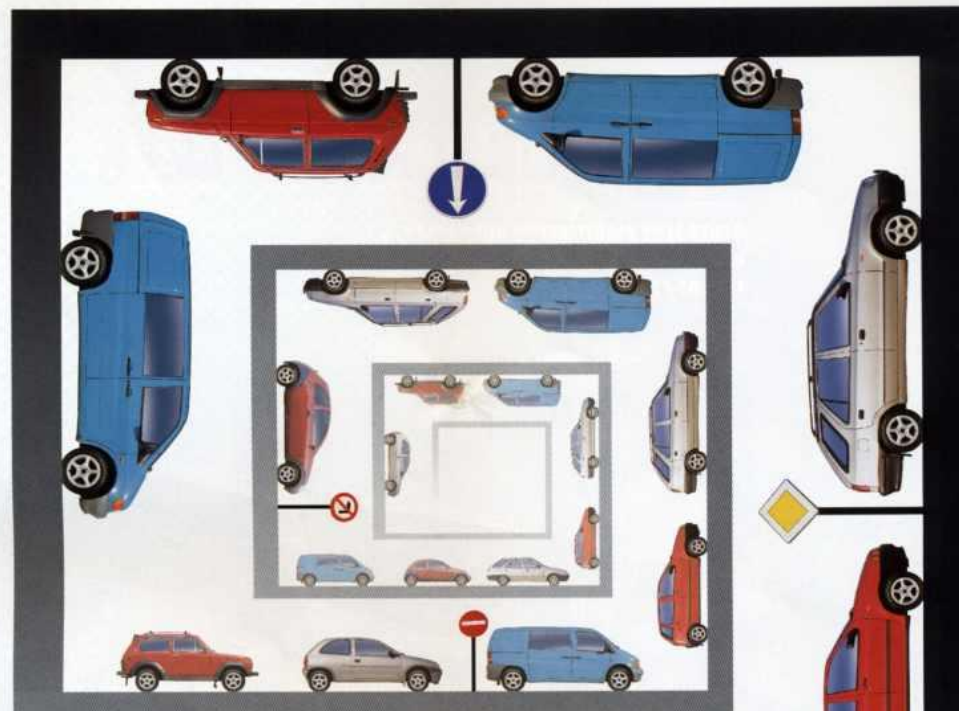
PRONÁJEM KANCELÁŘÍ

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



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: matadorx@za.sanet.sk

MATADOR

Pneumatiky které Vás podřří

Seznam prodejců pneumatik MATADOR:

Matador Praha 02/ 6603 7079-82, Matador Kolin 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 Safránek Rudná u Prahy 0311/ 670 799, L. Drbout 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. Dl. Most 048/ 5149 057-8, N+N L. Nekovář Liberec 048/ 220 54, Pneu servis Rudná s.r.o. Ostrava 069/ 345 691, Sibom s.r.o. Osek nad Bečvou 0641/ 793 120/26, Pneu servis Ostaševský Mělník 0206/ 670 691, TOM a Tom P. Tomaščin Dobruška 0443/ 212 22, Tasy Z. Ševčík Mokrá 0601/ 501 071, Sichr s.r.o. Zatec 0397/ 2023, Auto Hlinsko s.r.o. Kameničany 0454/ 219 86, SQS s.r.o. Moravany 05/ 4521 6364, Charouz Rent Car s.r.o. Praha 02/ 703 250, F. Stodůlka Zlín 067/ 311 67, Havlíček Svitavy 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.

Drahobejlova 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



Doprastav a.s.

GENERÁLNE RIADITEĽSTVO DOPRASTAV, s. r. o.

Drieňová 27, 826 56 Bratislava

Tel.: 07/234 319



ODŠTEPNÝ ZÁVOD ŽILINA, Jesenského 18, 010 37 Žilina, tel.: 089/621 627

ODŠTEPNÝ ZÁVOD ZVOLEN, Hronská 1, 960 93 Zvolen, tel.: 0855/321 314

ODŠTEPNÝ ZÁVOD MLYNSKÉ NIVY, Mlynské nivy 70, 826 38 Bratislava, tel.: 07/52 12 601

ODŠTEPNÝ ZÁVOD PETRŽALKA, Blagoevova 28, 852 61 Bratislava, tel.: 07/840 318

SPRÁVA HOTELOVÝCH ZARIADENÍ, Košícka 52, 821 08 Bratislava, tel.: 07/602 77

Tradične nejvyrovnanější byly dvěstěpadesátky. V úvodu se celému startovnímu poli bez problémů podařilo protáhnout šikanou za startovní rovinou, ale hned na začátku následující partie zatáček se z tláčnice mimo trať porouchali Andi Preining a Christian Boudinot. Než oba jezdci stačili vykapat písek ze svých strojů, stali se dalšími vyletníky mimo trať Švéd Issazadhe a Belgičan Chavanne a v dalším kole řady odpadlíků rozšířil jeho kraján Houssin. Série havárií pozdržela řadu jezdců z elitní sestavy a ti se museli s nejvyšším nasazením prorazit dopředu ze zadních pozic. Z nich si nejlépe vedl Němec Roland Busch, který byl nakonec klasifikován na páté pozici. Naopak v čele jedoucí italské Colleoni, Bargonovo a Riccim (který se v témže roce úspěšně účastnil i 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 sedmiclennou skupinku rozdělil na dvě části. V osmém kole musel kvůli havárii

ausschütten, waren auch die nächsten "Ausflieger" der Schwede 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 Elitengruppe 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, Bargonovo 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 Teilen. In der achten Runde stürzte Momiey, Duyzers mußte verlangsamen und an der Spitze blieb der Österreicher Karl Truchsess, den



Mamieyho zpomalit Duyzers a na čele zůstal Rakušan Karl Truchsess sledovaný Italem Alberto Rotou. Rakouský jezdce si udržoval s přehledem vedení až do závěru posledního kola. V poslední rychlé levé se mu však rozvlnil motocykl, ital jen o vlásek minul jeho poskakující zadní kolo a dostal se na výhodnější vnitřní stranu. Poslední zatáčku projeli zaklesnutí lokty těsně vedle sebe. Při akceleraci se však Rotovi zvedlo přední kolo a bylo rozhodnuto. Truchsess projel cílem o 0,340 sekund dříve.

Závod sajdkářů ovládli švýcařští bratři 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 souboji o třetí místo. Při svém útoku německá posádka zavádila o sajdkář bratři Smithů a po několika katmelačích skončil Norbert Wild pod převrženým strojem v písku. Řidič za pomoci traťových komisářů sajdkář převrátil zpět na kola, rozláčil ho, a spolu se svým spolujezdcem zmizel za zatáčkou. V cíli jim nakonec patřilo třinácté místo.

Výsledky

trída do 80 cm³: 1. J. Szabo (H), 2. B. Nikolov (BG, oba Krauser), 3. H. Koopman (NL, Ziegler)

trída do 125 cm³: 1. E. Cuppini (I, Garelli), 2. O. Schuller (CH), 3. A. Gramigni (I, oba MBA)

trída do 250 cm³: 1. F. Ricci, 2. A. Bargonovo, 3. R. Colleoni (všichni I, Aprilia)

trída do 500 cm³: 1. K. Truchsess (A, Shell), 2. A. Rota (I), 3. M. Duyzers (NL, oba Honda)

sidecar: 1. T. Wyssen/K. Wyssen (CH), 2. Evans/Gaunt, 3. Hardwick/Day (obě GB, LCR Yamaha)

1989

Třetí evropský závod v Mostě překvapil výsledky tréninku, v němž se výrazně prosadili domácí jezdci. V osmdesátkách, které startovaly v „Evropě“ naposledy, si postavení ve druhé řadě startovního roštu vybíjeli Vaněček

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 vor 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 vergeblich einen Platz mit seinem Ellbogen. Sie verfangen 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 nützte die Zweiergruppe Lauer - Wild aus. Das deutsche Tandem, 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 Rettungsleuten wieder um, die Mannschaft hob das Sidecar an und verschwand aus dem Blickfeld den erstauten Leuten aus Streckenposten. Im Ziel gehörte der deutschen Zweiergruppe schließlich die dreizehnte Position.

Resultate

die Klasse bis 80 ccm: 1. J. Szabo (H), 2. B. Nikolov (BG, beide Krauser), 3. H. Koopman (NL, Ziegler)

die Klasse bis 125 ccm: 1. E. Cuppini (I, Garelli), 2. O. Schuler (CH), 3. A. Gramigni (I)

die Klasse bis 250 ccm: 1. F. Ricci, 2. A. Bargonovo, 3. R. Colleoni (alle I, Aprilia)

die Klasse bis 500 ccm: 1. K. Truchsess (A, Shell), 2. A. Rota (I), 3. M. Duyzers (NL, beide Honda)

Sidecar: 1. T. Wyssen - K. Wyssen (CH), 2. Evans - Gaunt, 3. Hardwick - Day, (beide GB LCR Yamaha)

a Krmíček, třetí řadu obsadil čerstvý padesátník Zbyněk Havrda a do čtvrté se dostal Vařacha. V půllitrech stál ve druhé řadě Dekánek, ve čtvrté I. Majoroš a za nim potom Troliga, Pecan, Hlavatka a Medek. Z celé československé sestavy ovšem nakonec bodovali jen Vařacha a I. Majoroš. Oba byli v cíli klasifikováni shodně na patnáctém místě a každý tedy získal jeden evropský bod. Ostatní se trápili především s technickými problémy.

V zahřívacím kole osmdesátek spolu s Havrdou, kterého přestal poslouchat motor, odstoupil největší favorit Španěl Saez, u jehož motocyklu přestala řadit převodovka. Odstoupení Španěla dokonale využil Madar Szabo a zopakoval vítězství z předcházejícího roku. S továrním jezdcem Fanticu Belgičanem Bernardem, který dojel na páté pozici, sváděl dlouhou vyrovnávací bitvu. Od vynikajícího výsledku jej ovšem dělilo jen několik kol a ulomená řadičí páka.

Neuvěřitelně vyrovnaná byla třída do 125 cm³. V průběhu mistrovského závodu stopátadvacete se na čele vystřídalo šest jezdců a pro vítězství si nakonec dojel teprve šestnáctiletý Ital Loris Capirossi.



Jeho krajan Andrea Borgonovo ve dvěstěpadesátkách získal prvenství naopak s velkým přehledem. Navíc až do čtvrtého místa byla klasifikace obsazena výhradně jezdci z Apenninského poloostrova. Rozhodně však čtvrtlitry nebyly nudnou záležitostí, protože se tvrdě bojovalo i o pátou pozici, o níž měla eminentní zájem hned čtveřice jezdců. Do poslední zatáčky vjížděli vedle sebe Rakušan Neumair, Ital Pennese, Francouz Protat a Němec Kassner. Kouř od pneumatik při brzdění rozhodně nenaznačoval nějaký kompromis. V cíli byl nakonec nejlepší Protat, čtvrtý Pennese ovšem na něho ztrácel pouhých šest setin sekundy.

Závod pětistovek, které spolu s osmdesátkami jely v rámci mistrovství Evropy naposledy se stal velkým sólem Švéda Petera Lindena. Za ním se ve strhujícím souboji přetahovali Francouz Nicotte a Němec Butz. Nakonec lépe ve vyrovnaném souboji dopadl Butz. Čtvrtá příčka v cíli nakonec patřila Rakušanovi

Truchsessovi, kterého tížily ocelové dlahy po pádu v předchozím závodu na Salzburgringu. Překvapením byl výkon švýcarského nováčka Becka, který dojel pátý. Na šestou pozici z posledního místa se po velmi krásné stihací jízdě dostal Ital Valdo.

Na startovním roštu sajdkářů překvapivě stáli na čele nováčkové. Posádky Klaffenbock/Parzer a bratři Güdelové se evropského klóni zúčastnili poprvé, dvojice Bohnhorst/Böttcher podruhé. V závodě pak všichni podlehli zkušenému britskému páru bratřím Barryho a Davida Smithových. Ti se v úvodu úspěšně vyhnuli letícímu sajdkáři bratřím Heriotů a o čtyři kola později Stekelenburgovi, který v zápalu boje o první příčku svůj stroj převrátil. Prvenství Smithových se navíc stalo premiérovým triumfem no-

1989

Das dritte europäische Rennen in Most überraschte dank seinen Trainingsergebnissen, weil sich sehr markant die heimischen Fahrer durchsetzen konnten. In der Klasse bis 80 ccm, die als die letzte in Europa startete, erkämpften sich Vaníček und Krmíček die Stellung in der zweiten Reihe der Startaufstellung. Die dritte Reihe besaß der frisch fünfzigjährige Havrda und in die vierte Reihe ging Vařacha. In der Klasse bis 500 ccm stand in der zweiten Reihe Dekánek, in der vierten I. Majoroš und hinter ihm dann Troliga, Pecan, Hlavatka und Medek. Aus der ganzen tschechoslowakischen Gruppe punktetten schließlich nur Vařacha und I. Majoroš. Beide waren im Ziel an der fünfzehnten Position klassifiziert und jeder bekam also einen europäischen Punkt. Die übrigen Fahrer quälten sich vor allem mit technischen Problemen.

In der Warm-up-Runde der Klasse bis 80 ccm trat mit Havrda der größte Favorit ab, ebenso der Spanier Saez. Bei seinem Motorrad verabschiedete sich die Kupplung. Der ungarische Fahrer nutzte perfekt die Abtretung des Spaniers, um seinen Sieg aus dem vorigen Jahr zu wiederholen. Mit dem

Werkfahrer der Fantics, der Belgier Bernard, der im Ziel an der fünften Position war, führte Jan Vaníček ein ausgeglichenes Duell. Von einem ausgezeichneten Ergebnis trennten ihn aber nur ein paar Runden, da der Schalthebel abbrach. Sehr ausgeglichen war die Klasse bis 125 ccm. Im Verlauf des Meisterrennens dieser Klasse wechselten sich an der Spitze sechs Fahrer ab und den Sieg errang schließlich der nur sechzehnjährige Italiener Loris Capirossi.

Sein Landsmann Andrea Borgonovo in der Klasse bis 250 ccm holte sich im Gegensatz zu seinen Konkurrenten den Klassensieg mit einem großen Überblick. Noch dazu bis zur vierten Position war die Klassifikation ausschließlich nur mit den Fahrern aus der Apenninenhalbinsel besetzt. Sicherlich war diese Klasse aber keine langweilige Angelegenheit, weil man hart um die fünfte Position kämpfte. Für diese Position hatte ein großes Interesse gleich eine Vierergruppe. In die letzte Kurve fuhren nebeneinander der Österreicher Neumair, der Italiener Pennese, der Franzose Protat und der Deutsche Kassner und der Rauch von Reifen beim Bremsen zeigte kein friedsaames Benehmen der Fahrer. Im Ziel war schließlich Protat früher, aber der vierte Pennese verlor an ihn nur 0,06 sec.

Das Rennen der Klasse bis 500 ccm, die zusammen mit den 80^{er} das letzte Jahre fuhren, war ein großes Solo für den Schweden Peter Linden. Hinter ihm kämpften in einem hinreißenden Duell der Deutsche Butz und der Franzose Nicotte um die zweite Position. In einem ausgeglichenen Kampf war daran schließlich Butz besser. Die vierte Position im Ziel gehörte dem Österreicher Truchsess, den die Stahlchienen nach einem Sturz im vorläufigen Start am Salzburgring behinderten. Eine Überraschung war die Leistung des schweizerischen Neulings Beck, der als fünfter ins Ziel kam. Aus der letzten Stelle geriet der Italiener Valdo nach einer schönen Verfolgungsfahrt an die sechste Position.

An der Startaufstellung der Sidecar-Klasse standen die Neulinge überraschend an der Spitze. Die Mannschaften Klaffenbock - Parzer und die Brüder Güdel nahmen an dem europäischen Kampfplatz zum erstenmal teil, die Zweiergruppe Bohnhorst - Böttcher zum zweitenmal. Im Rennen unterlagen sie aber dem erfahrenen britischen Tandem, den Brüdern Barry und David Smith. Sie wichen dem fliegenden Sidecar von Brüdern Heriot und um vier Runden später dem

veho podvozku Windle, pocházejícího z dílen renomované firmy Arrows působící ve Fomuli 1.

Výsledky

třída do 80 cm³: 1. J. Szabo (H), 2. S. Kurfiss (D, oba Krauser), 3. B. Völkel (D, Seel)
třída do 125 cm³: 1. L. Capirossi (I), 2. J. C. Selini (F), 3. D. Raudies (D, všichni Honda)
třída do 250 cm³: 1. A. Borgonovo, 2. G. Gambelli, 3. M. Lucchi, 4. R. Colleoni (všichni I. Aprilia)
třída do 500 cm³: 1. P. Linden (S), 2. H. J. Butz (D), 3. R. Nicotte (F, všichni Honda)
sidecar: 1. Bratři Smithové (GB, Windle), 2. R. Bohnhorst/Böttcher (D), 3. Bratři Güdelové (CH, oba LCR Yamaha)

1990

Nejpočetnější startovní pole jedenáctého závodu mistrovství Evropy v roce 1990 měla nejslabší kubatura do 125 cm³. Měšené tréninky se trochu překvapivě staly kořistí Nizozemce Molenaar, ten ale následkem nepovedeného startu, výhody nevyužil. Zatímco celé pole okamžitě vyrazilo kupředu ihned po rozsvícení zeleného světla na startovacím zařízení, nizozemský jezdec čekal, až zelené světlo zhasne. O vedoucí pozici potom bojoval Španěl Javier Debon a Italové Gimmi Bossio a Serafino Foti. Bossio si pak v jedné zatáčce nešetně nejel na obrubník, Debon po soupeřově zpomalení získal náskok a italský jezdec si další haničku na první místo rozmyslel. Ve strhujícím závěru se blýskl Molenaar, když se nejprve dostal na čtvrté místo před Wolfgangem Fritze a následně z medailových pozic odsunul i Fotiho.

Premiérově se představující třída Superbike našla svého vítěze ve vedoucím jezdcí průběžného pořadí Němci Svenovi Seidelovi, který získal prvenství v posledním kole. Po celý závod vedl startovní pole Američan Richard Arnoiz, ale v samotném závěru mu došlo v nádrži paliva o američan s italskou licenci se musel smířit s druhou příčkou.

V závodě sajdkářů mohli o zisku mistrovského titulu rozhodnout bratři Dixonové. Velké ambice na vyrovnání bodového stavu v průběžném pořadí šampionátu měla před posledním dějstvím na britských ostrovech také dvojice Stekelenburg/Bettgens. Po duelu obou favoritů v mesteckém závodě se navíc v kvalifikačních jízdách přidali Brindley jun./Roche a nejlepším tréninkovým časem také 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 zády. Vše začala u Stekelenburga,

Fahrier Stekelenburg aus. Stekelenburg kippte in der Hitze des Gefechtes um die erste Position seine Maschine um. Der Sieg gehörte dem Tandem Smith und es war auch ein Premierientriumph für das neue Fahrgestell Windle, das aus einer renommierten Firma Arrows stammt, die auch im Formel 1 tätig ist.

Resultate

die Klasse bis 80 ccm: 1. J. Szabo (H), 2. S. Kurfiss (D, beide Krauser), 3. B. Völkel (D, Seel)
die Klasse bis 125 ccm: 1. L. Capirossi (I), 2. J. C. Selini (F), 3. D. Raudies (D alle Honda)
die Klasse bis 250 ccm: 1. A. Borgonovo, 2. G. Gambelli, 3. M. Lucchi (alle I. Aprilia)
die Klasse bis 500 ccm: 1. P. Linden (S), 2. H. J. Butz (D), 3. R. Nicotte (F, alle Honda)
Sidecar: 1. B. Smith - D. Smith (GB, Windle), 2. R. Bohnhorst - Böttcher (D), 3. P. Güdel - Ch. Güdel (CH, beide LCR Yamaha)

1990

Das größte Startfeld des elften EM-Rennens im Jahre 1990 hatte die schwächste Klasse bis 125 ccm. Im Zeittraining war daran am besten ein bißchen überraschend der Niederländer Arie Molenaar, aber er nutzte dank einer Verwirrung die beste Position am Start nicht aus. Nachdem an der Starteinrichtung grün war, schoß das ganze Startfeld gleich hervor, aber der niederländische Fahrer wartete, bis Grün erlosch. Um die führende Position kämpften dann der Spanier Javier Debon und Italiener Gimmi Bosio und Serafino Foti. Bosio fuhr aber in einer Kurve an den Randstein an, Debon gewann einen Vorsprung und der italienische Fahrer überlegte sich den weiteren Kampf um die erste Stelle. Im hinreißenden Schluß ließ sich Molenaar blicken, wenn er sich erstens an die vierte Stelle vor Wolfgang Fritz geriet und dann aus den Medaillenstellen auch Foti verschob.

Die Premiere erlebte die sich vorstellende Klasse Superbike. Der Sieger wurde der führende Fahrer der durchlaufenden Rangwertung Sven Seidel aus Deutschland, der die erste Stellung in der letzten Runde gewann. Das ganze Rennen führte das Starfeld der Amerikaner Richard Arnoiz, aber schon dicht vor Schluß lief Benzin im Tank ab und der amerikanische Fahrer mußte sich mit der zweiten Position versöhnen.

Im Sidecar-Rennen konnten die Brüder Dixon um den Gewinn des Meistertitels entscheiden, aber große Ambitionen nach dem Ausgleich des Punktzustandes in der durchlaufenden Rangwertung des Championats hatten auch vor dem letzten Geschehen die Zweiergruppe Stekelenburg - Bettgens von den britischen Inseln.



který nejprve klesl na čtvrté místo a potom v souboji o medailové pozice zasedl ránu bratrům Voigtovým. Po kolizi zůstala německá dvojice stát s dírou v boku svého stroje a Stekelenburg byl nakonec rád za šesté místo. V druhé polovině závodu začali na druhou pozici finského tandemu Lauslehto/Palojaervi útočit Dixon a Brindley. Oba britští jezdci se na medailové místa tlačili dost nevybíravým způsobem, jejich stroje si cestu mezi pamolejšími soupeři doslova prorážely. Spolujezdec z jedné z předjíždějících sajdkářů po jedné ráně od Brindleye skončil dokonce v kotmelcích na závodní dráze.

Ins Duell der beiden Favoriten im Rennen in Most kamen dazu noch in Qualifikationsfahrten Brindley jun. - Roche und dank der besten Trainingszeit nach das Tandem Kraus - Schröder. Nach dem Start übernahm die deutsche Mannschaft die Spitze des Rennens und mit einem großen Vorsprung hielten sie den ersten Platz bis ins Ziel. Hinter dem deutschen Tandem ging ein Drama vor. Alles begann bei Stekelenburg, der zuerst an die vierte Position rutschte und dann versetzte den Brüdern Voigt einen Schlag im Duell um die Medaillenstelle. Nach der Kollision blieb die deutsche Zweiergruppe mit einem Loch am Motorblock ihrer Maschine

Výsledky

trída do 125 cm³: 1. J. Debon (E, JJ Gobas), 2. G. Bosio (I, Aprilia), 3. A. Molenaar (NL - Honda)
trída Superbike: 1. S. Seidel (D, Suzuki), 2. R. Arnaiz (USA - Honda), 3. T. Franz (D, 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

V roce 1991 byl mostecký autodrom v programu evropského šampionátu jako sedmý v pořadí a pro nejnižší kubaturu Superbike to znamenalo závěr mistrovské seriálu.

Závod třídy stopětadvacitek silně připomínal španělsko-italské mistrovství do něhož se trochu nehodil Oliver Koch. Německý jezdec, který sezónu uzavřel ziskem evropského titulu, dokonce dvě kola udával tempo, ale na stupních vítězů na něho místo nezbylo. Mezi nejuspěšnější jezdce v mosteckém závodě se ovšem po zadření motoru nezařadil ani favorizovaný Sanchez, jeho krajan Sainz si v pádu zase zlomil nohu. Nakonec podle přání španělského manažera stáje Ducados získal prvenství dvacetiletý Carlos Giro s více než třísekundovým náskokem před svým krajanem Rodriguezem. Přesně pět sekund ztrácel třetí Ital Pennacchioli.



Už před startem závodu třídy Superbike bylo rozhodnuto, že mistrem Evropy se stal Ital Davide Tardozzi. Suverén nejnižší kubatury 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 ambicióznímu Fabrizio Furlanovi a tak měl šanci Piergiorgio Bontempini, který si mohl vylepšit své konečné postavení v klasifikaci evropského šampionátu. Dlouho v závodě také vedl, ale v průměru snahy spadl a jeho naděje se rychle rozplynuly. O vedoucí příčku se potom začali přetahovat Švéd Lindholm a Švýcar Bammerta. Na Bammerta se začal tlačit Ital Monaco a v předposledním kole jej donutil k pádu a bronzový stupeň se uvolnil pro Němce Franze.

Velké drama se odehrálo v závodě sajdkářů. O první pozici se v neklustném souboji přetahovalo osm dvojic a v průběhu mistrovského klání se na čele vystřídalo šest posádek. Do posledního kola vjížděli na první pozici Reddington/Parker. V cíli pak nejvyšší příčka patřila jejich krajanům Wrightovi s Hetheringtonem.

Výsledky

trída do 125 cm³: 1. C. Giro (E), 2. F. Rodriguez (E), 3. M. Pennacchioli (I, všichni JJ Cobas)

stehen und Stekelenburg war schließlich froh, daß er an der sechsten Position blieb. In der zweiten Hälfte des Rennens begann an die zweite Position des finnischen Tandems Lauslehto - Palojärvi der Dixon - Brindley anzugreifen. Beide britischen Fahrer drängten sich an 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.

Resultate

die Klasse bis 125 cm³: 1. J. Debon (E, JJ Gobas), 2. G. Bosio (I, Aprilia), 3. A. Molenaar (NL, Honda)
die Klasse Superbike: 1. S. Seidel (D, Suzuki), 2. R. Arnaiz (USA, Honda), 3. T. Franz (D, 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 der siebente in der Reihenfolge und für die stärkste Klasse Superbike, das war Schluß der Meisterserie.

Das Rennen der Klasse bis 125 cm 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 Sanchez 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 Landsmann Rodriguez. Fast 5 sec verlor der an 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 kein 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 Bontempini, 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 Bammerta 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 Meistersgeschehens 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.

trída Superbike: 1. Ch. Lindholm (S, Yamaha), 2. F. Monaco (I, Ducati), 3. T. Franz (D, Honda)
sidecar: 1. E. Wright/A. Hetherington (GB, LCR), 2. M. Reddington/Parker (GB, Krauser), 3. J. Lauslehto/Palojärvi (SF, LCR Krauser)

1993

Závěr závodu stopětadvacitek se odehrál ve velkém souboji Italů Scalvinio, Peruginio, Cremoniniho a Lopezze s Francouzem Petitem. Vyrovaný duel nakonec vyhrál Stefano Perugini s náskokem 0,223 sekund. Druhý Gianluigi Scalvini byl v cíli o 0,160 sekund dříve než Ivan Cremonini. Dlouho se v popředí držel také český jezdec Jaroslav Huleš. Se slibným čtvrtým místem se musel rozloučit ve chvíli, kdy se v úmorném vedru začal přehřívát motor jeho motocyklu. Huleš nechtěl riskovat zničení motoru, zvolnil a v cíli byl klasifikován na sedmém místě.

Vyrovaný byl rovněž souboj o medailové pozice ve dvěstěpadesátkách. Ital Giuseppe Fiorillo měl sice v cíli k dobru téměř celou sekundu, ale druhý Francouz Jean Foray překonal svého krajana Bernarda Cazadeho na cílové čáře o pouhých 0,030 sekund.

Zcela jednoznačné bylo naopak klání o nejvyšší příčky v kategorii sajdkářů. Vítězná britská dvojice Webster/Broadley nadělila v téměř pát-



hodinovém závodě nizozemskému tandemu Thomas/Bettgen osmnáct sekund, třetí posádka Hoskin/James ztratila na vítěze více než půl minuty.

Výsledky

trída do 125 cm³: 1. S. Perugini (I, Aprilia), 2. G. Scalvini (I, oba Aprilia), 3. I. Cremonini (I, Honda)
trída do 250 cm³: 1. G. Fiorillo (I, Aprilia), 2. J. Foray (F, Yamaha), 3. B. Cazade (F, Honda)
sidecar: 1. K. Webster/G. Broadley (GB, LCR Krauser), 2. G. Thomas/R. Bettgen (NL, LCR Krauser), 3. D. Hoskin/D. James (GB, LCR ADM)

1994

Závod stopětadvacitek začal nejlépe český jezdec Jaroslav Huleš, již při nájezdu do třetího okruhu však vedl startovní pole Italů Narduzzi, kterého zanedlouho ve vedení vystřídala Němec Kurfiss. Ten v souboji s Italem Balleriniem svůj motocykl uhnal a v patnáctém kole musel odstoupit. Ovšem ani Balleriniemu nebyla první příčka přána, protože se po polovině závodu začal na čelo tlačit jeho krajan Locatelli, jenž postupoval až z jedenáctého místa. Zdálo se, že právě on si nakonec dojezdí pro vítězství, ale v předposledním kole se po předchozím pozorování svých soupeřů k útoku odhodlal jeho krajan Cremonini, jenž byl po startu dokonce až třináctý. Přes všechnu snahu potom Locatelli skončil druhý, když v infarktovém závěru zaostal o pouhých 0,014 sekund. Třetí s odstupem dojel Ballerini sledován dalším Italem Colombem. Huleš, který se snažil udržet tempo s nejrychlejšími a v průběhu závodu se držel na slibném čtvrtém místě, nakonec vybojoval sedm bodů za deváté místo.

Dvěstěpadesátky se staly kašticí Francouzů. Trochu překvapivě první

Resultate

die Klasse bis 125 cm³: 1. C. Giro (E), 2. F. Rodriguez (E), 3. M. Pennacchioli (I, alle JJ Cobas)
die Klasse Superbike: 1. Ch. Lindholm (S, Yamaha), 2. F. Monaco (I, Ducati), 3. T. Franz (D, Honda)
Sidecar: 1. E. Wright - A. Hetherington (GB, LCR), 2. M. Reddington - Parker (GB, Krauser), 3. J. Lauslehto - Palojärvi (SF, LCR Krauser)

1993

Der Rennschluß der Klasse bis 125 cm spielte sich in einem großen Duell zwischen den Italienern Scalvini, Perugini, Cremonini, Lopezze und dem Franzosen Petite ab. Im ausgeglichenen Duell gewann schließlich Stefano Perugini mit dem Vorsprung um 0,223 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 heißblief. Huleš wollte nicht die Beschädigung des Motors riskieren, verlangsamte und im Ziel war er an der siebten Stelle klassifiziert.

Das ausgeglichene Duell war auch um die Medaillenpositionen in der Klasse bis 250 cm. Der Italiener Giuseppe 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.

Sehr eindeutig war zum Gegenteil der Kampf um die höchsten Stellen in der Klasse Sidecar. Die siegreiche britische Zweiergruppe Webster - Broadley bescherte im halbtägigen Rennen dem niederländischen Tandem fast 18 sec, die dritte Bemannung Hoskin - James verlor an den Sieger mehr als eine halbe Minute.

Resultate

die Klasse bis 125 cm³: 1. S. Perugini (I, Aprilia), 2. G. Scalvini (I, Aprilia), 3. I. Cremonini (I, Honda)
die Klasse bis 250 cm³: 1. G. Fiorillo (I, Aprilia), 2. J. Foray (F, Yamaha), 3. B. Cazade (F, Honda)
Sidecar: 1. K. Webster - G. Broadley (GB, LCR Krauser), 2. G. Thomas - R. Bettgen (NL, LCR Krauser), 3. D. Hoskin - D. James (GB, LCR ADM)

1994

Im Rennen der Klasse bis 125 cm begann am besten der tschechische Fahrer Jaroslav Huleš, aber bei der Anfahrt in die dritte Runde führte das Startfeld der Italiener Narduzzi, den an der Spitze in kurzer Zeit der Deutsche Kurfiss abwechselte. Der hetzte aber im Duell mit dem Italiener sein Motorrad ab und in der fünfzehnten Runde mußte er abtreten. Die Umstände waren aber nicht auch dem Fahrer Ballerini förderlich. Nach der Hälfte des Rennens strebte sein Landsmann Locatelli die Spitze an und er stieg aus der elften Position. Es sah aus, daß gerade er schließlich den Sieg gewinnt, aber in der vorletzten Runde griff sein Landsmann Cremonini, der nach dem Start sogar als dreizehnter fuhr, nach der vorherigen Beobachtung seiner Gegner an. Trotz aller Bemühung war dann Locatelli der zweite, als er im Infarktschluß nur um bloße 0,014 sec

projel cílem Olivier Jacque, který předchozí závody dokončoval na šestém a sedmém místě. Druhý Regis Laconi využil chyb Němce Jürgena Fuchse a technických problémů Itala Davide Bulegy, kterého trápila spojka v úvodu závodu.

K údivu všech soupeřů se v závodech superbiků ve čtvrtém okruhu ujal vedení český jezdec Marek Morávek a zbytku startovního pole se začal rychle vzdalovat.



vat. V dalším průběhu závodu získal několikasekundový náskok. Ve čtrnácté kole po jezdecké chybě ze závodu odstoupil a s vidinou převnosti se musel rozloučit. Z vítězství se potom mohli radovat Fin Harry Maikkola, za nímž jen s nejtěsnějším rozdílem 0,119 sekund dojel druhý Ital Colombari.

V klání sajdkáristů se zdálo být od začátku o vítězi rozhodnuto, ale nakonec vše dopadlo jinak. Na čele startovního pole se hned v úvodu usadila francouzská posádka Marc Thiloy/Bruno Gourger a první pozice jí patřila až do dvanáctého kola, kdy její vítězná tažení ukončila opakovaná porucha spojky. Vítězně potom cílem projela švýcarská dvojice Andres Vögeli/Hans Wickli. Druhou příčku obsadil německý tandem Hollweg - Mödler, třetí dojeli bratři Nikkanenovi z Finska.

Výsledky

trída do 125 cm³: 1. I. Cremonini (I), 2. R. Locatelli (I), 3. A. Ballerini (I, všichni Aprilia)
trída do 250 cm³: 1. O. Jacque (F), 2. R. Laconi (F), 3. J. Fusch (D, všichni Honda)
trída Superbike: 1. H. Maikkola (SF, Kawasaki), 2. M. Colombari (I, Ducati), 3. R. Prang (DK, Yamaha)
sidecar: 1. A. Vögeli/H. Wickli (CH, LCR Yamaha), 2. R. Hollweg/O. Mödler (A, ADM), 3. Bratři Nikkanenové (SF, LCR Yamaha)

1995

Osmé představení mistrovství Evropy silničních motocyklů na mosteckém autodromu přineslo poprvé v historii šampionátu vítězství českým barvám. Zasloužil se o to Jaroslav Huleš, který bez zaváhání vyhrál závod objemové třídy do 125 cm³. Huleš po převnosti v tréninku využil nejvýhodnější postavení na startu, ujal se vedení a svým pronásledovatelům se vzdaloval s neúprosnou pravidelností téměř jedné sekundy v každém kole. V cíli měl potom náskok více než dvanácti sekund. Ve velice vyrovnaném souboji o druhou pozici uspěl nejlepší Ital Valentino Rossi, třetí projel cílem jeho krajan Paolo Tessari, čtvrtého Francouze Frédéric Petit a od bronzového stupínku dělilo 0,234 sekund.

Jednoznačný průběh měl závod dvěstěpadesátek, kde Ital Massimo Ottobre ujal svým soupeřů o více než 11 sekund. V supersportech si podobně vedl Belgičan Michael Paquay.

zurückblieb. An der dritten Position war Ballerini, den der nächste Italiener Colomba folgte. Huleš, der sich bemühte, das Tempo mit den schnellsten Fahrern zu behalten, hielt sich im Verlauf des Rennens an der aussichtsreichen vierten Stelle und erkämpfte dann schließlich dank der neunten Position sieben Punkte.

In der Klasse bis 250 ccm wurde der Sieg eine Beute der Franzosen. Ein bischen überraschend fuhr im Ziel als erster Olivier Jacque, der die vorherigen Rennen

an der sechsten und siebten Stelle beendete. Der zweite Regis Lagoni nutzte die Fehler des deutschen Fahrers Jürgen Fuchs und die technischen Probleme des italienischen Fahrers Davide Bulegy aus, den die Kupplung seiner Aprilia quälte. Zum Erstaunen aller Gegner im Rennen der Klasse Superbike übernahm die Führung in der vierten Runde der tschechische Fahrer Marek Morávek und er begann sich schnell dem Rest des Startfeldes zu entfernen. Im nächsten Verlauf des Rennens gewann er mit fast 500m Vorsprung, aber in der vierzehnten Runde machte er unbegreiflich einen Fehler. Er fuhr mit seinem Motorrad in die Kiesbetzzone und mußte sich vom dem Sieg verabschieden. Über den Sieg konnte sich dann der Finländer Harri Maikkola freuen, hinter dem mit dem engsten Unterschied 0,119 sec der zweite Italiener Colombari fuhr.

Im Rennen der Klasse Superbike schien es vom Anfang an, daß über den Sieger schon entschieden ist, aber es fiel schließlich ganz anders aus. Gleich vom Anfang an übernahm die Führung des Startfeldes die französische Mannschaft Marc Thiloy - Bruno Gourger und die erste Position gehörte ihr bis in die zwölfte Runde, als ihre Fahrt die beschädigte Kupplung beendete. Als Sieger fuhr im Ziel das schweizerische Tandem Andres Vögeli - Hans Wickli durch. Die zweite Position besaß das deutsche Tandem Hollweg - Mödler, die dritten waren die Brüder aus Finnland.

Resultate

die Klasse bis 125 ccm: 1. I. Cremonini (I), 2. R. Locatelli (I), 3. A. Ballerini (I, alle Aprilia)
die Klasse bis 250 ccm: 1. O. Jacque (F), 2. R. Laconi (F), 3. J. Fusch (D, alle Honda)
die Klasse Superbike: 1. H. Maikkola (SF, Kawasaki), 2. M. Colombari (I, Ducati), 3. R. Prang (DK, Yamaha)
Sidecar: 1. A. Vögeli - H. Wickli (CH, LCR Yamaha), 2. R. Hollweg - O. Mödler (A, ADM), 3. Jari Nikkanen - Jarno Nikkanen (SF, LCR Yamaha)

1995

Die achte Veranstaltung der EM der Straßenmotorräder brachte den Sieg am Autodrom Most zum erstenmal in der Geschichte des Championats den tschechischen Farben. Es machte sich darum Jaroslav Huleš verdient, der ohne zu zögern das Rennen der schwächsten Klasse gewann. Huleš nutzte dank der besten Zeit im Training die günstigste Position am Start aus, übernahm die Spitze und entfernte sich in jeder Runde mit einer unnochschichtigen Regelmäßigkeit seinen Gegnern um eine ganze Sekunde. Im Ziel hatte er dann einen Vorsprung um mehr als 12 sec. In einem sehr ausgeglichenen Duell um die zweite Position war daran am besten der Italiener Valentino Rossi. Als Dritter fuhr im Ziel sein Landsmann Paolo Tessari durch und den vierten, den Franzosen Frederic Petit trennten von der Bronze-stelle nur 0,234 sec.

Závod nejsilnějších Superbiků začal nepříjemně pro čtvrtého jezdce klasifikace Michala Bursu, kterého v ostrém zahřívacím kole v poslední zatáčce před cílem zezadu srazil Nor Jan-Olav Nateng a oba se museli s účastí v závodech rozloučit. V neuvěřitelně vyrovnaném souboji o prvenství nakonec o 0,015 sekundy vyhrál Ital Mario Innamorati před Maďarem Arpádem Harmati.

Duel sajdkáristů, kteří startovali již jen v pohárovém klání Euro ISRA Cup, poznamenala dvě kola před cílem nepříjemná kolize britské posádky Whittington/Birkett. Jejich stroj se v jedné z rychlých zatáček nepohodl s obrubníkem, který stroj katapultoval a pod převráceným strojem



uvizl spolujezdec, jenž musel být v bezvědomí dopraven do nemocnice. Závod byl okamžitě zastaven a výsledky byly vyhlášeny podle aktuálního pořadí.

Výsledky

trída do 125 cm³: 1. J. Huleš (CZ, Honda), 2. V. Rossi (I, Aprilia), 3. P. Tessari (I, Sandroni)
trída do 250 cm³: 1. M. Ottobre (I), 2. L. Boscoscuro (I), 3. G. Fiorillo (I, všichni Aprilia)
trída Supersport: 1. M. Paquay (B, Ducati), 2. P. Haug (CH, Kawasaki), 3. S. Chambon (F, Ducati)
trída Superbike: 1. M. Innamorati (I), 2. A. Harmati (H), 3. M. Burnelli (I, všichni Ducati)
sidecar: 1. M. Neumann/U. Müller (D, LCR Honda), 2. W. Galbiati/G. Sala (I, LCR Suzuki), 3. R. Hollweg/O. Mödler (D, LCR Yamaha)

1995

Nejslabší trída 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 Jorge Martinezem. V polovině závodu se začal dopředu tlačit Jaroslav Huleš, který jako jeden z mála vyjel na sličkách a čekal až trať oschne. Špiče jela na mokřích pneumatikách a tak dostat se na první místo nebylo pro Huleše již na zcela oschlé trati příliš těžké. Ujal se vedení a svůj náskok před dvojici Giasanti, Martinez neustále zvyšoval. V cíli závodu měl před druhým Giasantim náskok více než patnácti sekund.

Ve dvěstěpadesátkách bojovala o vítězství v mosteckém závodě čtveřice složená z Itálů Rolfo, Fiorillo, Francouze Gimberta a Argentinec Parra. Po startu vedl Fiorillo a zdálo se, že s postupným zvyšováním náskoku si dojde pro své třetí převnosti v sezóně. Po několika kolech jej nakonec soupeři odsunuli až na čtvrté místo. O vedení se potom dlouho přetahoval Rolfo s Partem, 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 převodka jeho motocyklu.

Superbiky v loňském roce neoslnily naplněným startovním polem. Jezdci však v boji o zlatý věnec předvedli dramatickou podívanou. Po startu se ujal vedení Španěl Sainz před svým krajanem Idalio Gavirou. Oba si

Einen eindeutigen Verlauf hatte das Rennen der Klasse bis 250 ccm, wo der Italiener seinen Gegnern mehr als 11 sec bescherte. In der Klasse Supersport verhielt sich ähnlich der Belgier Michael Paquay.

Das Rennen der stärksten Klasse Superbike begann für den vierten Fahrer der Klassifikation Michal Bursu unangenehm. In der Warm-up-Runde schlug ihn von hinten in der letzten Kurve vor dem Ziel der Norweger Jan-Olav Nateng unter und beide Fahrer mußten sich mit der Teilnahme am Rennen verabschieden. In einem unglaublich ausgeglichenen Duell um die erste Position gewann schließlich um 0,015 sec der Italiener Mario Innamorati vor dem ungarischen Fahrer Arpad Harmati.

Das Duell der Klasse Sidecar, das schon nur im Pokalrennen Euro ISRA Cup startete, wurde zwei Runden vor dem Ziel von einer unangenehmen Kollision der britischen Mannschaft Whittington - Birkett gezeichnet. Ihre Maschine fuhr in einer von den schnellen Kurven an den Saumstein an und wurde von ihm zurückkatapultiert. Unter der umgekippten Maschine blieb der Mitfahrer, der bewußtlos ins Krankenhaus transportiert werden mußte. Das Rennen wurde gleich abgebrochen und die Ergebnisse wurden nach der aktuellen Reihenfolge bekanntgemacht.

Resultate

die Klasse bis 125 ccm: 1. J. Huleš (CZ, Honda), 2. V. Rossi (I, Aprilia), 3. P. Tessari (I, Sandroni)
die Klasse bis 250 ccm: 1. M. Ottobre (I), 2. L. Boscoscuro (I), 3. G. Fiorillo (I, alle Aprilia)
die Klasse Supersport: 1. M. Paquay (B, Ducati), 2. P. Haug (CH, Kawasaki), 3. S. Chambon (F, Ducati)
die Klasse Superbike: 1. M. Innamorati (I), 2. A. Harmati (H), 3. M. Burnelli (I, alle Ducati)
Sidecar: 1. M. Neumann - U. Müller (D, LCR Honda), 2. W. Galbiati - G. Sala (I, LCR Suzuki), 3. R. Hollweg - O. Mödler (D, LCR Yamaha)

1995

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 neun 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 Giasanti, Martinez. Im Ziel hatte er vor dem zweiten Giasanti 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 Gimbart und S. Porco aus Argentinien. Noch 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.

ve vyrovnaném souboji o prvenství několikrát vyměnili pozice. Nakonec projel jako první cílem Gavira s náskokem 0,219 sekund. Třetí skončil další Španěl Vasquez. 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. Martínez (E, Aprilia)
třída do 250 cm³: 1. S. Porco (RA), 2. R. Rolfo (I), 3. G. Fiorillo (I, všichni Aprilia)
třída Superbike: 1. I. Gavira (E, Honda), 2. O. Sainz, 3. D. Vasquez (oba E, Ducati)

1997

Loňský mostecký závod byl pátým podnikem evropského šampionátu a prvním, kde se poprvé představil i náš Jaroslav Huleš. Body do mistrovství Evropy Jarod Huleš podle „superkarty“ s níž startoval, stejně žádné získat nemohl, a tak si vedení týmu L.B. Racing, za něž Huleš jezdil v mistrovství světa nedělal ani starosti s laděním motoru na bezolovnatý benzin a počítalo s tím, že může být po protestu ostatních jezdčů Huleš diskvalifikován. Za Jardou, který se usadil v čele závodu, se dávali největší šance Paolu Tessarimu. Ten však neodstartoval právě nejlépe a v cíli z toho bylo jen čtvrté místo. Podstatně lépe si vedl jeho kra-

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.

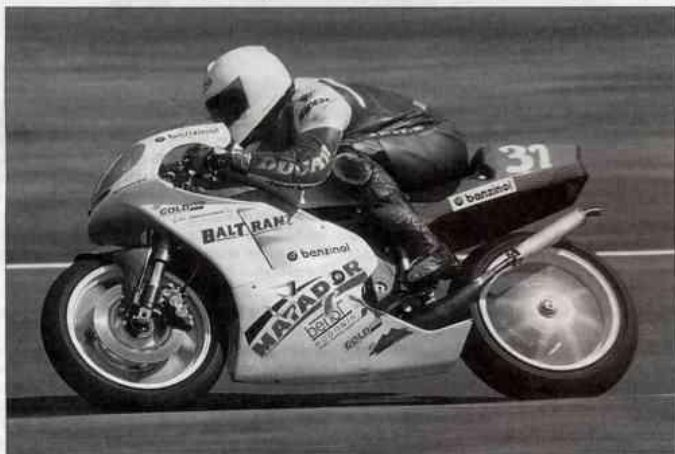
Die Klasse Superbike beeindruckte nicht durch das kleine Startfeld, aber die Fahrer zeigten im Duell um die Goldposition eine dramatische Show. Nach dem Start übernahm die Spitze der Spanier Sainz vor seinem Landsmann Idalio Gavira. In einem ausgeglichenen Duell wechselten sich paarmal die Positionen 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.

Resultate

die Klasse bis 125 ccm: 1. J. Huleš (CR), 2. M. Giansanti (I, beide Honda), 3. J. Martínez (E, Aprilia)
die Klasse bis 250 ccm: 1. S. Porco (RA), 2. R. Rolfo (I), 3. G. Fiorillo (I, alle Aprilia)
die Klasse Superbike: 1. I. Gavira (E, Honda), 2. O. Sainz, 3. D. Vasquez (beide E, Ducati)

1997

Das Rennen im letzten Jahr war die fünfte EM Veranstaltung in Most und die erste, wo sich auch unser Jaroslav Huleš vorstellte. Die Punkte für die EM konnte er sowieso nicht bekommen und da machte sich das Team L.B. Racing keine Sorgen mit der Motor Abstimmung für Benzin bleifrei und rechnete damit, daß nach dem Protest der anderen Fahrer Huleš kann disqualifiziert werden. Hinter Huleš, der an der Spitze war, hatte die größte Chancen Paolo



jan Antonelli, který ve strhujícím finiši podlehł jen těsně Maiku Stiefovi z Německa. Ten projel cílem jako druhý, po diskvalifikaci Huleše pak poskočil na první příčku, o jeden stupínek dopředu poskočili i všichni ostatní.

Ještě dramatictější průběh měly čtvrtlitry. Davide Bulega dlouho vedl, v cílové rovince jej těsně překonal jeho krajan Roberto Rolfo. Třetí místo, také velmi těsným způsobem pro sebe rozhodl švéd Stigefelt.

Posledním závodem byl Světový pohár sajdkár, kde zvítězili rakoušané Klaffenboeck/Parzer před bratry Guedelovými ze Švýcarska. Skvělý výkon předvedli čtyřnásobní mistři světa Biland s Waltispergem, kteří se po „hodinách“ v prvním kole vrátili na trať jako devatenácti. Po strhující jízdě obsadili skvěle šesté místo.

Výsledky

třída do 125 cm³: 1. M. Stief (D), 2. I. Antonelli (I), 3. P. Tessari (I, všichni Honda)
třída do 250 cm³: 1. R. Rolfo (I), 2. D. Bulega (I, oba Aprilia), 3. J. Stigefelt (S, Honda)
Světový pohár sidecar: 1. Klaffenboeck/Parzer (A, LCR-ADM), 2. bratři Guedelové (CH, LCR-BRM), 3. Brindley/Haenni (GB/CH, LCR-ADM).

Tessari, aber der startete nicht sehr gut und im Ziel war es nur der vierte Platz. Viel besser fuhr sein Kollege Antonelli, der im Finnisch knapp hinter dem Deutschen Maik Stief blieb. Der wurde im Ziel zweiter, aber nach der Disqualifikation des Huleš war er erster. Einen noch dramatischen Verlauf hatten die Viertelliter. Davide Bulega war lange in der Führung, aber auf der Zielgerade siegte knapp Roberto Rolfo. Den dritten Platz bekam auch sehr knapp der Schwede Stigefelt.

Das letzte Rennen war der Welpokal Sidecar, wo die Österreicher Klaffenboeck/Parzer vor den Brüdern Guedel aus der Schweiz gewannen. Eine tolle Leistung stellten die viermalige Weltmeister Biland mit Waltisperger vor, die nach der „Uhr“ in der ersten Runde auf die Strecke als neunzehnte zurück kamen

Resultate

die Klasse bis 125 ccm: 1. M. Stief (D), 2. I. Antonelli (I), 3. P. Tessari (I, alle Honda)
die Klasse bis 250 ccm: 1. R. Rolfo (I), 2. D. Bulega (I, beide Aprilia), 3. J. Stigefelt (S, Honda)
Welpokal Sidecar: 1. Klaffenboeck/Parzer (A, LCR-ADM), 2. Brüder Guedel (CH, LCR BRM), 3. Brindley/Haenni (GB/CH, LCR-ADM)

UEM EUROPEAN OPEN CHAMPIONSHIP - 125 ccm

PČ	SČ	Přijmení	Jméno	FMN	Nár.	Soutěžící	Vozidlo
1	1	Molina Fuentes	Alvaro	RFME	E	Echo Team Berner	Honda
2	2	Stief	Maik	DMSB	D	Motorrad B+S Levior Racing	YAMAHA
3	3	Nöhles	Klaus jun.	DMSB	D	UGT 3000	Honda RS
4	4	Heidolf	Dirk	DMSB	D	Hein-Gericke-Castrol-Junior-Team	Honda RS
5	5	Smrž	Jakub	ČMF	CZ	B.Koch K.G. TEAM	Honda
6	6	Borciani	Marco	FMI	I		Honda
7	8	Gonzales Nieto	Alfonso	RFME	E	VIA DIGITAL	Aprilia
8	9	Absmeier	Bernhard	DMSB	D	Mayer levior racing	Aprilia
9	10	Harms	Robin	DMU	DK	MC Hjornet Team Danmark	Honda
10	14	Tocca	Diego	FMI	I	Team Italia	
11	15	Gappmaier	Johann	AMZS	A		Honda
12	16	Cipriani	Claudio	FMI	I		Aprilia
13	18	Nieto Aquilar	Pablo	FFME	E	Via Dicial	Aprilia
14	21	Báncsik	László	MAMS	H	Kent Olips Team	Honda RS
15	22	De Puniet	Randy	FFM	F	De Puniet Team	Honda
16	24	Cerroni	Federico	FMI	I		Aprilia
17	25	Zocchi	Stefano	FMI	I	Team Italia	
18	26	Chiarello	Riccardo	FMI	I	Team Italia	
19	29	Masetti	Marco	FMI	I	Euroracing	Honda
20	33	Eble	Alexandra	DMSB	D	UGT 3000	Honda RS
21	34	Kariger	Achim	DMSB	D	Motorrad B+S Levior Racing	YAMAHA
22	35	Stolz	Reinhard	DMSB	D	Team AGIP - Esch Racing	Honda
23	36	Gemmel	Christian	DMSB	D	Hein-Gericke-Castrol-Junior-Team	Honda
24	37	Kaláb	Igor	ČMF	CZ		Honda
25	43	Nachbauer	Peter	OeAMT	A		Aprilia
26	44	Brannetti	Alessandro	FMI	I	Team Elit	Honda
27	45	Zappa	Andrea	FMI	I		Aprilia
28	46	Pistoni	Christian	FMI	I	Team Elit	Honda
29	51	Sabbatani	Massimilian	FMI	I		Honda RS
30	54	Poggiali	Manuel	FSM	I	Sanmarino Matteoni Racing	Honda
31	58	Romagnoli	Alessandro	FMI	I	S.D.R. 93 S.R.L.	Honda
32	72	Mellauner	Patrick	FMI	I		Honda RS
33	79	Talmácsi	Gábor	MAMS	H		Honda
34	82	Nielsen-Ouro	Ronnie	DMU	DK	Yamaha	
35	83	Reichart	Heinrich	FMS	A		Honda
36	84	Seifert	Bohuslav	ČMF	CZ	Telemark Racing Team	Honda
37	85	Březina	Michal	ČMF	CZ	Delta Úamk Team	Honda RS
38	86	Mohd Yusof	Affendy	AAM		Malaysia - Petronas	Honda
39	87	Hafenegger	Philipp	DMSB	D	Wölftramx Mt Racing	Honda RS
40	88	Melone	Alessandro	FMI	I		Honda
41	90	Pátek	Tomáš	SMF	SK	Slofnafn Šport Moto Team	Honda
42	91	Gaspere	Gaffiero	FMI	I		Honda
43	92	Martinez Mico	David	RFME	E		Aprilia
44	93	Emri	Erik	MAMS	H	Castrol Biró Racing Team	Honda RS
45	94	Lacnak	Johny Raymond	SVEMO	S		
46	95	Treutlein	Christian	DMSB	D		Aprilia
47	96	Petrini	Marco	FMI	I	Moto Club Poggibonsi	Aprilia

UEM EUROPEAN OPEN CHAMPIONSHIP - 250 ccm

PČ	SČ	Přijmení	Jméno	FMN	Nár.	Soutěžící	Vozidlo
1	2	Coates	Andrian	MCUI	GB	Toby Hurst Racing	Honda
2	4	Lackner	Thorsten	DMSB	D	Team Mohag Aprilia	Aprilia
3	5	Shahrol	Yuzy	AAM		Malaysia Petronas Sprinta	Endurance
4	6	Bolwerk	Maurice	KNMV	D	M.R.T.T.	Honda
5	9	Heierli	Roger	FMS	CH		Honda
6	11	Ober	Markus	DMSB	D	R.S.Rallye Sport Racing Team	Honda
7	12	Cotti	Filippo	FMI	I		Honda
8	13	Bolterauer	Uwe	OSK	A	Remus Racing	Honda
9	14	Giugovaz	Diego	FMI	I	Team Italia	
10	18	Rizmayer	Gábor	MAMS	H	Biró Racing Team	Honda RS
11	19	Brockmann	Dirk	DMSB	D		Honda
12	21	Philippe	Vincent	FFM	F	Equipe de France	Honda
13	22	Lagrive	Mathieu	FFM	F	Equipe de France	Honda
14	23	Allemant	Julien	FFM	F	Equipe de France	Honda
15	24	Častka	Vladimír	SMF	SK		
16	26	Harms	Soni	DMU	DK	Mc Hjornet Team Danmark	Honda

17	27	Hasager	Ulrik	DMU	DK		Honda RS
18	30	Di Stefano	Sandro	FMI	I		
19	38	Neukirchen	Matthias	DMSB	D	Team Docshop	Aprilia
20	39	Raus	Radomil	ČMF	CZ	Klub Racing Team Znojmo	Yamaha
21	41	Jansen	Jarno	KNMV	D	3 COM DEE CEE JEANS	Honda
22	47	Clementi	Ivan	FMI	I	Amadori Racing Group	Yamaha
23	66	Hofmann	Alexandr	DMSB	D	Team Racing Fractory Bochum	Honda RS
24	80	Johansen	Kim Lund	DMU	DK		Honda
25	81	Antonelli	Igor	FMI	I	Team RCGM	Aprilia
26	82	Stuberg	Trond	NMF	N		Honda
27	83	Ek	Robert	SVEVO	S	Rob Racing	Yamaha
28	84	Petzold	Denny	DMSB	D		Honda
29	85	Schmidt	Adrian	DMSB	D	Adac Hessen Thüringen	Honda RS
30	86	Ribalta Bosh	Daniel	RFME	E	Promoto Sport Team	Aprilia
31	87	Lis Ortega	Jorge	RFME	E		Yamaha
32	88	Staša	Bohumil	ČMF	CZ	Wernberger Konserven Fabrik	Aprilia
33	89	Sanchini	Mauro	FMI	I	RCGM	Aprilia
34	90	Hald	Jesper	DMU	DN		Yamaha
35	91	North	Tom	SVEVO S	A	Plast Racing	Honda RS
36	96	Parolari	Gustavo	FMS	CH	Team Mohag Aprilia	Aprilia

UEM EUROPEAN OPEN CHAMPIONSHIP - SUPERSPORT

PC	SC	Příjmení	Jméno	FMN	Nár.	Soutěžící	Vozidlo
1	3	Martin Vazquez	Jose Maria	RFME	E		Honda CBR
2	5	Baláz	Miloš	SMF	SK	Slovakia Team Žilina	Ducati 748
3	8	Boček	Roman	ČMF	CZ		Honda
4	14	Hanson	Jan	SVEVO	S	Reab	Honda
5	15	Johansson	Martin	SVEVO	S	Team Honda Sweden	Honda
6	18	Hudeček	Jindřich	ČMF	CZ		Ducati 748
7	19	Ilmberger	Julius	SMF	D	Ilmberger Carbonparts	Ducati 748
8	20	Giabbani	Gwen	FFM	F		Kawasaki
9	23	Kratzer	Martin	SMF	D	Ilmberger Carbonparts	Ducati 748
10	31	Messori	Davide	FMI	I		Suzuki
11	32	Pechnik	David	ČMF	CZ		Honda
12	33	Tomas Perez	David	RFME	E		Honda CBR
13	36	Sundby	Dag-Steinar	NMF	N		Suzuki GSX-R
14	38	Schulten	Michael	DMSB	D	Schäfer Michael	Suzuki
15	42	Checa Carreras	David	RFME	E		Honda
16	43	Fabbroni	Raffaello	FMI	I	Team Gimotor Sport	Suzuki
17	44	Saeby	Thorwald	NMF	N		Honda
18	52	Räckl	Holger	DMSB	D	Holger Röckl Racing	Yamaha
19	60	Domke	Klaus Peter	DMSB	D		Honda
20	66	Rulffs	Lars	DMU	DK	Skjern M.C.	Suzuki
21	70	Hole	Soren	DMU	DK	Yamaha Danmark	Yamaha
22	71	Tarizzo	Guglielmo	FMI	I	Moto club "Augusta Praetoria" Aosta	Suzuki
23	72	Kriebel	Frank	ČMF	D		Honda
24	73	Warlitzer	Jörg	ČMF	D		Honda
25	74	Holz	Stefan	ČMF	D		Honda
26	75	Rigamonti	Matteo	FMI	I	Team Gimotor	Suzuki
27	76	Oelschläger	Jürgen	DMSB	D	Honda Dippold Racing	Honda
28	77	Livi	Roland	FMI	I		Ducati
29	78	Friedrich	André	DMSB	D		Suzuki
30	79	Fritzsche	Torsten	ČMF	D	Motor Sport Scheibe	Kawasaki
31	80	Kamenický	Martin	SMF	CZ	HP Racing Team Rava Motorsport	Kawasaki
32	81	Luger	Alfred	DMSB	D	Suzuki-Waldhäusl	Suzuki
33	82	Ouda	Pavel	ČMF	CZ		Honda
34	83	Penzkofer	Rico	DMSB	D	Yamaha-Laaks Racing Team	Yamaha
35	84	Buchner	Emanuel	DMSB	D	Saeco Team Kellner-Bodo Schmidt	Suzuki
36	85	Markalous	Martin	ČMF	CZ		Honda

PŘEBOR ČR 125 ccm - SPORTPRODUKTION

PC	SC	Příjmení	Jméno	Nár.	FMN	Soutěžící	Vozidlo
19	1	Sedlo	Miroslav	ČR	ČMF		CAGIVA
10	4	Havelka	Libor	CZ	ČMF	Aprilia Brno Team	Aprilia
18	12	Tutr	Zdeněk	ČR	ČMF		CAGIVA
5	14	Šejbl	Pavel	CZ	ČMF		CAGIVA
12	15	Vysloužil	Alexandr	CZ	ČMF	Aprilia Brno Team	Aprilia
17	16	Pátek	Tomáš	SK	SMF	Slovnaft Sport Moto Team	Aprilia
13	17	Quirenzová	Jeannette	CZ	ČMF	Aprilia Brno Team	Aprilia
21	18	Kamenický	Libor	ČR	ČMF	HP Racing Team Ravomotosport	CAGIVA
1	21	Marinica	Igor	SK	SMF		Aprilia
16	23	Weberová	Klára	SK	SMF		CAGIVA
8	41	Křen	Jaroslav jun.	CZ	ČMF		CAGIVA
9	42	Křen	Jaroslav jun.	CZ	ČMF		Aprilia
22	43	Tvarůžek	Stanislav	ČR	ČMF	MJ MOTO	CAGIVA
7	44	Valda	Arnošt	CZ	ČMF	Aprilia Brno Team	Aprilia
15	46	Zárecký	Petr	CZ	ČMF	Petr Motor	CAGIVA
2	55	Šrámek	Jiří	CZ	ČMF		CAGIVA
11	57	Dufek	Luboš	CZ	ČMF	Aprilia Brno Team	Aprilia
23	65	Schneider	Radek	ČR	ČMF		CAGIVA
4	66	Rüttjeroth	Petra	D	ČMF		Aprilia
20	83	Parák	Marek	ČR	ČMF		CAGIVA
3	88	Matuš	Karel	CZ	ČMF		Aprilia
14	89	Polásek	Petr	CZ	ČMF		Aprilia
6	96	Pavlovec	Oleg	CZ	SMF	Strapineli Team	Aprilia

WORLD CUP SIDECAR 1998

PS	SC	Příjmení	Jméno	Nár.	Soutěžící	Vozidlo
1	1	Webster	Steve	GB	Pneu Boesiger Racing	LCR ADM
		James	David	GB		
2	2	Guedel	Paul	CH	BP Racing Team CH	LCR BRM Swissauto
		Guedel	Charly	CH		
3	4	Kloffenbock	Klaus	A	Hanni Racing	LCR ADM R4
		Hanni	Adolf	CH		
4	6	Boesiger	Markus	CH	Pneu Boesiger Racing	LCR ADM R4
		Egli	Jurg	CH		
5	7	Schlosser	Markus	CH	Schlosser Racing	LCR BRM-Swissauto
		Hauser	Daniel	CH		
6	9	Neumann	Markus	D	Neuman Racing	LCR ADM R4
		Gries	Torsten	D		
7	10	Muldoon	Stuart	GB	JMR Racing	LCR ADM R4
		Gusman	Chris	GB		
8	11	Body	Roger	GB	READYMIX Racing	LCR BRM-Swissauto
		Peach	Andy	GB		
9	13	Koster	Reiner	CH	Kroko Racing	LCR ADM R4
10	14	Lovelock		GB	Bike Busters	LCR ADM R4
		Hibbard	Chris	GB		
11	16	Janssen	Benny	NL	Janssen Racing	LCR Stredor
		G.v.Kessel	Frans	NL		
12	18	Abbot	Steve	GB	Ringo Racing	ADM R4
		Biggs	Jamie	GB		
13	19	Fleury	Barry	NL	FRT R4 Racing	LCR FRT R4
		Fleury	Jane	NL		
14	20	Ashley	Ian	USA	Reddington Racing	LCR ADM R4
		Hetherington	Andy	GB		
15	21	Soutar	Shane	AUS	Soutar Racing	LCR ADM R4
16	22	Wilford	Ian	GB	Wilford Racing	LCR ADM R4
		Tomlinson	Dudley	GB		
17	23	Gray	Brian	GB	Gray Motorcycles	LCR ADM R4
		Painter	Steve	GB		
18	24	Guy	Ian	GB	Royal Mail Racing	LCR Yamaha
		Horne	David	GB		
19	25	Caspersen	Kim	DK	Caspersen Racing	LCR ADM R4
		Angston	Torben	DK		
20	26	Streubl		D	Streubl Racing	LCR ADM R4
		Krieg	Andre	D		

Děkujeme všem sponzorům, kteří se finančně a technicky podíleli na důstojném průběhu závodů na Autodromu v Mostě.

TOP GROUP

UNIPETROL

CHEMOPETROL
GENERÁLNÍ SPONZOR AUTODROMU MOST
ČLEN SKUPINY UNIPETROL

BENZINA
AKČIOVÁ SPOLEČNOST
ČLEN SKUPINY UNIPETROL

kaučuk
ČLEN SKUPINY UNIPETROL

UNB UNIVERSAL BANKA

ČESKÁ POJIŠŤOVNA

SKODA AUTO

MATADOR

SLOVASFALT
SLOVASFALT spol. s r.o., Mlynské Nivy 61A, 827 54 BRATISLAVA
Tel.: 00421/73212679

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

SHD KOMES

Mercedes-Benz **SANDTLER**

SPONZOR

RPR **IMPERIAL** **MUS** Mostecká uhelná společnost, a.s. **Česká rafinérská a.s.** **G-MAR plus** **YAMAHA** YAMA moto s.r.o.

OTF ORAVA **Geodézie ČS** akciová společnost **AGROMETALL s.r.o.** *Bohemia Lett*

PAMS **MINOLTA** **Taxi & Autoservice GmbH Hofmann** **EDU**

MEDIA PARTNER

Česká televize **F1** **AUTO** **Radiožurnál** **SPORT & BYZNYS** **deníky BOHEMIA**

RADO MOST **JAMK AUTO STYL** **SPEED** **SUPERMOTO** **EVROPA 2** **EUROPA 2**

Programový bulletin připravil: Odbor reklamy AUTODROMU MOST, spol. s r. o. **Odpovědný redaktor:** Blanka Hvozdová. **Texty:** Ing. František Gorczyca (Supermoto) **Foto:** Ing. František Gorczyca (Supermoto), archiv. **Sazba a grafická úprava:** Jiří Kroužek-RING AGENCY **Cena:** 30 Kč/1,50 DM

Německé

G-MAR plus

KNOW HOW v českých rukách



**Deskové výměníky
tepla**

• G-MAR plus

Představujeme Vám firmu G-MAR plus s.r.o., která je společností se 100% účastí českého kapitálu. Firma vznikla v roce 1994 a její činnost by se dala rozdělit do několika oblastí:

- prodej letovaných výměníků
- výroba a prodej skládaných deskových výměníků
- montáž deskových výměníků tepla a tepelných rozvodů
- montáž měřicí a regulační techniky v tepelných rozvodech
- projektová a poradenská činnost
- servisní činnost

Firma G-MAR plus je výhradním zástupcem firmy GEA ECOFLEX pro ČR, SR a Rusko. GEA ECOFLEX vyrábí letované a skládané deskové výměníky. G-MAR plus je vlastníkem kompletního softwarového vybavení pro návrhy deskových výměníků. Zároveň je vlastníkem výrobní dokumentace pro výrobu a kompletaci deskových výměníků podle požadovaných parametrů a rozdílných typů médií.

• GEA ECOFLEX

1892 Před více než 100 lety byl uznán světoznámý patent panu Rudolfu Dieslovi.
1928 Před více než 65 lety vyvinul první výměník tepla pan Ahiborn.

Oba se stali průkopníky ve své specifické oblasti, a oba - dieslový motor a deskový chladič GEA-ECOFLEX patří dohromady.

Po mnoho let byla GEA ECOFLEX vždy úspěšná při náročných procesech týkajících se chlazení dieslových motorů, plynových a parních turbin, kompresorů a příslušenství.

• KVALITA

Deskové výměníky GEA ECOFLEX jsou vysoce kvalitního standardu a vyhovují dodacím podmínkám všech důležitých klasifikací společností.

Deskové výměníky GEA ECOFLEX jsou vyráběny v souladu s DIN 9001/EN 29001.



Chladič motoru

- MTU motor 595, chlazený deskami GEA ECOFLEX
- chladič mazacího oleje
- kombinovaný chladič pro vodu a pohonné hmoty motoru



1892
Patent Rudolfa Diesla

**Majakovského 29
360 05 Karlovy Vary**

Tel. 017/40 82 10-4 • Fax 017/40 82 12
Mobil 0602/20 63 10

cerna@g-mar.cz sakson@g-mar.cz
hajek@g-mar.cz www.g-mar.cz

UNB UNIVERSAL BANKA

UNIVERSAL BANKA, a. s., se vám představuje jako stabilní finanční ústav nabízející všechny standardní a řadu speciálních bankovních služeb s důrazným akcentem na bezpečnost vkladů svých klientů.

Základní ideou naší činnosti je plně individuální přístup k jednotlivému klientovi banky. V praxi se setkáváte s maximální vstřícností v jednání s každým klientem na všech obchodních místech a tomu odpovídá i nabídka produktů a služeb UNIVERSAL BANKY, a. s.

Vedení běžných účtů:

Standardní služba UNIVERSAL BANKY, a. s., vás zaujme zejména pružností a rychlostí v provádění finančních operací.

V rámci této služby vám nabízíme:

- Standardní běžný účet
- Osobní konto – UNIŽIRO
- Konto plus (pro neziskové organizace)
- Konto Aesculap (pro zdravotnické subjekty)

Derby kontakt:

Možnost pohotovostní kontroly vlastního účtu přímo z kanceláře či domova po 24 hodin denně.

Z dalších služeb vybíráme:

- Úvěry právnickým a fyzickým osobám
- Bankovní záruky
- Pokladniční a směnárenské služby
- Eskont směnky
- Obchodování s cennými papíry
- Dokumentární akreditivy
- Finanční poradenská činnost

Obchodní místa UNIVERSAL BANKY, a. s.

Ústí nad Labem

Velká Hradební 484/2, 400 01 Ústí nad Labem
☎ 047/521 20 32 ☎ 047/521 14 66

Liberec

Jánská 863/6, 460 01 Liberec
☎ 048/42 42 40 ☎ 048/42 42 48

Zlín

Vodní 1972, 760 01 Zlín
☎ 067/721 18 87; 721 18 95 ☎ 067/721 19 53

Litoměřice

Kocanda 160, 412 01 Litoměřice
☎ 0416/73 58 31 ☎ 0416/73 58 22

Praha

Lazarská 5, 110 00 Praha 1
☎ 02/24 23 52 51; 24 94 80 10 ☎ 02/24 94 70 08

Jednatelství Praha

Senovážné nám. č. 4, 111 21 Praha 1
☎ 02/24 21 29 05 – 7 ☎ 02/24 21 46 19

Slaný

Kynského 549, 274 01 Slaný
☎ 0314/52 25 65; 52 06 01 ☎ 0314/52 05 99

Roudnice nad Labem

Jungmannova 1010, 413 01 Roudnice n. L.
☎ 0411/83 82 71 ☎ 0411/83 82 70

Ostrava

tř. Čs. legií 12, 729 29 Ostrava
☎ 069/612 34 94 ☎ 069/611 12 26

Brno

Nádražní 2a, 656 29 Brno
☎ 05/4221 6896; 4221 8233 ☎ 05/4221 6898

Opava

Ostrožná 4, 746 01 Opava
☎ 0653/622 882 ☎ linka 231

Litvínov

nám. Míru 12, 436 00 Litvínov
☎ 035/599 12 – 14 ☎ 035/599 16

Most

Arbesova 2600, 434 00 Most
☎ 035/61 34 111 ☎ 035/61 34 216

Jednatelství CHEMOPETROL Litvínov

436 70 Litvínov – Záluží 1
☎ 035/616 33 92 ☎ 035/616 32 74

České Budějovice

Rudolfovská 88, 370 01 České Budějovice
☎ 038/771 01 11; 771 02 20 ☎ 038/771 01 00



Rozdíl je v něčem jiném

Víme, jak důležitá je pro udržení vysoké úrovně služeb stálá kontrola. Pokud si chcete být jisti **skutečnou kvalitou**, navštivte čerpací stanice české společnosti **BENZINA, a. s.** Úroveň služeb je zaručena kontrolou mezinárodní certifikační společnosti Lloyd's register quality assurance.

- ISO 9002 - známka nejvyšší kvality výrobků a služeb.
- Kalibrace výdejních měřičů pohonných hmot.
- Pravidelná kontrola kvality pohonných látek.
- Kvalifikovaný personál.

Hustá síť čerpacích stanic vám navíc nabízí jistotu, že **BENZINA, a. s.** je po ruce všude, kde ji budete potřebovat, navíc s výhodou úspory při **bezhotovostní platbě** Vaší platební kartou **BENZINA**.

**Bezstarostná
jízda**

 **BENZINA**
AKČIOVÁ SPOLEČNOST



Perspektiva s puncem kvality.

Prvotřídní kvalita produktů divize Petrochemie byla oceněna certifikátem ISO 9002.

www.chemopetrol.cz

 **CHEMOPETROL**

