

# The Right Stuff!



# MOTUL

# GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

**MOTORRAD**  
Europas größte Motorradzeitschrift

**BRNO, MASARYKŮV OKRUH**

**FIM**  
WORLD CHAMPIONSHIPS

**17-20 • 8 • 95**

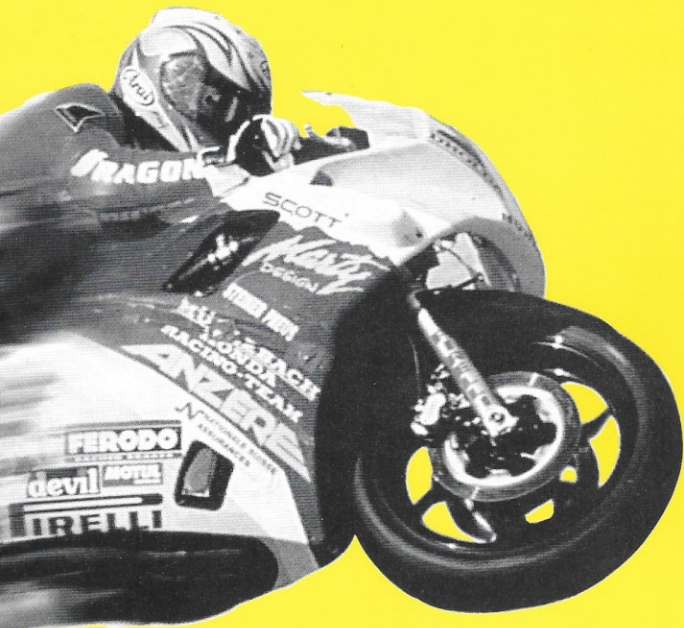


AUSTRALIA	26 • 3	ITALY	11 • 6	GP DELLE NAZIONI	3 • 9
MALAYSIA	2 • 4	HOLLAND	24 • 6	RIO	17 • 9
JAPAN	23 • 4	FRANCE	9 • 7	ARGENTINA	24 • 9
SPAIN	7 • 5	BRITAIN	23 • 7	CATALUNYA	8 • 10
GERMANY	21 • 5	CZECH REPUBLIC	20 • 8		

**PROGRAMOVÉ  
NOVINY**

**CENA 100 Kč**

# LET'S THUNDER!



Die Thunderbike Trophy - erstmals beim Grand Prix in Brünn! Ein packendes Rennen mit seriennahen Motorrädern der 600er Klasse. Hier kämpfen internationale Profis um den Sieg - und Top-Piloten wie Yves Briguët auf PIRELLI DRAGON. Mit dem innovativen PIRELLI Nullgrad-Stahlgürtelkonzept ist der DRAGON erste Wahl - nicht nur für Europameister Yves Briguët, sondern für alle, die sportliches Motorradfahren genießen.



YVES BRIGUËT  
SUPERSPORT 600  
EUROPAMEISTER  
1994 MIT  
**DRAGON**

**PIRELLI**

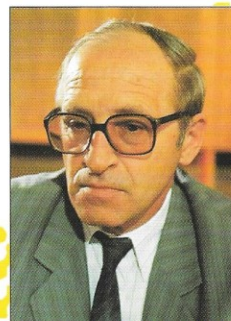
Geehrte Motorradsportfreunde, geehrte Teilnehmer,

*es ist mir eine große Freude die Schirmherrschaft über den Grand Prix der Tschechischen Republik '95 zu übernehmen. Ich stimme gerne zu, daß ich mich auf dieses große Motorrad-Fest genau so gefreut habe, wie Sie, und ich bin überzeugt, daß wir nicht nur hervorragende Sportleistungen zu Gesicht bekommen, sondern auch den Triumph der Organisatoren, die durch diese Veranstaltung die diesjährigen Jubiläen würdig umrahmen. In diesem Jahr feiert man 65 Jahre Masarykring, 45. Jahrestag des ersten Motorradrennens auf der brünner-damals noch alten-Rennstrecke und den 30. Jahrestag der Eingliederung Brünns in die Grand Prix - Serie.*

*Ich schätze sehr den Arbeitsaufwand der Organisatoren, mit dem sie in einer Rekordzeit den Ausbau des neuen Automotodroms bewältigten. So ist es ihnen, glaube ich, gelungen das Image zu erhöhen, u.z. nicht nur der Stadt und des Regions, sondern auch des Staates. Auf diese Weise wurden auch die Bedingungen zum stärkeren Fremdenverkehr mit dem unstrittigen Finanzbeitrag geschaffen. Die tschechischen Fahrer haben so die Möglichkeit bekommen, in die früheren Weltpositionen zurückzukehren und so unseren Patriotismus erwecken. Wenn ich die Bedeutung des Masarykings als Verkehrsminister betrachte, dann freue ich mich über die Aufmerksamkeit, die man hier unserer Jugend widmet, in dem man versucht, ihr das richtige Fahrverhalten und die Verkehrssicherheit beizubringen.*

*Abschließend wünsche ich allen - den Fahrern, Teams und Sponsoren viel Erfolg, den Organisatoren guten Verlauf und besonders den Besuchern unvergeßliche Sporterlebnisse.*

Jan Stráský  
Verkehrsminister der Tschechischen Republik



Vážení přátelé motocyklového sportu, vážení účastníci,

s potešením jsem převzal záštitu nad letošním Grand Prix ČR - mistrovství světa motocyklů a sajdkáru. Rád přiznávám, že jsem se na tento velký motocyklový svátek těšil stejně jako vy, a jsem přesvědčen, že budeme svědky nejen vynikajících sportovních výkonů, ale i triumfu organizátorů, kteří touto akcí důstojně rámuji letošní významná jubilea: 65. výročí Masarykova okruhu, 45. výročí prvního závodu motocyklů na brněnském - tehdy ještě starém okruhu a 30. výročí zařazení Brna do seriálu mistrovství světa motocyklů.

Vysoce si cením jejich úsilí, s jakým v rekordním čase zvládli výstavbu nového Automotodromu, citlivě zakomponovaného do přírodního prostředí, a myslím si, že se jim tak podařilo zvýšit image nejen města a regionu, ale i státu, a vytvořit podmínky pro následně zvýšení turistického ruchu s nesporným finančním přínosem. V neposlední řadě pak dát našim reprezentantům příležitost navrátit se do dřívějších světových pozic a probudit tak i naše vlastenecké citění. Pokud hodlím význam Masarykova okruhu z pozice ministra dopravy, obzvláště mne těší pozornost, jakou zde věnují naši mládeži a snaží se podchyvat její zájem o osvojování si správných řídicích návyků a pravidel silničního provozu.

Závěrem mi dovolu, abych popřál všem - jezdcům, týmům, sponzorům hodně úspěchů, organizátorům zdárný průběh a hlavně divákům nezapomenutelné zážitky.

Jan Stráský  
ministr dopravy České republiky

**FIM**  
WORLD CHAMPIONSHIPS

Fim World Championships in association with  
Two Wheel Promotions, IRTA and DORNA.

BRNO ORGANIZER  
MOTO MOTION  
BENZSTRASSE 4  
D-67141 NEUHOFEN  
GERMANY  
TEL: (49) 6236 54177  
FAX: (49) 6236 54176

DESIGNED AND PUBLISHED BY  
BS SPORTS PUBLICATIONS  
1 ROTHSAV STREET  
LONDON SE1 4UD  
TEL: (44) 171 378 6627

PHOTOGRAPHS  
PRIME PICTURE AGENCY  
TEL: (44) 1705 750 863

REPRODUCTION  
LAMPLIGHT COLOUR  
TEL: (44) 171 231 3232



# Am Drücker bleiben..

**MOTORRAD** bringt alle 14 Tage, was Motorradfahrer sehen wollen: Neue Maschinen, neue Modelle, neue Entwicklungen. Dazu informative Reportagen, kompetente Testberichte, aktuelles Motorrad-Sportgeschehen und in jeder Ausgabe für alle Tourenfahrer das große UNTERWEGS-Reisemagazin. Das ist **MOTORRAD**, Europas größte Motorrad-Zeitschrift. Testen Sie's jetzt.

## Diese Vorteile sind Ihnen sicher:

- Sie erhalten die nächsten 6 Ausgaben zum Testpreis mit 15% Ersparnis gegenüber dem Einzelkauf.
- Sie bekommen jede Ausgabe pünktlich und bequem frei Haus.
- Sie entscheiden erst nach diesem Test, ob Sie **MOTORRAD** regelmäßig im Direktbezug lesen wollen.

## Vorsicht Kamera!

Als Dankeschön für Ihr Test-Interesse, erhalten Sie diese Kompakt-Kleinbildkamera mit 35 mm-Optik, Linisenabdeckung und Trageschlaufe. Originalgröße: 12,5 x 7,5 x 3,5 cm.



Wie versprochen erhalten Sie die nächsten sechs Ausgaben von **MOTORRAD** zum Testen für nur DM 30,60 und mit 15% Ersparnis! Die abgebildete Kleinbild-Kamera gehört Ihnen auf jeden Fall, unabhängig, ob Sie von Ihrem Widerrufsrecht Gebrauch machen. Wenn Sie **MOTORRAD** anschließend nicht weiterlesen möchten, teilen Sie uns dies spätestens 10 Tage nach Erhalt der vierten Ausgabe mit und die Sache ist erledigt. Wenn Sie es wünschen, erhalten Sie **MOTORRAD** weiterhin frei Haus mit 9% Ersparnis und jederzeitiger Kündigungsmöglichkeit (Jahrespreis z.Z. DM 142,-; Ausland DM 192,40). Bitte kreuzen Sie das nebenstehende Kästchen an, wenn Sie von uns nicht angerufen werden wollen.

Name, Vorname (bitte ausschreiben) \_\_\_\_\_ Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ, Wohnort \_\_\_\_\_

Zahlungswunsch:  per Bankeinzug  gegen Rechnung Bank \_\_\_\_\_

Bankleitzahl \_\_\_\_\_ Kontonummer \_\_\_\_\_

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

**Vertrauensgarantie:** Dieser Auftrag kann schriftlich beim MOTORRAD-Leserservice, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieses Coupons beim Leserservice widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

**Vertrauensgarantie:** Dieser Auftrag kann schriftlich beim MOTORRAD-Leserservice, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieses Coupons beim Leserservice widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

Datum, Unterschrift \_\_\_\_\_

**Test-Coupon bitte einsenden an:**  
**MOTORRAD Leserservice**  
**20080 Hamburg**

92.232.H6



## ORDER FORM

**HOW TO COMPLETE THE ORDER FORM:** Please complete the Order Form in block capitals. The address on the order form must be the same as the address where the credit card bill is sent. If you require the goods to be sent to a different address, please enclose this on a separate piece of paper.

**TERMS AND CONDITIONS:** 1. Please allow 28 days for delivery from receipt of order. 2. If you are not satisfied, return the goods in the same condition within 14 days of receipt for a full refund or exchange. 3. The offer is subject to availability. 4. Prices include all taxes and delivery. Please note: additional import duties may be payable for orders dispatched to Australia, South Africa and Cyprus. If applicable these would be levied in the country of delivery. 5. If you want goods delivered

into a country other than that where this leaflet was distributed, you should check your liability for local import duties and other taxes.

NAME: \_\_\_\_\_

ADDRESS \_\_\_\_\_

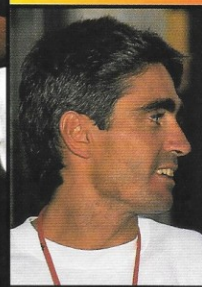
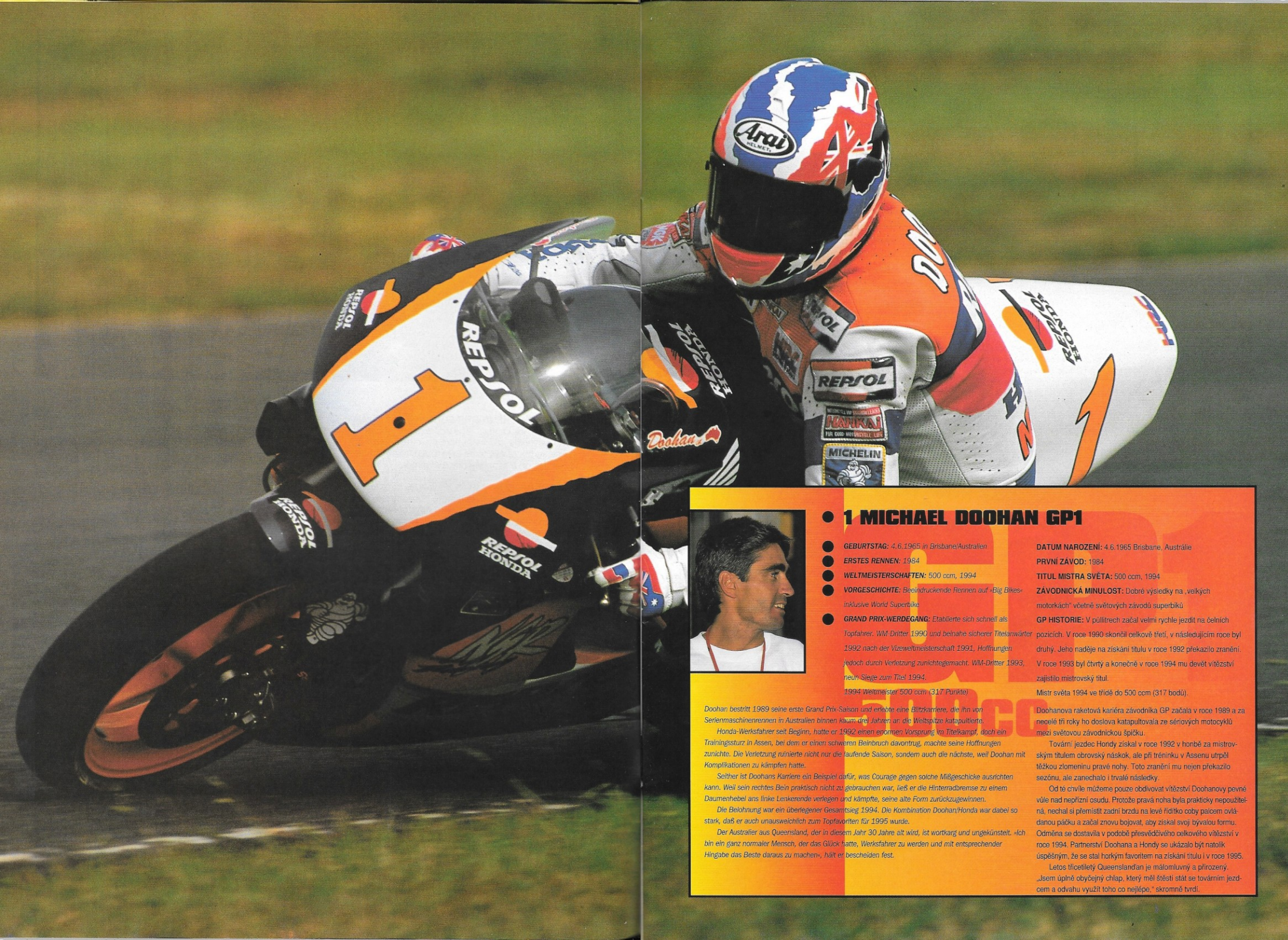
COUNTRY \_\_\_\_\_ POSTAL CODE \_\_\_\_\_

	SIZE	QTY	VALUE		SIZE	QTY	VALUE
<b>A</b> FIM WORLDCHAMPIONSHIPS JACKET NAVYBLUE POLYCOTTON SPORTSJACKET WITH 3 EMBROIDERIES. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 82,50 INCL. Postage and handling.				<b>E</b> 1995 FIM WORLDCHAMPIONSHIPS T-SHIRT NAVYBLUE COTTON T-SHIRT WITH PRINTED FIM LOGO ON FRONT AND 1995 FIM WORLDCHAMPIONSHIPS CALENDAR ON BACKSIDE. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 24,50 INCL. Postage and handling.			
<b>B</b> FIM WORLDCHAMPIONSHIPS BODYWARMER GREEN/NAVY REVERSIBLE BODYWARMER WITH EMBROIDERED FIM LOGO. POLYCOTTON Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 62,50 INCL. Postage and handling.				<b>F</b> FIM WORLDCHAMPIONSHIPS BASEBALL CAP EMBROIDERED WITH FIM LOGO. ONE SIZE FITS ALL. POLYESTER/WOOL IN BLUE WITH GREEN PEAK. PRICE US \$ 23,50 INCL. Postage and handling.			
<b>C</b> FIM WORLDCHAMPIONSHIPS POLOSHIRT GREEN POLYCOTTON POLOSHIRT WITH EMBROIDERED FIM LOGO. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 35,- INCL. Postage and handling.				<b>G</b> FIM WORLDCHAMPIONSHIPS WATCH In Box. Japanese Quartz Timepiece. PRICE US \$ 67,50 INCL. Postage and handling.			
<b>D</b> FIM WORLDCHAMPIONSHIPS POLO-SWEATER NAVYBLUE POLYCOTTON POLO SWEATER WITH EMBROIDERY. Sizes: Medium/Large/Extra-Large PRICE US \$ 42,50 INCL. Postage and handling.				<b>H</b> FIM WORLDCHAMPIONSHIPS ZIPPO CHROME FIM ZIPPO PRICE US \$ 29,50 INCL. Postage and handling.			
<b>I SUB TOTAL \$</b>				<b>II SUB TOTAL \$</b>			
<b>I AUTHORISE YOU TO DEBIT MY CREDIT CARD</b>				<b>TOTAL \$</b>			

PLEASE TICK  MasterCard  VISA  Diners Club  American Express

CREDIT CARD NUMBER \_\_\_\_\_ SIGNATURE \_\_\_\_\_ EXPIRY DATE \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ DATE \_\_\_\_\_

Send your order to: **VADAM INTERNATIONAL MERCHANDISING**, P.O. BOX 241, 9400 AE ASSEN, HOLLAND. FAX (31)-5920-12614



## 1 MICHAEL DOOHAN GP1

- **GEBURTSTAG:** 4.6.1965 in Brisbane/Australien
- **ERSTES RENNEN:** 1984
- **WELTMEISTERSCHAFTEN:** 500 ccm, 1994
- **VORGESCHICHTE:** Beeindruckende Rennen auf „Big Bikes“ inklusive World Superbike
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Etablierte sich schnell als Topfahrer. WM-Dritter 1990 und beinahe sicherer Titelanwärter 1992 nach der Vizeweltmeisterschaft 1991. Hoffnungen jedoch durch Verletzung zunichtegemacht. WM-Dritter 1993, neun Siege zum Titel 1994.  
1994 Weltmeister 500 ccm (317 Punkte)

**DATUM NAROZENÍ:** 4.6.1965 Brisbane, Austrálie  
**PRVNÍ ZAVOD:** 1984  
**TITUL MISTRA SVĚTA:** 500 ccm, 1994  
**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Dobré výsledky na „velkých motorkách“ včetně světových závodů superbiků  
**GP HISTORIE:** V půltřech začal velmi rychle jezdit na běhnicích pozicích. V roce 1990 skončil celkové třetí, v následujícím roce byl druhý. Jeho naděje na získání titulu v roce 1992 překazilo zranění. V roce 1993 byl čtvrtý a konečně v roce 1994 mu devět vítězství zajistilo mistrovský titul.  
 Mistr světa 1994 ve třídě do 500 ccm (317 bodů).

Doohan bestritt 1989 seine erste Grand Prix-Saison und erlebte eine Blitzkarriere, die ihn von Serienmaschinenrennen in Australien binnen kaum drei Jahren an die Weltspitze katapultierte. Honda-Werksfahrer seit Beginn, hatte er 1992 einen enormen Vorsprung im Titelkampf, doch ein Trainingssturz in Assen, bei dem er einen schweren Beinbruch davontrug, machte seine Hoffnungen zunichte. Die Verletzung ruinierte nicht nur die laufende Saison, sondern auch die nächste, weil Doohan mit Komplikationen zu kämpfen hatte.

Selther ist Doohans Karriere ein Beispiel dafür, was Courage gegen solche Mißgeschicke ausrichten kann. Weil sein rechtes Bein praktisch nicht zu gebrauchen war, ließ er die Hinterradbremse zu einem Daumenhebel ans linke Lenkerende verlegen und kämpfte, seine alte Form zurückzugewinnen.

Die Belohnung war ein überlegener Gesamtsieg 1994. Die Kombination Doohan/Honda war dabei so stark, daß er auch unausweichlich zum Topfavoriten für 1995 wurde.

Der Australier aus Queensland, der in diesem Jahr 30 Jahre alt wird, ist wortkarg und ungekünstelt. „Ich bin ein ganz normaler Mensch, der das Glück hatte, Werksfahrer zu werden und mit entsprechender Hingabe das Beste daraus zu machen.“ hält er bescheiden fest.

Doohanova raketová kariéra závodníka GP začala v roce 1989 a za necelé tři roky ho doslova katapultovala ze sériových motocyklů mezi světovou závodnickou špičku.

Tovární jezdec Hondy získal v roce 1992 v honbě za mistrovským titulem obrovský náskok, ale při tréninku v Assenu utrpěl těžkou zlomeninu pravé nohy. Toto zranění mu nejen překazilo sezónu, ale zanechalo i trvalé následky.

Od té chvíle můžeme pouze obdivovat vítězství Doohanovy pevně vůle nad nepřízní osudu. Protože pravá noha byla prakticky nepoužitelná, nechal si přemístit zadní brzdu na levé řídítko coby palcem ovládanou páčku a začal znovu bojovat, aby získal svoji bývalou formu. Odměna se dostavila v podobě přesvědčivého celkového vítězství v roce 1994. Partnerství Doohana a Hondy se ukázalo být natolik úspěšným, že se stal horkým favoritem na získání titulu i v roce 1995.

Letos třicetiletý Queenslandan je málomluvný a přirozený. „Jsem úplně obyčejný chlap, který měl štěstí stát se továrním jezdcem a odvahou využít toho co nejlépe,“ skromně tvrdí.



## ● 34 KEVIN SCHWANTZ GP1

● **GEBURTSTAG:** 19.6.1964 in Paige/Texas/USA

● **ERSTES RENNEN:** 1984

● **WELTMEISTERSCHAFTEN:** 500 ccm 1993

● **VORGESCHICHTE:** Glanzleistung in der US-Superbike-Meisterschaft

● **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Erfolgreich, flamboyant, schnell, mit besonderer persönlicher Note und einzigartigem, immer wieder vorgeführtem Stil, Siege zu feiern. Trotz Wayne Rainey's Verletzungen verdienter Weltmeister 1993, Titelverteidigung 1994 durch Verletzungen durchkreuzt, 1994 WM-Vierter 500 ccm (169 Punkte)

Der spektakulär fahrende, populäre texanische Superstar hat angekündigt, 1995 sei seine letzte Saison. Wenn er daran festhält, geht eine Ära zu Ende, die 1988 begann und ihn mit einem Sieg gleich in der ersten Saison zum Giganten des Rennsports stampfte.

Sein Mut auf der Strecke machte ihn sofort zum Helden des Volkes, doch seine Eigenart, entweder zu siegen oder zu stürzen, hielt den höchsten Erfolg im Rennsport, den Titel, trotz einer beeindruckenden Zahl von Trainingsbestzeiten, Rundenrekorden und Siegen auf schmerzhafter Weise außer Reichweite.

Erst 1993 war es soweit. Nach einem bewussten Anstrengung, sein Temperament zu zähmen und lieber konstant gute Resultate und WM-Punkte einzufahren, eroberte er endlich den Titel.

Seine Karriere ist aber auch von Verletzungen gesäumt, die ihn im Vorjahr von der Titelverteidigung abhielten. Mit einem Arm in Gips erkämpfte er in England trotzdem den 25. Sieg, was ihn in der Rangfolge der aktuellen Halbiterstars zum Fahrer mit den meisten Grand Prix-Erfolgen machte.

Schwantz, immer noch ledig, war im Juni 31 Jahre alt.

Samstag, 10. Juni 1995 - Kevin Schwantz hat offiziell seine sportliche Karriere geendet.

**DATUM NAROZENI:** 19.6.1964 Paige, Texas

**PRVNÍ ZÁVOD:** 1984

**TITUL MISTRA SVĚTA:** 500 ccm, 1993

**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** získal solidní základy v amerických závodoch superbiků

**GP HISTORIE:** Vytvářel, okázaly, rychlý a stylový, má zvláštní způsob, jak slavít vítězství, k čemuž má často příležitost. Zasloužené získal titul mistra světa v roce 1993, ačkoli zili jazykově tvrdli, že mu k tomuto titulu napomohlo zranění jeho největšího soupeře Raineyho. V následujícím roce se mu titul kvůli zranění už nepodařilo obhájit.

V roce 1994 byl v seriálu mistrovství světa silničních motocyklů do 500 ccm celkově čtvrtý (169 bodů).

Pro diváky příznivá a oblíbená texaská superstar prohlašuje, že po sezóně 1995 skončí s kariérou motocyklového závodníka. Pokud se tak opravdu stane, bude to konec jedné éry, která začala v roce 1988, kdy si Kevin vítězstvím v prvním závodě své první velké sezóny vydobyl pověst superzávodníka.

Díky svému dobrodružnému stylu se zanedlouho stal „lidovým hrdinou“, jeho způsob závodění „hop nebo trop“ mu zajistil mnohokrát pole position, nejrychlejší kolo nebo vítězství v závodech, nicméně vidina titulu zůstávala v nedohlednu.

Kýžený titul získal v roce 1993, kdy cílevědomě zkontroloval své nejdřívejší způsoby a soustředil se více na sbírání cenových bodů.

Jeho kariéru poznamenala botná zranění, která mu také znemožnila, aby obhájil titul i v další sezóně. Přesto si v Británii (s rukou v sádře) připsal na konto své 25. vítězství a stal se tak neúspěšnějším jezdcem pětistovek.

Schwantz, který je stále svobodný, oslavil v červnu svoje 31. narozeniny.

Sobota 10. června 1995 - Kevin Schwantz oznámil v italském Mugello konec svojí sportovní kariéry.



## ● 2 LUCA CADALORA GP1

● **GEBURTSTAG:** 17.5.1964 in Modena/Italien

● **ERSTES RENNEN:** 1981

● **WELTMEISTERSCHAFTEN:** 125 ccm 1986, 250 ccm 1991 und 1992

● **VORGESCHICHTE:** Sofortertolge in Italien, Italienischer Junioren-Meister 1982, Europameisterschafts-Dritter bei den 125ern im nächsten Jahr

● **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Viel Erfahrung mit überragender Siegesbilanz in allen drei Klassen und der Vizeweltmeisterschaft 1994, 1994 WM-Zweiter 500 ccm (174 Punkte)

**DATUM NAROZENI:** 17.5.1964 Modena, Italie

**PRVNÍ ZÁVOD:** 1981

**TITUL MISTRA SVĚTA:** 1986 125 ccm, 1991 a 1992 250 ccm

**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Brzy dosáhl úspěchů, v roce 1982 se stal juniorským mistrem Itálie, v následujícím roce skončil celkově třetí v evropském šampionátu ve třídě do 125 ccm.

**GP HISTORIE:** Díky bohatým zkušenostem získal jedinečný počet vítězství ve všech třech třídách, v roce 1994 byl celkově druhý ve třídě do 500 ccm (174 bodů).

Die Führungspersönlichkeit im europäischen Widerstand gegen die Übermacht aus Übersee hat eine bemerkenswerte Vergangenheit in den kleineren Kategorien hinter sich, 1993 stieg er in die Halbiterklasse ein, holte im ersten Jahr zwei Siege und zwei weitere im letzten Jahr, nachdem Yamaha zum Saisonstart mit technischen Problemen zurückgeworfen wurde.

Jetzt geht er in seine dritte Saison auf Yamaha, für die das Kenny Roberts-Team nach einer gründlichen werksseitigen Überarbeitung der YZR 500 zu alten Erfolgen ankündigte.

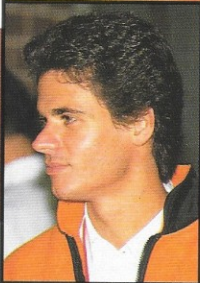
Luca hat eine zurückhaltende, entspannte Persönlichkeit, die zu seinem weichen, unauffälligen Fahrstil paßt. Dennoch ist er ein erbitterter Kämpfer und im Alter von 30 Jahren sehr darauf bedacht, seine Karriere mit dem Titel in der Königsklasse zu krönen. Wenn er damit Erfolg hat, geht er als der erste Fahrer seit Phil Read vor über 20 Jahren mit einem 125/250/500 „Full House“ in die Geschichte ein.

Význačná osobnost mezi evropskými závodníky, dosáhl v minulosti vynikajících výsledků v nižších třídách. Pětistovky začal jezdit v roce 1993, kdy získal dvě vítězství. Dvě další si připsal na konto hned v následujícím roce i přes problémy, které měl se svojí Yamahou na počátku sezóny.

Nyní jezdí na Yamaze již třetí rok, a po důkladné přestavbě stroje YZR500 týmu Kenny Robertse slibuje návrat do čela.

Cadalora je klidná a uvolněné povahy a stejně tak vyznává klidný, až zdrženlivý styl jízdy. Nicméně je to nelostný soupeř, dychtivý ve svých třiceti letech dosáhnout titulu mistra světa i v královské třídě. Pokud se mu to podaří, bude prvním jezdcem po více než 20 letech, který vyrovná „hatrick“ Phila Reada.

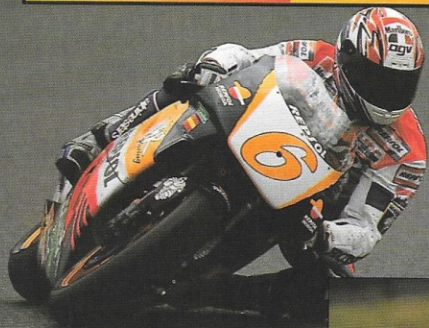




## ● 6 ALEX CRIVILLE GP1

- **GEBURTSTAG:** 4.3.1970 in Seva/Španien
- **ERSTES RENNEN:** 1985
- **WELTMEISTERSCHAFTEN:** 125 ccm, 1989
- **VORGESCHICHTE:** Gewann den spanischen »Solo Moto«-Wettbewerb 80 ccm, stieg dann in die Europameisterschaft ein.
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Fuhr in den Klassen bis 80 ccm, 125 ccm, 250 ccm und 500 ccm und zeigte sich immer schnell und talentiert. Heute verdient den 125 ccm-Titel 1989, setzte seine Karriere bei den 250ern fort und fährt nun vielsprechend in der 500 ccm-Klasse. 1994 WM-Sechster 500 ccm (144 Punkte)

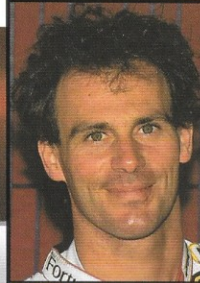
**DATUM NAROZENÍ:** 4.3.1970 Sora, Španělsko  
**PRVNÍ ZÁVOD:** 1985  
**TITUL MISTRA SVĚTA:** 1989 ve třídě do 125 ccm  
**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Po vítězství ve španělském seriálu Solo Moto ve třídě do 80 ccm začal závodit v evropském šampionátu.  
**GP HISTORIE:** Ve všech třídách - 80 ccm, 125 ccm, 250 ccm a 500 ccm - předvedl svůj talent a rychlost, v roce 1989 zaslouženě získal titul mistra světa ve třídě do 125 ccm, vedl si vyrovnaně i ve dvěstěpadesátkách a nyní je úspěšný i v pětistovkách. V roce 1994 skončil ve třídě do 500 ccm celkově šestý (144 bodů).



## ● 17 NORIFUMI ABE GP1

- **GEBURTSTAG:** 7.9.1975 in Tokio/Japan
- **ERSTES RENNEN:** 1991
- **VORGESCHICHTE:** Zweiter der japanischen 250 ccm-Meisterschaft 1992, japanischer Halbliter-Meister 1992 - eine Blitzkarriere
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** 1994 wurde zum harten Lehrling für den Teenager, doch er lernte schnell und buchte zum Saisonende noch zwei gute Resultate. 1994 WM-17. 500 ccm (20 Punkte)

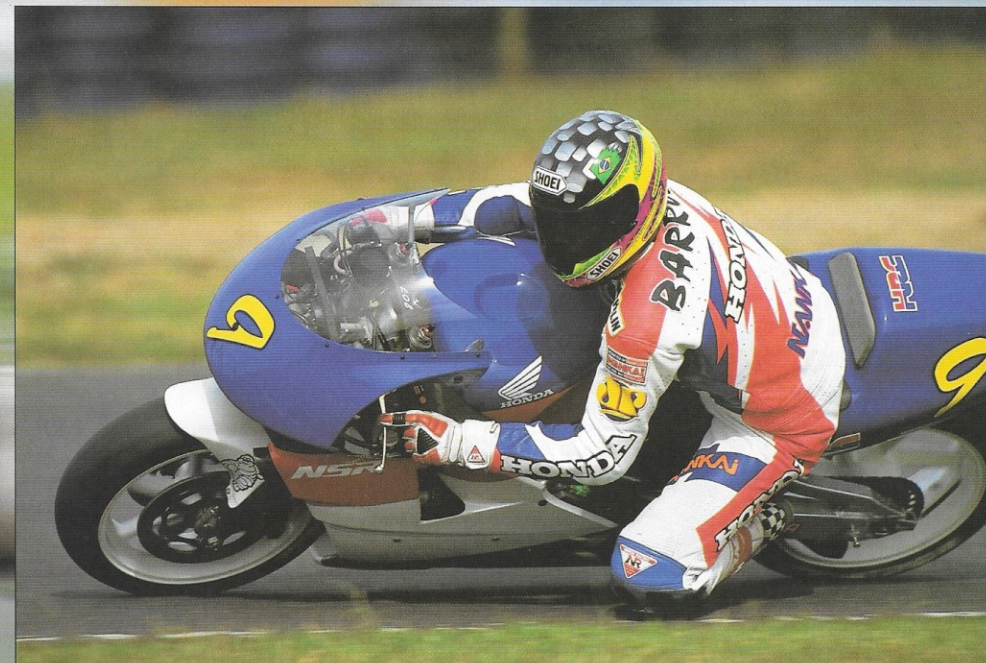
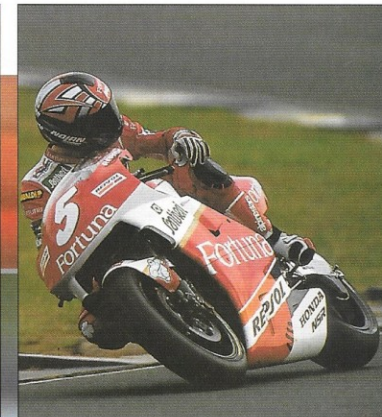
**DATUM NAROZENÍ:** 7.9.1975 Tokio, Japonsko  
**PRVNÍ ZÁVOD:** 1991  
**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** V roce 1992 druhý v japonském šampionátu tříd do 250 ccm, v následujícím roce už se stal domácím mistrem v pětistovkách a tím japonským železákem v ohni pro následující GP.  
**GP HISTORIE:** Rok 1994 byl pro něj náročný, ale prokázal svůj talent a ke konci sezóny získal dvě dobrá umístění. V roce 1994 skončil v MS pětistovek na 17. místě (20 bodů)



## ● 5 ALBERTO PUIG GP1

- **GEBURTSTAG:** 16.1.1967 in Barcelona/Španien
- **ERSTES RENNEN:** 1975
- **VORGESCHICHTE:** Rennen auf nationaler Ebene, ein Jahr in der 250 ccm-Europameisterschaft. Spanischer 250 ccm-Meister 1988
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Fünf Jahre 250 ccm-Klasse mit Gesamtrang sechs 1992 als bestem Ergebnis. Stieg anschließend zu den 500ern auf und zeigte bereits im ersten Jahr große Konstanz. 1994 WM-Fünfter 500 ccm (152 Punkte)

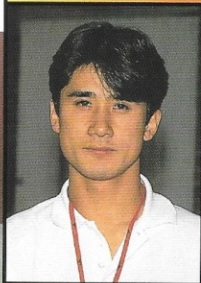
**DATUM NAROZENÍ:** 16.1.1967 Barcelona, Španělsko  
**PRVNÍ ZÁVOD:** 1975  
**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Domácí závody a jednoroční působení v evropském šampionátu. Španělský mistr ve třídě do 250 ccm v roce 1988.  
**GP HISTORIE:** Pět let závodění ve dvěstěpadesátkách, nejlepšího celkového umístění dosáhl v roce 1992, kdy skončil šestý. V minulých sezóně ukázal v pětistovkách celkovou vyzrálost a vytrvalost. V roce 1994 skončil v MS třídě do 500 ccm celkově na 5. místě (152 bodů)



## ● 9 ALEXANDRE BARROS GP1

- **GEBURTSTAG:** 18.10.1970 in Sao Paulo/Brazilien
- **ERSTES RENNEN:** 1978
- **VORGESCHICHTE:** War in seiner brasilianischen Heimat beeindruckend auf allen, was zwei Räder hatte, vom Moped bis zur 250er
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Barros geht in seine zehnte Grand Prix-Saison und fuhr in der 80 ccm- und der 250 ccm-Klasse, bevor er 1990 zum Cagiva Halbliterteam stieß. Schnell und erfahren. 1994 WM-Achter 500 ccm (134 Punkte)

**DATUM NAROZENÍ:** 18.10.1970 Sao Paulo, Brazílie  
**PRVNÍ ZÁVOD:** 1978  
**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Závodí už od školních let, předvádí skvělé výkony na všech strojích od mopedů po dvěstěpadesátky  
**GP HISTORIE:** Letošní sezóna je pro Barrose desátou v GP, na pětistovkách začal závodit v roce 1990. Je velmi rychlý a zkušený. V roce 1994 skončil v MS třídě do 500 ccm na 8. místě (134 bodů)



## ● 7 SHINICHI ITOH GP1

● **GEBURTSTAG:** 7.12.1966 in Miyagi/Japan

● **ERSTES RENNEN:** 1984

● **VORGESCHICHTE:** Gewann den Novice TT F 3-Titel 1985, wurde nach kurzem Zwischenspiel in der 250-cm-Klasse Vizemeister der japanischen Halbitermeisterschaft 1988. Gewann 1990 den japanischen Titel und war Dritter 1991.

● **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Vollendet ausgebildeter Fahrer, längst fähiger erster Sieg. Bislang bestes Ergebnis beim Grand Prix der Tschechischen Republik im letzten Jahr. Geht voller Zuversicht, aber mit einer Handverletzung in seine vierte Halbiter-Saison. 1994 WM-Siebter 500 ccm (141 Punkte)

**DATUM NAROZENI:** 7.12.1966 Miyagi, Japansko

**PRVNI ZAVOD:** 1984

**ZAVODNICKÁ MINULOST:** Brzy získal dobré jméno díky vítězství v TT F3 v roce 1985, od dvěstěpadesátek se dostal až ke druhému místu ve třídě do 500 ccm v japonském šampionátu 1988. Tento titul získal v roce 1990 a v následujícím roce skončil na třetím místě. GP HISTORIE: Uznávaný jezdec už dlouho touží po vítězství. Nejlepšího výsledku zatím dosáhl vloni při české GP, kdy skončil na druhém místě. Letos odstavenal svoji čtvrtou sezónu ve třídě do 500 ccm, a to se zdravou důvěrou ve svoje schopnosti.

V roce 1994 skončil v MS pětistovek na 7. místě (141 bodů).



## ● 10 JEREMY McWILLIAMS GP1

● **GEBURTSTAG:** 4.4.1964 in Carnoney/Nordirland

● **ERSTES RENNEN:** 1988

● **VORGESCHICHTE:** Viel Erfahrung aus der irischen Meisterschaft, hektische Jahre in der 125-cm- und 250-cm-Europameisterschaft 1993

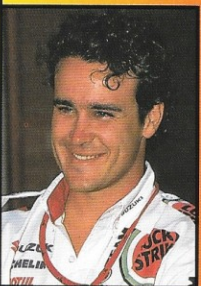
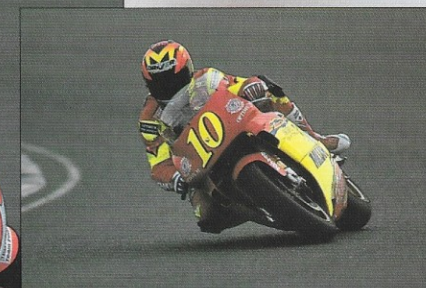
● **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Schwierige Saison 1993, aber viel Konstanz im letzten Jahr mit Punkten in zehn von 14 Rennen. 1994 WM-Zwölfter 500 ccm (49 Punkte)

**DATUM NAROZENI:** 4.4.1964 Carnoney, Severní Irsko

**PRVNI ZAVOD:** 1988

**ZAVODNICKÁ MINULOST:** Dobry základ z irských seriálů, potom z evropského šampionátu stopěťadvacítce a dvěstěpadesátek v roce 1993.

**GP HISTORIE:** Sezóna 1993 byla pro tohoto jezdce všestranně dosti náročná, ale nevzdal se a v následujícím roce celkem desetkrát sbíral body, což mu ve třídě do 500 ccm vyneslo celkové dvanácté místo (49 bodů).



## ● 4 DARYL BEATTIE GP1

● **GEBURTSTAG:** 26.9.1970 in Charleville/Australien

● **ERSTES RENNEN:** 1986

● **VORGESCHICHTE:** Short Circuit-Doppelseister 1986, australischer 250-cm-Meister 1989

● **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Exzellentes Halbiter-Debüt mit einem dritten Platz in Australien 1992, konstante Topform und WM-Platz drei im folgenden Jahr. Verletzungsspech in der Saison 1994. 1994 WM-13.500 ccm (44 Punkte)

**DATUM NAROZENI:** 26.9.1970 Charleville, Austrálie

**PRVNI ZAVOD:** 1986

**ZAVODNICKÁ MINULOST:** Dvojnásobný šampion na krátkých tratích v roce 1986, stal se domácím šampionem ve dvěstěpadesátkách v roce 1989. Získával zkušenosti v Japonsku při závodech superbiků, poté zde získal titul mistra ve třídě do 500 ccm. Také vyhrál závod „8 hodin v Suzuce“.

**GP HISTORIE:** V roce 1992 exceloval při GP Austrálie, když v královské třídě obsadil třetí příčku. Výbornou formu si udržel i v následujícím roce, kdy skončil celkově třetí. Kvůli zranění skončil v MS silničních motocyklů 1994 až na 13. místě (44 bodů).



## ● 65 LORIS CAPIROSSI GP1

● **GEBURTSTAG:** 4.4.1973 in Bologna/Italien

● **ERSTES RENNEN:** 1987

● **WELTMEISTERSCHAFTEN:** 125 ccm 1990 und 1991

● **VORGESCHICHTE:** Blitzkarriere in der italienischen Serien-Meisterschaft sowie der 125-cm-Europameisterschaft

● **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Überzeugende 125-cm- und 250-cm-Siege mit konstant bestechendem Stil, Aufstieg zu den 500ern 1995. 1994 WM-Dritter 250 ccm (199 Punkte)

**DATUM NAROZENI:** 4.4.1973 Bologna, Itálie

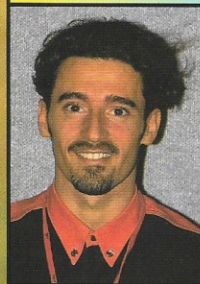
**PRVNI ZAVOD:** 1987

**TITUL MISTRA SVETA:** 125 ccm 1990 a 1991

**ZAVODNICKÁ MINULOST:** Rychlý vzestup od italských produkčních strojů až po evropský šampionát stopěťadvacítce

**GP HISTORIE:** Rychlý, mnohokrát zvítězil ve stopěťadvacítkách i dvěstěpadesátkách a vždy předváděl perfektní styl. Letos začal závodit v královské třídě. MS silničních motocyklů 1994 znamenalo pro Loris celkové třetí místo ve třídě do 250 ccm (získal 199 bodů).





## ● 1 MAX BIAGGI GP2

- **GEBURTSTAG:** 26.6.1971 in Rom/Italien
- **ERSTES RENNEN:** 1989
- **WELTMEISTERSCHAFTEN:** 1994 (250 ccm)
- **VORGESCHICHTE:** Sein schneller, aggressiver Fahrstil machte ihn im zweiten Jahr als Rennfahrer zum italienischen Sport-Produktionsmeister. Ein hektisches Jahr in der Europa- und der Weltmeisterschaft gab ihm die nötige Erfahrung für den Titelkampf
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Kam 1992 zu Ruhm und einem fünften WM-Rang, wurde WM-Vierter 1993 und

unterstrich seine Titelambitionen 1994 mit einem Doppelsieg gleich zum Saisonauftakt. Hielt dem Druck eines großen Finales stand und bescherte Aprilia den ersten WM-Titel der 250 ccm-Klasse. 1994 Weltmeister 250 ccm (234 Punkte)

Massimiliano „Max“ Biaggi gewann den Titel im letzten Jahr auf die denkbar dramatischste Art und Weise. Er fuhr mit maximalem Risiko bis zum letzten, entscheidenden Rennen, holte fünf brillante Siege, stürzte aber auch dreimal aus aussichtsreicher Position oder sogar in Führung liegend.

Als vielschichtige Persönlichkeit ist der Römer ein geborener Star, der mittlerweile fließend Englisch spricht und aufsehenerregende Kleidung liebt.

Auf der Strecke zeigt er sein außergewöhnliches natürliches Talent, indem er den guten Topspeed seiner Aprilia bis zum Letzten ausquetscht und mit Spätbremsschüben und flotter Kurvenfahrt weiteren Boden gutmacht.

Max bestritt 1992 seine erste komplette Grand Prix-Saison, mischte sich mit einem Sieg gleich im ersten Jahr aber sofort unter die Besten. Daraufhin wechselte er zu Honda, wo die Resultate trotz eines weiteren Siegs zu einer Talfahrt ansetzten, die auch sein Selbstvertrauen in die Tiefe rissen. Damals kam Biaggi in den Verruf, launisch zu sein.

Aprilia vergab ihm, worauf der verlorene Sohn 1994 zurückkehrte, um einen harterkämpften Triumph davonzutragen und auch für 1995 als Favorit in die Saison zu gehen.

**DATUM NARODZENÍ:** 26.6.1971 Řím, Itálie

**PRVNÍ ZÁVOD:** 1989

**TITUL MISTRA SVĚTA:** 1994 (250 ccm)

**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Díky rychlosti a agresivnímu stylu jízdy získal titul v italském mistrovství sportovních produkčních motocyklů třídy 125 ccm už ve své druhé sezóně. Další rok závodění v evropském a světovém šampionátu pro něj znamenal cenné zkušenosti, které později využil v bitvě o titul mistra světa.

**GP HISTORIE:** Stal se slavným, když v roce 1992 skončil celkově na pátém místě a následující rok svoji pozici ještě o jednu příčku vylepšil. V roce 1994 byl zcela jasným favoritem na titul mistra světa, vyhrál úvodní dva závody a už nepolevil. S 234 body zvítězil v MS silničních motocyklů ve třídě do 250 ccm.

Massimiliano „Max“ Biaggi, právem nazývaný jezdcem jezdců, získal na svém motocyklu Chesterfield Aprilia titul mistra světa velice dramatickým způsobem. Maximálně riskoval až do posledního rozhodujícího závodu, pětkrát s převahou zvítězil, ale také třikrát spadl.

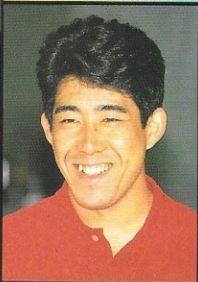
Jako všestranně nadaný člověk měl Max všechny předpoklady, aby se stal hvězdou. Mimo jiné hovoří plynule anglicky a elegantně se obléká.

Na trati předvádí svůj nesmírný talent, dokáže ze své Aprilie vyzdímat maximální rychlost, přičemž brilantně zvládá brzdění i zatáčky.

Celou GP sezónu Max poprvé absolvoval v roce 1992, a počínal si tak dobře, že hned získal první svoje vítězství v mistrovství světa.

Potom přesedlal na Hondu, a ačkoliv získal další vítězství, výsledky už nebyly tak dobré a to se projevilo i na Maxově chování. Od té doby se o něm začalo říkat, že je náladový.

Nicméně Aprilia mu vše odpustila, a Biaggi se v roce 1994 vrátil, aby zasluženě získal titul mistra světa a stal se favoritem i pro rok 1995.



## 2 TADAYUKI OKADA GP2

- **GEBURTSTAG:** 13.2.1967 in Ibaragi/Japan
- **ERSTES RENNEN:** 1985
- **VORGESCHICHTE:** Gewann 1986 die nationale japanische 250 ccm-Meisterschaft und holte dreimal den Titel der internationalen japanischen 250 ccm-Meisterschaft 1989, 1990 und 1991. Vizemeister 1992 und ein Glanzlicht mit Platz zwei bei seinem Grand Prix-Debüt in Japan
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Eine solide erste komplette Saison 1993 mit zwei zweiten Plätzen machte ihn fit für den Kampf um den WM-Titel 1994. Holte Punkte in jedem Rennen, mußte sich am Ende aber doch mit Platz zwei begnügen. 1994 WM-Zweiter 250 ccm (214 Punkte)

Der japanische Honda-Pilot ist der beständigste Fahrer des 250 ccm-Feldes. 1994 war er der einzige Mann aller Klassen, der kein einziges Mal, nicht einmal im Training, zu Boden ging.

Dabei schrammte er nur um ein Haar am Titel vorbei: Erst im letzten Rennen konnte der mutige Max Biaggi den Kampf endgültig für sich entscheiden.

Gleichzeitig lernte Okada, sich an den europäischen Rennstil anzupassen, machte sich mit den Strecken vertraut und sammelte wertvolle Erfahrungen. Seine dritte Saison auf der Werks-Honda könnte deshalb zu seiner bislang besten werden.

Okada ist ein stiller, reservierter Mann, der abends im Fahrerlager mit seiner Frau und seiner kleinen Tochter gern einmal frische Luft schnappt, sonst aber selten zu sehen ist - wenn er nicht auf der Strecke mit toten Kämpfen auf sich aufmerksam macht.

**DATUM NAROZENÍ:** 13.2.1967 Ibaragi, Japonsko  
**PRVNÍ ZÁVOD:** 1985

**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** V roce 1986 zvítězil v národním japonském šampionátu ve třídě do 250 ccm, třikrát byl japonským šampionem v této kategorii v letech 1989, 1990, 1991; v následujícím roce skončil na druhém místě. Uchvátil skvělým způsobem jizdy, který mu při debutu v GP Japonska v roce 1989 vynesl druhé místo.

**GP HISTORIE:** Dobré výsledky v první kompletní sezóně GP v roce 1993, dvě druhá místa mu dodala odvahu k útoku na titul mistra světa ve třídě do 250 ccm v roce 1994. Vytvále sbíral v každém závodě body, ale nakonec se musel spokojit s druhým místem (214 bodů).

Japonský jezdec Hondy je v jistém slova smyslu nejvyrovnanějším mužem startovního roštu dvěstěpadesátek. V roce 1994 jako jediný z pilotů všech tříd nikdy nespadol, dokonce ani v tréninku.

Ke konci sezóny 1994 mu mnoho nechybělo k získání titulu, porazil ho až Biaggi v posledním závodě.

Okada se po celou dobu přizpůsobuje evropskému stylu závodění, uží se poznává evropské tratě a stále vyzrává. Jeho třetí sezóna na tovární Hondě bude patrně zatím jeho nejlepší.

Je to klidný a rezervovaný člověk, lze jej zahlédnout, jak se večer prochází po paddocku s manželkou a malou dcerkou. Nicméně je to soupeř, kterého není radno podceňovat.



## 4 DORIANO ROMBONI GP2

- **GEBURTSTAG:** 8.12.1968 in Lerici/Italien
- **ERSTES RENNEN:** 1986
- **VORGESCHICHTE:** Lernte sein Handwerk in der italienischen Honda-Trophy und der 125 ccm-Europameisterschaft
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Geht in seine siebte WM-Saison, die fünfte in der 250 ccm-Klasse und hofft in seinem neuen Team mit Exweltmeister Giacomo Agostini auf den endgültigen Durchbruch. 1994 WM-Vierter 250 ccm (170 Punkte)

**DATUM NAROZENÍ:** 8.12.1968 Lerici, Itálie  
**PRVNÍ ZÁVOD:** 1986

**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Získal zkušenosti v italském seriálu Honda Trophy a v evropském šampionátu třídy do 125 ccm.

**GP HISTORIE:** Zahájil svoji sedmou sezónu (pátou na dvěstěpadesátkách) a doufá, že využije své formy, kterou předvedl v posledních dvou sezónách. V roce 1994 skončil v MS třídě do 250 ccm na čtvrtém místě (170 bodů).

Als eines der italienischen Wunderkinder aus der 125 ccm-Klasse hat «Rambo» die harten Seiten des 250 ccm-Geschäfts kennengelernt. Obwohl er im letzten Jahr zwei Siege zu seiner Gesamtbilanz von fünf Erfolgen addieren konnte, sah die Saison nach schwerer Arbeit aus.

Ein Grund ist Rombonis Tendenz, nervös zu werden; ein Bereich, in dem der Rückhalt des Teams eine entscheidende Rolle spielen kann.

In diesem Jahr wird er von Multi-Weltmeister Giacomo Agostini betreut, der zwei Jahre lang das Cagiva-Werksteam in der Halbliterklasse leitete.

Der überaus talentierte Romboni fährt die gewohnte Honda, muß sich aber mit ungewohnten Michelin-Reifen anfreunden. Sein Erfolg dürfte entscheidend davon abhängen, wie ihm diese Umstellung gelingt.

Pro další italské „záračné dítě“ Doriana Romboni (jinak také Rambo) nebyl přechod ze stopěťadvacítce na dvěstěpadesátky zrovna jednoduchý. Loni si ce přidal další dvě vítězství ke svým předcházejícím pěti, ale dala mu to dost práce.

Jedním z důvodů je jeho náchylnost k nervozitě, zde by mu však mohlo pomoci dobré zázemí týmu. Letos závodí v týmu mnohonásobného šampiona Giacomina Agostiniho, který v minulých dvou letech vedl Cagiva Team 500 ccm.

Talentedovaný Romboni letos plótuje mu důvěrně známou Hondu, ovšem s novými pneumatikami Michelin. Taková změna vždy vyžaduje schopnost jezdecké přizpůsobivosti.





### 3 TAKESHI TSUJIMURA GP2

- **GEBURTSTAG:** 4.7.1974 in Osaka/Japan
- **ERSTES RENNEN:** 1991
- **VORGESCHICHTE:** *Gewann die 125 ccm-Serie auf der japanischen Nakayama-Strecke, bevor er die erste volle Saison in Angriff nahm und Neunter der japanischen Meisterschaft wurde*
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** *Unterstrich schnell sein Potential bei den 125ern, indem er bereits im fünften Rennen den ersten Sieg einstrich und seine erste Saison als Dritter abschloß. Gewann viermal 1994 und hielt seine Position. 1995 tritt er in der 250 ccm-Klasse an*

**DATUM NAROZENI:** 4.7.1974 Osaka, Japonsko  
**PRVNÍ ZÁVOD:** 1991  
**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Před svou první kompletní sezónou zvítězil ve třídě do 125 ccm v mistřích závodech na okruhu v Nakayamě, v celojaponském šampionátu skončil devátý.  
**GP HISTORIE:** Brzy předvedl, co ve stopětdvacítkách umí. Ve své první sezóně pětkrát zvítězil a skončil tak celkově třetí. V roce 1994 zvítězil v GP ve třídě do 125 ccm celkem čtyřikrát a tím si tuto pozici udržel (190 bodů).

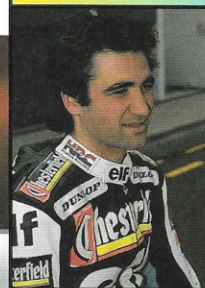
1994 WM-Dritter 125 ccm (190 Punkte)



### 8 JEAN MICHEL BAYLE GP2

- **GEBURTSTAG:** 1.4.1969 in Manosque/Frankreich
- **ERSTES RENNEN:** 1981
- **VORGESCHICHTE:** *Machte sich einen Namen in der harten Welt des Supercross. Französischer Juniorenmeister 1985, Meister 1987 und 1988, anschließend Weltmeisteritel der 250 ccm- und 500 ccm-Klasse, bevor er sich zu einem Umstieg in den Straßenrennsport entschloß.*
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** *1993 war ein schwieriges erstes Jahr, doch 1994 hatte sich Bayle bereits auf die neue Herausforderung eingestellt und verfehlte in einer sehr konstanten Saison nur einmal die Punkteränge. 1994 WM-Achter 250 ccm (105 Punkte)*

**DATUM NAROZENI:** 1.4.1969 Manosque, Francie  
**PRVNÍ ZÁVOD:** 1981  
**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Získal dobré jméno za svého působení v drsném světě superkrosu. V roce 1985 se stal juniorským mistrem Francie, v letech 1987 a 1988 získal tento titul už jako senior. Poté získal tituly mistva světa ve třídách do 250 a 500 ccm. Nyní se věnuje silničním motocyklům.  
**GP HISTORIE:** Ve své první GP sezóně v roce 1993 nedosáhl mimořádných úspěchů, ale už v následujícím roce si vybudoval pevnou pozici a pouze v jednom ze závodů neobdodal. Celkem získal 105 bodů, což mu ve třídě do 250 ccm vyneslo osmé místo.



### 6 JEAN-PHILIPPE RUGGIA GP2

- **GEBURTSTAG:** 1.10.1965 in Toulon/Frankreich
- **ERSTES RENNEN:** 1984
- **VORGESCHICHTE:** *Nationale Erfolge, dann Vize-Europameister 1987 in der 250 ccm-Klasse*
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** *Umfassende Erfahrung, bestreitet seine achte Saison in der 250 ccm-Weltmeisterschaft*

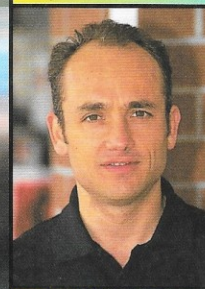
**DATUM NAROZENI:** 1.10.1965 Toulon, Francie  
**PRVNÍ ZÁVOD:** 1984  
**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Úspěchy na domácí půdě, v roce 1987 při svém prvním evropském šampionátu skončil ve třídě do 250 ccm na druhém místě  
**GP HISTORIE:** Má bohaté zkušenosti, letošní sezóna je již jeho osmou v mistrovství světa třídy do 250 ccm. V loňském roce skončil se 149 body na 6. místě.



### 9 LUIS D'ANTIN GP2

- **GEBURTSTAG:** 2.1.1964 in Madrid
- **ERSTES RENNEN:** 1986
- **VORGESCHICHTE:** *Sechsmaliger spanischer Meister der 125 ccm-, 250 ccm- und der Superstreet-Klasse. Zwei Jahre in der 125 ccm Europameisterschaft, 1991 außerdem europäische Supersportmeisterschaft*
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** *Konstanter Aufwärtstrend. Holte 1993 bei der Hälfte der Rennen Punkte, verbesserte sich 1994 zu regelmäßigen Top-Ten-Rängen.*

**DATUM NAROZENI:** 2.1.1964 Madrid, Španělsko  
**PRVNÍ ZÁVOD:** 1986  
**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Stal se šestkrát španělským mistrem ve stopětdvacítkách, dvěstěpadesátkách a superstreetech. Dva roky závodil v evropském šampionátu ve třídě do 125 ccm. V roce 1991 získal titul mistra Evropy ve třídě Supersport.  
**GP HISTORIE:** Stále se zlepšoval, v roce 1993 sbíral body v polovině závodů. V loňském roce pravidelně závodil v první desíctce. Rovných 100 bodů mu v MS třídy do 250 ccm vyneslo devátou příčku.



bei der Hälfte der Rennen Punkte, verbesserte sich 1994 zu regelmäßigen Top-Ten-Rängen.  
 1994 WM-Neunter 250 ccm (100 Punkte)



## ● 28 RALF WALDMANN GP2

● **GEBURTSTAG:** 14.7.1966 in Ennepetal, Deutschland

● **ERSTES RENNEN:** 1986

● **VORGESCHICHTE:** Erfolgreich in der deutschen 80 ccm- und 125 ccm-Meisterschaft, Einzelsieg in der 80 ccm-Europameisterschaft 1988

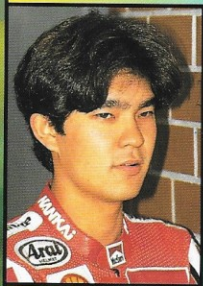
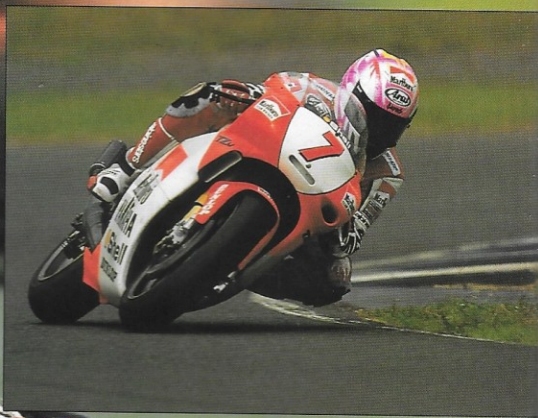
● **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Siegfahrer bei den 125ern von Anfang an, aber wegen Materialsorgen zwischen 1991 und 1993 mit zwei dritten und einem vierten Gesamtrang immer wieder knapp am Titel gescheitert. Wechselte 1994 in die 250 ccm-Klasse und fand sich spontan zurecht. 1994 WM-Fünfter 250 ccm (156 Punkte)

**DATUM NAROZENÍ:** 14.7.1966 Ennepetal, Německo

**PRVNÍ ZÁVOD:** 1986

**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Úspěšně si vedl v německém šampionátu třídy do 80 a do 125 ccm, v roce 1988 získal také titul mistra Evropy ve třídě do 80 ccm.

**GP HISTORIE:** Vyrval se sbírá body, v letech 1991 - 1993 ve třídě do 125 ccm vždy zasahoval do bitvy o titul, dvakrát skončil třetí a jednou čtvrtý. Na dvěstěpadesátý předsedal bez větších problémů a v loňském roce v této třídě získal celkem 156 bodů a tím i pátu příčku v celkovém pořadí.



## ● 7 TETSUYA HARADA GP2

● **GEBURTSTAG:** 14.6.1970 in Cheba, Japan

● **ERSTES RENNEN:** 1987

● **WELTMEISTERSCHAFTEN:** 1 1993 (250 ccm)

● **VORGESCHICHTE:** Stilistisch herausragend auf nationaler Ebene. 1988 125 ccm-Juniormeister, anschließend zweimal japanischer Vizemeister 250 ccm bis zum Erreichen des Titels 1992

● **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Nahm die Saison 1993 im Sturm. Sieg zum Saisonauftakt in Australien, Beständigkeit brachte ihm dann bereits im ersten Anlauf die WM-Krone ein. 1994 Rückschlag wegen Verletzungsspech 1994 WM-Siebter 250 ccm (109 Punkte)

**DATUM NAROZENÍ:** 14.6.1970 Cheba, Japonsko

**PRVNÍ ZÁVOD:** 1987

**TITUL MISTRA SVĚTA:** 1993 (250 ccm)

**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Předváděl velmi dobré výkony na domácích tratích: v roce 1988 se stal juniorským mistrem třídy do 125 ccm, dvakrát skončil na druhém místě ve třídě do 250 ccm a v roce 1992 získal v této kategorie první místo

**GP HISTORIE:** Sezónu 1993 zahájil jako větrná smršť. Vyhral svůj první závod mimo Japonsko - v Austrálii, a poté pokračoval v sérii skvělých výkonů, které ho dovedly až k mistrovskému titulu v jeho první GP sezóně. Zranění mu znemožnilo v následujícím roce titul obhájit, takže skončil se 109 body až na sedmém místě.

# WAYNE RAINEY

*Für Ende 1995 ist das Erscheinen der offiziellen Biographie des dreifachen Weltmeisters Wayne Rainey geplant, ein aufrichtiges und mutiges Werk, das keine Antwort schuldig bleibt.*

*Geschrieben von »Motocourse«-Autor und Top-Grand Prix-Journalist Michael Scott in Zusammenarbeit mit Wayne Rainey, ist das Buch Zeugnis eines glamourösen Lebens, das durch den Unfall und die Querschnittslähmung des dreifachen Weltmeisters im September 1993 auf grausame Weise in zwei Teile aufgespalten wurde.*

*Rainey erzählt vollkommen ehrlich über sein Leben vor und nach dem Unfall und gibt dabei eine verborgene Seite des Rennsports preis, die allenfalls einigen Insidern bekannt ist. Rainey berührt Tabus mit derselben Courage, die er auch auf der Rennstrecke zeigte, lässt den Leser teilhaben an der Agonie, sich auf das Leben im Rollstuhl einstellen zu müssen, zeigt, wie ihn seine ungebrochene mentale Kraft kaum sechs Monate nach dem lebensbedrohlichen Unfall als erfolgreicher Teammanager zum Rennsport zurückkehren ließ.*

*Scott führt auch Interviews mit denen, die Rainey in seinem ganzen Leben nahestanden, ergänzt so den Facettenreichtum einer bemerkenswerten Lebensgeschichte, die weit über den Rennsport hinausreicht und tiefste menschliche Gefühle berührt.*

*Die folgenden Auszüge des Manuskripts sind eine Auswahl aus stundenlangen, offenen Tonbandaufzeichnungen mit Rainey, und handeln von seinem Werdegang seit seiner allerersten Fahrt auf einem Motorrad bis zu seiner historischen Rivalität mit Kevin Schwantz.*

**» Wayne Rainey - die beiden Leben eines Weltmeisters «**

**„Wayne Rainey - dva životy světového šampióna“**

Upřímná a otevřená biografie trojnásobného mistra světa Wayne Raineyho by měla vyjít koncem letošního roku.

Ve spolupráci se samotným Raineym ji napsal vydavatel knihy Motocourse a špičkový motoristický novinář Michael Scott. Kniha zachycuje život krutě rozdělený na dvě části nehodou, jež postihla trojnásobného šampióna v září roku 1993.

Rainey naprosto otevřeně hovoří o svém životě před a po této nešťastné události, odhaluje ty stránky závodění, které

byly doposud známy jenom hrstce nejbližších, hovoří o věcech, které byly doposud tabu se stejnou odvahou, jakou vždycky oplýval na závodní dráze. Dělí se o pocity bolesti, kterou prožíval, než se smířil s životem na vozíku. Díky svému nezkrotnému duchu se vrátil k závodění šest měsíců po téměř osudové nehodě jako úspěšný týmový manažer.

Scott zpovídá i ostatní, kteří byli Raineymu blízko v průběhu jeho života, čímž dodává hloubku tomuto pozoruhodnému životnímu příběhu, který sahá za hranice závodnického bratrstva a dotýká se citlivých míst lidského srdce.

Následující úryvky jsou pečlivě vybraný z mnohahodinových nahrávek Wayneovy upřímné zповědi a líčí jeho závodnickou kariéru od první jízdy na motocyklu až po jeho pověstné soupeření s Kevinem Schwantzem.



*Ein stolzer zwölfjähriger: Wayne Rainey war der erste Junge auf den dirt tracks, dessen 80er Yamaha mit einer Scheibenbremse ausgerüstet war (siehe hinterrad)*

*Pyšný dvanáctiletý: Wayne Rainey byl prvním hochem na tratích závodů „dirt track“, jehož osmdesátka byla vybavena kotoučovou brzdou na zadním kole (viz zadní kolo motocyklu)*



### ERSTMALS AUF EINEM MOTORRAD

Ich war sechs Jahre alt, als ich zum ersten Mal Motorrad fuhr. Mein Vater Sandy machte mir ein Bike aus einem Honda-Moped mit offenem Durchstieg. Ich war zuvor schon auf den Tanks anderer Bikes gesessen, doch jenes Moped hatte so eine Art Kuhle, die hinunter zum Chassis führte. Sandy brachte einen Ledersitz unter und zog das Sitzende dorthin hoch, wo der Benzintank war, so daß ich mich reinsetzen konnte. Da war nun dieses große alte Bike mit dem kleinen Kerl, der tief unten in der Mitte saß und versuchte, nach dem Lenker hoch oben zu greifen.

Ich erinnere mich, daß der Sitz aus Leder war, daß das Motorrad einen Dirt-Track-Lenker hatte und alles so eingerichtet war, daß ich über einen richtigen Gasgriff und eine richtige Bremse verfügte. Es sah nicht mehr nach einem Honda-Moped mit offenem Durchstieg aus - Sandy ist ein Handwerker, überaus sorgfältig, und wenn er etwas anfaßte, funktionierte es immer und sah immer korrekt aus. Er machte Dinge so, wie sie normalerweise nicht gemacht werden, doch ich kam immer prächtig damit zurecht. Er gab sich eine Menge Mühe damit. Es waren seine Hobbies, die meinen Dad glücklich machten.

Er wollte mir beibringen, wie man schaltet: Hinten runterdrücken, vorn hochziehen, und wenn du den Schalthebel gedrückt hieltest, war der Motor wie im Leerlauf, weil das die Kupplung aktivierte. Wenn man dann losließ, ging es vorwärts.

Er hatte einen geraden, offenen Auspuff dran, so daß es richtig Lärm machte. Ich konnte nicht hören, was er sagte, und er verstand mich ebensowenig. Also ließ ich das Ding los, und das Moped machte aus dem Stand ein Wheelie. Leider standen ein paar Werkbänke im Weg.

Es erschreckte mich zu Tode. Heulend trotzte ich davon, soviel Angst hatte mir die Sache eingejagt.

Aber es löste noch etwas anderes in mir aus. Ich war richtig aufgeregt. Die Gefahr dieses Wheelies und die Kontrolle zu verlieren, lösten ein starkes Gefühl in mir aus. Ich kann dieses Gefühl sogar jetzt in mir nachrufen, wenn ich darüber rede.

### DIE TAGE AUF DEM FAHRRAAD - DAS ERLERNEN DER SLIDES

Sandy fuhr Go-Kart-Rennen, dann versuchte er sich mit Motorrädern. Er verletzte sich, also hörte er sofort wieder auf. Dann fing er an, Motorräder für andere Jungs schneller zu machen. So hatte ich Gelegenheit, im Alter von fünf oder sechs Jahren raus zum Ascot Park zu kommen.

Ich sah mir jedes Rennen in jeder Klasse an, Novice, Junior und Expert. Ich kannte jeden Namen - wenn man mir eine Startnummer gab, wußte ich den Namen dazu und umgekehrt. Ich rannte von einer Ecke der Rennstrecke zur anderen - es ist ein Oval von einer halben Meile - und so wuchs ich damit auf, den Jungs in Ascot beim Rennfahren zuzuschauen.

Danach konnte ich es nie erwarten, nach Hause zu kommen. Am nächsten Tag schwang ich mich auf mein altes Schwinn-Fahrrad, und da gab es diese eine Ecke bei meinem Haus auf dem glatten Beton-Fußweg.

### POPRVÉ... NA MOTOCYKLU

Bylo mi šest let, když jsem začal poprvé jezdit na motorce. Můj tatínek Sandy mi udělal motorku ze staré Hondy. Předtím už jsem se mockrát vezl, ale vždycky jenom na nádrži. Ta Honda měla mezi řídítka a podvozkom takovou plošinku, a táta na ní přidělal kožené sedátko, které mělo opěradlo tam, co je nádrž, a tak jsem se tam nějak nasoukal. Představte si tu obrovskou mašinu a uprostřed vmáčknutého mrňavého kluka, který sotva dosáhne na řídítka.

Pamatuju si, že to sedátko bylo kožené, a motorka měla řídítka, jaká se používají na „dirt-track“, a vůbec byla se vším všudy - i s pořádným plynem a brzdou. Už to nevypadalo jako starý krám, protože Sandy je šikovný kutil, opravdu akurátní, a když něco dělá, tak to vždycky funguje a taky to dobře vypadá. Vždycky vykouzili něco nečekaného a mně se to hrůzně líbilo. Do takových věcí dával všechno, protože to byl jeho koníček a byl šťastný, když se mu mohl věnovat.

Taky mě chtěl naučit řadit: ... když jste drželi řazení dole, bylo to jako neutrální a tak mohla fungovat spojka, a když jste to pustili, motorka se rozjela.

Vykuchaný výfuk strašně řval a já jsem neslyšel, co říká a on mě taky neslyšel. Tak jsem to pustil a mašina se postavila na zadní. Kolem byly ponky a já to do jednoho z nich napálil. K smrti mě to vyděsilo a s pláčem jsem odtamtud utekl. Opravdu jsem se tenkrát bál.

Ale taky jsem měl ještě jiný pocit - totiž opravdové vzrušení. To nebezpečí, když jsem stál na zadním kole a ztratil kontrolu, ve mně vyvolalo takový zvláštní pocit. Vzpomínám si na něj ještě teď, když o tom mluvím.

### JAK JSEM SE NAUČIL NA KOLE JEZDIT SMYKEM

Sandy závodil na motokárách, potom to zkusil i na motokách, ale zranil se a musel závodění nechat. Potom se věnoval ladění strojů pro ostatní. A tak jsem se dostal do Ascot Parku, když mi bylo asi pět nebo šest.

Díval jsem se na každý závod v každé třídě - Novice, Junior a Expert. Znal jsem každého závodníka jménem - řekněte mi číslo, a já vám řeknu jméno a naopak. Běhal jsem od jednoho konce dráhy na druhý - je to půlmilový ovál - a tak jsem vlastně vyrůstal v Ascotu a pořad se díval, jak se závodí.

Po závodech jsem se nemohl dočkat, až budu zase doma, abych vytáhl své staré kolo. Kolem rohu našeho domu byl hladký betonový chodník. První věc, co jsem rádo udělal, byla, že jsem uháněl k chodníku a projel si tu levou zatáčku. A pak ještě třistakrát za den - ze sedla, pak zase zpátky, trochu přibrzdit zadní brzdou, a kolo dostalo parádní smyk. Takhle jsem jezdil celý den.

Samozřejmě jsem ničil pneumatiky - ale to jsem dělal ostatně pořád. Sehnal jsem kluky z okolí a závodili jsme, kdo tu zatáčku vytočí nejlip. Dvou kluků byla plná ulice.

Na opravdových závodních drahách jsem viděl, jak se vytváří ideální stopa. Chtěl jsem to na kole vyzkoušet, vždycky jsem se pak té stopy držel, ale snažil jsem se jet co nejrychleji.

Taky jsme hodně jezdili k řece, kde byly vybetonované břehy a na nich spousta zeleného mechu. Když jste vjeli do toho mechu a skopli stojánek, mohli jste jet perfektním smykem s nohama pořád na šlapátkách.

Na kole jsem se pořádně vyfádil. Stavěli jsme si dřevěné rampy a skákali, stavěli se na zadní kola a vozili se za nárazníky. Takhle jsem se bavil od pěti let až do třinácti.

### JAK JSEM ZAČAL ZÁVODIT

Zeptal jsem se táty, jestli bych mohl závodit. Okamžitě všeho nechal a dali jsme se do toho. Nejdřív ho to asi bavilo víc než mě. Ale nikdy mě do závodění nenutil. Nebyl by rád, kdybych se



Gleich nach dem Aufstehen ging ich raus und fuhr um dieses Eck, eine Linkskurve. 300 mal am Tag - strampeln, bis du nicht mehr kannst, dann einbiegen, leicht auf die hintere Bremse gehen und sliiden. Den lieben langen Tag.

Ich verbrauchte richtig Reifen - denn ich machte das immer und immer wieder. Ich holte andere Kinder dazu, und unser Rennen bestand aus dieser einzigen Kurve, darin, herauszufinden, wer am besten um dieses Eck kam. Zwei Jungs standen immer als Streckenposten auf der Straße.

Auf den richtigen Rennstrecken hatte ich gesehen, wie sich auf der Ideallinie eine Spur bildet. Auh mit dem Fahrrad wollte ich sehen, wie sich allmählich eine Spur bildet. Ich konzentrierte mich darauf, immer in der gleichen Spur zu bleiben, fuhr dabei aber stets so schnell wie möglich.

Wir gingen zu den Beton-Fußbetten, wo sich eine Menge grünes Moos gebildet hatte. Mit dem Fahrrad brauchtest du bloß ins Moos zu fahren, den Seitenständer runterzutreten, und schon konntest du mit den Füßen auf den Pedalen zu endlosen Slides ansetzen.

Als Kind hatte ich eine Menge Zeit, um mit dem Fahrrad herumzutoben. Wir konstruierten Holzrampen und übten Sprünge, wir machten Wheelies, bis das Schutzblech kratzte. Das fing an mit fünf Jahren und ging so, bis ich 14 war.

### DIE SUCHE NACH DEM VORTEIL

Irgendwann fragte ich meinen Vater, ob ich Rennen fahren dürfe. Er ließ sofort alles andere fallen und wir gingen an. Am Anfang genoß er es womöglich mehr als ich. Aber er trieb mich niemals dazu an, vielmehr war er der erste, es mir wieder wegzunehmen. Er haßte es, wenn ich nicht fuhr, aber wenn ich in Schwierigkeiten geriet, zum Beispiel wegen schlechter Schulnoten, weil ich log oder wegen anderer Kinderereien, schloß er das Bike in der Garage weg.

Meine Eltern waren streng. Ich lernte schätzen, was ich hatte, ohne es zu mißbrauchen. Ich hatte manchmal Angst vor meinem Vater, denn er konnte richtig wütend werden.

Es gab so viele Dirt-Tracks in der Gegend von Los Angeles, daß man drei oder vier Abende pro Woche fahren konnte - Corona, Saddleback Park, Paris Raceway, Trojan Speedway, Ascot Park. Heute sind alle geschlossen. Es gab folgende Gruppen: 7 bis 11 Jahre/ein bis drei PS, 7 bis 11/vier bis sechs PS, 9 und älter/sieben und mehr PS.

Als ich zehn, elf Jahre alt war, fing ich an, viel zu gewinnen. Sandy suchte immer nach einem Vorteil, am Ende mischte er Nitro und Alkohol ins Benzin. Er baute die richtigen Düsen und Nadeln in die Vergaser und wir gingen zu Tests damit. Die PS-Leistung stieg wirklich deutlich an.

Damals wartete jeder im Warm-Up-Bereich, bevor es auf die Strecke ging. Mit dem speziellen Benzin strömte mein Bike einen Gestank aus, der übel in den Augen brannte. Ich wartete also in dieser Gruppe, als plötzlich alle um mich herum angingen, durchzudrehen. Keiner wußte, welches Bike diesen Gestank verursachte. Jeder hatte tränende Augen, auch meine waren voll Wasser, doch keiner wußte, welches Motorrad daran schuld war.

mu býval nevěnoval, ale vždycky když jsem zlobil, dostal špatné známky nebo lhal, tak zamkl nekompromisně motorku do garáže.

Moji rodiče byli opravdu přísní. Naučili mě vážit si toho, co jsem měl. Táty jsem se docela bál, protože ten se uměl opravdu rozzlobit.

Kolem Los Angeles byla spousta „dirt track“, kde jsme mohli závodit třikrát až čtyřikrát týdně - Corona, Saddleback Park, Paris Raceway, Trojan Speedway, Ascot Park - ale všechny

**Die Trojan Speedway war Wayne's Hausstrecke, und Wayne war der Lockalmatador. Das Bild von 1972 zeigt ihn in typischer Pose: auf seiner 80 ccm-Yamaha in Führung liegend.**

Dráha Trojan byla Raineyho domácí, a Wayne byl domácím matadorem. Fotografie z roku 1972 ho představuje v typické póze: se svojí Yamahou 80 ccm v čele závodu



**Die Helden von der Westküste: Rainey folgte seinem alten Freund und Rivalen Lawson ins Kawasaki- Team und begann dort 1981 im Houston Astrodome auf 250 ccm-Short-Trackers. Zwischen den beiden: Teamchef Steve Johnson.**

Hrdinové Západního podřezí: Rainey následoval svého přítele i rivala Lawsona do týmu Kawasaki, kde začal v roce 1981 v Houston Astrodome závodit na speciálních dvěstěpadesátkách pro krátké tratě. Mezi oběma jezdci: šéf týmu Steve Johnson.

Mit neun wurde Rainey Junior schon zum Helden der Nachbarschaft. Sein Vater Sandy baute Motorräder und suchte ständig nach dem Entscheidenden Vorteil.

V devíti letech už byl Rainey Junior hrdinou pro okolí. Jeho otec stavěl motocykly a byl dobrým ladičem





**Wayne** folgte seinem dirt track-Kollegen Eddie Lawson (links) ins Kawasaki-Straßen-Rennteam. Hier feiert er Sieg in Loudon, New Hampshire, 1982.

Wayne následoval svého kolegu ze závodů dirt track Eddie Lawsona (vlevo) do okruhového týmu Kawasaki pro závody superbiků. Zde slaví své první vítězství v Loudon, New Hampshire, 1982.



Wir fuhren alle Konkurrenten in Grund und Boden, und niemand konnte sich einen Reim darauf machen, was wir gemacht hatten. Aber wir schummelten nie. Wir wurden immer wieder verdächtigt, weil mein Dad härter arbeitete als jeder andere. Aber wir schummelten nie. Es gab keine Regel gegen das Mischen von Speziaisprit. Zwei Jahre später wurde es schließlich verboten, weil es mittlerweile jeder tat. Aber die Leute hatten geraume Zeit gebraucht, um unseren Trick herauszufinden.

#### KARRIERE-KRISE IM DIRT-TRACK

Mit 16 wurde ich Profi und trat als Novice, Junior und Expert im nationalen Dirt-Track-Zirkus an. Wegen meiner Erfolge in Kalifornien war ich überzeugt, meinen Mann zu stehen, aber dann verlor ich plötzlich mein Selbstvertrauen. Es war ein freier Fall über mehrere Stockwerke.

Ich fuhr einen Yamaha 750-Twin gegen all jene Harleys. Selbst Kenny hatte Schwierigkeiten damit, und ich war auf mich selbst gestellt. Mittlerweile waren die Harleys auch noch besser geworden.

Das Problem war, Traktion zu finden - die Harleys hatten den richtigen Schlag und hakten sich in den Untergrund. Die Yamaha drehte höher und hatte eine weichere Leistungscharakteristik, ihr Hinterrad drehte hilflos durch, anstatt richtig zu greifen.

Ich reihte mich am Start ein, schaute die Linie auf und ab, um zu sehen, gegen wen ich antreten mußte, und ich dachte, verflücht, diese Jungs kannst du nicht schlagen. Damit hatte ich verloren, bevor ich überhaupt startete. Ich war zu jung und unerfahren, um die Umstände sichtig einzubeziehen. Es war hart für mich damals, denn mental war ich noch lange nicht so stark wie in den Jahren darauf.

Ich brauchte etwa drei Jahre, um aus diesem Sumpf herauszukommen.

Der Grund, daß ich keine Harley bekam, ging auf die Idee meines Vaters zurück, wir müßten mit etwas gewinnen, was die Konkurrenz nicht zur Verfügung hatte. Aber im Prinzip war es unmöglich, die anderen mit der Yamaha zu schlagen.

Ende 1979 ging ich ohne Motorrad zur San Jose Mile, weil die

jsou teď zavřené. Tenkrát se závodilo ve třech skupinách: 7-11 let/1-3hp, 7-11 let/4-6hp, a 9 a víc let/7 a víc hp.

V té době mi bylo asi deset nebo jedenáct a začal jsem často vyhrávat. Sandy pořád vymýšlel nějaké zlepšováky, a nakonec ho napadlo přidávat do benzínu nitrometan a alkohol. Udělal ke karburátoru speciální trysky a jehly a vyzkoušeli jsme to. Opravdu to značně zvýšilo výkon.

Než jsme vyjeli na dráhu, řadili jsme se k zahřívacímu kolu. Moje motorka s tím speciálním palivem vydávala hrozný puch, ze kterého až páliły oči. Jenže jsem byl ve skupině ostatních kluků, kteří se všichni snažili jako blázní vystartovat co nejrychleji, tak nemohli přijít na to, či motorka to je. Každému slzely oči, dokonce i mně, ale nikdo nevěděl proč.

Vždycky jsem ty kluky porazil, a nikdo si nedokázal představit, jak jsme to udělali. Ale nikdy jsme nepodváděli, ačkoli si to o nás všichni mysleli. Vyhrával jsem proto, že táta se nadřel víc než ostatní. Skutečně jsme nepodváděli, protože tenkrát neexistovalo žádné pravidlo o míchání paliva. Zakázali to až o dva roky později, když už to dělal každý. Někteřím lidem zkrátka chvíli trvalo, než přišli na to, co děláme.

#### KRISE NA „DIRT TRACK“

Stal jsem se profesionálem v šestnácti, kdy jsem začal jezdit na dirt track nejdříve ve třídě Novice a potom Junior a Expert. Protože v Kalifornii jsem vyhrával, myslel jsem si, že se mi bude dařit podobně, ale nebylo to tak jednoduché. Přestával jsem si věřit. Moje výkony značně poklesly.

Jezdil jsem na Yamaze 750, ale všichni ostatní měli harleye, které byly o hodně lepší. Problémem byl záběr kola - harleye měly pořádnou páru a dobře zabíraly, ale Yamaha měla při vyšších otáčkách nižší výkon a tak se kolo protáčelo, místo aby zabralo.

Na startovní čáře jsem se vždycky díval, s kým to vlastně



## GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

### WELTMEISTERSCHAFT ORGANISATION/ORGANIZAČNÍ VÝBOR MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ 1995

RENNDIREKTOR ŘEDITEL ZÁVODŮ ROBERTO NOSETTO	TECHNISCHER DIREKTOR HLAVNÍ TECHNIKÝ KOMISAŘ JACK FINDLAY	MEDIZINISCHER DIREKTOR HLAVNÍ LÉKAŘ CLAUDIO MACCHIAGODENA	MEDIA CENTER MANAGER WM1995 TISKOVÝ MANAGER MS 1995 RENATA NOSETTO	SICHERHEITSBEAUFTRAGTER BEZPEČNOSTNÍ KOMISAŘ HANS BAHMER
---	---	---	--	--

### FIM-DELEGIERTE/DELEGÁTI FIM

VORSITZENDER DER FIM JURY HLAVNÍ SPORTOVNÍ KOMISAŘ WILHELM NOLL	STELVERTRETENDER VORSITZENDER DER FIM JURY ZÁSTUPCE HLAVNÍHO SPORTOVNÍHO KOMISAŘE IGOR ESKINJA	NATIONALES MITGLIED DER FIM JURY NÁRODNÍ SPORTOVNÍ KOMISAŘ GUSTAV LUX	FIM-REPRÄSENTANT ZÁSTUPCE FIM TORE KITILSEN	MEDIZINISCHER BEOBACHTER POZOROVATEL LÉKAŘ T. B. A.	TECHNISCHER BEOBACHTER TECHNICKÝ POZOROVATEL EJGIL SOLKAER
---	--	---	---	---	--

### IRTA

DELEGIERTER DER IRTA/DELEGÁT IRTA PAUL BUTLER
--

### PRÄSIDENT DES ORGANISATIONSKOMITEES/ PŘEDSEDA ORGANIZAČNÍHO VÝBORU

EVENT PROMOTER/PROMOTÉR PODNIKU FRANZ RAU – MOTO MOTION INTERNATIONAL
--

### RENN-ORGANISATION/FUNKCIONÁŘI ZÁVODU

DIREKTOR DER RENNSTRECKE / ŘEDITEL ZÁVODNÍ DRÁHY RENNLEITER / ŘEDITEL ZÁVODU RENNSEKRETÄR / TAJEMNÍK ZÁVODU OBMANN DER TECHNISCHEN ABNAHME / VEDOUČÍ TECHNICKÉ PŘEJÍMKY OFFIZIELLE ZEITNAHME / OFICIÁLNÍ ČASOMÍRA LEITENDER RENNARZT / HLAVNÍ LÉKAŘ NATIONALER PRESSECHIEF / VEDOUČÍ TISKOVÉHO STŘEDISKA	VÁCLAV JANEK ULRICH KNIPP IVAN SZENDIUCH BOHUMIL ŠEBEK DELTA TRE DR. DUŠAN KLUSAČEK AMOS KREJČÍ
--	---

### INTERNATIONALE SPONSOREN/MEZINÁRODNÍ SPONZOŘI

**CERTINA** THE OFFICIAL TIMING / WATCH FOR THE FIM WORLD CHAMPIONSHIPS

### FIM GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

17.8.95	Freies Training/Volný trénink	Zeittraining/Měřený trénink	19.8.95		
Seitenwagen/Sajdkáry		14.15 – 15.00	250cc	09.00 – 10.00	13.30 – 14.30
Euro 125	12.30 – 13.00	15.30 – 16.00	500cc	10.15 – 11.15	14.45 – 15.45
Thunderbikes	13.15 – 14.15	16.15 – 17.00	125cc	11.30 – 12.30	16.00 – 17.00
Seitenwagen/Sajdkáry		17.15 – 18.15	Seitenwagen/Sajdkáry	12.45 – 13.00	17.30
				(Warm Up/Zahřívací trénink)	(Rennen/Závody)
18.8.95			20.8.95	Warm up/Zahřívací trénink	Rennen/Závody
Seitenwagen/Sajdkáry		12.45 – 13.15	Euro 125	09.00 – 9.15	
250cc	09.00 – 10.00	13.30 – 14.30	250cc	09.30 – 9.50	12.00
500cc	10.15 – 11.15	14.45 – 15.45	500cc	10.05 – 10.25	13.15
125cc	11.30 – 12.30	16.00 – 17.00	Thunderbikes	10.40 – 11.00	14.30
Thunderbikes		17.15 – 17.45	Thunderbikes	11.15 – 11.30	15.45
Euro 125		18.00 – 18.30	Euro 125		17.00

# GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

19 RUNDEN • 102.486 kms • START 17.30

# SEITENWAGEN 19.8.95

6. LAUF ZUR WELTMEISTERSCHAFT

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	R BILAND/K WALTISPERG	CH/CH	LCR/BRM	SCHLOSSGOLD RACING
3	D BRINDLEY/P HUTCHINSON	GB/GB	LCR/HONDA	VAN KEMPEN RACING
4	M BOESIGER/J EGLI	CH/CH	LCR/ADM	PNEU BOESIGER RACING
5	P GUEDEL/C GUEDEL	CH/CH	LCR/SWISSAUTO	BP RACING SCHWEIZ
6	K KLAFFENBOCK/C PARZER	A/A	WINDLE/SWISSAUTO	OKM RACING TEAM
7	D DIXON/A HETHERINGTON	GB/GB	WINDLE/ADM	DARREN DIXON RACING
8	S ABBOTT/J TAILFORD	GB/GB	WINDLE/ADM	STEVE ABBOTT RACING
9	B BRINDLEY/S WHITESIDE	GB/GB	LCR/YAMAHA	DENNIS TROLLOPE RACING
10	Y KUMAGAYA/M FINNEGAN	J/IRL	LCR/ADM	TEAM KUMAGAYA/NISSIN
11	J LAUSLEHTO/H MATSARANTA	SF/SF	LCR/ADM	TEAM LAUSLEHTO
12	R BOHNHORST/P BROWN	D/GB	LCR/SWISSAUTO	BOHNHORST/KUMANO MOTORSP.
13	R KOSTER/C CAVADINI	CH/CH	LCR/HONDA	KROKO RACING
14	T WYSSEN/K WYSSEN	CH/CH	LCR/YAMAHA	WYSSEN RACING
15	K WEBSTER/H HOFSTEENGHE	GB/NL	LCR/ADM	KEVIN WEBSTER RACING
16	M REDDINGTON/T CRONE	GB/GB	LCR/ADM	REDDINGTON RACING
17	B GALLROS/P BERGLUND	S/S	LCR/YAMAHA	BG SIDECAR TEAM
18	B JANSSEN/F G V. KESSEL	NL/NL	LCR/YAMAHA	JANSSEN RACING
19	A VOGELI/H WICKLI	D/D	LCR/STEINHAUSEN	STEINHAUSEN RACING
20	I WILFORD/M WYNN	GB/GB	LCR/HONDA	STEVE WEBSTER RACING
21	M SCHLOSSER/A HANNI	CH/CH	LCR/HONDA	HANNI RACING

## RUNDENTABELLE

Rd.Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						

## RESULTATE

1	2	3
4	5	6
7	8	9
10	11	12
13	14	15
16	17	18
19	20	21
ZEIT DES SIEGERS	km/h	SCHNELLESTE RUNDE: No.

## FIM RESULTATE 1995

### FIM-ISRA SEITENWAGEN

	Total
1 D DIXON/A HETHERINGTON	100
2 S ABBOTT/J TAILFORD	72
3 M BOESINGER/J EGLI	64
4 R BILAND/K WALTISPERG	50
5 B BRINDLEY/S WHITESIDE	50
6 K KLAFFENBOCK/C PARZER	42
7 D BRINDLEY/P HUTCHINSON	40
8 Y KUMAGAYA/T HOPKINSON	37
9 R BOHNHORST/P BROWN	32
10 B JANSSEN/FGV KESSEL	32

11 B GALROSS/P BERGLUND	29
12 P GUEDEL/C GUEDEL	25
13 M SCHLOSSER/A HAENNI	22
14 J LAUSLEHTO/H MATSARANTA	21
15 M REDDINGTON/T CRONE	18
16 I WILFORD/M WYNN	18
17 A VOGELI/H WICKLI	10
18 T WYSSEN/K WYSSEN	8
19 M NEUMANN/U MULLER	5
20 M WHITTINGTON/S BIRKETT	5

# GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

20 RUNDEN • 107.880 kms • START 12.00



## 250cc

10. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	MAX BIAGGI	ITALIEN	APRILIA	CHESTERFIELD-APRILIA
2	TADAYUKI OKADA	JAPAN	HONDA	TEAM HRC
3	TAKESHI TSUJIMURA	JAPAN	HONDA	F.C.C. TECHNICAL SPORTS
4	DORIANO ROMBONI	ITALIEN	HONDA	HONDA TEAM AGOSTINI
5	NIALL MACKENZIE	ENGLAND	APRILIA	DOCSHOP RACING
6	JEAN PHILIPPE RUGGIA	FRANKREICH	HONDA	ELF-HONDA-TECH 3
7	TETSUYA HARADA	JAPAN	YAMAHA	MARLBORO TEAM RAINEY
8	JEAN MICHEL BAYLE	FRANKREICH	APRILIA	CHESTERFIELD-APRILIA
9	LUIS D'ANTIN	SPANIEN	HONDA	MX ONDA-S.S.P. COMPETICION
10	NOBUATSU AOKI	JAPAN	HONDA	BLUMEX RHEOS RACING
13	ESKIL SUTER	SCHWEIZ	APRILIA	MOHAG APRILIA
15	OLIVER PETRUCCIANI	SCHWEIZ	APRILIA	EDO RACING TEAM
14	RUBEN XAUS	SPANIEN	HONDA	FORTUNA HONDA PONS
16	PATRICK VAN DEN GOORBERGH	NIEDERLANDE	APRILIA	DOCSHOP RACING
17	JURGEN VAN DEN GOORBERGH	NIEDERLANDE	HONDA	MAXELL TEAM GLOBAL
18	ROBERTO LOCATELLI	ITALIEN	APRILIA	APRILIA RACING TEAM
19	OLIVIER JACQUE	FRANKREICH	HONDA	ELF-HONDA-TECH 3
21	GREGORIO LAVILLA	SPANIEN	HONDA	MX ONDA-S.S.P. COMPETICION
22	ADI STADLER	DEUTSCHLAND	APRILIA	VEITINGER
23	LUIS CARLOS MAUREL	SPANIEN	HONDA	MAUREL COMPETICION
24	BERND KASSNER	DEUTSCHLAND	APRILIA	TEAM MUNICH
25	KENNY ROBERTS JNR.	AMERICAN	YAMAHA	MARLBORO TEAM RAINEY
26	DAVIDE BULEGA	ITALIEN	HONDA	GIVI RACING
27	SADANORI HIKITA	JAPAN	HONDA	MAXELL TEAM GLOBAL
28	RALF WALDMANN	DEUTSCHLAND	HONDA	HB HONDA GERMANY
29	JURGEN FUCHS	DEUTSCHLAND	HONDA	HB HONDA GERMANY
30	JOSE LUIS CARDOSO	SPANIEN	APRILIA	PR2 APRILIA
31	MIGUEL CASTILLA	SPANIEN	YAMAHA	10x10-YAMAHA-REPSOL
32	PERE RIBA	SPANIEN	APRILIA	BJC RACING
55	REGIS LACONI	FRANKREICH	HONDA	EQUIPE DE FRANCE GP
86	UWE BOLTERAUER	CZECH	YAMAHA	RACING TEAM NOVAK
87	BOHUMIL STASA	CZECH	APRILIA	WERNBERGER KONSERVEN
89	OTTO KRMICEK	CZECH	YAMAHA	

### RESULTATE

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
16	17	18	19	20
ZEIT DES SIGERS		km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No. ZEIT km/h	

### RUNDENTABELLE

Rd./Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
1																							
2																							
3																							
4																							
5																							
6																							
7																							
8																							
9																							
10																							
11																							
12																							
13																							
14																							
15																							
16																							
17																							
18																							
19																							
20																							

### DIE SAISON BISHER

23•7•95

### GP2 - 250cc

	Pos	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Total
	Pts	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
1	M BIAGGI	16	25	7	20	25	25	25	20	25						188
2	T HARADA	20	20	13	25	20	20	-	11	-20						149
3	R WALDMANN	25	13	25	11	-	13	20	25	16						148
4	T OKADA	-	16	-	10	16	11	16	16	8						93
5	J RUGGIA	-	11	11	9	11	7	13	8	11						81
6	N AOKI	11	9	20	8	8	9	9	-	6						80
7	K ROBERTS JR	9	7	-	-	13	10	11	10	-						60
8	L D'ANTIN	-	8	-	16	7	-	7	9	5						52
9	C CHECA	13	-	-	-	9	5	5	13	-						45
10	J.V.D. GOORBERG	5	5	6	-	4	-	10	2	9						41

WEITERE PUNKTE-ERZIELER: O JACQUE 35; E SUTER 34; J BAYLE 32; J FUCHS 28; J CARDOSO 24; D ROMBONI 23; M LUCCHI 22; N MACKENZIE 21; S HIKITA 19; PVD GOORBERG 18; A GRAMIGNI 11; R LOCATELLI 11; O MIYAZAKI 10; T TSUJIMURA 10; A STADLER 7; L MAUREL 5; B KASSNER 3; M PAYTEN 2; M MORIKANE 2; G LAVILLA 2; O PETRUCCIANI 2; R LACONI APRILIA 191; HONDA 172; YAMAHA 160

### BRITISH GRAND PRIX

Pos	Fahrer
1	M Biaggi (ITA)
2	T Harada (JPN)
3	R Waldmann (GER)
4	O Jacque (FRA)
5	J Ruggia (FRA)
6	N MacKenzie (GBR)
7	J.V.D. Goorberg (NED)
8	T Okada (JPN)
9	E Suter (SUI)
10	N Aoki (JPN)



# GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

22 RUNDEN • 118.668 kms • START 13.15

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	MICK DOOHAN	AUSTRALIAN	HONDA	TEAM REPSOL HONDA
2	LUCA CADALORA	ITALIEN	YAMAHA	MARLBORO TEAM ROBERTS
4	DARYL BEATTIE	AUSTRALIAN	SUZUKI	LUCKY STRIKE SUZUKI
6	ALEX CRIVILLE	SPANIEN	HONDA	TEAM REPSOL HONDA
7	SHINICHI ITOH	JAPAN	HONDA	TEAM REPSOL HONDA
8	SEAN EMMETT	ENGLAND	HARRIS YAMAHA	HARRIS GRAND PRIX
9	ALEXANDRE BARROS	BRASILIEN	HONDA	BARROS-KANEMOTO-HONDA
10	JEREMY McWILLIAMS	ENGLAND	YAMAHA	TEAM MILLAR
11	BERNARD GARCIA	FRANKREICH	ROC YAMAHA	TEAM ROC
12	CARLOS CHECA	SPANIEN	HONDA	FORTUNA HONDA PONS
13	LORIS REGGIANI	ITALIEN	APRILIA	APRILIA RACING TEAM
14	ADRIAN BOSSHARD	SCHWEIZ	ROC YAMAHA	THOMMEN ELF RACING TEAM
17	NORIFUJI ABE	JAPAN	YAMAHA	MARLBORO TEAM ROBERTS
18	LAURENT NAVEAU	BELGIAN	ROC YAMAHA	ROC EUROTEAM
19	JUAN BORJA	SPANIEN	ROC YAMAHA	TEAM ROC NRJ
20	CRISTIANO MIGLIORATI	ITALIEN	HARRIS YAMAHA	HARRIS GRAND PRIX
21	BERNARD HAENGGLI	SCHWEIZ	ROC YAMAHA	HAENGGLI RACING
22	LUCIO PEDERCINI	ITALIEN	ROC YAMAHA	TEAM PEDERCINI
23	EUGENE McMANUS	ENGLAND	HARRIS YAMAHA	PADGETTS RACING TEAM
24	SCOTT GRAY	AMERICAN	HARRIS YAMAHA	STARSPORT
25	NEIL HODGSON	ENGLAND	ROC YAMAHA	WORLD CHAMP. MOTORSPORTS
28	BRUNO BONHUIL	FRANKREICH	ROC YAMAHA	M.T.D.
32	TOSHI ARAKAKI	JAPAN	HARRIS YAMAHA	PADGETTS RACING TEAM
37	FREDERIC PROTAT	FRANKREICH	ROC YAMAHA	F.P. RACING
44	MARC GARCIA	FRANKREICH	ROC YAMAHA	D.R. TEAM SHARK
45	SCOTT RUSSELL	AMERICAN	SUZUKI	LUCKY STRIKE SUZUKI
51	JEAN PIERRE JEANDAT	FRANKREICH	PATON	J.P.J. PATON
65	LORIS CAPIROSSI	ITALIEN	HONDA	MARLBORO TEAM PILERI
69	JAMES HAYDON	ENGLAND	HARRIS YAMAHA	HARRIS GRAND PRIX
70	MARCO PAPA	ITALIEN	ROC YAMAHA	TEAM MARCO PAPA

## RESULTATE

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
16	17	18	19	20
ZEIT DES SIGERS	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.	ZEIT	km/h

# 500cc

10. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT



## RUNDENTABELLE

Rd.Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
1																							
2																							
3																							
4																							
5																							
6																							
7																							
8																							
9																							
10																							
11																							
12																							
13																							
14																							
15																							
16																							
17																							
18																							
19																							
20																							
21																							
22																							

## DIE SAISON BISHER

23•7•95

### GP1 - 500cc

Pos 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15  
 Pts 25 20 16 13 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Total
1 M DOOHAN	25	25	20	-	-	25	25	25	25						170
2 D BEATTIE	20	20	25	9	25	20	-	16	20						155
3 L CADALORA	13	-	13	20	20	4	9	20	11						110
4 A CRIVILLE	16	16	-	16	13	11	20	-	16						108
5 A PUIG	9	11	11	25	11	16	16	-	-						99
6 S ITOH	6	9	-	8	16	13	8	13	10						83
7 A BARROS	10	10	-	11	9	9	11	11	-						71
8 L CAPIROSSI	8	-	-	10	10	7	13	-	13						61
9 N ABE	7	-	7	13	8	10	10	-	-						55
10 J BORJA	-	7	9	7	6	-	6	-	8						43

### BRITISH GRAND PRIX

Pos Fahrer

1	M Doohan (AUS)
2	D Beattie (AUS)
3	A Criville (SPA)
4	L Capirossi (ITA)
5	L Cadalora (ITA)
6	S Itoh (JPN)
7	N Hodgson (GBR)
8	J Borja (SPA)
9	B Garcia (FRA)
10	A Bosshard (SUI)

WEITERE PUNKTE-ERZIELER: L REGGIANI 41; K SCHWANTZ 34; N HODGSON 30; B GARCIA 29; T ARAKAKI 20; S RUSSELL 19; A BOSSHARD 18; C MIGLIORATI 17; T AOKI 16; J McWILLIAMS 16; L NAVEAU 12; S EMMETT 10; F PROTAT 9; M GARCIA 7; P CHILI 6; A STROUD 5; B BONHUIL 5; E McMANUS 4; J HAYDON 2; B HAENGGLI 2; J JEANDAT 1; P MONNERET 1; C WALKER 1 HONDA 211; SUZUKI 159; YAMAHA 119; ROC YAMAHA 58; HARRIS YAMAHA 41; APRILIA 41; CAGIVA 6; PATON 1

**EBC** THE WINNING BRAKE PADS  
 'SK93' BLACK, MEDIUM HARD KEVLAR STREET COMPOUND, WITH ABE

# GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

19 RUNDEN • 102.486 kms • START 14.30

No.	FAHRER	NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM
1	KAZUTO SAKATA	JAPAN	APRILIA	TEAM KRONA-APRILIA
2	NOBORU UEDA	JAPAN	HONDA	GIVI RACING
4	DIRK RAUDIES	DEUTSCHLAND	HONDA	HB TEAM RAUDIES
5	PETER OETTL	DEUTSCHLAND	APRILIA	MARLBORO-APRILIA-ECKL
6	JORGE MARTINEZ	SPANIEN	YAMAHA	TEAM ASPAR CEPESA
7	STEFANO PERUGINI	ITALIEN	APRILIA	TEAM IPA APRILIA
8	MASAKI TOKUDOME	JAPAN	APRILIA	TEAM DITTER PLASTIC
9	HIDEYUKI NAKAJOH	JAPAN	HONDA	Jha RACING
10	HERRI TORRONTGUEI	SPANIEN	HONDA	PIT LANE RACING
11	STEFAN PREIN	DEUTSCHLAND	YAMAHA	ENERGIZER ELF TEAM PREIN
12	HARUCHIKA AOKI	JAPAN	HONDA	BLUMEX RHEOS RACING
14	AKIRA SAITO	JAPAN	HONDA	DOCSHOP RACING
15	LOEK BODELIER	NIEDERLANDE	APRILIA	L.B. RACING TEAM
17	GIANLUIGI SCALVINI	ITALIEN	APRILIA	TEAM IPA APRILIA
18	OLIVER KOCH	DEUTSCHLAND	APRILIA	TEAM DITTER PLASTIC
19	YOSHIAKI KATOH	JAPAN	YAMAHA	TEAM ASPAR CEPESA
20	TOMOMI MANAKO	JAPAN	HONDA	F.C.C. TECHNICAL SPORTS
21	TOMOKO IGATA	JAPAN	HONDA	F.C.C. TECHNICAL SPORTS
23	MANFRED GEISSLER	DEUTSCHLAND	APRILIA	MARLBORO-APRILIA-ECKL
24	GABRIELE DEBBIA	ITALIEN	YAMAHA	DEBBIA TEAM SEMPRUCCI
26	EMILIO ALZAMORA	SPANIEN	HONDA	SCOT-SAN PATRIGNANO
28	TAKEHIRO YAMAMOTO	JAPAN	HONDA	MOTO BUM TEAM HARC PRO
29	YOSHIYUKI SUGAI	JAPAN	HONDA	RACING SUPPLY
31	STEFAN KURFISS	DEUTSCHLAND	YAMAHA	SCOTT-ATTACI TEAM
32	HIROYUKI KIKUCHI	JAPAN	HONDA	ELF TEAM KEPLA
37	KEN MIYASAKA	JAPAN	HONDA	Jha RACING
38	LUIGI ANCONA	ITALIEN	HONDA	SCOT-SAN PATRIGNANO
40	MASSIMILIANO D'AGNANO	ITALIEN	APRILIA	SCUDERIA ALFA DUCADOS
63	JOSEP SARDA	SPANIEN	HONDA	TEAM EUROPA ZWAFINK
86	JAROSLAV HULES	CZECH	APRILIA	TEAM RDM SKALA BANK
87	BENJAMIN WEISS	CZECH	HONDA	WERNBERGER TEAM HANUSCH
89	VLADIMIR CASTKA	CZECH	HONDA	

## RESULTATE

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
16	17	18	19	20
ZEIT DES SIGERS	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.	ZEIT	km/h

# 125cc

10. LAUF ZUR MOTORRAD WELTMEISTERSCHAFT



## RUNDENTABELLE

Rd./Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						

## DIE SAISON BISHER

23•7•95

## GP1 - 125cc

Pos 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15  
 Pts 25 20 16 13 11 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	Total
1 H AOKI	25	-	25	25	25	25	11	25	-						161
2 S PERUGINI	10	10	-	20	13	20	9	10	20						112
3 K SAKATA	20	3	16	10	-	11	13	4	25						102
4 D RAUDIES	-	4.5	-	16	11	-	25	20	13						89.5
5 A SAITO	5	8	20	8	-	9	16	13	-						79
6 E ALZAMORA	13	-	9	9	16	-	-	9	16						72
7 P OETTL	-	-	5	13	-	13	20	16	-						67
8 T MANAKO	16	-	6	7	7	10	7	11	-						64
9 H NAKAJOH	9	2	13	-	10	5	8	5	11						63
10 N UEDA	11	-	2	11	20	-	-	-	-						44

WEITERE PUNKTE-ERZIELER: Y.KATOH 40; M TOKUDOME 39.5; H TORRONTGUEI 39.5; G SCALVINI 31.5; M GEISSLER 30; K MIYASAKA 26.5; K MIYASAKA 26.5; G McCOY 16.5; T YAMAMOTO 16; T IGATA 14; J MARTINEZ 14; S IBARAKI 11; O KOCH 10; A BALLERINI 8.5; G DEBBIA 70.5; L BODELIER 7; D BARTON 7; L ANCONA 7; Y SUGAI 6; J SARDA 2; S PREIN 1; Y UI 1; S KURFISS 1  
 HONDA 203.5; APRILIA 160; YAMAHA 55.5

## BRITISH GRAND PRIX

- Pos Fahrer
- 1 K.Sakata (JPN)
  - 2 S.Perugini (ITA)
  - 3 E.Alzamora (SPA)
  - 4 D.Raudies (GER)
  - 5 H.Nakajoh (JPN)
  - 6 M.Tokudome (JPN)
  - 7 M.Geissler (GER)
  - 8 J.Martinez (SPA)
  - 9 D.Barton (GBR)
  - 10 T.Yamamoto (JPN)

**EBC** THE WINNING BRAKE PADS  
 'E' RED, LONGLASTING AND GRIPPY ENDURANCE RACE COMPOUND

**EBC** THE WINNING BRAKE PADS  
 'CFK' BLUE, MEDIUM HARD CARBON/KEVLAR SUPERBIKE COMPOUND

**THUNDERBIKE TROPHY • 1995**  
 17 RUNDEN • 91.698 kms • START 15.45 • ROUND 7

No.	FAHRER / NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM / Pos	No.	FAHRER / NATIONALITÄT	MOTORRAD	TEAM / Pos
1	YVES BRIQUET / SCHWEIZ	HONDA	TEAM YVES BRIQUET / 2	60	ERIC MAHE / FRANKREICH	HONDA	TEAM MAHE
2	CHRISTIAN ZWEDORN / AUSTRIAN	HONDA	CASTROL-HONDA AUSTRIA / 11	89	TORSTEN FRITZSCHE / CZECH	KAWASAKI	PRIBYL-ESNER
3	FRED BAYENS / AUSTRALIEN	HONDA	DC RACING TEAM / 3	90	VLADIMIR KUBA / CZECH	HONDA	
4	IDALIO GAVIRA / SPANIEN	HONDA	HONDA-SSB-MOBIL 1 / 6	91	ONDREJ LELEK / CZECH	HONDA	
5	EUSTADLIO GAVIRA / SPANIEN	HONDA	HONDA-SSB-MOBIL 1 / 13	92	PETR SALE / CZECH	HONDA	
7	STEPHANE MERTENS / BELGIEN	HONDA	DHOLDA-WANTY S.M.R. / 4	93	MARTIN MARKALOUS / CZECH	HONDA	
8	WILCO ZEELENBERG / NIEDERLANDE	HONDA	DC RACING TEAM / 5	94	ROMAN NOCEK / CZECH	HONDA	
9	PHILLIP McCALLEN / ENGLAND	HONDA	TEAM TURKINGTON / 22	95	ING. TOMAS FOUKAL / CZECH	KAWASAKI	
10	GIOVANNI BUSSEI / ITALIEN	BIMOTA	TEAM PEDERCINI / 24	96	STEFAN HOLZ / CZECH	HONDA	
14	OSCAR SAINZ / SPANIEN	KAWASAKI	OSCAR SAINZ TEAM / 10				
15	IAN MacPHERSON / ENGLAND	HONDA	IAN MacPHERSON RACING / 14				
16	MARCO RISITANO / ITALIEN	BIMOTA	GI MOTORSPORT / 32				
17	UDO MARK / DEUTSCHLAND	KAWASAKI	RUBATTO LORTZ RACING / 1				
18	ENRIQUE DE JUAN / SPANIEN	KAWASAKI	ARBIZU RACING / 8				
19	DANNY SCHILDERMANS / BELGIEN	HONDA	DHOLDA-WANTY S.M.R.				
60	ERIC MAHE / FRANKREICH	HONDA	TEAM MAHE / 9				

**RUNDENTABELLE**

Rd.Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						

**THUNDERBIKE TROPHY • RESULTATE**

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
ZEIT DES SIGERS	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.	ZEIT	km/h

**EURO 125 • 1995**

13 RUNDEN • 70.177 kms • START 17.00 • ROUND 7

No.	FAHRER	TEAM / Pos	No.	FAHRER	TEAM / Pos
1	MARC FISETTE	RACING TEAM BELGIUM / 30	62	ANGEL NIETO	ASPAR CEPSA
2	JAROSLAV HULES	TEAM RDM SKALA BANK	64	MARCO CARNEVALE	TEAM PILERI / 8
4	VALENTINO ROSSI	MOTORACING / 3	67	CHRIS JENSEN	YAMAHA MOTOR DENMARK
5	ALAIN BRONEC	PROMOTOP 41 / 16	77	BERTRAND STEY	STEY MOTOS
6	FREDERIC PETIT	R.M.S. / 2	90	DENNIS DU PONT	MAC MOTORS RACING TEAM
7	LUCIO CECCHINELLO	PILERI RACING / 1	91	GREGOR GOREC	FE-GO RACING
11	IVAN TSHUDIN	KNECHT RACING / 4	92	TIMO IMMOMEN	JUHO STEEL
15	ARMIN FISCHER	TEAM APRILIA DEUTSCHLAND / 26			
18	GINO BORSOI	TEAM ITALIA			
19	MARCO DELLINIO	TEAM ITALIA / 15			
20	FRANCO BATTAINI	TEAM ITALIA / 6			
25	CHE MANOLO OMARINI	TEAM KRONA			
26	PAOLO TESSARI	TEAM SANDRONI / 7			
27	MAURIZIO CUCCHIARINI	MOTORACING / 21			
28	GIAMPIERO DI MARCO SANTO	MOTORACING			
33	JUAN MARTURANA	TEAM E. CASTRO			
36	VICENTE J. ESPARRAGOSO	TEAM ESPARRAGOSO / 35			
39	HAKAN OLSSON	STAROL			
40	MARKUS HOLLENSTEIN	YAMAHA RACING TEAM SCHWEIZ			
61	MAURIZIO PAGANO	RPM TEAM			

**RUNDENTABELLE**

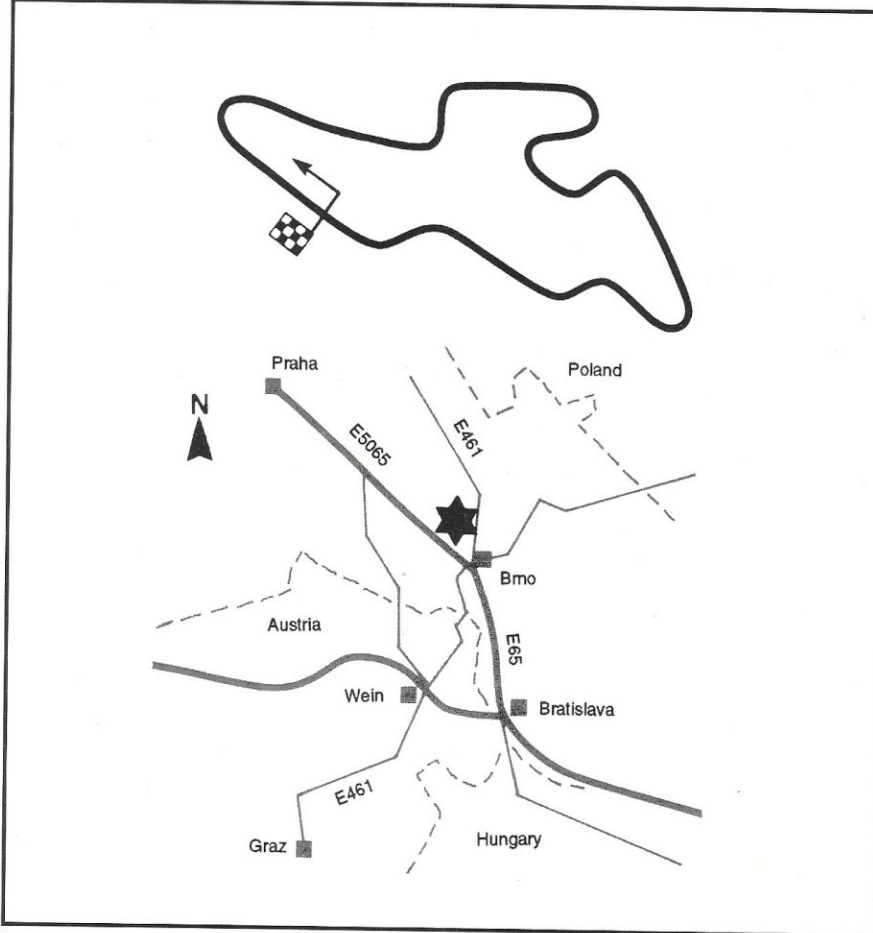
Rd.Lap/Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						

**EURO 125 • RESULTATE**

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
ZEIT DES SIGERS	km/h	SCHNELLSTE RUNDE: No.	ZEIT	km/h

**EBC** THE WINNING BRAKE PADS  
 'SPRINT' GREEN, SOFT KEVLAR ROAD/CIRCUIT RACE COMPOUND

**BRNO**



BRNO  
 3.35m / 5.39km

1994 125cc				SCHNELLSTE RUNDE		
1	SAKATA	APRILIA	42m 34.015s	SAKATA	APRILIA	2m 12.5s
1994 250cc				SCHNELLSTE RUNDE		
1	BIAGGI	APRILIA	42m 09.445s	BIAGGI	APRILIA	2m 05.34s
1994 500cc				SCHNELLSTE RUNDE		
1	DOOHAN	HONDA	45m 39.974s	RAINEY	YAMAHA	2m 03.154s

**„ICH WERDE KÄMPFEN BIS ZULETZT!“**

**Ralf Waldmann gibt sich in der 250 ccm-WM noch lange nicht geschlagen!**

Bei den ersten Rennen der Saison sah Ralf Waldmann bisweilen aus wie eine weiße Wand, doch seit er sich nach dem Lauf am Nürburgring die vereiterten Mandeln entfernen ließ, ist der große deutsche Motorradstar ebenso fit wie die von Cheftechniker Sepp Schlögl und den Mechanikern Mike Leitner und Robert Reich stets perfekt präparierte Honda-Werksmaschine. Und deshalb machte er die Weltmeisterschaft der 250 ccm-Klasse wieder spannend. In Le Mans behielt Waldi trotz einer mörderischen Hochsommerhitze Konzentration und Kondition bis zum letzten Meter, ließ Weltmeister Max Biaggi hinter sich und holte nicht nur den zweiten Platz in der WM-Wertung zurück, sondern tankte auch jede Menge an gesundem Selbstvertrauen. „Ab jetzt fahre ich überall voll auf Angriff. Denn bei 31 Punkten Rückstand ist in der Weltmeisterschaft noch alles drin“, jubelte er. Und glänzte auch beim britischen Grand Prix im Donington Park mit einem zweiten Platz im Training, bei dem er nur fünf Hundertstelsekunden auf den Weltmeister verlor. „Meine Maschine läuft perfekt, ich fühle mich pudelwohl im Sattel. Natürlich werde ich alles nur Mögliche versuchen, Biaggi auch diesmal in Schach zu halten.“

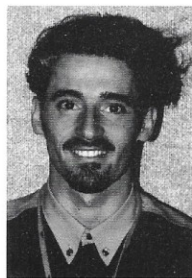


Ralf Waldmann in Action

Die Karten des Weltmeisters standen schlecht, weil er im Abschlußtraining einem langsameren Kollegen ausweichen mußte, auf die Randsteine geriet und stürzte. Rennarzt Dr. Claudio Costa stellte einen angerissenen Mittelhandknochen rechts fest, Biaggi trug den Arm in der Schlinge und schüttelte niedergeschlagen den Kopf: Er habe keine Ahnung, wieviele Rennrunden er mit dieser Verletzung würde durchhalten können. Doch am Sonntag schienen die Beschwerden wie weggeblasen. Nur zwei zögerliche Runden verstrichen, bis der Aprilia-Star an Yamaha-Werksfahrer Tetsuya Harada vorbeifand und seine Führung dann von Runde zu Runde kontinuierlich ausbaute. Zur Hälfte des Rennens betrug der Vorsprung satte fünf Sekunden, bevor Biaggi die Sache gemüthlicher angehen ließ und am Schluß noch um 2,8 Sekunden vor seinen Verfolgern eintraf. „Ich bin sehr, sehr glücklich“, schwärmte er nach seinem fünften Saisonsieg und dem ersten Triumph auf der englischen Piste, „am Anfang hatte ich noch Schmerzen, weil beim Bremsen das ganze Gewicht auf dem Handgelenk lastet. Doch nach ein paar Runden begannen die Spritzen zu wirken, die mir Dr. Costa verpaßt hat – und ich habe die Verletzung schlicht vergessen.“ Ralf Waldmann hatte gegen den entfesselt aufdrehenden Biaggi diesmal keine Chance, hielt aber dafür Tetsuya Harada fast das ganze Rennen über in Schach. Sein Team rechnete schon damit, daß er Platz zwei würde über die Linie retten können, als ihm in der letzten Kurve vor dem Ziel dann noch ein Fehler unterlief: In jener berühmten Haarnadelkurve geriet er auf eine Bodenwelle, mußte seine Maschine wegen des wegspringenden Vorderrades aufrichten und machte so die entscheidende Lücke auf. „Harada hat mich nicht besiegt, sondern ich habe ihm ein Geschenk gemacht“, korrigierte Ralf Waldmann einen Fernsehjournalisten.



Kevin Schwantz



Max Biaggi

# EBC® THE WINNING BRAKE PADS

'SK93' BLACK, MEDIUM HARD KEVLAR STREET COMPOUND WITH ABE

Durch den Fehler fiel er mit 40 Punkten Rückstand auf Biaggi und einem Punkt auf Harada auf den dritten WM-Rang zurück, verlor aber keineswegs seine Angriffslust. „Solange die Weltmeisterschaft rechnerisch noch nicht verloren ist, kämpfe ich weiter. Auch Biaggi kann einmal ausfallen. Deshalb zählt weiterhin nur eins: Vollgas“, kündigte er für den Brunn-Grand-Prix das nächste harte Gefecht an.

Sein Teamkollege Jürgen Fuchs ist aus dem selben Holz geschnitzt. Obwohl er mit seinem Honda-Production Racer auf den Geraden keine Chance gegen die besten Werksmaschinen hat und sich in den meisten Fällen nicht einmal im Windschatten halten kann, stößt er regelmäßig unter die Top 15 vor und holt bei fast jedem Lauf WM-Punkte. In England hatte er zusätzliche Probleme mit einem entzündeten Muskel im rechten Arm, fuhr dank der Künste des Dr.-Costa-Teams aber schon wieder auf einen zwölften Rang.

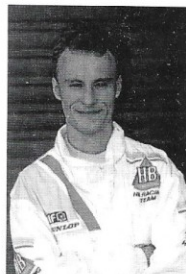
Ist bei den 250ern noch alles offen, so schien die Weltmeisterschaft bei den 125ern vor dem Lauf in Donington schon fast entschieden. Nicht weniger als sechs Saisonsiege hatte der 19-jährige Haruchika Aoki, Bruder des 250 ccm-Werksfahrers Nobuatsu und des japanischen Superbike-Stars und Suzuka-Dritten Takuma, bereits erbeutet und startete in England schon wieder aus der ersten Reihe.

Doch am Ende der ersten Runde bekam seine fast schon unheimliche Erfolgsserie einen unverschuldeten Knick: Die Maschine seines Landsmanns Akira Saito, in der tückischen Zielkurve weggerutscht, trudelte direkt vor Aokis Vorderrad, trotz eines blitzartigen Bremsmanövers hatte der WM-Leader keine Chance und überkugelte sich im Gras. Wütend traktierte er die Streckenbegrenzung mit einem Fausthieb, doch die verlorenen Punkte gab ihm das auch nicht zurück.

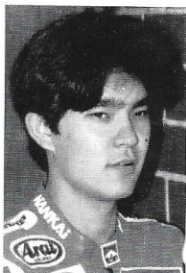
Tatenlos mußte er mitansehen, wie seine Verfolger in der Weltmeisterschaft aus der Situation Kapital schlugen. Weil das Feld durch den Zwischenfall auseinandergerissen wurde, kämpfte nicht der übliche dichte Pulk um den Sieg, sondern nur die beiden Aprilia-Stars Kazuto Sakata und Stefano Perugini. Im Kampf um den Aprilia-internen Nummer-eins-Status schon seit Saisonbeginn erbitterte Rivalen, schenken sich die beiden keinen Zentimeter und wechselten sich immer wieder in der Führung ab. Endgültig entschieden war das Duell erst, als Stefano Perugini in der engen Links-Rechts-Schikane durchs Kiesbett rumpelte, ein paar Meter und Sakatas Windschatten verlor und keine Chance mehr hatte, wieder an den schlaun Weltmeister heranzukommen.

In der Wertung führt Aoki immer noch mit satten 49 Punkten vor Perugini und mit 59 vor Sakata, doch haben seine Verfolger wenigstens wieder etwas Hoffnung geschöpft. Die deutschen Stars haben sich dagegen schon lange aus dem WM-Kampf verabschiedet. „Den Titel habe ich abgeschrieben. Mir geht es darum, schöne Rennen zu zeigen“, erklärte Dirk Raudies schon in Assen, wo er und Peter Öttl sich vor 120.000 begeisterten Zuschauern nach einem lupenreinen deutschen Doppelsieg in die Arme fielen. In Le Mans wurden die beiden Zweiter und Dritter hinter Aoki und standen abermals auf dem Podest, erst in Donington folgte ein kleiner Einbruch. „Meine Maschine hat zuviel Power: Sie machte am Start ein Wheelie. Ich mußte das Gas zurückdrehen und habe entscheidende Meter verloren“, erklärte Raudies, warum er diesmal nicht über Platz vier hinter Alzamora hinausgekommen war.

Noch ernüchternder war die Bilanz von Aprilia-Star Peter Öttl. „Die Piste hatte weniger Grip als im Training, und ich tat mich schwer, meinen Rhythmus zu finden. Statt ruhig auf meine Chance zu warten, suchte ich schnell nach einer Möglichkeit, nach vorn zu kommen. Dabei ist mir beim Beschleunigen



Ralf Waldmann



Tetsuya Harada



Peter Öttl

gen blitzartig das Hinterrad weggerutscht“, erklärte Öttl, warum er in der achten Rennrunde zum Opfer der Zielkurve wurde. „Meine Hüfte ist schwer geprellt und aufgeschürft, doch das geht vorbei – der Schmerz über meinen eigenen Fehler peinigt mich viel mehr!“

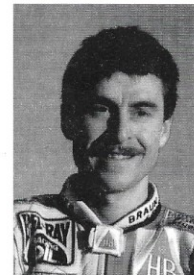
Wenigstens rettete Nachwuchsmann Tex Geissler mit einem stolzen siebten Platz die Ehre und die gute Laune des Teams. Trotz heftiger Rangeleien im Mittelfeld tauchte er bereits nach einer Runde an zehnter Stelle auf und biß sich in einem sieben Mann starken Pulk von Fahrern fest. Vier Runden vor Schluß startete er dann den entscheidenden Angriff. „Ich habe schon zehn Runden vor Schluß einen Ausreißversuch unternommen und wollte mit aller Gewalt ein paar Meter zwischen mich und meine Gegner bringen, aber leider klappte es nicht. Deshalb habe ich meine Taktik auf einen Schlußangriff ausgerichtet – und die Kollegen der Reihe nach auf der Bremse erwischt. Das gibt mir Selbstvertrauen“, jubelte Tex, der mit seiner perfekt laufenden Werks-Aprilia des Jahrgangs 1994 immer öfter und zielstrebig in der Weltspitze vorfährt.

Auch das Grand-Prix-Team Ditter Plastic hat die schwierige Umstellung von Honda und Aprilia mittlerweile technisch bewältigt, die Maschinen von Oliver Koch und Masaki Tokudome zählen regelmäßig zu den Schnellsten. In England war Koch nach dem Start schon im Windschatten von Dirk Raudies, als er in der Schikane plötzlich von dem Japaner Tomomi Manako gerempelt wurde. „Er ist mir voll gegen die Verkleidung und den Bremshebel gefahren. Ich mußte aufrichten und durchs Kiesbett, andernfalls wäre ich umgekippt“, schilderte Koch, der sich als 25. wieder einreichte, nach einer stürmischen Aufholjagd aber noch Rang elf erbeutete.

Nicht weniger Durchsetzungskraft bewies Masaki Tokadome. Nach schlechtem Start und der ersten Runde noch auf Platz 21, fuhr er im Endspurt dem dichtesten Pulk von Konkurrenten davon und holte noch Rang sechs, worauf im WM-Zelt Champagnerflaschen geköpft wurden. Nur im Yamaha-Team von Stefan Kurfiss läßt der Erfolg noch auf sich warten. Wild-Card-Pilot Darren Barton, für dieses eine Rennen in den Farben des Scott-Attac-Teams angetreten, schaffte dank der Power von Tuner Harald Bartol zwar einen stolzen neunten Platz im Heimspiel, Kurfiss kämpfte jedoch weiterhin mit Fahrwerksschwierigkeiten und wurde Vorletzter.

Die Ambitionen von Alberto Puig, nach seinem Sieg in Jerez noch ein paar Husarenstückchen mehr abzuliefern und Michael Doohan den Durchmarsch zum Titel zu erschweren, erlitten im Abschlußtraining zum Frankreich-Grand-Prix einen jähen Rückschlag. Der Spanier hatte gerade die zweitschnellste Runde gedreht, als er im schnellen Rechtsknick nach der Zielgerade bei exakt 262 km/h die Kontrolle über seine Repsol-Honda verlor. Mit voller Wucht schlug der Spanier in die Airfences und die dahinterliegenden Reifenstapel ein, erlitt multiple Frakturen des linken Schien- und Wadenbeins, gerissene Bänder und Menisken im Knie sowie einen gerissenen Nerv. In der besten Klinik von Barcelona wurde er mehrmals operiert, um das Bein zu retten, doch obwohl sich die Ärzte mit Voraussagen über seine Heilungsaussichten zurückhielten, blieb der Katalane tapfer. „Ich danke Gott, denn es hätte noch viel schlimmer kommen können“, biß er die Zähne zusammen.

Als sein Nachfolger rückte Charles Checa, 250 ccm-Pilot des Teams Fortuna-Honda-Pons in die Halbliterklasse nach, startete vom zehnten Trainingsplatz und verteidigte zunächst den erstaunlichen fünften Rang. Doch in Runde neun wurde die tollkühne Fahrt des Halbliter-Debütanten jäh unterbrochen: Der Engländer James Haydon schoß ihn in der Melbourne-Hairpin mit solcher Wucht von hinten ab, daß ein Stück Gummi seines Vorderreifens an den unteren Schalldämpfern von Checas Honda hängenblieb.



Dirk Raudies



Alberto Puig (Nr. 5)

# EBC® THE WINNING BRAKE PADS

'CFK' BLUE, MEDIUM HARD CARBON/KEVLAR SUPERBIKE COMPOUND

Auch Norifumi Abe wurde bei der Kollision mit umgerissen, fuhr das Rennen jedoch trotz eines Boxenstops wegen einer zerbrochenen hinteren Bremsscheibe unverdrossen mit drei Runden Rückstand zu Ende. Weniger Spaß hatte sein Teamkollege Luca Cadalora: In Le Mans noch vielversprechender Zweiter, holten ihn in England die leidigen Probleme mit dem Vorderradgrip wieder ein. In der ersten Kurve noch ganz vorn, erlebte er eine Runde später einen furchteinflößenden Rutscher und wurde auf jener Strecke, auf der er 1993 seinen ersten Halbliter-GP gewonnen hatte, allmählich auf Platz fünf durchgereicht.

Die Front von Suzuki hatte schon im Training zu bröckeln begonnen. Scott Russell, Nachfolger des zurückgetretenen Superstars Kevin Schwantz, hatte in Donington fünf World Superbike-Siege eingesammelt und beeindruckte auf seiner Lieblingsstrecke mit einem dritten Trainingsplatz auf der Halbliter-Suzuki. „Ich kann mir nicht helfen: Ich muß ständig an die oberste Podeststufe denken“, redete der Amerikaner sogar schon von einem Sieg. Doch im Warm-Up am Sonntagmorgen wurde er unversehens aus seinem Traum gerissen: Jean-Pierre Jeandat nahm Russell wegen eines Kerzenstops die Vorfahrt, Russell knackste sich bei einem Sturz das linke Handgelenk an, ging für ein paar Minuten k.o. und mußte auf das Rennen verzichten.

Sein Teamkollege Daryl Beattie schien den Job allein erledigen zu können und stürmte, von seinem Schlüsselbeinbruch in Assen erholt, zunächst mutterseeelenallein voraus. Doch nach drei Runden hatte sich Doohan aus dem Verfolgerfeld gelöst, und nun begann Beatties Vorsprung dahinzuschmelzen wie Butter in der Sonne. „Ich dachte, ich könne es schaffen und abhauen. Doch dann zeigte mir die Boxentafel plus 2, plus 1,8, plus 1,3, und ich wußte: Hier kommt er...“, schilderte Beattie, wie er allmählich eingefangen und in Runde zehn dann endgültig geschnappt wurde. Vier Siege hintereinander hat der überlegene Weltmeister seit seinem Sturz in Deutschland aufgehäuft und den Nimbus der Unbesiegbarkeit zurückerworben, und für Brünn gilt die spannende Frage, ob es Suzuki schaffen wird, das Ruder in der WM-Wertung herumzuwerfen und Doohans 15-Punkte-Vorsprung noch einmal streitig zu machen.

Dagegen ist die Titelfrage bei den Gespannen so gut wie geklärt. Der noch amtierende Weltmeister Rolf Biland lief in Frankreich und England mit dem neuen, vom Schweizer Hersteller Swissauto gebauten BRM-Motor zwar endlich zu alter Form auf und holte zwei Siege, doch die drei Ausfälle zu Saisonbeginn haben ihn schon zuviel Punkte gekostet, als daß er den überlegen führenden Darren Dixon noch einholen könnte. „Es ist ganz gut für den Sport, wenn mal ein anderer gewinnt“, bewies Biland Sportsgeist. Bei 28 Punkte Vorsprung vor seinem nächsten Verfolger Steve Abbott und zwei ausstehenden Läufen wird Dixon wahrscheinlich sogar bereits in Brünn als neuer Weltmeister gekrönt.

## ERLEBNIS- WOCHENENDE IN BRÜNN



### Bungy-Jumping

Das ganze Veranstaltungswochenende können Sie sich diesem Nervenkitzel aussetzen. Die Bungy-Anlagen sind im Bereich der Naturtribüne C und im Bereich Autocamping platziert.

### Stunt-Show

Der französische Stuntman Laurent Aubegau zeigt am Freitag und Samstag seine Qualitäten auf dem Motorrad.

### Super-Videowand

Erstmals wird als Zuschauerservice in Brno eine Riesen-Videowand (40 qm) im Bereich der Naturtribüne C aufgestellt, auf der die ganze Action der Rennstrecke übertragen wird.

### Flug-Show

Erleben Sie die atemberaubenden Flug-Kunststücke der tschechischen Fliegerstaffel über dem Automotodrom Brno.

### Fallschirmspringer

Der Sprung aus über 1000 Meter Höhe. Immer wieder ein besonderes Schauspiel.

### Livekonzerte im Velodrom Brno

**Status Quo am 18. August**  
(Eintrittspreis Kc 400,-)

**Uriah Heep am 19. August**  
(Eintrittspreis Kc 330,-)

Eintrittskarten sind an den Kassen des Automotodrom Brno und an den Camping-Plätzen erhältlich. Das Velodrom in Brno ist ausgeschildert und bietet dem Besucher bewachte Parkplätze für Motorrad und Auto.

*Yamahas nicht fertiggeworden waren. Ich hatte meine Rennklamotten dabei, hatte aber Stiefel und Stahlschuh vergessen. Jemand lieh mir eine Harley. Es war das erste Mal, daß ich auf diesem Motorrad saß.*

*Ich qualifizierte mich in den Top Ten, aber ich hatte kein gutes Gefühl. Einen Schuh borgen zu müssen, hieß, daß ich einfach nicht richtig vorbereitet war. Ich hatte ein Gefühl, als sollte ich an diesem Tag nicht in den Sattel steigen - später hatte ich stets fünf Helme und zehn Ledercombis rennfertig.*

*Ich ging in die Kurve, hatte etwa 120 Meilen drauf, als dieser Kerl vor mir plötzlich parkte! Ich blockierte das Hinterrad, wegen der Hinterbremse explodierte der Reifen.*

*Ich schlug Kopf voran in den Zaun ein. Ich wachte auf der Rennstrecke auf, und ich wußte nicht, was vorgefallen war. Mein Rücken tat ziemlich weh. Ich hatte zwei gestauchte Rückenwirbel, außerdem war mein Herz verschoben, so hart war ich gegen die Streckenbegrenzung geprallt. Ich hatte Glück, das zu überleben.*

*Es war das erste Mal in meinem Leben, daß ich richtig das Gefühl dafür bekam, daß das Rennfahren mich verletzen könnte. Ich tat etwas, was ich liebte, aber am Ende standen eine Menge Schmerzen.*

*Meine Hingabe war nicht mehr bedingungslos. Ich war mehr und mehr mit der Jagd nach Mädchen und mit Parties beschäftigt. Ich war eben ein Junge, und es schien, als sei der Rennsport die Geringste aller meiner Sorgen. Ich war vom Wissen, der Beste zu sein, abgerutscht in ernsthafte Zweifel, ob ich überhaupt je wieder gegen diese Jungs würde antreten können. Es machte mich betroffen.*

*Niemals hatte ich richtig trainiert. Ich erinnere mich, daß ich einmal in Peoria meinen Qualifikations-Heat gewann. Es war der schnellste Heat, und jeder dachte, ich sei der sichere Sieger. Aber keiner wußte, daß ich bei jeder Distanz über zehn Runden einging. Physisch ausgebrannt war. Das Rennen war 25 Runden lang - und damit war klar, daß ich nie und nimmer für den Sieg in Frage kam.*

*Wenn es eine Sache gibt, die ich gerne wiederholen würde, dann ist es meine Dirt-Track-Karriere, denn ich wußte nicht genug und verließ mich*

závodím, a myslél si, sakra, ty přece nemůžu porazit. A tak jsem byl vlastně poražený už před startem. Protože jsem byl tak mladý, nedokázal jsem si prostě srovnat v hlavě různé věci. Bylo to pro mě tenkrát těžké, protože duševně jsem nebyl zdaleka tak silný jako v letech, která měla teprve přijít.

Trvalo mi asi tři roky, než jsem se z této krize dostal.

Důvod, proč jsem nezavodil na Harleyi, souvisí s tátovou představou, že budu vyhrávat na něčem, co ostatní kluci nemají. Samozřejmě, že s tou Yamahou jsme je nikdy nemohli porazit.

Na konci roku 1979 jsem jel na závody do San José, ale bez motorky, protože Yamahy nebyly připravené. Poutal jsem pozornost svojí závodnickou výstrojí, ale zapomněl jsem si boty a jejich ocelovou výtuhu. Jeden kluk mi tam půjčil mého prvního Harleye v životě, abych na něm závodil.

Kvalifikoval jsem se do první desítky, ale neměl jsem moc dobrý pocit. To, že jsem si musel půjčit tu výtuhu, znamenalo, že nejsem dostatečně připraven. Připadal jsem si dost nepatřičně - od té doby jsem jezdil na závody alespoň s pěti helmami a deseti kombinézami.

Najel jsem do zatáčky, stočil se asi o 120 stupňů a ten kluk, co byl přede mnou, se zničehonic natáhl. Zabrzdil jsem a současně praskla pneumatika. Vletěl jsem po hlavě do svodidel. Probudil jsem se na dráze a nevěděl, co se děje. Měl jsem

**Rainey fuhr vor Schwantz bei den Donington Park match races 1987. »Hier begann das große Duell.«**

**Rainey vede před Schwantzem při »Match Races« 1987 na okruhu v Doningtonu. »Tady začal náš velký duel.«**



ausschließlich auf mein Talent. Damals wußte ich nicht einmal das. Ich trainierte kein bißchen. Ich weiß, ich hätte viel besser sein können.

#### **IN EDDIE'S FUßSTAPPEN**

Seit meinem ersten Rennen war mir Eddie Lawson stets ein Schritt voraus, weil er ein Jahr älter war. Er half mir eine Menge, nachdem er zum Profi geworden war. Ich fuhr eine Dirt Track Shell Thuet Yamaha, während er bei Kawasaki war, und er vermittelte mir einen Vertrag für einen ihrer Short-Tracker. Dann, in dem Jahr, in dem er zum letzten Mal die US-Meisterschaft gewann, wurde ich zu seinem Teamkollegen im Kawasaki-Superbike-Team.

1982, in diesem Jahr im Werksteam, war Lawson ziemlich falsch, was Set-Ups und solche Dinge anging. Nicht so sehr am Anfang, weil er da um etliches schneller war als ich, und weil sich das Werk umfassend um ihn kümmerte. Das war okay, er war der etablierte Star.

Aber er wußte, daß ich kommen würde. Ich wurde besser und besser. Am Ende des Jahres hielt ich sein Tempo. Ich lernte eine Menge von Eddie, denn er war der einzige Teamgefährte, den ich je hatte und der mich schlagen konnte.

Er war hinterhältig, weil er manche Fragen nicht beantwortete und nicht preisgab, welche Übersetzungen er an welchen Stellen benutzte. Oder er erzählte mir, er sei im dritten Gang statt im zweiten. Ich fand es heraus und wunderte mich, was er tat. Ich wollte lediglich seine Aufzeichnungen mit meinen vergleichen.

Einmal, in Daytona, hatte ich dieses beängstigende Wackeln im Fahrwerk, wenn ich in die Steilkurve einbog. Es war so schlimm, daß ich bei 160 Meilen pro Stunde mit dem Helm auf den Tank schlug. Ausgans der Kurve begann das Heck ein bißchen zu pendeln, worauf ich den Lenker festhielt und das Wackeln unterdrücken wollte. Aber das machte es nur schlimmer - es übertrug das Wackeln derart aufs Fahrwerk und brachte das Motorrad so ins Schlingern, daß ich das Gas zurückdrehen mußte. Und das machte es nochmals schlimmer. Ich fuhr zur Box und erklärte mein Problem, und meine Mechaniker sagten: Eddie's Bike wackelt nicht. Laß Eddie mit Deinem Motorrad fahren. Also fuhr er mein Bike, kam zurück und hatte auch mit meinem Motorrad kein Fahrwerkswackeln.

Mir wurde klar, daß es etwas war, was ich auslöste. Ich dachte darüber nach, und ich hörte etwas, was Wes Cooley über einen anderen Rennfahrer sagte, nämlich daß er sich zu stark festhielt. Am nächsten Tag fuhr ich los, und als das Pendeln begann, hielt ich den Lenker lockerer in der Hand. Und es wurde nicht schlimmer. Doch Eddie hätte mir das nie erzählt - ich mußte es von jemand anderem erfahren.

Nichtsdestotrotz waren wir gute Freunde. Wir gingen aus und hatten Spaß, auch wenn Eddie insgesamt weit weniger Partylaune hatte als ich.

Einmal, 1982 in Daytona, war Lori Henderson dabei, die bereits fünf Jahre lang meine Freundin gewesen war. Nach einer langen Nacht sprang sie als unser Chauffeur ein. Eddie und ich hüpfen noch mal eben in den Ozean und daraufhin splittertackte ins Auto zurück, und sie fuhr davon. Ich warf den Schalthebel in den Rückwärtsgang, Eddie drückte ihn zurück auf "drive", ich warf wieder den Rückwärtsgang rein.

Nun, Lori verfiel in Panik, raste frontal gegen einen Telegraphenmasten und ließ alle Lichter im Daytona Beach Airport ausgehen. Ich flog, immer noch nackt, gegen die Windschutzscheibe. Die Cops kamen, ich hatte mir gerade noch die Hosen und ein paar Cowboystiefel angezogen. Die Polizisten untersuchten die Bremsspuren und wunderten sich, was vorgefallen war. Ich erklärte, ich sei am Steuer gesessen, und jemand habe mich abgedrängt. Sie rochen, daß etwas nicht stimmte, doch sie fanden nie heraus, was.

#### **KEVIN SCHWANTZ - DER RIVALE DES LEBENS**

Noch immer reden die Leute über mich und Kevin bei den Oster-Match Races in England 1987.

Wir waren wirklich blöd: 100000 Pfund Sterling warteten auf den, der alle Rennen gewann. Wenn wir schlau gewesen wären, hätten wir abgemacht, daß wer auch immer das erste Rennen gewinnt, auch die anderen gewinnen sollte, und daß wir das Geld dann im ganzen US-Team aufteilen. Ich erklärte, ich würde mit Kevin darüber reden, aber gleichzeitig wollte ich ihm nicht den Eindruck vermitteln, er könne alle Rennen gewinnen. Am Ende drückte ich mich dann doch darum, mit ihm zu reden.

In jenem Jahr hatten wir drei Rennen in Brands Hatch an einem Tag, dann drei Rennen an einem Tag in Donington, und dasselbe noch einmal am Tag darauf. Ich gewann fünf Rennen und Kevin vier, aber er holte mehr Punkte, weil ich in einem

tenkrát dva zlomené obratle a taky mě bolelo u srdce, to jak jsem prudce narazil do těch svodidel. Ml jsem štěstí, že jsem to peil.

Tenkrát jsem si poprvé v životě uvědomil, že při závodění se můžu taky zranit. Dělal jsem něco, co mě bavilo, a takhle jsem dopadl.

Potom jsem trochu zpytoval svědomí, protože v té době už jsem hlavně proháňel holky a chodil na večírky. Byl jsem ještě kluk, a zdálo se, že závodění je to poslední, co mě zajímá. Kdysi jsem byl nejlepší a teď jsem pochyboval o tom, jestli má cenu ještě závodit. Dost mě to mrzelo.

Nikdy jsem pořádně netrénoval. Vzpomínám si, že jsem jednou v Peorii vyhrál rozjízdku a každý si myslel, že vyhraju. Nikdo ale nevěděl, že po deseti kolech už nestojím za nic. Byl jsem fyzicky vyčerpaný. Závod měl pětadvacet kol, takže nebyla žádná naděje.

Jediná věc, kterou bych chtěl ve svém životě napravit, je právě moje dirt track kariéra. Neměl jsem dost zkušenosti a spoléhal jsem se jenom na svůj talent. Vlastně jsem ani nevěděl, že je to chyba. Vůbec jsem netrénoval. Teď vím, že to všechno mohlo vypadat úplně jinak.

#### **V EDDIEHO STOPÁCH**

Od té doby, co jsem začal závodit, byl Eddie Lawson vždycky o krok přede mnou, protože byl o rok starší. Co se stal profesionálem, hodně mi pomohl. Dirt track jsem jezdil na Shell Thuet Yamaha a on za Kawasaki, a jednou mě nechal svést na jejich mašině pro krátké trať. Začal jsem s ním jezdit v týmu Kawasaki Superbike rok potom, co se stal mistrem USA.

Tenkrát v roce 1982 byl továrním jezdcem, a ke mně se choval dost lišácky, pokud šlo o seřizování stroje a podobné věci. Zpočátku to neměl zapotřebí, protože y byl o hodně rychlejší než já a celá továrna se kolem něho točila. To bylo v pořádku, byl už přece jenom stálá hvězda.

Ale uvědomoval si, že pro něj můžu být nebezpečný. Byl jsem pořád lepší a lepší. Na konci roku už jsem se mu vyrovnal. Hodně jsem se od něho naučil, protože ten rok, co jsem začal jezdit superbiky, to byl jediný jezdec v týmu, který mě mohl porazit.

Říkám, že se choval lišácky, protože mi občas neodpovídal na některé otázky a neřekl mi třeba, na jaký stupeň kde jel. Nebo mi řekl, že jel na trojku místo na dvojku. Stejně bych na to přišel sám, ale chtěl jsem jenom vědět, jak jel on, jenom si porovnat zkušenosti.

Jednou v Daytoně se mi stalo, že při naklopení v zatáčce se celá motorka rozklepala. Jel jsem asi 160 mil za hodinu, takže to nebyla žádná legrace. Chytil jsem pevněji řídítka a zkoušel to zastavit, ale bylo to ještě horší - klepání se přeneslo i na podvozek a tak jsem musel zastavit. ěl jsem za ním a řekl mi: Eddie se neklepe. Áť ti ukáže, jak se na tom jezdí. Tak se Eddie posadil na mou motorku a opravdu se neklepala.

Uvědomil jsem si, že chyba musí být ve mně. Vzpomněl jsem si, že Wes Cooley říkal něco podobného o nějakém jiném jezdcí, který držel řídítka příliš pevně. Další den jsem to vyzkoušel a fungovalo to. Ale Eddie by mi to nikdy neřekl. Musel jsem se to dozvědět od někoho jiného.

Jinak jsme byli dobří přátelé. Chodívali jsme se občas spolu někam povyrazit, ačkoli Eddie nebyl tak na flámování jako já.

Jednou v Daytoně, to bylo v roce 1982 jsme si s Eddiem a s mojí holkou - Lori Hendersonovou, s kterou jsem tenkrát chodil pět let - vyjeli k moři. Lori byla náš řidič. My s Eddiem jsme se šli bez plavek vykoupat, a pak jsme naskočili do auta, pořád nahatí, a Lori nastartovala. Já jsem tam dal zpátečku a Eddie zařadil rychlost, a já tam dal zase zpátečku. Lori zpanikařila a napálila to do telegrafního sloupu. Tím pádem mě prohodila předním oknem a vyřídila všechny semaforey na Daytona Beach Airport. Takže přijeli policajti, sotva jsem si stihl natáhnout kalhoty a nějaké kovbojské boty. Zkoumali brzdovou dráhu a divili se, co se mohlo stát. Řekl jsem jim, že jsem řídil a že mě někdo vyšoupl z silnice. Věděli, že tady něco nehraje, ale nepřišli na to, co.

#### **KEVIN SCHWANTZ - ŽIVOTNÍ SOUPEŘ**

Ještě teď si vzpomínám, co si o mně a o Kevinovi vykládali na závodech Easter Match Races v Anglii v roce 1987.

Vím, že jsme se tam tenkrát chovali hrozně hloupě. Vítěz všech závodů měl totiž dostat 100000 liber. Kdybychom se tenkrát domluvili, že ten, co vyhraje první závod, zkusí taky vyhrát ty ostatní, tak jsme si mohli

BS SPORTS PUBLICATIONS LIMITED

1 ROTHSA Y STREET, LONDON SE1 4UD

TEL: (44) 171 378 6627 FAX: (44) 171 407 2360

BS SPORTS PUBLICATIONS



der Rennen im Regen die falschen Reifen draufhatte und weit zurückfiel.

Wir rumpelten mehrmals ineinander bei jenen Rennen, und damit startete unsere harte Rivalität, genau dort in England. In Donington saugte ich ihn dicht hinter mir in die engen Kurven, der alte Cowboy stand dermaßen quer, daß ich den Suzuki-Schriftzug an der Motorradseite in aller Herrlichkeit erblickte.

Wir drückten der Veranstaltung unseren Stempel auf, und von diesem Moment an gingen wir ernsthaft gegeneinander zur Sache. Zurück in den Vereinigten Staaten, duellierten wir uns bis zum Ende des Jahres. Wir führten ein offenes Gefecht, doch er machte Fehler, und ich sammelte Punkte.

Ich wußte vom Vorjahr, daß Stürze kein guter Weg sind, um eine Meisterschaft zu gewinnen. Doch ich brauchte den Titel, weil ich an das Geld wollte, das mit ihm einherging.

Ich gewann den US-Titel, doch Kevin gewann mehr Rennen - und das ganze Jahr hindurch hörte ich mehr über Kevins Siege als über meinen Titel. Vielleicht kam das daher, daß ich nur las, was Kevin erzählte - daß er mich schlagen konnte, und daß er mich in der Pfeife rauchen würde, wenn wir in Europa aufeinander trafen.

Die Presse fragte mich, was ich von diesen Äußerungen hielt, und ich sagte, nun, er hat das schon immer behauptet, doch er weiß nicht, wie man im Sattel bleibt. Vielleicht ist er schnell, aber er ist nicht schnell für lange.

Das Duell hieß stets Kevin gegen mich, doch in Wirklichkeit hielt ich mich zurück, weil ich die Meisterschaft brauchte.

Kevin war wie in einer Stierkampfarena, einfach verrückt. Beim Einbiegen in die Kurven konnte ich ihn reinlegen und zuschauen, wie sich sein Motorrad aufbäumte und von der Rennstrecke ins Grüne abbog. So schlug ich ihn. Und ich dachte, wenn dieser Kerl je klug wird, dann wird es irgendwann schwer gegen ihn. Doch er wurde nie klug - zumindest nicht, bevor wir nicht eine geraume Zeit im Grand Prix-Sport hinter uns gebracht hatten.

In jenem Jahr in Laguna trat ich aus der letzten Reihe zum Finale an, weil ich im Heat-Race einen Frühstart verübt hatte. Schwantz war in der ersten Reihe und über alle Berge. Als ich auf Platz zwei aufgerückt war, hatte er bereits acht Sekunden Vorsprung. Ich begann, Bruchteile davon wegzufehlen. In einer Runde schloß ich um eine halbe Sekunde auf und reduzierte den Abstand auf sieben Sekunden oder so etwas. Dann bog er auf die Zielgerade ein und produzierte einen Highsider. Damit gewann ich das Rennen. Einmal mehr war er weit voraus, aber ich habe ihn geschlagen.

Wir haßten einander, und wir haßten, vom andern geschlagen zu werden. Es lag etwas in der Luft. Er war vielleicht der Einzige, den ich nie wirklich mochte. Von Fred Merkel abgesehen. Sie waren gute Kumpels.

Wir sagten uns nie etwas ins Gesicht, aber es war eine jener Rivalitäten, die hart ausgefochten werden, bei denen du einander wenig Platz auf der Rennstrecke gönnst, gelegentlich mal in die Verkleidung fährst und so. Ich tat das mit niemandem, außer mit Kevin Schwantz. Er war der Einzige, in den ich gelegentlich reinfuhr. Und er war der Einzige, der gegen meine Maschine fuhr.

Wir realisierten nicht einmal, daß uns Leute beim Rennfahren zuschauten. Wir waren ganz für uns auf der Rennstrecke, wie zwei Kämpfer im Ring, bei denen es nur einen Sieger geben kann. Wir hätten uns gegenseitig in die Haupttribüne bugsliert, wenn es drauf angekommen wäre.

Ich wollte nicht als der Mann bekannt werden, der nur gleichmäßig fährt und auf die leichteste Art Titel abbräut. Denn der war ich nicht. Ich fuhr auf die cleverste Weise. Ich benutzte mein Gehirn, denn das Rennfahren besteht daraus, dein Gehirn, dein Talent und bestimmte Situationen zu nutzen. Ich machte das Beste aus dem, was ich hatte, und gewann. Und das war, weil ich klüger war.

Kevin erscheint mit seiner Mom und seinem Dad und ihrem großen Motorhome, und das ist sein Weg. Ich haßte es. Ich dachte mir stets, daß Kevin schon als Kind alles in die Wiege gelegt wurde, während ich für den Erfolg hart arbeiten mußte. Er war verwöhnt, und er hat bis heute keine Ahnung davon, was es heißt, ohne Geld dazustehen. So erschien es mir, auch wenn ich keine Details kannte.

Als wir zu den Grand Prix gingen, besserte es sich. Dort gab es nicht nur ihn und mich, sondern auch Gardner und Lawson. Wir fuhren immer noch hart gegeneinander, aber es wurde uns klar, daß unser persönliches Gefecht nicht die Oberhand gewinnen durfte.

Gegen Ende 1988 begannen Kevin und ich, hallo zueinander zu sagen.

všichni mezi sebou ty peníze rozdělít. Slibil jsem, že o tom Kevinovi řeknu, ale nehodlal jsem přepustit, aby si myslel, že vyhraje všechny závody, tak jsem se mu vyhýbal a nakonec jsem mu nic neřekl.

Ten rok jsme měli v jeden den tři závody v Brands Hatch, a další tři tentýž den v Doningtonu, a druhý den se to opakovalo. Já vyhrál pět závodů a Kevin čtyři, ale nakonec měl víc bodů kvůli jednomu závodů v dešti, kdy jsem obul špatné pneumatky a skončil daleko vzadu.

Tenkrát jsme do sebe mockrát vrazili, a myslím, že tak začala naše rivalita, právě tam v Anglii. V Doningtonu jsem ho v těch úzkých zatáčkách dost tlačil, a chudák starý kovboj jezdil tak, že byla vidět smrkrm písmena Suzuki po straně motorky.

Udělal jsem si tam tenkrát jméno, a od té doby jsme se k sobě chovali značně nevraživě.

Tvrď jsme spolu bojovali, ale on dělal chyby a já získával body.

Protože rok předtím jsem o titul přišel díky pádu, věděl jsem, že to není nejlepší cesta, jak se stát mistrem Ameriky. Ten titul jsem potřeboval získat, protože jsem chtěl peníze, které k němu patřily.

Nakonec jsem titul získal, ale Kevin vyhrál víc závodů a celý rok jsem pak slychal víc o jeho vítězstvích než o svém titulu. Možná to bylo proto, že jsem vždycky četl jenom to, co říkal Kevin - že by mě mohl porazit a že až přijedeme do Evropy, tak mi ukáže.

Novináři se mě ptali, co si o tom myslím, a já jim řekl, to on říká pořád, ale ani se neudrží na motorce. Možná umí být rychlý, ale ne nadlouho.

Vždycky jsme s Kevinem soupeřili, ale já se fakticky držel zpátky, protože jsem potřeboval ten titul.

Kevin se choval jako v aréně. Byl to zkrátka úplný cvok. Vždycky jsem ho pěkně přitlačil v zatáčce, a díval se, jak slevuje. Vždycky jsem ho porazil, ale myslel jsem si, že až dostane rozum, nebude to lehký soupeř. Ale nezmoudřel až to té doby, kdy už jsme měli za sebou pár závodů Grand prix.

Tenkrát v Laguna Seca jsem startoval ze zadní řady kvůli jump startu do zahřívacího kola, a Schwantz byl v první řadě. Časem jsem se dostal na druhé místo, a on měl asi osm sekund náskok. Pustil jsem se za ním. Za jedno kolo jsem získal asi půl vteřiny a pak jsem stáhl jeho náskok asi na sedm vteřin nebo tak nějak....A nakonec jsem to vyhrál. Zase startoval z přední řady, ale stejně jsem ho porazil.

Nenáviděli jsme se, a taky jsme nesnášeli, když jeden toho druhého porazil. Byl to asi jediný kluk, kterého jsem nikdy neměl opravdu rád. Kromě Freda Merkela. To byl jeho kámoš.

Nikdy jsme si to neřekli do očí, ale byl to takový druh nenávisti, kdy jeden člověk toho druhého tlačí na okraj a je schopný při závodech do něho vrazit. Nikomu jinému kromě Kevina Schwantze bych to neudělal, a on by to taky neudělal nikomu jinému než mně.

Během závodů jsme ani nevnímali lidi, kteří se na nás dívali. Na dráze byl jenom on a já, jako dva boxeři v ringu. Klidně bychom bývali vjeli třeba do tribuny a bylo by nám to jedno.

Nechtěl jsem být známý jenom jako houževnatý závodník, který vítězí tím nejjednodušším způsobem, protože to nebyla pravda. Závodil jsem co nejchytřejší. Používal jsem mozek. Závodění vlastně záleží na tom, jak používáš mozek a talent a jak využíváš situace. Dělal jsem to nejlepší co jsem mohl s tím, co jsem měl a vyhrával jsem. To proto, že jsem byl chytřejší.

Kevin se zatím předváděl se svojí maminkou a tatínkem a jejich velkým obytným autem, nemohl jsem ho ani cítit. Vždycky jsem si myslel, že Kevin jako dítě dostal všechno, a já jsem si musel všechno tvrdě vydřít. Byl rozmazlený, nevěděl, jaké to je, nemít peníze. Aspoň tak mi to vždycky připadalo, ačkoliv jsem o tom nic nevěděl.

Když jsme začali závodit v Grand prix, trochu se to zlepšilo. Už jsme na dráze nebyli sami, byl tam také Gardner a Lawson. Pořád jsme spolu tvrdě bojovali, ale taky jsme si uvědomovali, že se nemůžeme vyčerpávat osobní bitvou.

Ke konci roku 1988 jsme si začali říkat ahoj.

# SEE US!!!



- in traffic
- in the rear mirror
- in cross-roads
- in left turns
- two times
- everywhere

## FIM MOTORCYCLE AWARENESS CAMPAIGN





## ● 1 KAZUTO SAKATA GP3

● **GEBURTSTAG:** 15.8.1966 in Tokio, Japan

● **ERSTES RENNEN:** 1988

● **WELTMEISTERSCHAFTEN:** 1 1994 (125 ccm)

● **VORGESCHICHTE:** Schnell etabliert in der Tsukuba-Meisterschaft, dann zwei japanische Meistertitel hintereinander

● **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Achtungserfolge 1991 und 1992, konstant gute Form 1993: Zweig Siege und zehn zweite Plätze machten ihn zum Vizeweltmeister. Halte 1994 den Titel. 1994 Weltmeister 125 ccm, Siege in Australien, Spanien und der Tschechischen Republik (224 Punkte)

**DATUM NAROZENÍ:** 15.8.1966 Tokio, Japonsko

**PRVNÍ ZÁVOD:** 1988

**TITUL MISTRA SVĚTA:** 1994 (125 ccm)

**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Brzy vynikl v japonském seriálu Tsukuba, poté ve dvou po sobě následujících sezónách získal titul japonského mistra

**GP HISTORIE:** Vyrovnané výkony v letech 1991 a 1992, v roce 1993 mu dvě vítězství a deset druhých míst vyneslo druhou příčku. Titul mistra světa získal o rok později - zvítězil v Austrálii, Španělsku a v České republice (224 bodů).

Der kleingewachsene Star aus Tokio ist bereits so etwas wie ein Veteran, der seine Überlegenheit im letzten Jahr der Kombination aus gereiftem Talent und einer starken Maschine zu verdanken hat.

Der erste Japaner, der einen Vertrag in einem europäischen Werks-Team unterschrieb, enttäuschte die Erwartungen seines Arbeitgebers Aprilia nicht.

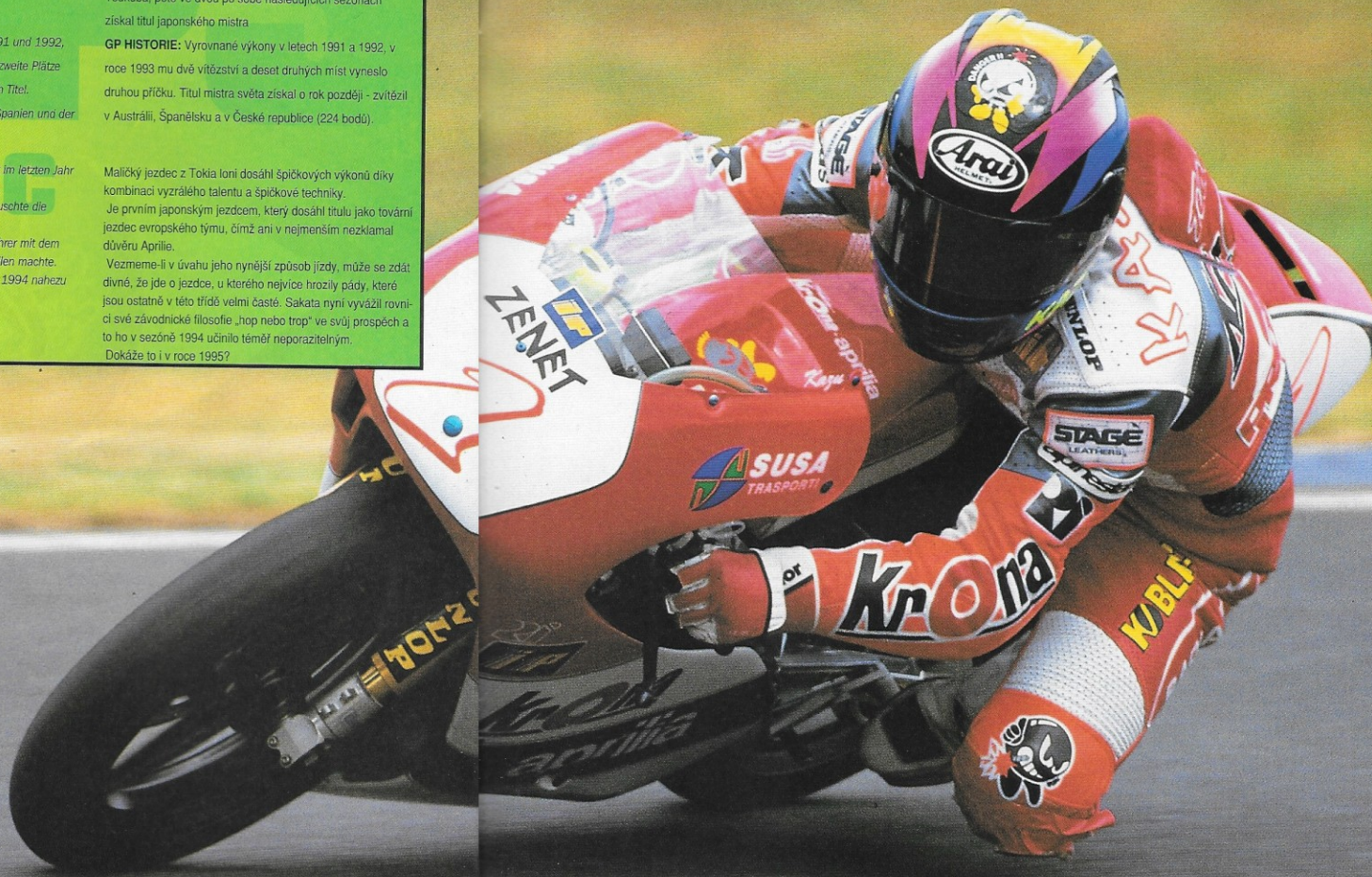
Angesichts seiner heutigen Sattelstabilität ist es kaum glaublich, daß Sakata einst als der Fahrer mit dem höchsten Sturzrisiko der ohnehin von vielen Stürzen gekennzeichneten 125 ccm-Klasse Schlagzeilen machte. Mittlerweile gelang es ihm, die Sieg-oder-Sturz-Gleichung zu seinen Gunsten aufzulösen, was ihn 1994 nahezu unschlagbar machte.

Kann er 1995 an seine Erfolge anknüpfen?

Maličký jezdec z Tokia loni dosáhl špičkových výkonů díky kombinaci vyzrálého talentu a špičkové techniky. Je prvním japonským jezdcem, který dosáhl titulu jako tovární jezdec evropského týmu, čímž ani v nejmenším nezklamal důvěru Aprilie.

Vezmeme-li v úvahu jeho nynější způsob jízdy, může se zdát divné, že jde o jezdce, u kterého nejvíce hrozily pády, které jsou ostatně v této třídě velmi časté. Sakata nyní vyvážil rovnici své závodnické filosofie „hop nebo trop“ ve svůj prospěch a to ho v sezóně 1994 učinilo téměř neporazitelným.

Dokáže to i v roce 1995?





## ● 2 NOBORU UEDA GP3

● **GEBURTSTAG:** 23.7.1967 in Aichi, Japan

● **ERSTES RENNEN:** 1989

● **VORGESCHICHTE:** Blieb in zwei Jahren japanischer Meisterschaft eher unauffällig

● **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Wurde mit einem brillanten Sieg in seinem ersten GP 1991 in Japan zum Star. Der Sieg ebnete ihm den Weg zu seiner ersten kompletten Saison. Zwei weitere Siege in den nächsten beiden Jahren, 1994 einer der ernsthaften Titelkandidaten  
1994 WM-Zweiter 125 ccm, Siege in Malaysia, Italien und Frankreich (194 Punkte)

Niemand genießt das Rennfahren so sehr wie Nobby Ueda, der Clown der 125 ccm-Klasse. Es gibt aber auch niemanden, der härter fährt, wenn alles zusammenpaßt, kann auch Ueda unschlagbar sein.

Ueda war einer der ersten aus der neuen Generation japanischer Piloten, der sich weltweite Aufmerksamkeit eroberte. Nach einem Überraschungssieg bei seinem allerersten Grand Prix in Suzuka wurde er prompt eingeladen, die gesamte Welttournee zu bestreiten.

Jetzt gehen Reife und seine offensichtliche Vitalität eine Verbindung ein. Seine überschwengliche Freundlichkeit hat sich Ueda dabei bewahrt - eine Eigenschaft, mit der Stars normalerweise noch mehr Fans gewinnen als mit ihren Titeln.

**DATUM NAROZENI:** 23.7.1967 Aichi, Japonsko

**PRVNI ZÁVOD:** 1989

**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Dvě poměrně klidné sezóny v japonských seriálech mu úplně stačily jako příprava pro GP.

**GP HISTORIE:** Ohromil brilantním vítězstvím při svém debutu v GP Japonska. V následujících dvou letech zaznamenal další úspěchy. V roce 1994 se zapojil do bitvy o titul, zvítězil v Malajsií, Itálii a ve Francii a se 194 body skončil na druhém místě.

Nikdo nejezdí s větším požitkem než Nobbie Ueda. Jakýsi klauz trídý do 125 ccm. Nikdo také nejezdí tvrději než on, a tak se může stát, že jednoho dne bude v této třídě neporazitelný.

Ueda byl jedním z prvních japonských jezdců nové generace, kteří na sebe upoutali pozornost celého světa. Po ohromujícím vítězství ve své první GP se okamžitě zařadil mezi světovou špičku.

Nyní k jeho vitalitě přistupuje vyzrálost. Přesto zůstává náchylný k určité nevázanosti, což mu spíše získává více fanoušků, než bodů na závodní dráze.



## ● 5 PETER ÖTTL GP3

● **GEBURTSTAG:** 24.3.1965 in Ainning, Deutschland

● **ERSTES RENNEN:** 1982

● **VORGESCHICHTE:** Wurde deutscher 80 ccm-Meister 1990 und machte dann einen Neuanfang in der 125 ccm-Klasse

● **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Ware 1989 fast zum «ewigen» Weltmeister der letztmals ausgetragenen 80 ccm-Weltmeisterschaft geworden, scheiterte aber mit einem Sturz im letzten Rennen und wurde Gesamt-Dritter. Arbeitete sich dann bei den 125ern nach oben. 1994 WM-Fünfter 125 ccm mit drei zweiten Plätzen (160 Punkte)

**DATUM NAROZENI:** 24.3.1965 Ainning, Německo

**PRVNI ZÁVOD:** 1982

**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** V roce 1990 se stal německým juniorským šampiónem ve třídě do 80 ccm, čehož využil jako odrazového můstku v boji o evropský a světový titul.

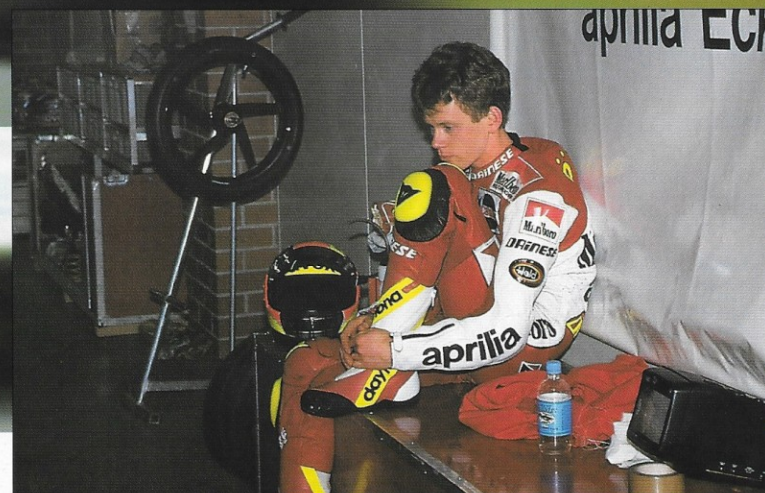
**GP HISTORIE:** V roce 1988 měl velkou naději na získání titulu mistra světa ve třídě do 80 ccm, ale skončil třetí. V roce 1991 přisedal na stopěťadvacitky. Loni získal celkem 160 bodů (mj. tři druha místa), což mu vyneslo páté místo v celkovém pořadí.

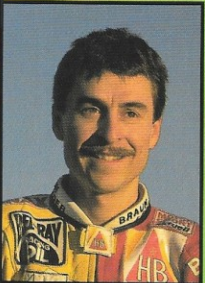
Öttl ist ein sehr erfahrener 125 ccm-Pilot mit rundem, gleichmäßigem Fahrstil, doch sein Hang, unter Druck nervös zu werden, führten schon zu folgenschweren Fehlern; diese Tendenz unter Kontrolle zu halten, ist die wichtigste Aufgabe im Ringen um sein höchstes Potential.

Der Deutsche hat eine freundliche Wesensart und eine natürliche Bescheidenheit, wenn er vom Motorrad steigt. Im Sattel ist er indes ein erbitterter Gegner, und mit seiner werksunterstützten Marlboro-Aprilia hat er im Kampf um den Titel eine echte Chance.

Öttl je obratný a zkušený jezdec stopěťadvacitky, ale pod tlakem vlastní nervozity se dopouští řady chyb. Pokud by nervy udržel pod kontrolou, mohl by dosáhnout lepších výsledků.

Peter je přátelské a skromné povahy, pokud ovšem zrovna závodí. Na motocyklu je nezlhostným soupeřem a tovární Marlboro Aprila mu dává opět šanci v bitvě o titul.

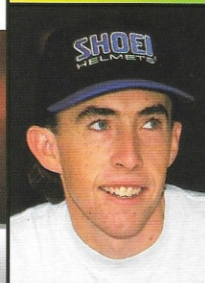




## 4 DIRK RAUDIES GP3

- **GEBURTSTAG:** 17.6.1964 in Biberach, Deutschland
- **ERSTES RENNEN:** 1986
- **WELTMEISTERSCHAFTEN:** 1993 125 ccm
- **VORGESCHICHTE:** Nach einem Start im Yamaha-Cup zwei Jahre Europameisterschaft, Deutscher Meister 1990
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Sieg in Brasilien 1992 war der Auftakt zu einer beeindruckenden Erfolgsserie: 1993 holte er mit neun Siegen und 280 Punkten den Titel. Titelverteidigung 1994 scheiterte an technischen Problemen 1994 WM-Vierter 125 ccm (194 Punkte)

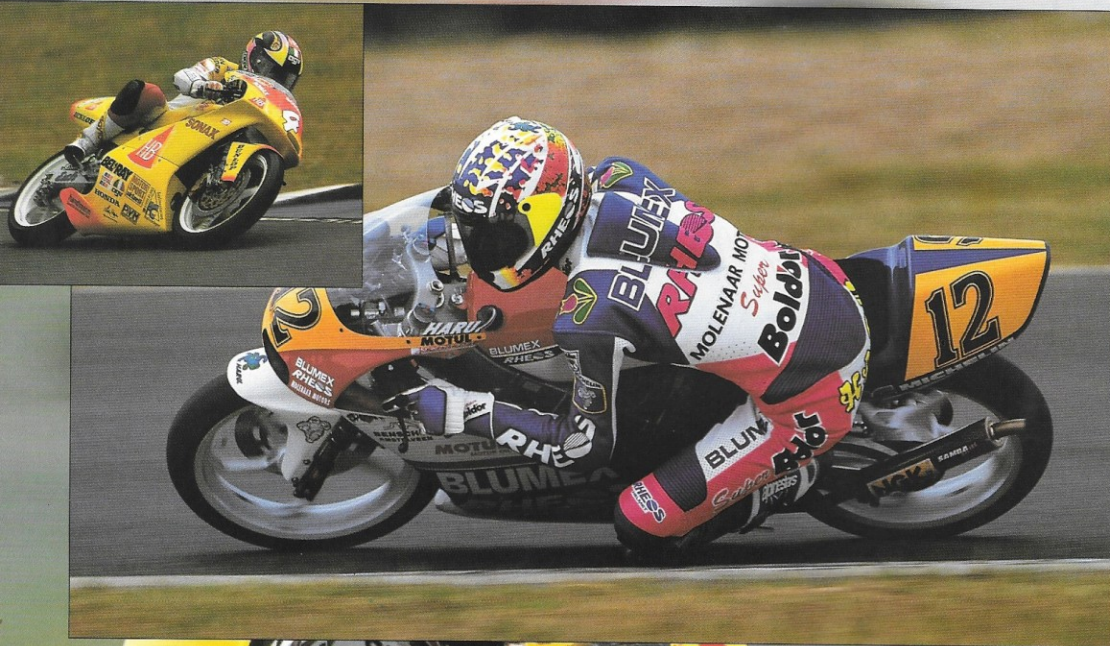
**DATUM NAROZENÍ:** 17.6.1964 Biberach, Německo  
**PRVNÍ ZÁVOD:** 1986  
**TITUL MISTRA SVĚTA:** 1993 (125 ccm)  
**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Závodění v domácím Yamaha Cupu tvořilo základ dvou sezón v evropském šampionátu a pro zisk titulu německého mistra v roce 1990.  
**GP HISTORIE:** Dobré výsledky v sezónách 1991 a 1992 mu otevřely cestu k soubojům o titul. Devět vítězství a 280 bodů mu zajistilo titul mistra světa ve třídě do 125 ccm v roce 1993, ale obhajoba už nebyla tak jednoduchá. V následujícím roce zvítězil čtyřikrát, nasbíral 194 bodů, což stačilo na 4. místo.



## 13 GARRY McCOY GP3

- **GEBURTSTAG:** 18.4.1972 in Camden, Australien
- **ERSTES RENNEN:** 1991
- **VORGESCHICHTE:** Beistritt die australische "Winfield Challenge" und die 250 ccm-Produktionsmeisterschaft und wurde von Barry Sheene für die Weltmeisterschaft entdeckt
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Nach einem schwierigen Jahr 1993 Achtungserfolge 1994 mit zwei dritten Plätzen. Überraschte mit dem Sieg im Regenrennen von Malaysia 1995

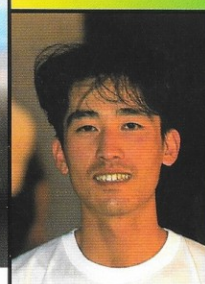
**DATUM NAROZENÍ:** 18.4.1972 Camden, Austrálie  
**PRVNÍ ZÁVOD:** 1991  
**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Rychlý vzestup v australském seriálu Winfield Challenge a v národním šampionátu třídy do 250 ccm mu umožnil start ve dvou závodech GP v roce 1992.  
**GP HISTORIE:** Rok 1993 nebyl pro McCoye nijak zvlášť úspěšný, ale v dalším roce začal dobře - v prvních pěti závodech získal dvě třetí místa. Celkově pak s 56 body skončil na 13. místě.



## 12 HARUCHIKA AOKI GP3

- **GEBURTSTAG:** 28.5.1976 in Gumma, Japan
- **ERSTES RENNEN:** 1991
- **VORGESCHICHTE:** Begann das Motorradfahren schon als Sechsjähriger, gewann verschiedene Minibike-Titel, bevor er in die 80 ccm- und 125 ccm-Klasse einstieg. Gewinn 1992 30 von 38 Rennen und drei Titel
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Schnell und taktisch gut in seinen ersten beiden Grand Prix-Jahren, erschreckte die Weltelite dann mit dem Sieg zum Saisonauftakt 1995 in Australien

**DATUM NAROZENÍ:** 28.5.1976 Gumma, Japonsko  
**PRVNÍ ZÁVOD:** 1991  
**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Začal závodit už jako šestiletý, než začal závodit v osmdesátkách a stopětatvacítkách, získal různé tituly v kategoriích minibiků. V roce 1992 se zúčastnil 38 závodů, z nichž 30 vyhrál a získal tak tři tituly  
**GP HISTORIE:** Dobrý jezdec, za dvě sezóny svého působení v GP ukázal svou rychlost a taktiku. S 59 body skončil loni ve stopětatvacítkách na 12. místě.



## 9 HIDEYUKI NAKAJOH GP3

- **GEBURTSTAG:** 6.9.1968 in Japan
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Sah bei seinem Grand Prix-Debüt in Japan wie der mögliche Sieger aus, stürzte aber. Platz acht beim Japan-Grand Prix 1993, nahm 1994 erstmals eine volle GP-Saison in Angriff und feierte dabei Platz drei in Japan als Highlight.

**DATUM NAROZENÍ:** 6.9.1968 Japonsko  
**GP HISTORIE:** Při svém debutu měl naději na vítězství, ale havaroval. Ve Velké ceně Japonska v roce 1993 skončil osmý, v následujícím roce zde zazářil třetím místem. Celkově skončil v MS třídy do 125 ccm na 11. místě (70 bodů).

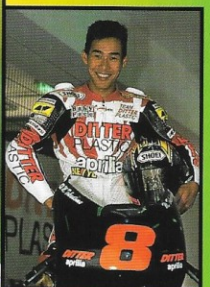
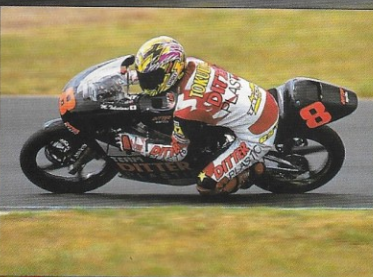
1994 WM-Eiffter 125 ccm (70 Punkte)



## 7 STEFANO PERUGINI GP3

- **GEBURTSTAG:** 10.9.1974 in Viterbo, Italien
- **ERSTES RENNEN:** 1992
- **VORGESCHICHTE:** Blitzkarriere mit dem Gewinn des italienischen Sport Production-Titels gleich im ersten Anlauf. Gewinn im Jahr darauf auf Anhieb die 125 ccm-Europameisterschaft
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Nach einigen Rennen Eingewöhnung imponierendes Saisonfinale 1994 mit vier Top-Four-Plätzen hintereinander 1994 WM-Siebter 125 ccm (106 Punkte), Platz zwei in England und USA

**DATUM NAROZENI:** 10.9.1974 Viterbo, Italien  
**PRVNI ZÁVOD:** 1992  
**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** Hned napoprvé zvítězil v italském šampionátu sportovních produkčních motocyklů, v následující sezóně se stal mistrem Evropy ve třídě do 125 ccm.  
**GP HISTORIE:** Zpočátku si dával načas, ale ke konci sezóny 1994 se čtyřikrát za sebou umístil v první čtýřce. Byl dvakrát druhý - ve Velké Británii a USA. Získal celkem 106 bodů a tím i sedmou příčku v celkovém pořadí.



## 8 MASAKI TOKUDOME GP3

- **GEBURTSTAG:** 14.2.1971 in Kagoshima, Japan
- **ERSTES RENNEN:** 1990
- **VORGESCHICHTE:** Starke Auftritte bei nationalen 125 ccm-Wettbewerben. Gewann die «A-Class» 1992 und wurde Dritter der Japanischen Meisterschaft 1993
- **GRAND PRIX-WERDEGANG:** Trotz kleinem Team und unterlegenem Material regelmäßig Punkte und Top-Ten-Platzierungen in seinem Debüt-Jahr 1994 1994 WM-Achter 125 ccm (87 Punkte)

**DATUM NAROZENI:** 14.2.1971 Kagoshima, Japonsko  
**PRVNI ZÁVOD:** 1990  
**ZÁVODNICKÁ MINULOST:** V domácím šampionátu třídý do 125 ccm předváděl velmi dobré výkony, v roce 1992 zvítězil v A-třídě a v následující sezóně byl celkově třetí.  
**GP HISTORIE:** Ve své první GP sezóně opět předváděl velmi solidní výkony. Získal celkem 87 bodů a tím i osmé místo v celkové klasifikaci.

# HOCHGESCHWINDIGKEITS ARMEEN

**Moderne Grand Prix-Teams sind wie Armeen: Weitverzweigte Organisationen, erschaffen, um die schnellsten Land-Schlachten der Geschichte zu gewinnen** VON MAT OXLEY

Wie große Feldherren ernten auch Grand Prix-Superstars den gesamten Ruhm für den Sieg. Doch ebenso, wie sich ohne Soldaten keine Schlacht gewinnen läßt, war es auch nicht Michael Doohan allein, der die WM-Krone 1994 an sich riß.

Vor 20 oder 30 Jahren waren Grand Prix-Erfolge noch eher das Werk von Einzelkämpfern. In jenen Tagen war ein Grand Prix-Team aus einem Fahrer und einer Handvoll vertrauensvoller Helfer zusammengesetzt, die mit einem rostigen alten Kombi zu den Schauplätzen rumpelten. Jeder half jedem und bei allem aus, jeder krepelte die Ärmel hoch, um je nach Bedarf den Schraubenschlüssel in die Hand zu nehmen, Zeiten zu stoppen oder Tee zu kochen.

Doch die Welt hat sich weiterentwickelt, und heute sind Grand Prix-Motorräder um ein Vielfaches komplizierter geworden als in jener alten Zeit. Und je komplizierter die Motorräder aufgebaut sind, desto mehr Leute braucht man, um sie zu warten. Und je mehr Leute mit dem Schraubenschlüssel dastehen, umso mehr Leute brauchst du wiederum, um sie zu organisieren und zu versorgen.

Fast sieht es danach aus, als würden die Grand Prix-Teams weiter- und weiterwachsen wie eine ewig größer werdende, nie endende Spirale. Und warum auch nicht? Denn so ist der Rennsport nun mal eben: Jedes Jahr werden die Maschinen trickreicher, besser, schneller, und es ist ganz logisch, daß man immer mehr Leute braucht, um die Technologie zu meistern.

Die größten Teams sind die Top-Teams der Halbblüterklasse, die 50 Leute und mehr umfassen können. Die Anreise ins Fahrerlager erfolgt mit Stil, in klimatisierten, feinen Bussen, prunkvollen Motorhomes und riesigen mobilen Werkstätten, die genug an Hochtechnologie beeinhalteten, um eine kleine Fabrik aufzumachen. Sogar die mobilen Küchen sind ausgerüstet, eine halbe Armee zu versorgen - und das tun sie auch, sowie die Hektik des Grand Prix-Wochenendes beginnt.

Die Teams präsentieren sich in vollem militärischem Look - mit prächtigen Uniformen, bedrohlich wirkend hinter dunklen Sonnenbrillen oder Visieren, ihre tödlichen Waffen bereit zum Einsatz in abgedunkelten Bunkern, oder vielmehr Boxen, versteckt.

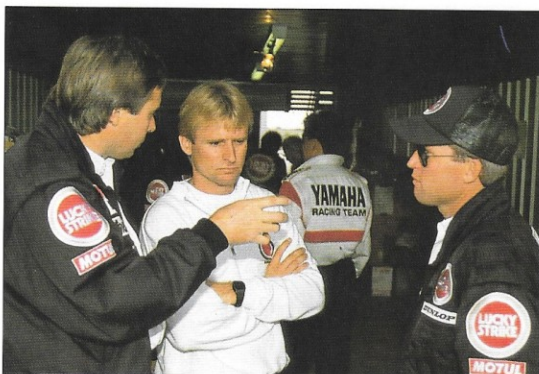
Und diese Leute sind gewiß keine Mittläufer, die nichtsnutzig im Fahrerlager posieren. In einem modernen Grand Prix-Team zu arbeiten, ist kein Urlaub. Mechaniker, Köche und andere



## RYCHLE ARMÁDY

Moderní GP týmy se podobají armádám - jsou to obrovské organizace stvořené k tomu, aby vítězily v nejrychlejších pozemních bitvách v historii. MAT OXLEY

Stejně jako slavní vojevůdci se i hvězdy Grand Prix snaží získat slávu dobytím vítězství. Každý ví, že vévoda z Wellingtonu zvítězil u Waterloo, a každý také ví, že Mick Doohan loni získal titul mistra světa v pětistovkách.



WARREN WILLING, WAYNE RAINEY, KENNY ROBERTS

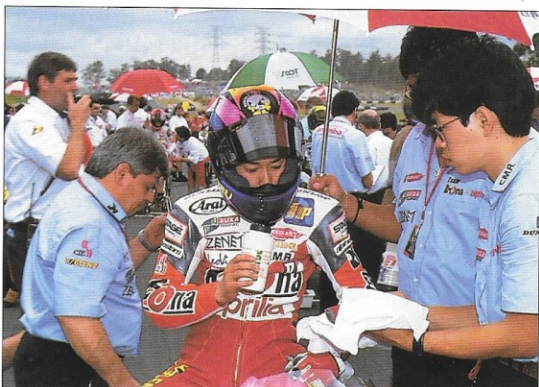
Teammitglieder finden nichts dabei, 14 Stunden täglich zu arbeiten und sich dann zur Weiterreise zum nächsten Grand Prix oder Testeinsatz für die nächste Dosis Überstunden hinter Steuer zu schwingen.

Ein Grand Prix ist auch keine Drei-Tages-Veranstaltung für diese von ihrer Sache überzeugten Leute. Viel Personal im Fahrerlager ist fast eine ganze Woche vor Ort, vom Dienstag vor dem Rennen bis Sonntagabend, wenn sie zum härtesten aller Jobs antreten - dem Zusammenpacken.

Natürlich sind manche Grand Prix-Armeen größer und stärker als andere, und die ärmere Seite des Fahrerlagers, die weniger reichen Privatteams, kämpfen sich immer noch nach alter Väter Sitte mit ein paar Helfern durch. Aber es ist kein Wunder, daß sie auf der Strecke nur geringe Chancen haben.

Groß oder klein, das Ziel eines Teams ist jedoch immer dasselbe. Jedermann arbeitet in welchem Team auch immer letztendlich für die Fahrer, ob sie nun Zündkerzen auswechseln, Pasta kochen, Computer-Software betreiben oder Flugtickets buchen. Das Netzwerk der Unterstützung fächert sich auf, von den Leuten, die die Seite an Seite direkt mit den Fahrern arbeiten und vor den Objektiven der Fernsehkameras in der Boxengasse stehen, bis zu den Leuten hinter dem Rampenlicht, die nie eine besondere Anerkennung für ihre Arbeit erhalten.

Das Netzwerk beginnt mit den Männern, die am engsten mit den Fahrern zusammenarbeiten - ihre Mechaniker und Cheftechniker. Die meisten 500 cm-Werksteams teilen einen Cheftechniker, zwei oder drei Mechaniker und einen Helfer pro



Je však jasné, že něco takového by nedokázali sami. Wellington by netriumfoval nad Napoleonem bez tisíců prostých vojáků a rovněž tak Doohan by sám neziskal královskou korunu bez podpory ostatních.

Před dvaceti nebo třiceti lety by se to Doohanovi možná podařilo. Tenkrát se „týmy“ skládaly z jezdců a hrstky nadšených fanoušků, kteří ho doprovázeli na závody se starou dodávkou. Tito lidé zajišťovali všechno - od oprav stroje přes měření času až po občerstvení.

Avšak svět jde dál a moderní závodní stroje jsou daleko složitější. A čím složitější jsou stroje, tím více lidí se jim musí věnovat. A nakonec, čím více mechaniků, tím více lidí, kteří je organizují a starají se o ně.

Je možné, že současné týmy se budou rozrůstat nekonečnou spirálou. Koneckonců, proč by tomu tak nemělo být? Takový je vývoj závodění - motocykly jsou každým rokem lepší a rychlejší, proto je třeba více lidí, kteří rozumějí jejich technologii.

K největším týmům nyní patří tovární týmy pětistovek, které čítají padesát i více lidí. Přijíždějí do parkovišť závodních strojů ve velkém stylu - v klimatizovaných autobusech, s nablýskanými obytnými vozy a kamióny, do kterých se vejde malá dílna, a dokonce s kuchyňským vybavením jako pro malé vojsko.

Členové týmů také jako vojsko vypadají - v uniformách, zlověstné pohledy zpoza tmavých brýlí a štítků čepic, se smrtonosnými zbraněmi připravenými k akci v temných bunkrech, pardón, v boxech.

Tito lidé rozhodně nevyužívají své příslušnosti k týmu k tomu, aby se producovali a předváděli v parkovišti závodních strojů. Práce pro moderní GP tým není procházka růžovým sadem. Mechanici, kuchaři a další členové týmu nedbají na čtrnáctihodinovou pracovní dobu, zvláště před přesunem na další Grand Prix nebo při testování. A Velká cena pro tyto lidi určité netrvá jenom pár dní. Mnoho z nich je na místě téměř týden, od úterka před závodem až do neděle večer, kdy je čeká nejhörší práce - balení.

Samozřejmě, některé „armády“ jsou větší a silnější než ostatní, některé nepřilíhí bohaté týmy si musí i dnes vystačit s několika lidmi. Není divu, že nemají na trati příliš velkou šanci.

Nezáleží na tom, zda je tým velký nebo malý, jeho filosofie je vždy stejná. Každý člen se cele věnuje práci ve prospěch svého jezdce, ať už montuje svíčky, vaří těstoviny, připravuje počítačovou software či zajišťuje letenky. Kolem jezdce se rozprostírá organizace, do níž patří jak jeho nejbližší spolupracovníci, tak i lidé, kteří nejsou v centru veřejného zájmu a jejichž práce zůstává často nedoceňována.

Tato organizace začíná lidmi, se kterými jezdec nejužěji spolupracuje - mechaniky a hlavními inženýry. Většina továrních týmů pětistovek přidělí každému jezdci jednoho hlavního inženýra, dva nebo tři mechaniky a jednoho pomocníka. Hlavní inženýři - jako například Jerry Burgess (Mick Doohan), Stuart Shenton (Kevin Schwantz) nebo Warren Willing (Luca Cadalora) - mají na starosti to nejdůležitější - komunikaci se svými jezdci. Obrazně řečeno, musí být schopni přetransformovat jezdčovy pocity ve správný typ motoru nebo správné seřízení podvozku. Mechanici potom provedou vlastní práci, nezřídka pracují non-stop, jen aby byl jezdčův stroj v perfektním stavu.

S mechaniky pracuje ještě pomocník - míchá palivo, nosí kola a pneumatiky a dohlíží na mechaniky, aby se věnovali

Fahrer ein. Cheftechniker wie Jerry Burgess (Michael Doohan), Stuart Shenton (Kevin Schwantz) und Warren Willing (Luca Cadalora) haben den hochkarätigen Job, direkt mit den Fahrern zu kommunizieren. Sie müssen in der Lage sein, die Eindrücke eines Fahrers in die richtigen Motor- und Fahrwerkeinstellungen zu übersetzen. Die Mechaniker stehen mit den Schraubenschlüsseln parat, um diese Einstellungen auszuführen und arbeiten nonstop, um die Maschinen ihrer Fahrer in perfektem Zustand zu halten.

Zusammen mit den Mechanikern arbeitet ein Helfer. Er mischt das Benzin, holt Räder und Reifen und sorgt dafür, daß sich die Mechaniker ganz auf ihren Job direkt am Motorrad konzentrieren können. Viele Helfer haben Jobs auch außerhalb des Fahrerlagers, etwa als Fahrer von Lastern und Wohnmobilen.

Ergänzt werden die Helfer, Mechaniker und Cheftechniker von einem Stab technischer Spezialisten, die vom Team, vom Werk oder von Zulieferern engagiert werden. Am Wichtigsten sind die Techniker vom Werk. Von den Halbliter-Teams verfügen Honda und Suzuki über die größte Zahl an Werks-Technikern, weil die Teams direkt zum Werk gehören und vom Werk betrieben werden. Das Team Roberts gehört dagegen King Kenny selbst, der die Yamahas nur als Vertragspartner einsetzt.

Neben den Technikern von Suzuki, Honda, Yamaha und Aprilia gibt es eine stattliche Anzahl von Männern, die nur mit jeweils einem Aspekt der Hochtechnologie zu tun haben: Die Reifen-Gurus von Michelin und Dunlop, die Federungsspezialisten von Öhlins, Showa, Kayaba und White Power, die Bremsen-Techniker von Brembo und AP, die Öl- und Benzin-Fachleute von elf, Castrol, Shell und anderen.

Und dann gibt es die Köpfer am Computer, die wohl am schnellsten wachsende Gruppierung im Fahrerlager. Die größten Teams engagieren gleich mehrere Spezialisten, um das Fahrverhalten der Rennmaschinen aufzuzeichnen und zu überwachen, und sie verbringen ihre Tage damit, auf den Bildschirm zu starren, ohne auch nur einen Blick auf die Rennstrecke zu erhaschen. Das Team Roberts bezahlt sogar einen Mann - Tom O'Kane - dessen einzige Aufgabe darin besteht, immer wieder neue Software zu schreiben, um noch mehr an Daten am Motorrad sammeln zu können.

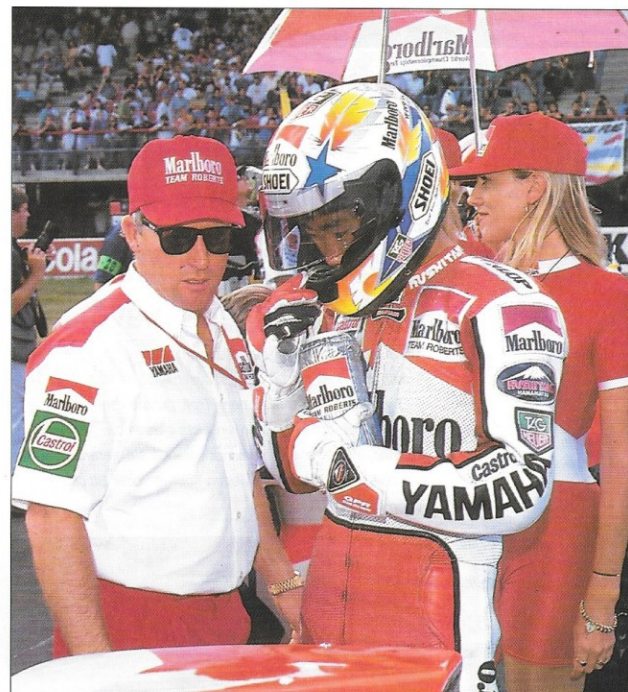
Etwas weiter weg von den Boxen sind die Hospitality und Media-Busse, die ebenfalls lebenswichtige Aufgaben im modernen Rennsport erfüllen. Alle großen Teams haben eigene mobile Restaurants mit ausgezeichneter Küche. Das Team Roberts fliegt drei Köche zu jedem Grand Prix, wo sie Tag für Tag 200 Mahlzeiten zubereiten. Die Köche arbeiten mit zwei oder drei Helfern und sorgen dafür, daß alle Teammitglieder, VIP-Besucher und Sponsoren satt und zufrieden sind. Schon Napoleon sagte, daß eine Armee mit dem Magen marschiert - ein Rennteam macht da keine Ausnahme.

Natürlich investieren die Sponsoren ihr Geld nicht zum Spaß. Als Gegenwert wollen sie weltweite Publicity, weshalb die meisten Topteams nun Journalisten und Fotografen anheuern, deren Job es ist, ihre Teams so oft wie möglich in den weltweiten Medien unterzubringen. Das bedeutet nicht, Reportagen und Fotos im Briefumschlag zu verschicken, sondern Neuigkeiten und digitalisierte Bilder unverzüglich per Modemleitung in Datennetze einzuspeisen, damit sie auf der

tomu, co umějí nejlépe - seřizování strojů. Tito pomocníci často pracují i mimo parkoviště závodních strojů - jako řidiči kamiónů nebo obytných vozů.

Pomocníci, mechanici a inženýři však nepracují pro jezdce sami. Všechny špičkové týmy mají řadu technických specialistů, které najímá tým, továrna nebo dílčí specializované firmy. V první řadě jsou to tovární technici. Co se týče týmů půllitru, Honda a Suzuki mají největší zastoupení japonských pracovníků, protože tyto týmy vlastní a řídí přímo továrny, zatímco třeba vlastníkem týmu Roberts je sám „Král Kenny“ a používání strojů Yamaha je vázáno smlouvou.

Kromě pracovníků firem Suzuki, Honda, Yamaha (a samozřejmě Aprilia) jsou technici lidé, kteří se zabývají vždy jedním aspektem chodu stroje: pneumatikové guruové od Michelinu a Dunlopu, výzkumníci tlumících jednotek a zavěšení kol od



KENNY ROBERTS, NORIFUMI ABE

firem Öhlins, Showa, Kayaba a White Power, brzdoví kouzelníci od společnosti Brembo a AP, a nakonec magnáti přes lubrikanty a palivo od firem jako Elf, Castrol, Shell a mnoha jiných.

Dále nesmíme zapomenout na počítačové techniky - rychle se rozrůstající „gang“ v parkovištních závodních strojů. Největší týmy zaměstnávají několik počítačových inženýrů, kteří sledují výkon závodních strojů - to jsou lidé, kteří tráví celé dny před obrazovkou počítače, aniž by jenom pohlédli na závodní dráhu. Tým Roberts má dokonce jednoho muže - Toma Ókane, jehož jedinou pracovní náplní je sedět v kamiónu za boxy a vymýšlet software, pomocí kterého by bylo možné získávat ještě více dat o výkonu motocyklů.

O něco dále od boxů se nacházejí občerstvovací stany a tisková pracoviště, obojí nezbytné pro současné závodění. Všechny větší týmy mají stany, které by se neztratily ani na



LUCA CADALORA

anderen Seite der Welt am nächsten Morgen in der Tageszeitung erscheinen können.

Verantwortlich dafür, diese Armeen marschieren zu lassen, sind die Teammanager und Besitzer wie Kenny Roberts, Garry Taylor (Suzuki), Carlo Pemat (Aprilia), Sito Pons (Fortuna Honda Pons) und Dieter Stappert (HB Honda). Sie bilden eine Kommandostruktur, die sich im Streß und den Anstrengungen des ganzjährigen Reisens bewährt. Vieles von ihrer Arbeit ist keineswegs glamourös, sondern ein Papierkrieg, für den sie ein weiteres Netzwerk an Assistenten und Sekretärinnen benötigen, um die Show am Laufen zu halten.

Eines haben Teambesitzer und der einfachste Helfer gemeinsam: Zeit für Erholungspausen gibt es kaum, weshalb die Teamärzte, die mit zu dem Troß gehören, auch meistens beschäftigt sind. Denn wenn sie nicht gerade die gebrochenen Knochen eines Fahrers verarzten, haben sie garantiert einen überarbeiteten Mechaniker wegen Kopfweh oder Blasen an den Füßen in Behandlung.

NORIFUMI ABE

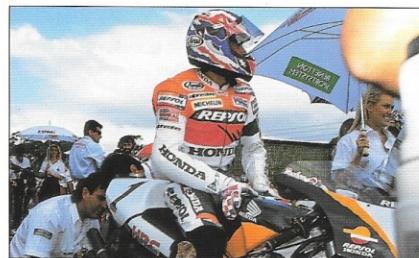


královské zahrádní slavnosti. Například tým Roberts bere na každý závod tři kuchaře, kteří připraví až 200 jídel denně. Kuchaři pracují se dvěma nebo třemi pomocníky, kteří se starají o jídlo a pítí pro všechny členy týmu, VIP hosty a sponzory. Napoleon kdysi řekl, vojsko může zvítězit jedině s plyným žaludkem, a nejinak je tomu i u závodních týmů.

Sponzoři neutrácejí ovšem všechny svoje peníze pro legraci - dělají to proto, že potřebují globální publicitu, takže většina špičkových týmů si najímá novináře a fotografy, jejichž povinností je prezentovat tým ve sdělovacích prostředcích na celém světě. To však neobnáší zaslání zpráv a fotografií do novin a časopisů, dnešní informace musí být okamžitě, takže texty a obrázky jsou vysílány přes modemové linky, na druhý konec světa doletí za pouhých pár vteřin a jsou připraveny k výtiskům v ranních novinách.

A konečně muži, kteří těmto obrovským armádám velí, jsou manažeři a vlastníci týmů, jako Kenny Roberts, Garry Taylor (Suzuki), Carlo Pemat (Aprilia), Sito Pons (Fortuna Honda Pons) nebo Dieter Stappert (HB Honda). Tito muži musí vypracovat takovou strategii, která obstojí i pod tlakem stresu a napětí, jež nezbytně doprovázejí celoroční cestování. Jejich práce často není zrovna populární - dá se nazvat papírováním - proto potřebují vlastní síť sekretářek a asistentů - koordinátorů, kteří jim pomáhají zajišťovat chod celoroční show „on the road“.

Počínaje majitelem týmu a konče posledním pomocníkem, všichni členové současných týmů Grand Prix mají skutečné minimum volného času. Proto také potřebují spoustu lékařů, kteří cestují po světě s nimi. Pokud tito lékaři zrovna neznehybňují zlomenou končetinu některého z jezdců, určitě ošetřují nějakého přepracovaného mechanika, který si stěžuje na bolesti hlavy nebo na zánět achillovky!



# KÖNIG HONDA

**Hondas NSR 500 ist die beste aller Halblitermaschinen. Aber sie wurde nicht über Nacht zum König im Schloß.**

VON MAT OXLEY

Italiens legendäre MV Agusta-Rennmaschinen waren Weltmeister, als 1969 die ersten Männer den Mond betreten, doch die Honda NSR 500 ist dafür das erste Motorrad, das wirklich ins Zeitalter der Raumfahrt gehört.

Mehr ein Geschoß als ein Motorrad, hätte die NSR 500 des mächtigen Mick Doohan womöglich gar keine so schlechten Aussichten, selbst den Mond zu erreichen. Das Motorrad strotzt von Hochtechnologie, die vor einem Vierteljahrhundert noch strikt der Raumfahrtindustrie vorbehalten war, und sein Pilot hätte Neil Armstrong wie einen Fußgänger aussehen lassen.

Zweifellos ist die 190 PS-NSR die beste aller 500er, aber sie war es nicht von Anbeginn. Honda genoß lange den Ruf, furchteinflößende 500er zu bauen, die in der Lage waren, die tapfersten Männer in schluchzende, stammelnde Wracks zu verwandeln. Selbst Fast Freddie Spencer weigerte sich gelegentlich, die frühe NSR 500 zu fahren, und der vierfache Halbliter-Champion Eddie Lawson lebte in Angst vor der NSR, die er zum Titel 1989 rang.

# KRÁLOVNA HONDA

**Honda NSR500 je nejlepší z pětistovek. Nestala se však královnou přes noc.**

MAT OXLEY



HONDA'S NSR500



«Die NSR zu fahren, war wie der Tod», erinnert sich Lawson. «Wann immer ich in eine Kurve bog, ich wusste nie, ob ich auch wieder heil herauskommen würde».

Die NSR mit einer Kurbelwelle war immer superschnell, doch das Problem bestand darin, die Kraft auf den Boden zu bringen. Die Honda Racing Corporation machte das Problem nicht einfacher, indem sie den teuflischsten Motor in das teuflischste Fahrwerk steckte. Es dauerte bis 1991, bis die NSR endlich gute Manieren lernte, ein Jahr später war sie sogar die lammfrommste aller 500er, als Honda mit der Big Bang-Idee eine technische Wende einläutete.

Das mittlerweile verbreitete Big Bang-Konzept ist wohlbekannt. Man rückt die Zündimpulse der V 4-Motoren eng zusammen, um dem Hinterreifen zwischen jeder Salve Zeit für den Traktionsaufbau zu gönnen. Das Ergebnis: Slides werden kontrollierbarer, der Hinterreifen hält länger. «Wir haben HRC erklärt, daß wir Beschleunigung zwischen den Kurven brauchen, nicht überwältigenden Top speed, denn den brauchst du nur einmal pro Runde», erinnert sich der



Legendární italská MV Agusta se možná mohla stát šampionem značek v době, kdy se první člověk procházel po měsíci, avšak teprve Honda NSR500 je prvním skutečným motocyklem, který přináší ke kosmickému věku.

Skvělý Doohanův stroj NSR500, který vypadá spíše jako raketa než motocykl, by se pravděpodobně vyjímal na Měsíci docela dobře. Je totiž bohatě vybaven technologií, která byla ještě před čtvrtstoletím vyhrazena pouze kosmickému průmyslu, a řízen skvělým pilotem, kterému by se ani Neil Armstrong nemohl rovnat.

Nyní je NSR s výkonem na brzdě 190 mk určitě nejlepší mezi pětistovkami, ale nebylo tomu tak vždycky. Honda neměla mezi závodníky příliš dobrou reputaci, protože tento prý hrůzu nahánějící stroj byl údajně schopen proměnit nejstatečnější muže v třesoucí se trosky. Dokonce i Freddie Spencer odmítl jezdit na dřívější NSR500, a čtyřnásobný mistr světa v půllitrech Eddie Lawson stroji, na kterém získal v roce 1989 mistrovský titul, také příliš nedůvěřoval.

«Jezdit na NSR bylo o hubu,» vzpomíná Lawson. «Když jsem vjel do zatáčky, nikdy jsem nevěděl, jestli z ní opět vyjedu.»

Jednohřídlová NSR byla odjakživa superrychlá, problémem však byla ovladatelnost. HRC nebyla zrovna nejlepším řešením - nejdábelstější motor v nejdábelstějším podvozku. Až v roce 1991 se podařilo ovladatelnost stroje NSR poněkud zlepšit. O rok později, kdy se Hondě podařil průlom nazývaný také někdy «Velký třesk», stala se NSR královnou půllitrů.

Teorie tzv. velkého třesku je nyní obecně známa - seřízení impulsů čtyřválcového motoru tak, aby zadní kolo mělo dostatek času získat mezi každým výbuchem opět přilnavost. To znamená, že stroj je i ve smyku lépe ovladatelný a pneumatiky mají větší životnost.

«Chtěli jsme, aby HRC měla schopnost akcelerace i na kratších úsecích mezi zatáčkami, nejenom vysokou rychlost na dlouhých přímých úsecích, protože ta je potřebná nanejvýš jednou během kola,» vzpomíná Jerry Burgess, který je Doohanovým inženýrem od roku 1989. «Drželi jsme se následujícího faktu.



Australer Jerry Burgess, Doohans Cheftechniker seit 1989. «Wir zogen die Parallele mit Freddie Spencer und dem Honda NS 500-Dreizylinder. Freddie hatte 15 PS weniger als die V 4-Yamaha von Kenny Roberts und gewann 1983 trotzdem den Titel. Wir wollten die Aufmerksamkeit einiger Leute in diese Richtung lenken, anstatt sich vom Top speed blenden zu lassen.»

Honda hörte auf, den großen Gott PS-Leistung anzubeten und baute den ersten Big Bang-Motor. Zu Beginn hatte Doohan weniger Leistung zur Verfügung, doch das störte ihn nicht weiter, weshalb der Motor im Prinzip seit 1992 unverändert blieb, von der Einführung einer unter Druck stehenden Airbox und dem gelegentlichen Einsatz von Benzinspritzung einmal abgesehen.

Auch das Fahrwerk ist seit 1991 kaum verändert worden, jener Saison, in der Doohan erstmals wirklichen Einfluss auf die Entwicklung hatte. «Wayne Gardner hatte seinen Motor immer tief im Chassis sitzen, was das Motorrad leicht einbiegen, aber schlecht um die Kurven fahren ließ,» erklärt Doohan. «Mein einziges Problem 1991 war der Vorderradgrip. Mit dem Rahmen war ich happy, es gab also keinen Grund, etwas daran zu ändern.»

Seit Doohans Einstieg in den Grand Prix-Sport half Burgess entscheidend mit, die NSR zu einer überlegenen Waffe zu entwickeln. «Mick hat ein Motorrad entwickelt, das den Job im Sattel relativ einfach macht,» sagt Burgess. «Die Motorräder, die Wayne entwickelte, waren anders. Wayne hatte nicht die Finesse. Er fuhr mehr mit dem Herzen, als das Motorrad wirklich zu einem Werkzeug zu machen. Als Mick erstmals 500er fuhr, konnte er uns zwar nicht erzählen, was wir tun

Stroj Freddie Spencera měl v roce 1983 o 15 koní nižší výkon než Robertsova Yamaha V4, přesto nad ním Spencer zvítězil. Potřebovali jsme, aby se v tomto směru změnilo myšlení a ne aby se konstruktéři nechali zaslepit pouze vysokou rychlostí.»

Takže Honda přestala uctívat božský výkon svých strojů a zaměřila se na ovladatelnost. Zpočátku měl tedy Doohan k dispozici menší výkon, to mu ale vůbec nevadilo. Motor zůstal od roku 1992 v podstatě nezměněn, až na zavedení airboxu a dvoupolohového systému vstříkávání vody a paliva.

Podvozek se od roku 1991 téměř nezměnil, avšak od této sezóny začal mít Doohan značný podíl na vývoji motocyklu.

«Wayne Gardner nikdy nehnal motor na příliš vysoké otáčky, motorka se sice pěkně naklání, ale v podstatě nezatáčela,» vysvětluje Doohan. «Mým jediným problémem v roce 1991 byl nedostatečný záběr a přilnavost předního kola. S rámy jsem byl spokojen, takže tam nebyl důvod něco měnit.»

Od té doby, kdy Doohan začal závodit v pětistovkách, se také Burgess začal podílet na proměně NSR v účinnou zbraň.

«Mick pomohl vyvinout opravdu dobře ovladatelný stroj,» říká Burgess. «Motorky, které vyvíjel Wayne, takové nebyly. Wayne neměl takovou obratnost, řídit spíše srdcem, a nedokázal motoru přinutit k naprosté poslušnosti. Když jel Mick poprvé půllitry, samozřejmě nám nemohl říci, co máme dělat, ale vždycky nám řekl, co se mu nelíbí, takže metodou postupného vylučování jsme se dopracovali k opravdu dobrému stroji.»

«Největší předností tohoto stroje je, že nemá žádnou zřejmou nevýhodu. Každý kdysi říkával, že na Yamaze se dá jezdit rychleji, a teď to každý říká o Hondě. Máme za sebou spíše periodu delšího vývoje než nějakou radikální přestavbu. To znamená, že víme, jak se motocykl chová na jakékoli trati, takže seřízení stro-



sollten, doch er konnte uns sagen, was ihm nicht gefiel. Durch Elimination haben wir am Ende ein gutes Motorrad gebaut.»

»Der größte Vorteil des Motorrads ist, daß es keine offensichtlichen Nachteile hat. Früher sagten die Leute, jeder beliebige könne eine Yamaha schnell bewegen, doch genau das sagen die Leute jetzt über Honda. Wir haben eine Periode der Evolution durchgemacht und auf radikale Design-Neuheiten verzichtet. Das führt dazu, daß du auf jeder Strecke weißt, wie sich das Motorrad verhalten wird. Du sparst Zeit beim Set-Up - ein weiteres wichtiges Plus.»

In der Tat scheint Doohan seine Arbeit im Training schneller zu beenden als seine Rivalen, so daß er mehr Zeit für Reifentests und für Plaudereien mit seiner wachsenden Armee von High-Tech-Ingenieuren zur Verfügung hat.

Auch Burgess fühlt den wachsenden Einfluß des Computerzeitalters in der Boxengasse, und vielleicht ist es gar nicht mehr so lange hin, bis Mechaniker von Männern in weißen Kitteln ersetzt werden. »Alles an der NSR kann ausgewechselt werden, ohne einen Schraubenschlüssel anzugreifen«, erklärt Burgess. »Überall laufen Drähte durch, die Kabelbäume sind gewaltig. In diesem Bereich hat sich eine Menge verändert, was ein normaler Motorradfahrer nicht mehr versteht - auch wir verstehen vieles nicht.«

Als nächstes wird Honda wohl Raumfahrt-Wissenschaftler engagieren...

je potom netrvá dlouho, což je velká plus.»

Zdá se, že Doohan je opravdu se seřizováním hotov daleko dříve než jeho soupeři, což mu dovoluje strávit více času při testování pneumatik a při konzultacích s rozrůstající se „armádou“ odborných poradců.

Dokonce i Burgess pocítuje vzrůstající význam počítačových odborníků, a možná nebude dlouho trvat a mechanici v overalech budou nahrazeni muži v bílých pláštích.

„Na NSR můžete změnit cokoli, aniž byste se jí dotkli klíčem. Všude vedou dráty, všude samá elektrika. To je obor, který doznal takových změn, že mu ani normální člověk nemůže rozumět. Dokonce mám pocit, že i my tomu občas nerozumíme!“

Příště bude Honda pravděpodobně zaměstnávat kosmické inženýry...



# Motorradsport pur!



Motorradsport-Fans können jetzt **PS Das Sport Motorrad Magazin** drei Ausgaben lang testen – als Dankeschön erhält jeder den totalen Durchblick für Durchstarter! **PS** berichtet über alle Superbike-Veranstaltungen mit fundierten Hintergrundberichten, brandaktuellen Racing-News und fesselnden Fotos. **PS** bringt jeden Monat aktuelle Reportagen und Tests neuer Modelle und zeigt Entwicklungen in der Motorrad-Sport-Szene auf. Im Tune-Up beschreibt **PS**, wie Großserienmotorräder optimiert werden können.

**Durchblick für Durchstarter!**



**GRATIS!**

**klar-pilot** hält Visier und Brille langandauernd beschlagfrei, optimale, hygienische Reinigung und Pflege, sowie wirksame Antistatik.

**Schnellsein lohnt sich! Am besten noch heute antworten. Schicken Sie einfach diesen Coupon an PS, Leserservice, 20080 Hamburg.**

**Garantie:** Diese Bestellung können Sie schriftlich beim **PS Leserservice, 20080 Hamburg**, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang des Coupons beim Leserservice widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs. Ihr Geschenk können Sie in jedem Fall behalten.

**Noch schneller geht's per Telefon: 040/37 03-40 41**  
**oder per Telefax: 040/37 03-56 57**  
 Bitte Kennziffer 93016 H6 angeben.

## EINLADUNG

Wir laden Sie ein, die nächsten drei Ausgaben von **PS** zu testen – für nur 13,20 DM und mit 20% Ersparnis. Die Tube **klar-pilot** gehört Ihnen, auch wenn Sie von Ihrem Widerrufsrecht Gebrauch machen.

Eine darüber hinausgehende Bezugsverpflichtung besteht nicht. Wenn Sie **PS** anschließend nicht weiterlesen möchten, teilen Sie uns dies spätestens 10 Tage nach Erhalt der dritten Ausgabe mit, und die Sache ist erledigt. Wenn Sie es wünschen, erhalten Sie **PS** weiterhin frei Haus mit 10% Ersparnis und jederzeitiger Kündigungsmöglichkeit; Jahresbeitrag z. Zt. 59,40 DM, statt 66,- im Einzelverkauf. Ich bin damit einverstanden, daß mir der Verlag auch weitere interessante Angebote telefonisch oder schriftlich unterbreitet (ggf. streichen).

Name/Vorname (bitte ausschreiben)

Straße/Nr.

PLZ/Wohnort

Mein Zahlungswunsch:

Bequem per Bankeinzug

Gegen Rechnung

BLZ/Konto

Bank

Datum/Unterschrift

**Vertrauensgarantie:** Dieser Auftrag kann schriftlich beim PS-Leserservice, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang dieses Coupons beim Leserservice widerrufen werden. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung.

Datum/Unterschrift

93016 H6



Nejslavnější z československých jezdců byl 21krát dekorován na stupních a těší se na nástupce

# ŘÍKALI MU: ŠTASTNÝ FRANTIŠEK



Na jaře v roce 1961 vyhrál náš František Štastný na Hockenheimringu Grand Prix Německa a prožil pak na svém stroji do 350 ccm skvělou sezónu. V mistrovství světa skončil stříbrný! Startoval na všech významných Velkých cenách své éry, závodil i v Japonsku a Indonésii, osmkrát na slavné Tourist Trophy na ostrově Man, kde stál také na stupních vítězů... Výjimečný člověk, výjimečný závodník. Jako cyklistický reprezentant startoval dokonce v etapovém Závodě míru, jako automobilový jezdec prohrál konkurenci ve fiestě po autodromech dodnes.

Jazyk našeho lidu je moudrý, když něco opravdu umíš, můžeš se dostat i do řeči. „Jezdí jako šírón“ - říkali naši dědové, když chtěli o někom říct, že jezdí tuze rychle. A za to cíz- zdomácněné nové slovíčko nemohl nikdo jiný, než francouzský jezdec Louis Chiron, který se blýsknul výhrami Velkých cen, a taky u nás. V padesátých letech, kdy zase triumfoval atlet Emil Zátopek, atlet, který zvítězil v olympijských Helsinkách v bězích na 5 a 10 kilometrů i na maratónské trati, jazyk našeho lidu zase výstižně tvrdil o každém rychlejdoucím, že „běhá jako zátopek“.

Pojem „zátopek“ už nevmazal nikdo (ani vládní režim 70. a 80. let, který se Emila snažil umlčet jako rebela z roku 1968).

Místo „šíróna“ ovšem vstoupilo do řeči lidu jiné vyjádření rychlosti úžasné, obrovské, bezmála nadzvukové.

Tou novou jednotkou rychlosti se stal legendární český motocyklový závodník FRANTIŠEK ŠTASTNÝ. Jezdit „jako franta šťastný“, to už bylo na obyčejné silnici na pořádnou policejní pokutu. Zato na závodní trati - na výhru! I kdyby František, po otci podle příjmení za každé situace vždycky šťastný, startoval proti samotnému mistra světa.

Štastný František se narodil v Československu, které patřilo podle počtu motocyklů v zemi ve třicátých letech mezi nebohatší krajiny Evropy. Žil v zemi, která podle tehdejšího měřítka oplyvala závody i závodníky, a kromě importovaných strojů, od indliánů přes nortony, harleye až po bavoráky, se mohla spolehnout i na produkci domácích firem. Než přišla „japonská lavina“, s ní i vývoj, šponovaný do extrémních cen, pokládaly si továrny, produkující české motocykly JAWA i ČZ, za čest i povinnost obeslat svými stroji i jezdce všechny závody, včetně světového mistrovství. František Štastný byl jedním z těch šťastných pilotů té doby. Naším nejslavnějším.

„Bohužel dneska“, řekne teď tenhle malý, podsaditý, ale věčně usměvavý chlapík s vysokým čelem a krásnými vypravěčskými schopnostmi, „bohužel dneska být klukem tady, tak bych si asi vybral motorku pro plochou dráhu. I když šoupat botou po škváře zas tak moc nemiluju. Jenomže závodění je strašně drahé a tak by asi rozhodlo, kdybych se tedy mohl teď stát zase klukem, bláznícím po motorkách, že se v našich fabrikách ještě uchovala aspoň nějaká produkce plochodrážních speciálů.“

František Štastný má ve svém pražském bytě pořád svého přítele, velkého papouška, který mu napovídá při luštění křížovek. Když neluští, má František plno práce, třebaže jeho kouzelná knížka, sepsaná s redaktorem Daliborem Jankem, už před pár měsíci vyšla. „Taková knížka, to je vlastně závdavek na seriál budoucích autogramiád“, usmívá se František. Popadne hůlku - svoji nezbytnou přítelkyni, a vyrazí do Prahy. Má ve městě co na práci - stará se o tržnici, a má zakotven na Vltavě hausbót. „Jenže když vlezu na chvíli do hausbótu a něco trochu dělám skrčen, popadne mě bolest v zádech a je to horší, než celý závod za říditky motocyklu...“

Vy si snad vyčítáte, Františku, ty vaše motocyklové kotrmelce, pády, o jejichž dělce se vyprávějí legendy? - ptá se novinář opatrně.

Ale to do Františka jako když píchne. Vybuchne nahlas:

„Proboha, jen to ne! Mám jenom to, o co jsem si sám koledoval! Závodění byl můj sen, můj život, to se mně líbilo, to mě bavilo. A že byla jiná doba, než ta dnešní autodromová, tak bylo hlavní při pádu netrefit ani patník, ani strom. A když už, tak hlavně ne hlavou. O tom dneska kluci na Masarykově okruhu anebo na jiných tratích mistrovství světa nemají ani páru. Tam vlastně není co trefit, jen se nenechat po pádu přezehlít soupeřem po zádech nebo dohnat vlastní motorkou... Ale říct tím dnešním hvězdám, že se mají svěřit zase stopadesátikilometrovou rychlostí po té naší staré brněnské trati, a třebaš mezi zápra-

žími domků v obci Bosonohy, jen kousek za starým startem, to by vypuklo mezi nimi zděšení!“

František Štastný sedlal od půllitra až po menší motocykly, ale především sedlal to, co mu továrna půjčila, a někdy už to ani nebyl ten nej-nej stroj, protože byl přece jezdec své fabriky, musel brát to, co bylo, zatímco továrna tu ještě rychlejší motorku připravila pro hostujícího jezdce. Štastný přesto vítězil - i padal.

„Miloval jsem Tourist Trophy, jednou na Manu spadl tak blbě, že jsem tři hodiny byl z tohoto světa pryč, pak tři dny ve špitále, ale pátý den na 4. místě z 85 startujících.“

Na české motorce...“

Roky, desetiletí po skončení své kariéry přihlížel trápení jeho mladších domácích soupeřů i následovníků.

„Finanční náročnost tohoto sportu byla nad síly mnoha talentů. Nešlo jim pomoci, bylo to smutné, když člověk srovnával s tím, co mu přináší televize ze světových okruhů.“

František Štastný mnoho let televizní závodění v Čechách a na Slovensku i komentoval. Má vzácný dar slov „skvělou myšlenku, dokáže i kritizovat, zaučít. Pro svůj jazyk mívá ovšem i semtam odpůrce.

„Myslím si, že dneska mně už do televize ani nepozvou.“

Možná právě proto, že bych nevydržel některé řeči. Prostě jsem mistrovství světa jezdil a dodneška vždy plezu před závody každé depo, s každým se pozdravím, pokecám. Zkrátka, pořád o tom vím o něco víc.“

Když startér odmávne jezdcům vpřed, přesto spěchá František i v Brně u tratě hned k nějaké příruční obrazovce.

„Ty detaily v kameře, to je paráda, jako by člověk zase seděl za říditky... Jsem na závodech, jsem u toho, a ještě vidím detail!“

Roky, desetiletí František Štastný s bolestí přihlížel, jak brání finanční balvan v pořádných výhrách jeho domácím pokračovatelům, Bohumilu Stašovi i těm ještě mladším. Roky trápení, i když jsme už také před devíti lety postavili v Československu automobilodrom. A kromě brněnského i druhý, menší v Mostu. Naši reprezentanti neměli na mistrovství světa, ale v mistrovství Evropy - před měsícem najednou Jaroslav Huleš je na stupních v Holandsku i v Anglii, a ve stejnou dobu Bohumil Staša mladší deklasuje v mezinárodním mistrovství Německa v Brně ve třídě do 250 všechny soupeře, po opakovaném startu opět v čele, v cíli s náskokem 20 sekund...“

„Bohužel jsem ty závody na vlastní oči neviděl“, řekne František Štastný, šťastný pražský penzista. „A tak se vždycky musím ptát, jak mě to život naučil, kdože vlastně skončil na dalších příčkách za našimi kluky. Koho pobili. To je totiž důležité. Nejtěžší pro závodníka asi nejsou třeba ani ty pořád chybějící peníze, ale hlavně jezdit opakovaně takovou střelbu, aby se ho soupeři báli. Takové výsledky se musí hlavně opakovat! Držím klukům palce... a přijede jim je podržet i do Brna na mistrovství světa!“

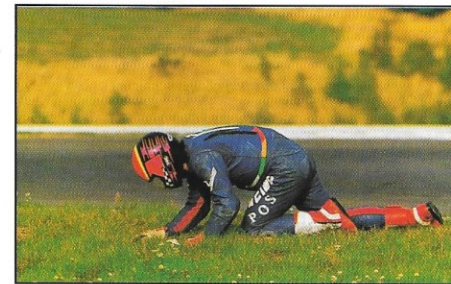
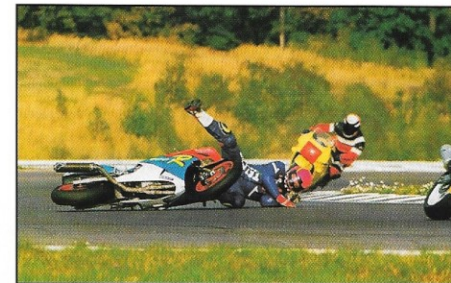
Sáhne si rukou, trochu přeskakující v rameni (to ty pády z motocyklů, jak je život sečítal), na vysoké čelo, kde mívál svůj typický nakrátko střížený vlas:

„21krát jsem při takových slavných závodech stál při slavnostním vyhlásování na bedně, tak co by si kdo mohl přát víc!?“

Na takovou větu můžeme mít jedinou odpověď, Františku:

Abyste si to už konečně někdo z českých kluků po vás zopakoval. Aspoň jedinkrát.

Cím dřív, tím líp!



Řev vítězného motocyklu i burácení ticha na rybách chce slyšet nejrychlejší Východoevropan ME, náš mistr Jaroslav HULEŠ

# KLUK PRO SVĚT I PRO EVROPU

(Dvakrát v Brně na startu během dvou hodin - zopakuje výhru z Mostu?)

Jako správně vydrážděný býček, tak se řítí Jaroslav Huleš 23. července, a tedy před pár dny, do cíle sedmého závodu letošního evropského mistrovství motocyklů na okruhu v britském Doningtonu. Mladý český jezdec na druhém místě před šachovnicovým praporkem! Pouhé tři sekundy za Italem Cecchinellim, pět sekund náskoku na Francouze Pelitta.



Trojice z motocyklů yamaha na stupních.Jarda si utírá pot ze spánků a přemýšlí o tom, co se s ním vlastně děje.Spí,nebo bdí? Už jednou se cpal do evropské elity, ze které prý je to jen kousek do mistrovství světa, mezi superjezdce i superstáje. To bylo před rokem, kdy dokonce ve francouzském Paul Arnos v závodě ME zvítězil, a samotný ten výsledek mohl být považován v českém motocyklovém sportu něco jako probuzení legendárních rytířů svatého Václava, dřímajících dlouhé roky pod horou Blaník. Šestý celkově na loňské „Evropě“ se sice do mistrovství světa ještě zařadit nemohl, ale aspoň si vyzkoušel, jaké to je sestavovat a udržovat celý podpůrný tým v českých poměrech. Od svého hlavního sponzora v podobě banky Skala až třeba po vlastního tátu, který si v hlubokém prožívání každého závodu s klukem nezádá.Kdo by chtěl natáčet psychologický film,má v této dvojici skvělý tip!

Jenže dvakrát se do téže feky vstoupit nedá,jak rozebral už starý filozof, voda je v ní pokaždé už jiná. Jen nadšení nestačí,rozhodnou se i maličkosti.A co teprve, když vám závod od závodu začne tarokovat motocykl! Hulešovy výsledky 1995: na Španělsko raději zapomenout, na Nürburgringu pomalý start a v cíli po honičce jen šest bodů v Itálii repete za tři body,v rozpáleném Assenu po další stíhací jízdě až do druhé skupinky stávka motocyklu těsně před cílem...A ve stáji poplach, takhle si to nikdo nemaloval ani ve snu. Ani sám Jaroslav, zvyklý prakticky na to,že od mala se zatím jen ve výsledcích zlepšuje. Výsledkem „zemětřesení“ byla změna apríle, předsedání na hondu. Co takové přesednutí znamená, kromě ohnivých diskusí i přepočítávacího počítání každičké koruny a marky, si lze dovtípit. A čistě pohledem jezdců: - Přesednul jsem sice z motocyklu na motocykl,ale ve skutečnosti to bylo jako z tvrdé židle do pohodlného křesla. Není stroj jako stroj,na tom předcházejícím jsem seděl tak,že můj zadek byl málem výš než celé tělo. Zkuste si tak sednout a jet na plyn plyn půl hodiny. Nový posed jako by vřil novou sílu. Daleko od pravdy nebude ten,kdo přiřadí motocyklisty k uznávaným cyklistickým šampionům: i o nich se ví,že je třeba chybět o dva milimetry seřízené sedlo vyřadilo z bojů o žlutý trikot. - A kromě jiného posedu se mi zdá,že i můj nový motor jede při řazení líp od spodu.

Jestě jeden závod chudák Huleš nedokončil, stejně jako předtím v Assenu.Ale pak se znovu jelo ve Francii, a to bude zřejmě pro Jaroslava stadká země:16 bodů za šestý letošní závod, skvělý počín.Tahle sezóna nemusí být ještě ztracena, i když Cecchinello s Pelitem, Italem Rossim a Švýcarem Tschudinem už mají z bodů celou pokladnici a aspoň první dva i obrovskou šanci na to,že by po sezóně zmizeli s úspěchem do mistrovství světa natrvalo.

O hvězdách mistrovství světa hovoří billboardy i tisíce novinových článků. Jaké jsou ale hvězdičky mistrovství Evropy?

Zvláštní povahy, aspoň podle mě, miní náš Jaroslav Huleš.Aspoň tihle dva ve stopětadvacitkách. Cecchinello žije skoro pořád zalezlý do malé dodávky,zahlobaný sám do sebe, slovo navíc neutráfí.Popravdě řečeno, do jeho stáje Pileri Racing ani rádne není vidět.Ale jezdí mu to: v Doningtonu sám odpálil hned od star-

tu všem pronásledovatelům, zatímco my jsme se museli být ve skupině o pozice a ztraceli tak čas. A Petit? Ten se vlastně povahově hrozně podobá Cecchinellimu.Rozhodně nevyhledává novinářské rozhovory...

Ani povaha 21letého Jaroslava Huleše, třetí sezónu profesionálního jezdců z jihočeských Cimelic, není jednoduše k prokouknutí,jak jsme už naznačili.

- Chci vyhrávat.Tohle mě hnalo od 13 let při motokrosu, se kterým jsem začínal, a tohle mě drží na závodním silničním okruhu. Nejdrív šly dobré výsledky jeden za druhým, v sedmácti jsem byl třetí v mistrovství republiky mužů. Prodrál jsem se do Evropy, i do její špičky, a snad jsem se v ní už s novým strojem i zabýděl. Ale nechci tu zůstat věčně, to už bych raději vyzkoušel něco jiného,třeba motocykl do 250 ccm.

Postavu na to má, 170 cm při 55 kg váhy. A fyzickou kondici taky.Ale hlavním cílem sezóny bylo přece vítězít v ME. I když - třeba zrovna v Brně,kde startuje závod ME jen dvě hodiny po závodě stejné kategorie do 125 ccm v mistrovství světa,bude chtít Huleš sklidit úspěch dvakrát.Náš trojnásobný mistr republiky dostal pro závod světového šampionátu kartu hosta (guest card), a s ním i další sympatický mladý muž,dobry známý z našich tratí, německý jezdec Benjamin Weis,jezdící v pěti norimberského Čecha Jaroslava Hanuše. Huleš už okusil MS v Brně před rokem, okoukával se, dojel na hezkém 23.místě. Letos?

- Budu spokojen, když se aspoň o příčku zlepším.To není ode mě skromnost,ale nahlas prostě víc neřeknu. Nesmím bláznit, vím co chci.A vím, komu na mém výsledku záleží.

Kdyby mu náhodou zrovna jeden výsledek nevyšel, ví Jaroslav už předem, kam půjde na chvíli hledat ztracenou sílu: až přijede domů, vezme svoji dívku, se kterou bydlí u rodičů, anebo prostě jen sám sebere udici,a vydá se na ryby na Orlickou přehradu.

- Nikde jinde se vám tak nevyčistí hlava,jako na rybách, řekne Jaroslav.

Tuhle filozofii nevyznává sám, svým způsobem dobrovolnými samotáři se rádi stávají i jiní motocykloví šampioni světa. Od vůdcích motorů slyšet burácení ticha. A mezitím, jako by jen tak, s novou motorkou vyhrát závod ME - jako na konci července v Mostu. Suverénně. Přiznejme si od Huleše příjemný šok.

- Ale jestli to o rybách napíšete, tak pozor, aby to nečetli naši porbni. Vždyť jsem si na letošek ještě nestihnul koupit povolenku!

Tak vidíte, málem by si člověk myslel,že tenhle NEJRYCHLEJŠÍ VÝCHODOEVROPAN dráždí svůj osud jen na motocyklových závodech...



## Grand Prix, supertěžké motocykly - předvedení možností v rámci Evroportu



### Grand Prix a supertěžké motocykly Akce v rámci Evroportu

#### Rozvrh soutěží o Grand Prix 1995

1. 26. března	Australie	Eastern Creek	10. Oznámíme dodatečně	USA	Elkhart Lake
2. 2. dubna	Maláisie	Shah Alam	11. 20. srpna	ČR	Brno
3. 23. dubna	Japonsko	Suzuka	12. 17. září	Brazílie	Rio de Janeiro
4. 7. května	Španělsko	Jerez	13. 24. září	Argentina	Buenos Aires
5. 21. května	Německo	Norimberk	14. 8. října	Evropa	Katalonie
6. 11. června	Italie	Mugello			
7. 24. června	Holandsko	Assen			
8. 9. července	Francie	Le Mans			
9. 23. července	V. Británie	Donington Park			

#### Supertěžké motocykly 1995, rozvrh

1. 7. května	Německo	Hockenheim	9. 27. srpna	Japonsko	Sugo
2. 21. května	Italie	Misano	10. 10. září	Holandsko	Assen
3. 28. května	V. Británie	Donington Park	11. 15. října	Indonézie	Sentul
4. 18. června	San Marino	Monza	12. 29. října	Australie	Phillip Island
5. 25. června	Španělsko	Albacete			
6. 9. července	Rakousko	Salzburgring			
7. 23. července	USA	Laguna Seca			
8. 6. srpna	Evropa	Brands Hatch			

**SUZUKI**  
Ride the winds of change