

MAZADLA SHELL
SVĚTOVÉ KVALITY

SHELL LUBRICANTS
WORLDWIDE QUALITY

SHELL SCHMIERMITTEL
ALLGEMEIN ANERKANNT
QUALITÄT



MISTROVSTVÍ SVĚTA

GRAND
PRIX
ČSSR



BRNO
22. 8. 1976

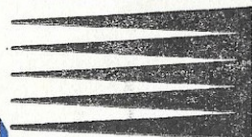
PROGRAM

Kčs 5,-

EXPORT



STROJEXPORT



IMPORT

EXPORT:

stavební a silniční stroje, rypadla,
transportní zařízení:
lanovky, výtahy, jeřáby, zvedáky,
váhy, vysokozdvizné vozíky,
zařízení pro vnitropodnikovou dopravu
a skladové hospodářství,
zařízení pro povrchovou těžbu,
velkoprostorové skládky homogeni-
zace, vzduchotechnika a klimatizace,
ocelové a železobetonové haly
a konstrukce,
kompletní stavební celky,
loďní radary,
stroje pro stavbu, údržbu
a vybavení tratí,
vagony a předměstské jednotky,
průmyslové pece

IMPORT:

moderní stroje, investiční zařízení,
technologická vybavení
pro investiční výstavbu
a průmyslové podniky v ČSSR



Navštivte naše expozice
na XVIII. Mezinárodním
strojířenském veletrhu v Brně
od 15. do 23. září 1976

ZÁVOD V RÁMCI OSLAV 55. VÝROČÍ KSČ
A 25. VÝROČÍ SVAZARMU



**PROGRAM
XXVI. GRAND PRIX ČSSR**

**MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ 250, 350, 500 ccm
A SIDECARŮ**

NÁRODNÍ ZÁVOD MOTOCYKLŮ 250 a 350 ccm



BRNO 20.-22. srpna 1976

**POŘADATEL ÚAMK ČSSR
AUTOMOTOKLUBU SVAZARMU BRNO**



ČESKÉ ZÁVODY MOTOCYKLOVÉ n.p. STRAKONICE

nositel řádu Vítězného února, Řádu práce

CHERS AMIS,

Soyez les bienvenus en Tchécoslovaquie et dans notre ville. Nous vous souhaitons un séjour agréable et une excellente impression des courses de motocyclettes et de side-cars pour le Grand Prix de Tchécoslovaquie, qui font parti du Championnat du monde FIM depuis 12 ans.

Autoclub Brno

DEAR SPORTS FRIENDS AND GUESTS,

Welcome to Czechoslovakia and to our town. We wish you a pleasant stay, full of interesting experience at the Grand Prix of Czechoslovakia motorcycle and side-car racing, forming part, for the 12th time, of the FIM World Championship.

Czechoslovak Automobile and Motoring Club Brno

УВАЖАЕМЫЕ ДРУЗЬЯ ПО СПОРТУ И ГОСТИ,

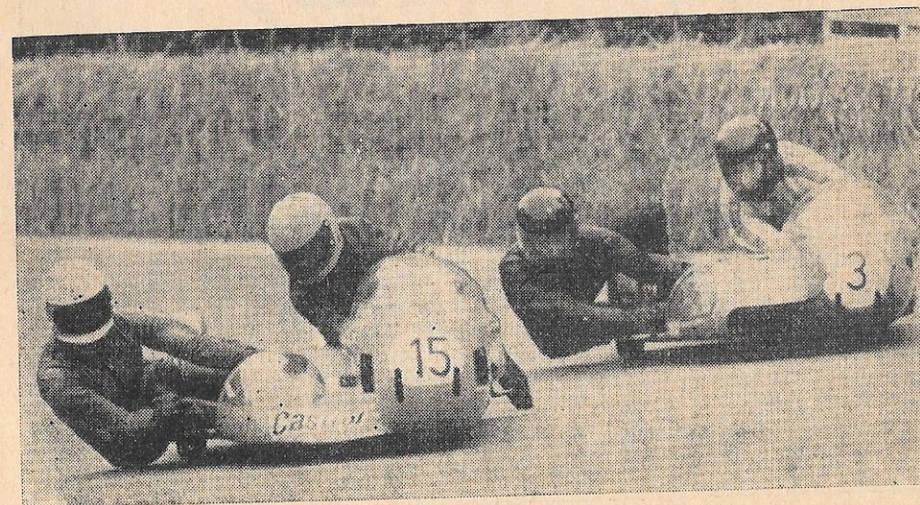
Приветствуем вас в Чехословакии и в нашем городе. Желаем вам приятно провести время, связанное с богатыми спортивными впечатлениями на мотогонках на Большой Приз Чехословакии, которые уже двенадцатый раз включены в состязание на Первенство мира.

Автомобоклуб Брно

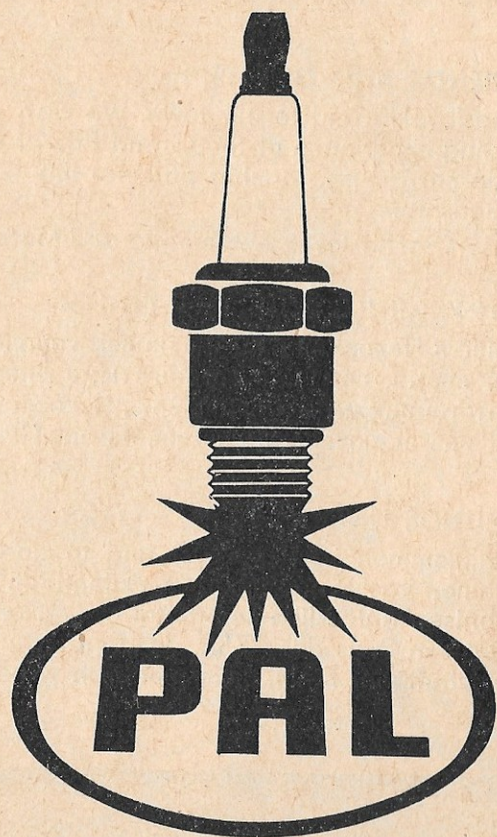
WERTE SPORTFREUNDE UND GÄSTE,

wir heissen Sie willkommen in der ČSSR und in unserer Stadt. Wir wünschen Ihnen einen recht angenehmen Aufenthalt, verbunden mit reichen Sporterlebnissen anlässlich des Motorrad —, und Seitenwagenrennen um den Grossen Preis der ČSSR, das bereits zum zwölften Mal in die Weltmeisterschaft der F.I.M. aufgenommen wurde.

Autoklub Brno



Zapalovací svíčky



JISKRA
n. p. TÁBOR

značka světové úrovně

Vážení sportovní přátelé,

Scházíme se kolem trati brněnského okruhu, abychom se stali svědky vrcholné události československého motoristického sportu — Velké ceny ČSSR, kterou svazarmovští motoristé pořádají v rámci 25. výročí založení Svazu pro spolupráci s armádou, ve kterém má motorismus svoje významné místo.

XV. sjezd Komunistické strany Československa vytýčil pro naši společnost a tím i Svaz pro spolupráci s armádou náročný program jejího dalšího hospodářského, kulturního a sociálního rozvoje. Svazarmovští motoristé se plně staví za usnesení XV. sjezdu KSČ a jsou připraveni plnit jeho záměry v oblasti zvyšování náročnosti na cílevědomé praktické a ideové zaměření sportovních, výcvikových a motoristických akcí, rozvíjení výchovné práce, směřující ke snižování dopravní nehodovosti, práce s mládeží, služeb motoristům a branné výchovy. Pořádání sportovních podniků pokládáme za zkoušku vyspělosti svazarmovských pořadatelů, členů jednotlivých automotoklubů Svazarmu, a vyspělosti našich i zahraničních diváků, kteří svým chováním mohou podstatně ovlivnit průběh závodů.

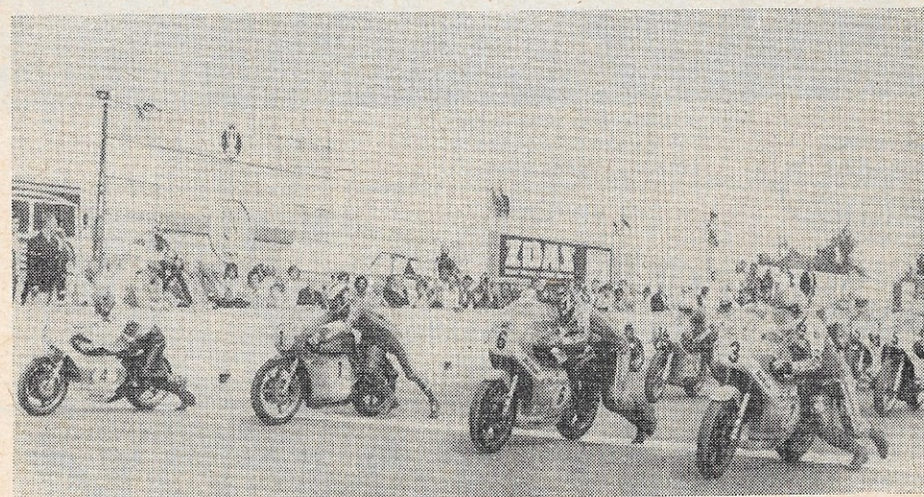
Vážení sportovní přátelé, organizace Velké ceny ČSSR je velmi náročná a proto Vás žádáme o respektování veškerých bezpečnostních opatření. Učinili jsme všechno pro to, abychom Vám zajistili bezpečné sledování závodů. Dobrou podívanou zaručuje silná mezinárodní konkurence. Od Vás žádáme ukázněnost, kterou přispějete k hladkému průběhu sportovního programu.

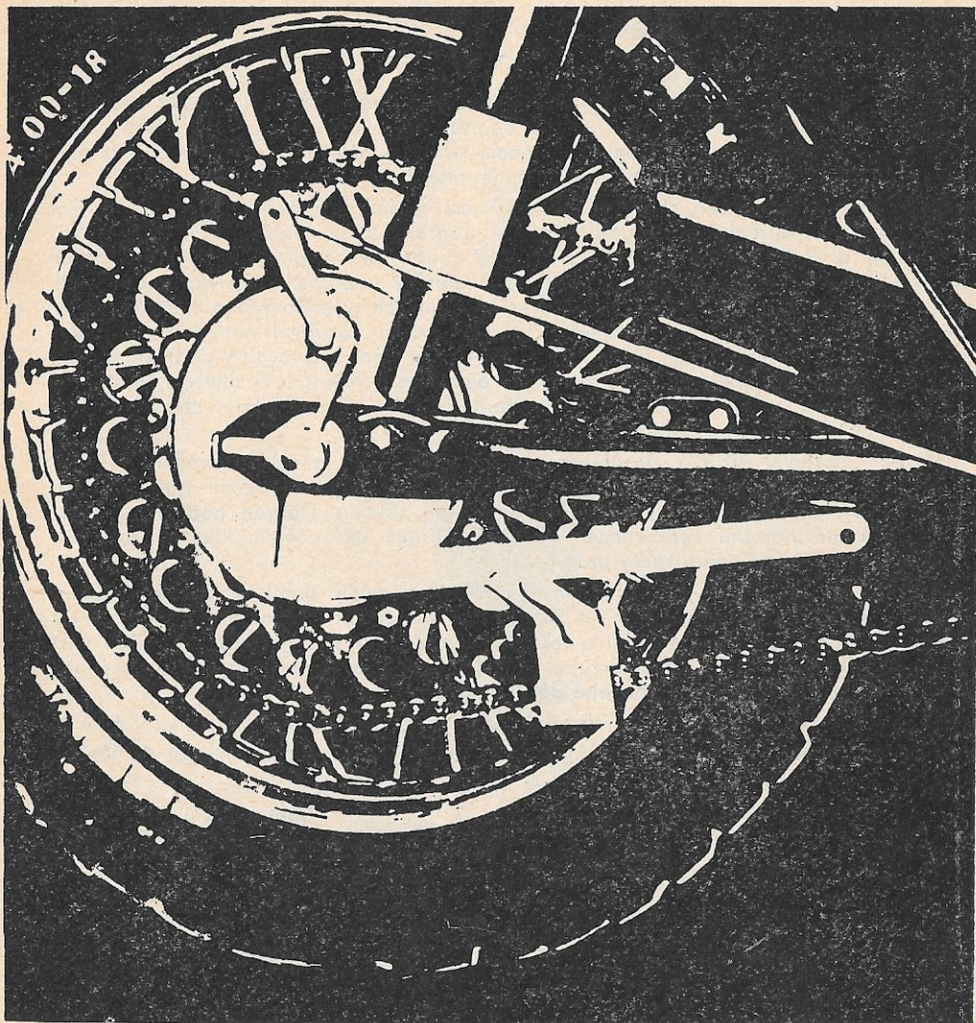
Trat' je uzavřena pro jakýkoliv pohyb diváků po celou dobu ve dnech tréninků a závodů. Dopravní prostředky zaparkujte na vyhrazená parkoviště. Při průchodu k trati a podél trati chraňte polní a lesní kultury. Závody sledujte z vyhrazených míst pro diváky a bezpodmínečně dodržujte pokyny pořadatelů, členů Veřejné bezpečnosti a okruhového rozhlasu. Nenechávejte děti bez dozoru!

Rokud nechcete být v průběhu závodu rušeni pořadatelí, noste vstupenku viditelně.

Děkují Vám za pochopení, přeji Vám hezkou podívanou a šťastný návrat do Vašich domovů.

Bohumil Kunc,
ředitel Velké ceny ČSSR





značky spolehlivosti
rychlosti
vynikajícího výkonu



motocykly pro každého



MOTOKOV

ČESTNÉ ŘEDITELSTVÍ

Záštitu převzal:

Josef KORČÁK

předseda vlády ČSR

Předseda:

Zdeněk VÁVRA

předseda JmKNV

Členové:

Karel NEUBERT
Dr. Oldřich KLÍČNÍK
Dr. Milan SCHNIRCH
Plk. JUDr. Bohumil ŠTĚPÁNEK
Arm. gen. Otakar RYTÍŘ
Gen. mjr. ing. Miloslav VRBA
Milan BENKO

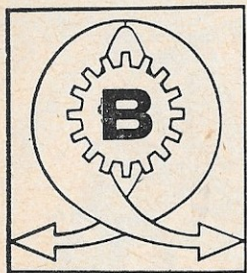
vedoucí tajemník KV KSČ
vedoucí tajemník MěstV KSČ
náměstek primátora města Brna
náčelník KS ministerstva vnitra
předseda ÚV Svazarmu ČSSR
předseda ÚV Svazarmu ČSR
místopředseda ÚV Svazarmu ČSSR a
předseda ÚAMK ČSSR
předseda ÚR AMK Svazarmu ČSR
předseda KV Svazarmu ČSR Brno
generální ředitel ČAZ Praha
náčelník VAAZ Brno
ředitel n. p. Fruta
KS VB Brno
ředitel n. p. Mototechna Praha
ředitel Městského ústavu národního zdraví
řed. Technické a zahradní správy města Brna
ředitel n. p. ČZM Strakonice
ředitel Městské správy komunikací
Voj. útvar 7357 Brno
ředitel Silničního vývoje Brno
obch. ředitel Motokovu p. z. o.
ředitel Jihomoravského ředitelství spojů
ředitel n. p. Benzina Praha
předseda Českého svazu výrob. družstev Praha
ředitel n. p. EIF Brno
ředitel n. p. Žďárské strojírny
ředitel n. p. Jawa, Týnec n. Sáz.
ředitel n. p. Silnice Brno
generální ředitel Cheposu
ředitel n. p. TOS Kuřim
ředitel n. p. Mototechna Brno
děkan strojní fakulty VUT

Zdeněk MACEK
Pplk. JUDr. Otakar HRUŠECKÝ
Ing. František BILL
Gen.mjr. PhDr. ing. Jos. ČEPIČKY
Antonín ČERNÝ
Plk. Oldřich CHUDOBA
Ing. Miloslav JANOVEC
MUDr. Milan KNECHT
Ing. Jaromír KOLAJA
Ing. Josef Koubek
Ing. Milan LAPČÍK
Plk. ing. Štefan LICHVAR
Miloš MATULA
Ing. Albert MOHYLA
ANTONIN NESPOR,
Ing. Miroslav NETÍK
Karel NOVÁK
Ing. Čeněk PROCHÁZKA
Ing. Eduard SAUL
Ing. Oldřich STANĚK
Ing. Josef ŠKRÁŠEK
Ing. Vladimír ŠTRONER
Ing. Ladislav VAŠEK
Josef VRZAL
Prof. ing. dr. Jan ŽIŽKA

BESIP



VŽDY BEZPEČNĚ!



18. MEZINÁRODNÍ STROJÍRENSKÝ VELETRH BRNO 1976

křižovatka světové techniky a odborných informací

15. – 23. září 1976

ŘEDITELSTVÍ ZÁVODU — POŘADATELSKÝ SBOR

ředitel závodu
zástupce ředitele
zástupce ředitele
předseda AMK Svazarmu Brno-Bašty
sportovní tajemník
organizační tajemník
ekonom
sekretariát

Bohumil KUNC
František HAVELKA
Ing. František TRANDA
František KLAPAL
Jaroslav HOLCÁK
Miroslav ČADA
Milan HEINIK
Zdena STAVOVA

ODBORY :

— propagační
— tiskový
— tiskové středisko
— sportovní
— traťových komisařů
— technický
— parkoviště závod. strojů
— inženýr výstavby
— stavební
— traťový
— zabezpečení tratě
— spoje — dispečink — rozhlas
— hospodářský
— pořadatelský
— spolupráce s ČSLA
— vnitřní doprava
— veřejná doprava
— objíždky — příjezdy
— péče o hosty
— ubytovací
— mototuristický
— bezpečnost
— parkoviště diváků

Jan ZÁČEK
Josef ŠVÉDA
Ing. Bohumil BĚLOHOUBEK
Otto ŠUSTEK
Evžen MOTYKA
Pavel JILEK
Ing. Radvan LENSKÝ
Ing. Jaroslav SUCHÝ
Ing. Jiří SVOBODA
Ing. Jaroslav MUSIL
František BÍLEK
Gustav RÁDEK
Drahošlav JELINEK
Mojmír STIVAR
Pplk. ing. František LORENC
Zdeněk MALÝ
Major Oldřich NEČAS
Jiří AMBROŽ
Ing. František GAZÁREK
Josef JIRSENSKÝ
Ing. Ivan KEKUS
Mrj. Oldřich MIŠUREC
Ing. Zdeněk POSPÍCHAL

SLUŽBY :

— zdravotní
— zásobovací
— požární

MUDr. Jan KAPLAN
Josef VELEBA
Mjr. František RUBER

**VŠICHNI MOTORISTÉ DO ŘAD
AUTOMOTOKLUBU SVAZARMU**

**OSOBNÍ
AUTOMOBILY**

**NÁKLADNÍ
AUTOMOBILY**

AUTOBUSY

**ÚČELOVÁ
VOZIDLA**

**JEDNOSTOPÁ
MOTOROVÁ
VOZIDLA**

**PŘÍVĚSY
A NÁVĚSY**

**NÁHRADNÍ
DÍLY**

**PŘÍSLUŠENSTVÍ
MOTOROVÝCH
VOZIDEL**

**VYSOKOZDVIŽNÉ
VOZÍKY**

VYRÁBĚJÍ

PODNIKY TRUSTU

**ČESKOSLOVENSKÉ
AUTOMOBILOVÉ
ZÁVODY**

**PRAHA 2
N. B. ENGELSE 42**



DELEGOVANÍ FUNKCIONÁŘI

SPORTOVNÍ KOMISAŘ FIM:

N. E. Dixon O. B. E., Anglie

PŘEDSEDA MEZINÁRODNÍ JURY:

Oldřich Haken, ÚAMK ČSSR

SPORTOVNÍ KOMISAŘI:

Ing. Karel Kieslich

Ing. Karol Hajas

ČASOMĚŘIČI:

Jaroslav Kraus, hlavní časoměřič

Ervín Němec

Juraj Sedláček

Ing. Miloš Vymětal

Ing. Oldřich Vyjídák

Vlastimil Lobiš

Jaroslav Humpolec

Ing. Vlad. Nývlt, CSc.

Ing. Dobromil Veselý

TECHNIČTÍ KOMISAŘI:

Ing. Josef Kovář

Josef Krečmer

Ivan Valach

Lubomír Novotný

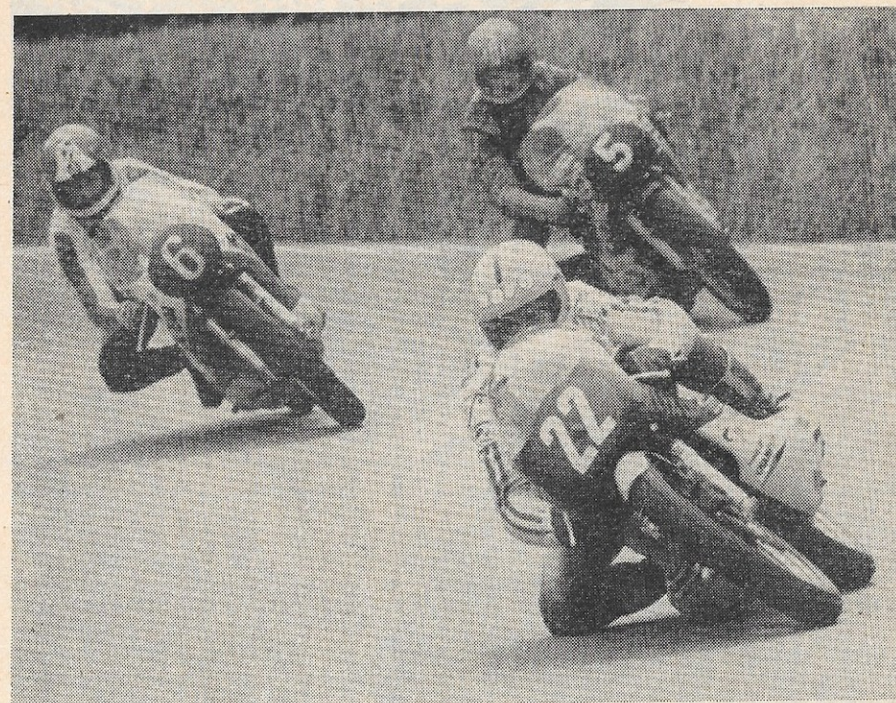
Vladimír Čáslavský

Vladimír Tejkal

Jaroslav Zavrtálek

Ladislav Kliment

Božetěch Špičák

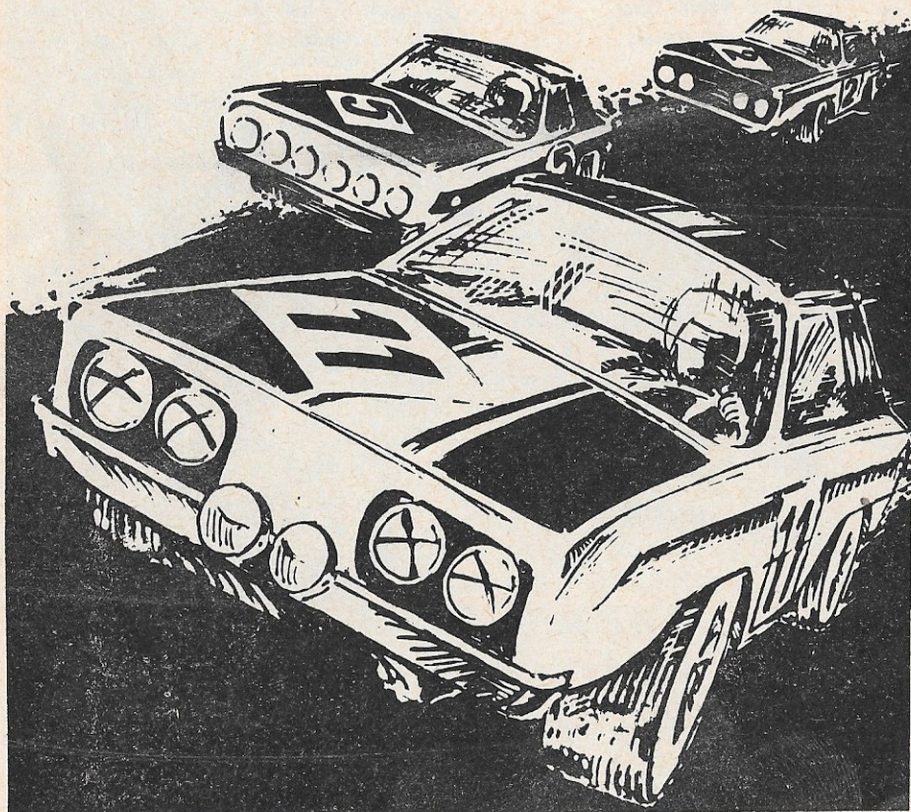


22 — Tapio Virtanen, SF, MZ 250

5 — Chas Mortimer, GB, Yamaha 250

6 — John Dodds, AUS, Yamaha

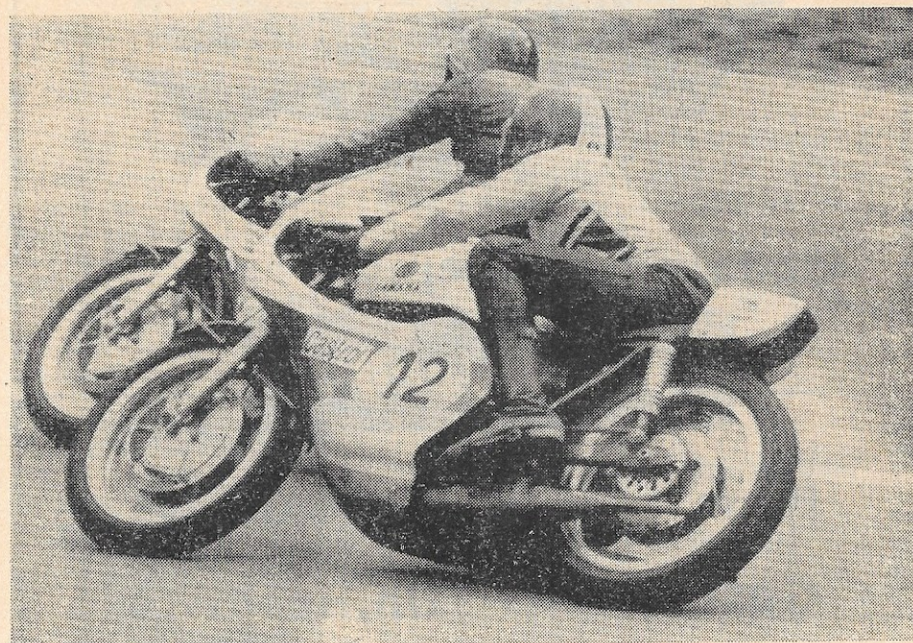
STARTUJÍ A VÍTĚZÍ S BATERIÍ



PRAŽSKÁ AKUMULÁTORKA, n. p., MLADÁ BOLESLAV

ČASOVÝ ROZVRH TRÉNINKŮ A ZÁVODU

Tréninky:		Pátek 20. 8. 1976	
	9.00—9.40 hod.	nár. tř. 250 + 350 ccm	
	10.00—10.40 hod.	tř. 350 ccm MS	
	11.00—11.40 hod.	tř. 250 ccm MS	
	12.00—12.40 hod.	tř. 500 ccm MS	
	13.00—13.40 hod.	sidecary MS	
	14.30—15.10 hod.	tř. 350 ccm MS	
	15.30—16.10 hod.	tř. 250 ccm MS	
	16.30—17.10 hod.	tř. 500 ccm MS	
	17.30—18.10 hod.	sidecary MS	
Sobota 21. 8. 1976		Pátek 20. 8. 1976	
	9.00—10.10 hod.	nár. tř. 250 + 350 ccm	
	10.20—11.20 hod.	tř. 350 ccm MS	
	11.40—12.40 hod.	tř. 250 ccm MS	
	13.00—14.00 hod.	tř. 500 ccm MS	
	14.20—15.20 hod.	sidecary MS	
Závody:		Neděle 22. 8. 1976	
	9.00 hod.	Zahájení	
	9.30 hod.	Start nár. závodu — 8 kol	
	10.50 hod.	Start tř. 350 ccm MS	
	12.20 hod.	Start tř. 250 ccm MS	
	13.40 hod.	Start tř. 500 ccm MS	
	15.30 hod.	Start sidecarů MS	



12 — Peter Baláž, CS, Yamaha 500

**široký výběr
automobilů domácí
i zahraniční výroby**



ZA HOTOVÉ

I NA PŮJČKU



dodají prodejny

Mototechna

**Brno — Jihlava
Gottwaldov - Uh.Hradiště**

DESATERO NÁVŠTĚVNÍKA:

- 1 — Budu poctivý k sobě i pořadatelům a koupím si včas vstupenku, bez ní mě kontroloři stejně naleznou.
- 2 — Nebudu poškozovat lesní a polní kultury, ke stanování využiji pouze míst k tomu určených.
- 3 — Tréninku i závodu přihlížím na vlastní nebezpečí a jen z míst vyhrazených pro diváky.
- 4 — Nápis „Zakázaný úsek“ budu respektovat sám od sebe a nikoliv až na zákrok pořadatele nebo příslušníka VB.
- 5 — Závodní trať je vyhrazena jen jezdcům na jejich vozidlech a pouze v případě potřeby členům a vozidlům pořadatelské a zdravotní služby.
- 6 — Nebudu přecházet ani přebíhat závodní trať — ani o tak zvaných přestávkách;
- 7 — Nesu zodpovědnost za děti, které jsem přivedl do hlediště s sebou; musím proto na ně dávat zvýšený pozor a nesmím se nechat strhnout průběhem závodu k nepozornosti.
- 8 — Dojde-li na trati k nehodě, je to záležitost jezdců a pořadatelů; nemohu nijak pomoci, naopak mohl bych způsobit další nehody; proto nepoběžím k místu nehody, ale zůstanu na své místě a nepodlehnu panice.
- 9 — Po skončení závodů a „otevření“ trati se budu řídit pokyny místního rozhlasu i pořadatelské služby a příslušníků VB.
- 10 — Na svém vozidle pojedu ze závodů domů ještě opatrněji, než jezdím jindy.

Důležité upozornění divákům

Vstupenku si zakupte před zahájením závodů! Děti do 10 let v doprovodu rodičů vstupné neplatí. Po zahájení závodů jsou diváci, zjištění kontrolními orgány bez vstupenky, povinni zaplatit zvýšené vstupné o náklady kontroly, tj. 40,— Kčs.

Odmítnutí úhrady vstupného bude považováno podle správního zákona č. 88/50 Sb. za rušení veřejného pořádku a rušitel bude předán orgánům VB.

BESIP



**Silnice není závodní
dráha — Pamatuj
na to při návratu!**



PNEUMATIKY

PODLAHOVINY z pryže a PVC

AUTOPŘÍSLUŠENSTVÍ z pryže a osinku

KLINOVÉ ŘEMENY aj.

SERVIS PNEU — montáže a vyvažování

pneumatik, poradenská služba

NABÍZÍME VÁM V NAŠICH

SERVISNÍCH PRODEJNÁCH

Prodejna	Servis	Prodejna	Servis
Praha 2, Křižíkova 46	S	Jičín v Č., Chelčického 8	S
Praha 7, Plynární 4	S	Náchod, Běloveská 763	S
Praha 2, W. Piecka 10		Kostelec n. Orli., Palackého nám. 21	
Kolín, Kouřimská 10		Pardubice, Gottwaldova 459	S
Příbram, Dům služeb, Plzeňská		Vysoké Mýto, Leninova 8/52	
Kladno, síd. Sítná, hotel Kladno		Chrudim III, Havlíčkova 91	S
Č. Budějovice, Jeronýmova 24	S	Havlíčkův Brod, Dolní 103	S
Plzeň, Přemyslova 39	S	Pelhřimov, nám. Čs. armády 315	S
Klatovy, 1. máje 23	S	Brno, Běhounská 7	
Karlovy Vary, Dvory, Chebská 42	S	Znojmo, Kovářská 8	S
Tachov, Oldřichovská	S	Šumperk, nám. Míru 18/19	
Ústí n. L., Bukov, Fučíkova 625	S	Olomouc, Holická	S
Louny, Rybalkova 2128	S	Prostějov, Vítězného února 8	S
Děčín, Bezručova 17	S	Přerov, Škodova 8	
Most, Havlíčkova 565/7	S	Gottwaldov, Murzinova 510	
Teplíce v Č., U masných krámů 2	S	Vsetín, Pod Zakopanicí 271	
Chomutov, Poděbradova 922	S	Hodonín, Tyršova ul.	S
Liberec, ul. 5. května 339/33	S	Ostrava, Mlýnská 4	S
Nový Bor, tř. Čs. armády 78		Opava, Na rybníčku 57	S
Ml. Boleslav, Českobratrské nám. 133		Frýdek-Místek, nám. Kl. Gottwalda	S
Hradec Králové, Dukelská 635	S	Nový Jičín, Sokolská 25	S

BARUM, OBCHODNÍ PODNIK
GOTTWALDOV

AUTOMOTOKLUBY SVAZARMU ...

... jsou jediným místem, kde se scházejí všichni zájemci o motorový sport — jezdci i funkcionáři a pořadatelé. Patříte mezi ně i vy, kteří se o motorový sport zajímáte jako diváci.

Naleznete zde prostředí, které si vás rychle získá a které vám poskytne další rozhled po motorovém sportu u nás doma i za hranicemi.

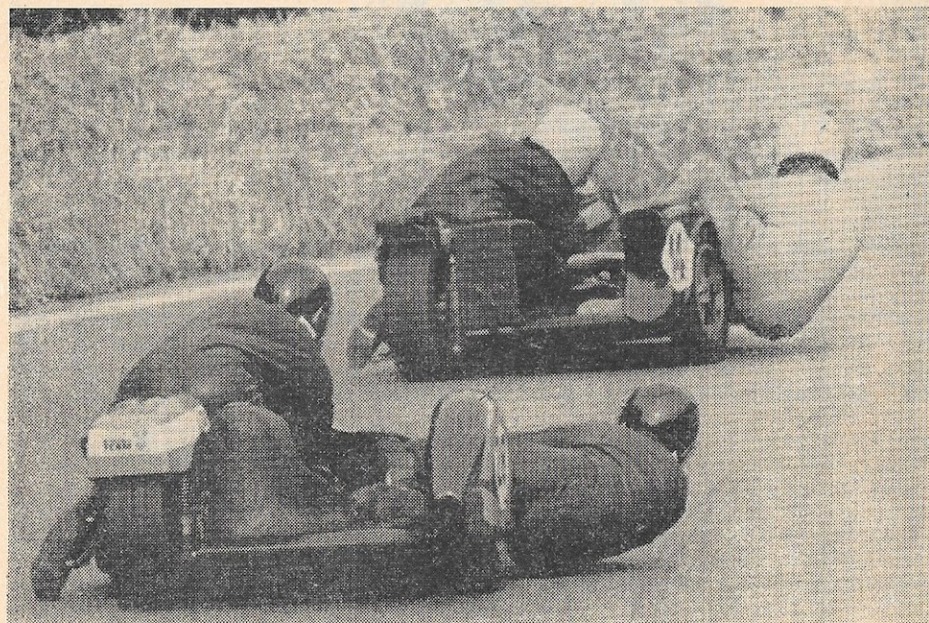
Svépomocné dílny automotoklubů Svazarmu jsou prospěšné každému motoristovi. Značkové kluby v nich mají školu technického minima, kde se naučíte ještě lépe rozumět svému vozidlu a budete mít nejlepší příležitost dávat mu opravdu všechno, co potřebuje, aby vám sloužilo i vydrželo dlouho.

Přijďte mezi nás do automotoklubů Svazarmu — přijďte mezi své!

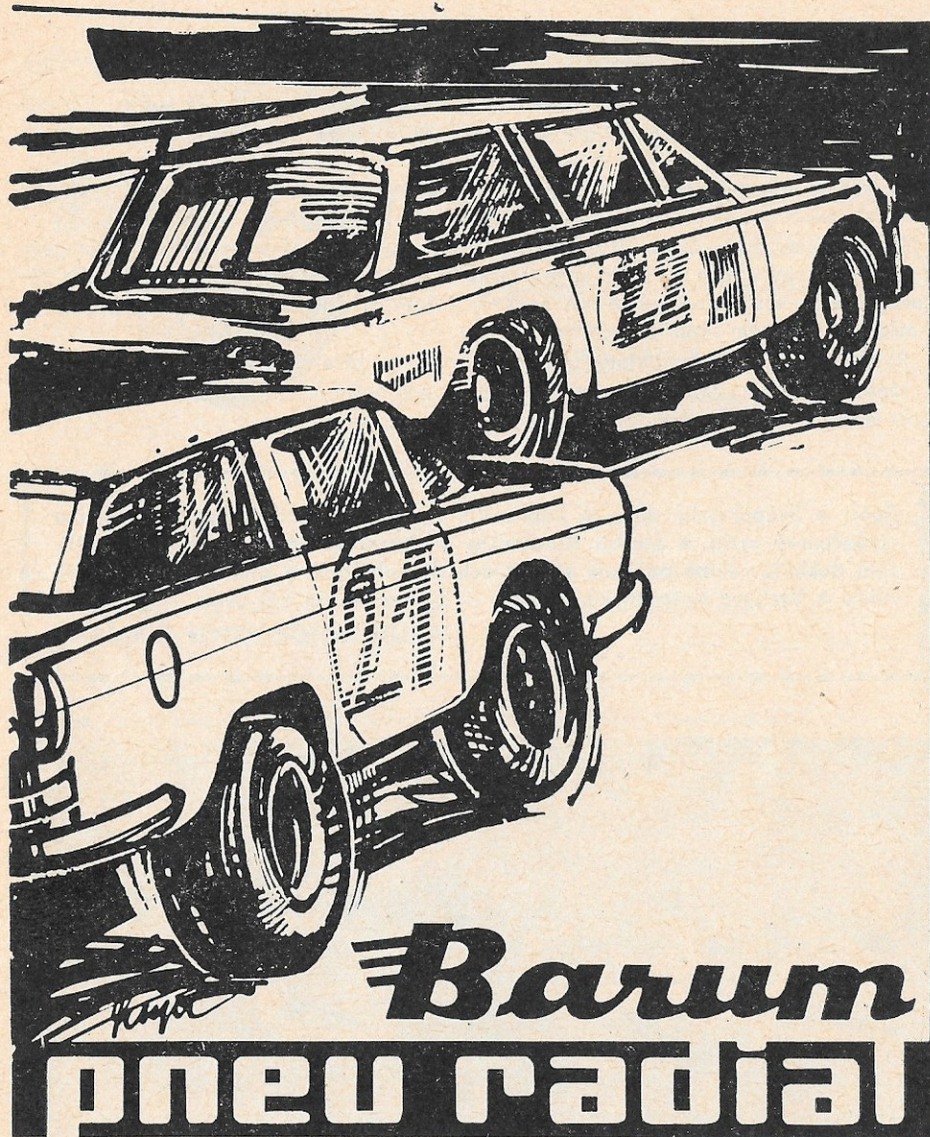
Máte-li ve svém okolí — v bydlišti nebo na pracovišti — více zájemců, můžete založit vlastní ZO automotoklubu Svazarmu.

Sport • Svépomocné dílny • Zahraniční i domácí mototuristika • Kulturní a společenské vyžití • Služba Autoturistu • Právní ochrana • Kompletní vyřízení dokladů včetně pojištění při cestách do zahraničí • Zvyšování kvalifikace řidičů • Výchova motoristické mládeže — to všechno na Vás čeká

V AUTOMOTOKLUBECH SVAZARMU



14 — Peter Hahn / Hermann Patrasso, A, König
28 — Klaus Sprengel / Manfred Kürnsteiner, A, Rotax



Barum
 pneu radial
RUDÝ ŘÍJEN

PRVNÍ PŘEDPOKLAD ÚSPĚCHU

Tabulka průměrných rychlostí podle časů, nutných k průjezdu jednoho kola okruhu (délka okruhu 10.920 m)

Čas Ø km/hod.	Čas Ø km/hod.	Čas Ø km/hod.	Čas Ø km/hod.
2 min. — 327,93	3 min. 54 168,00	5 min. — 131,05	06 107,41
10 302,49	56 166,56	02 130,17	08 106,83
20 280,72	58 165,18	04 129,32	10 106,25
30 261,87	4 min. — 163,79	06 128,47	12 105,68
40 245,95	02 162,45	08 127,63	14 105,11
50 231,36	04 161,11	10 126,81	16 104,56
3 min. — 218,40	06 159,81	12 125,99	18 104,00
02 215,98	08 158,51	14 125,20	20 103,45
04 213,66	10 157,26	16 124,40	22 102,91
06 211,34	12 156,00	18 123,63	24 102,37
08 209,19	14 154,76	20 122,85	26 101,85
10 206,90	16 153,56	22 122,09	28 101,32
12 204,88	18 152,36	24 121,33	30 100,80
14 202,63	20 151,20	26 120,58	32 100,28
16 200,59	22 150,04	28 119,86	34 99,78
18 198,55	24 148,98	30 119,12	36 99,27
20 196,54	26 147,79	32 118,41	38 99,00
22 194,62	28 146,70	34 117,70	40 98,38
24 192,69	30 145,60	36 117,00	42 97,76
26 190,84	32 144,52	38 116,31	44 97,33
28 188,99	34 143,48	40 115,63	46 96,81
30 187,21	36 142,43	42 114,95	48 96,38
32 185,43	38 141,41	44 114,28	50 95,87
34 183,71	40 140,40	46 113,62	52 95,45
36 182,00	42 139,41	48 112,96	54 94,96
38 180,32	44 138,42	50 112,32	56 94,46
40 178,69	46 137,46	52 111,68	58 94,06
42 177,07	48 136,50	54 111,05	7 min. — 93,57
44 175,51	50 135,55	56 110,43	10 91,61
46 173,94	52 134,63	58 109,81	7 min. 20 89,35
48 172,43	54 133,71	6 min. — 109,20	30 87,36
50 170,92	56 132,81	02 108,59	40 85,46
52 169,57	58 131,92	04 108,00	50 83,64
			8 min. — 81,90

**Moučníky diabetikům?
ano-ale
se Sorbitem!**



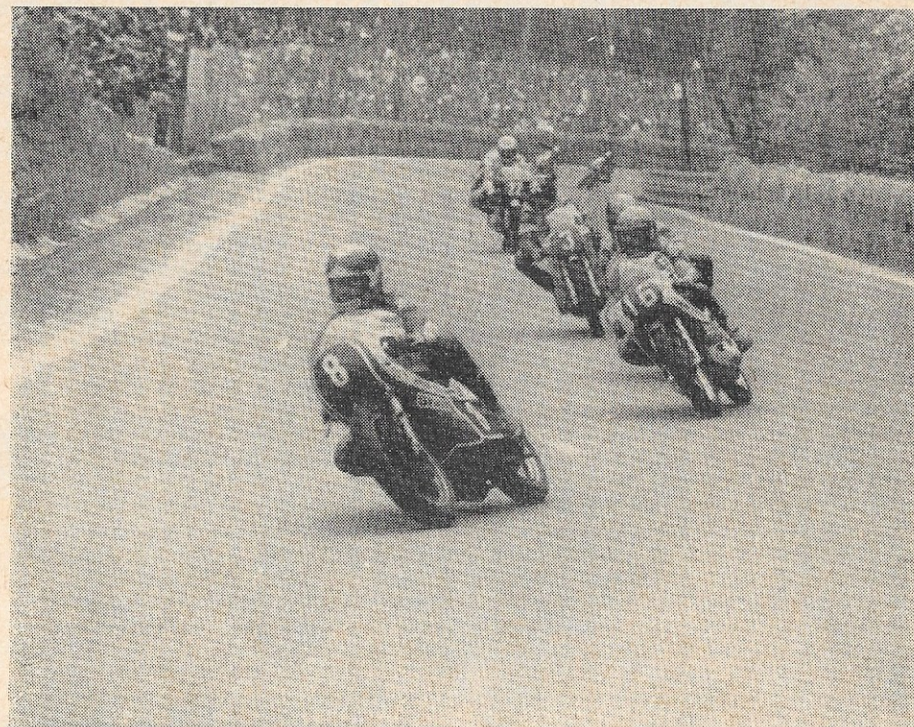
LACHEMA



LACHEMA n.p. **BRNO** ZÁVOD **NERATOVICE**

KALENDÁŘ SILNIČNÍHO MISTROVSTVÍ SVĚTA FIM 1976

1.	25. 4.	G. P. Francie — Le Mans	50, 250, 350, 500, side
2.	2. 5.	G. P. Rakouska — Sazburgring	125, 350, 500, side
3.	16. 5.	G. P. Itálie — Mugello	50, 125, 250, 350, 500
4.	23. 5.	G. P. Jugoslávie — Opatija	50, 125, 250, 350
5.	11. 6.	British T. T. — Isle of Man	250, 350, 500, side
6.	26. 6.	Dutch T. T. — Assen	všechny třídy + side
7.	4. 7.	G. P. Belgie — Francorchamps	50, 125, 250, 500, side
8.	25. 7.	G. P. Švédsko — Anderstorp	50, 125, 250, 350
9.	1. 8.	G. P. Finsko — Imatra	50, 125, 250, 350, 500
10.	22. 8.	VELKÁ CENA ČSSR — Brno	250, 350, 500, side
11.	29. 8.	G. P. NSR — Nürburgring	všechny třídy + side
12.	19. 9.	G. P. Španělsko — Barcelona	50, 125, 250, 350



8 — Pentti Korhonen, SF, Yamaha 250 16 — Leif Gustafsson, S, Yamaha 250
3 — Patrick Pons, F, Yamaha 250 22 — Tapio Virtanen, SF, MZ 250

PENETRAL

chataři
stavebníci
automobilisté

potřebují

lutex

gumoasfalt

eonit

antivibrál

RENOLAK



REFLEXOL

vlysex

CHEMOPETROL

koncernový podnik

PARAMO
P A R D U B I C E

MISTŘI MOTOCYKLOVÉ SILNICE 1975

Mistrovství světa FIM:

50 ccm:	1. Angel NIETO	E	Kreidler	75 b.
	2. Eugenio LAZZARINI	I	Piovatucci	59
	3. Julien van ZEEBROECK	B	Kreidler	43
125 ccm:	1. Paolo PILERI	I	Morbidelli	90 b.
	2. Pier-Paolo BIANCHI	I	Morbidelli	72
	3. Kent ANDERSSON	S	Yamaha	67
250 ccm:	1. Walter VILLA	I	Harley D.	85 b.
	2. Michel ROUGÉRIE	F	Harley D.	76
	3. Dieter BRAUN	D	Yamaha	56
350 ccm:	1. Johny CECOTTO	YV	Yamaha	78 b.
	2. Giacomo AGOSTINI	I	Yamaha	59
	3. Pentti KORHONEN	SF	Yamaha	48
500 ccm:	1. Giacomo AGOSTINI	I	Yamaha	84 b.
	2. Phil READ	GB	MV Augusta	76
	3. Hideo KANAYA	JAP	Yamaha	45
sajdkáry:	1. Rolf STEINHAUSEN	D	Busch-	67 b.
	Sepp HUBER	D	König	
	2. W. SCHWARZEL	D	König	54
	A. HUBER	D		
	3. R. BILAND	CH	Seymaz-	30
	W. GRUBE	D	Yamaha	

Mistrovství ČSSR:

50 ccm:	1. Bedřich FENDRYCH	Tatran
	2. Jiří ŠAFRÁNEK	Tatran
	3. František ZOHN	Tatran
125 ccm:	1. Bedřich FENDRYCH	RAWO
	2. Zbyněk HAVRDA	Maico
	3. Karel SEDLÁK	MZ
250 ccm:	1. Peter BALÁŽ	Yamaha
	2. Bohumil STAŠA	Jawa
	3. Jan NOVOTNÝ	Jawa
350 ccm:	1. Peter BALÁŽ	Yamaha
	2. Jiří KRÁL	Yamaha
	3. Bohumil STAŠA	Jawa



- bezpečne
- rýchlo
- spoľahlivo

NA RADIÁLNYCH PNEUMATIKÁCH



GUMÁRNE I. MÁJA N. P. PÚCHOV
NOSITEL' RADU PRÁCE

VĚCNÉ CENY VĚNOVALI



předseda JM KNV
Zdeněk Vávra

ČSVD Praha

Lachema, n. p., Brno

JISKRA, n. p., Tábor

ČZGP GR Gottwaldov

Motokov PZO Praha

Mototechna, n. p., Brno

Jawa, n. p., Týnec n/Sázavou

BVV PZO Brno

ČZM, n. p., Strakonice

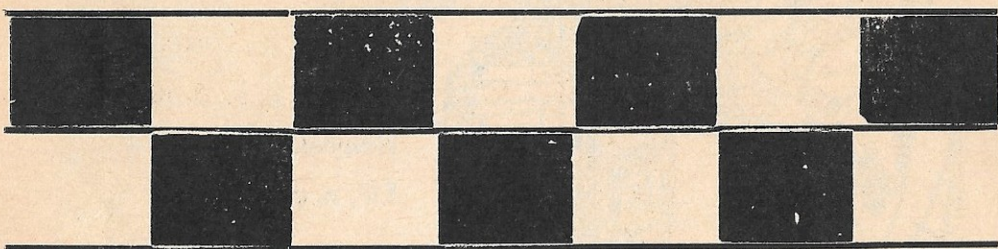
ŽDAS, n. p., Žďár n/Sázavou

Slovnaft, n. p., Bratislava

Nábytek OP Brno

EJF, n. p., Brno

SUPER MOGUL M2T



OLEJE MISTRŮ VOLANTU A ŘÍDÍTEK
OLEJE PRO NEJTVRDŠÍ PODMÍNKY
OLEJE PRO LÉTO I ZIMU

Benzina

MINIREPORTÁŽ Z LOŇSKA

Premiéra nové brněnské trati byla posledním závodem půllitrů a měla rozhodnout o mistru světa 500 ccm 1975. V sázce bylo přetržení devatenáctileté nadvlády MV Agusta v této třídě, která jen jednou byla přerušena Gilerou (1957 — Liberto Liberati). Kromě toho hrozilo šéfovi závodního oddělení Yamahy zatracení, jestliže nedoveze do Japonska první titul mistra pětistovek, na který se Hata San těšil od přetažení Agostiniho. Není divu, že Nomurovy nervy byly řádně napjaté. Při tom by Agostinimu k dosažení titulu stačilo i sedmé místo! Naproti tomu Read musel chtít vítězství, aby mohl být alespoň druhý v celém šampionátu, i kdyby snad Agostini nedojel. Na vítězství však jeli také Barry Sheene a Teppi Länsivuori, aby ukázali převahu svých Suzuki.

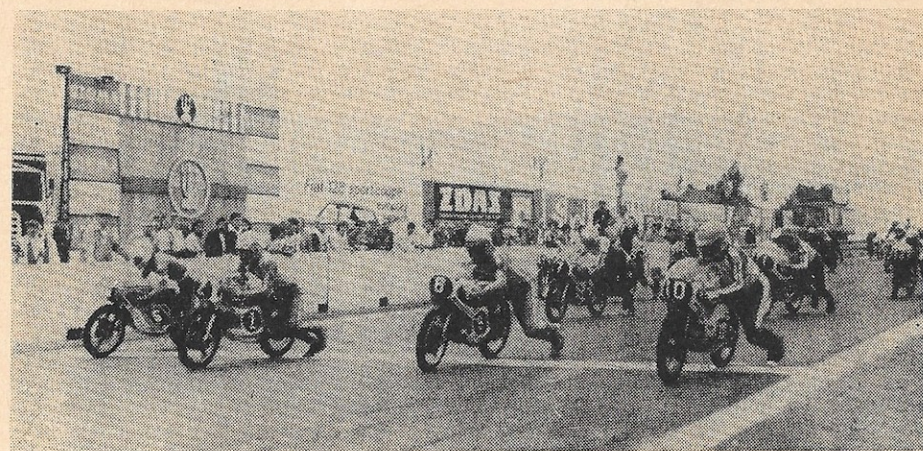
O mnoho šlo také ve třítapadesátkách, třebaže na ukončení mistrovských soubojů čekala ještě Opatija. Nejohrovanějším z jezdců — Johny Cecottovi — chybělo do titulu ještě alespoň jedno třetí místo. To přimělo managera této nové hvězdy na motocyklovém nebi, Andrea Ippolita, přiletět z Venezuely do Brna, nikoliv aby Johnymu četl levity za debakl na Silverstonu, jako spíš proto, aby mu, co může, pomohl.

Toto sportovní napětí vyvořilo jubilejnímu dvacátému pátému ročníku VELKÉ CENY ČSSR, od r. 1965 mistrovství světa FIM, pěkný rámeček a jen sobotní noční déšť vykreslil ještě v neděli ráno na čelech členů ředitelství závodu starostlivé vrásky, které byly nakonec zbytečné.

Zlomená noha Pileriho

Stopětadvacítka měly již z tréninku svého favorita v Paolo Pilerim, který měl s devadesáti body vlastně titul již v kapse. Ujal se hned po startu vedení a na každém kole získával po desíti vteřinách. Za ním se vytvořilo pole složené z Kessela na Condoru, Anderssona, Gustafssona a Kneubühlera na Yamahách, Lazzarinioho na Piovaticci, Zemsauera na Rotax a dalších, mezi nimiž se dobře držel i Bedřich Fendrych na Rawo.

Ve čtvrtém kole Pileri havaroval a zlomil si nohu. Vozovka byla v lesnatém úseku trati přece jen ještě vlhká, ale Pileriho náskok byl již tak velký, že jeho bravurní jízda byla zbytečnou exhibicí, která jej stála první místo. Na špici se dostal Henk van Kessel a vydržel zde právě jen jedno kolo a odstoupil pro poruchu spojky. Vedení převzal Gustafsson — na dvě kola. Souboj o vedení vyhrál Andersson, ale



Start třídy 125 ccm



Snadné

rozčesání a dokonalou úpravu vlasů
po umytí umožní PALETTE VITAL
nový přípravek vlasové kosmetiky.

PALETTE VITAL se větře do osušených
vlasů, nechá krátce působit a vlasy se
propláchnou čistou vlažnou vodou.
Takto osušené vlasy jsou poddajné, vláčné,
po oschnutí nepoletují kolem hlavy,
nepraskají, vrátí se jim přirozený vzhled,
lehkost a krása.



XXVI. GRAND PRIX ČSSR



STARTOVNÍ LISTINA

MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ A SIDECARŮ

BRNO 20.-22. 8. 1976

ÚAMK ČSSR - AUTOMOTOKLUB SVAZARMU BRNO

Startovní listina je vydána jako součást oficiálního programu

SAMOSTATNÉ NEPRODEJNÉ



**opravny
výrobního
družstevnictví
poskytují
spolehlivý
servis
a autoslužby**



STARTOVNÍ LISTINA

NÁRODNÍHO ZÁVODU MOTOCYKLŮ sólo (8 kol = 87,350 km)

Třída do 250 ccm

Zelená tabulka — číslo bílé

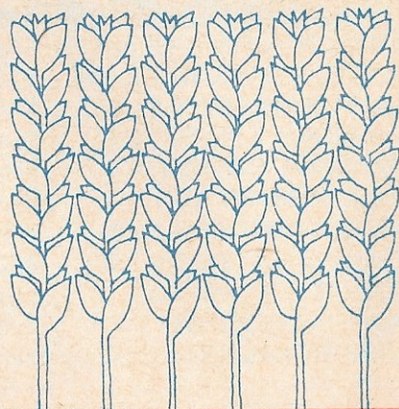
St. č.	Jezdec	Stroj	St. č.	Jezdec	Stroj
1	NOVOTNÝ Jan	Jawa	16	KOPAS Josef	Jawa
2	KLÁTIL Stanislav m. s.	Jawa	17	KORČÁK Ernest	Jawa
3	CHALOUPKA Karel	Jawa	18	CHÁBERA Petr	Jawa
4	HAVRDA Zbyněk	Jawa	19	MAJOROŠ Peter	Jawa
5	VAŠÍČEK Pavel	Jawa	20		
6	MITOŠINKA Rudolf	Jawa	21		
7	ŠAFRÁNEK Jiří	Jawa	22		
8	MAREŠ Antonín	Jawa	23		
9	QUIRENC Eman st.	Yamaha	24		
10	JENÍK Vlasta	Jawa	25		
11	BERAN Jan	Jawa	26		
12	ŠEFL Václav	Jawa	27		
14	DOSTÁL Antonín	Jawa	28		
15	KRÁLÍK Ivan	Jawa	29		

Třída do 350 ccm

Modrá tabulka — číslo bílé

St. č.	Jezdec	Stroj	St. č.	Jezdec	Stroj
31	DAVID Jiří	Yamaha	46	PAVLÍČEK Josef	Jawa
32	BAREŠ Josef	Jawa	47	STLOUKAL Jiří	Jawa
33	MEDEK Miroslav	Yamaha	48	MERVART Miroslav	Jawa
34	BÍMA Zdeněk m. s.	Jawa	49	JAROLÍM Vladimír	Jawa
35	KUNC Ladislav	Jawa	50	RENN Jaroslav	Yamaha
36	TOFEL František	Jawa	51		
37	MÜLLER Miloslav	Jawa	52		
38	ONDRIK Armand	Jawa	53		
39	MILDNER Radek	ČZ	54		
40	ŠOUN Bohumil	Jawa	55		
41	MRKVIČKA Alois	Jawa	56		
42	PIEŠ Bohumil	Jawa	57		
43	VĚŽNÍK Vladimír	Jawa	58		
44	PILEČEK Václav	ČZ OHC	59		
45	RAFAJA Radek	ČZ Yamaha			

Suffix konec hluchému ovsu v pšenici



Kaučuky firmy SHELL k výrobě pneumatik



v sedmém kole zachytil o balík slámy, utrl brzdovou páku, ztratil vedoucí pozici a klesl až na třetí místo. Do konce závodu se na špici jezdeckého pole udržel Gustafsson, Andersson se probjoval zpět na druhé místo, na třetím dojel Lazzarini, za ním pak Kneubühler, Bartol, Zemsauer a další. Až na Pileriho zranění byl závod dobrým úvodem k ostatním bojům.

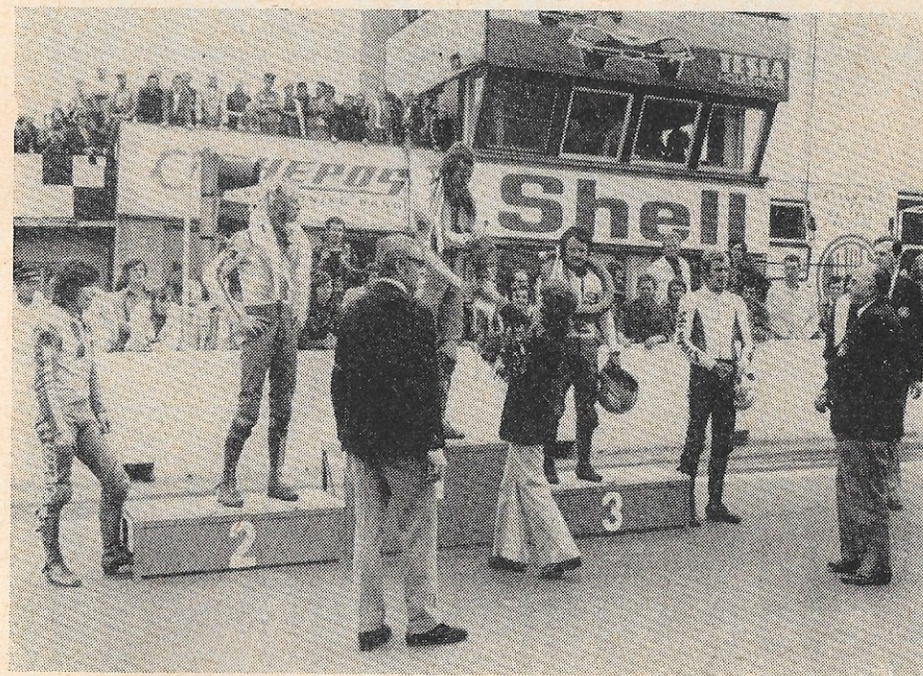
Favoriti odpadli!

Druhým závodem dne byly třístapadesátky. Situaci v mistrovství vedl 78 body Cecotto před Agostinim. Pro závod byli tři favoriti: Agostini, Cecotto a Braun. V tréninku na sebe přitáhli pozornost všichni tři stejnou, snad jen Cecotto pro svůj debut v Brně se těšil většímu zájmu diváků a fandů.

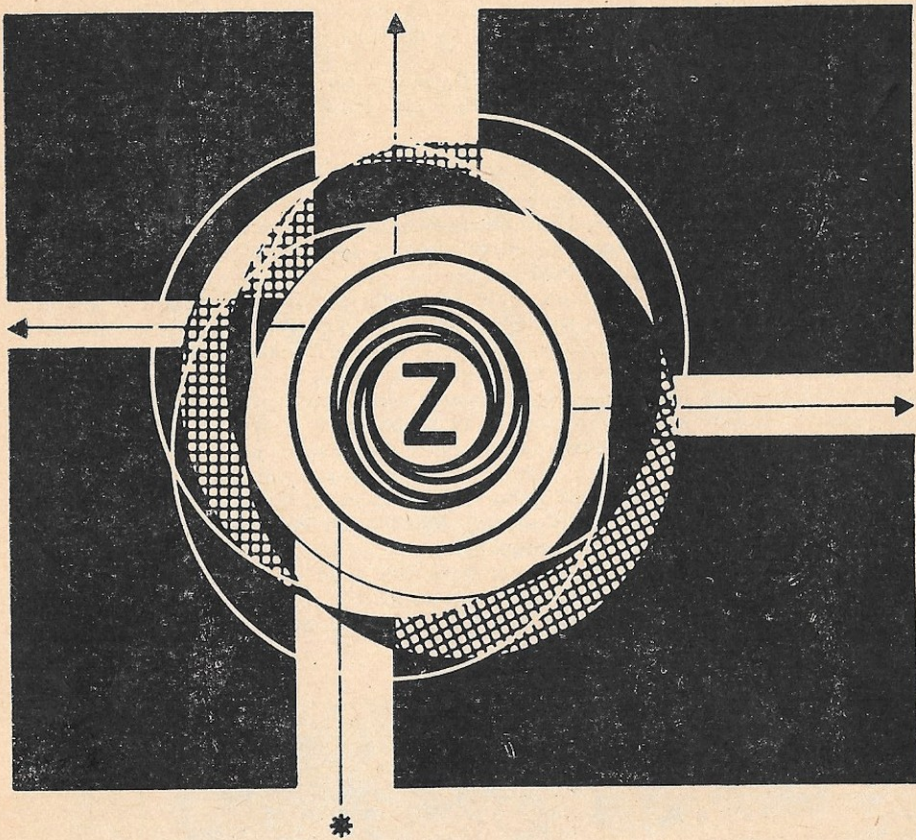
Agostini neměl právě snadný start. Z prvního kola se vrátil až patnáctý a výkon jeho motoru se nadále ztrácel na každém kole o 100 ot/min. Vydržel do pátého kola, pak se u boxu vzdal. Tím okamžikem se Johnny Cecotto prakticky stal mistrem světa — hned při svém prvním startu v seriálu šampionátu, což se v celé historii mistrovství podařilo zatím jen dvěma: Agostinimu a nyní Cecottovi!

Johnny udržel špičku jezdeckého pole s 20 sekundovým náskokem před Braunem, když Dieter v osmém kole odstoupil ze závodu s propáleným pístem. A v následujícím kole vzdal i Cecotto! Ulomená řadicí páka mu vzala vítězství. Bylo by to jeho páté první místo v GP závodech letošního mistrovství světa, kde startoval poprvé.

O první místo se rozpoutal tvrdý souboj. Všichni jeli na Yamahách a každému z nich — bylo jich s nárokem na vedení pole pět — by brněnské vítězství přineslo větší vyhlídka na smlouvu v příštím roce. Bitvu pro sebe rozhodl Otello Buscherini, ale v rozpětí čtyř sekund dojelo do cíle pět jezdců: Buscherini, Chevalier, Palomo, Herron a Pons. Říká se, že posledních pět kol závodu budou mít diváci dlouho v paměti.



Dekorace vítězů třídy 125 ccm



MECHANICKÉ A ELEKTRICKÉ PSACÍ STROJE • KALKULAČNÍ STROJE • STROJE A ZA-
RÍZENÍ PRO VÝPOČETNÍ TECHNIKU • STRÁNKOVÉ DÁLNOPIŠY • DISKOVÉ PAMĚTI •
NAFTOVÉ MOTORY • LOVECKÉ A SPORTOVNÍ ZBRANĚ • MĚŘIDLA, NÁSTROJE A
UPINÁČE • JEDNOUČELOVÉ OBRÁBĚCÍ STROJE • TRANSFERNÍ LINKY

ZBROJOVKA BRNO

národní podnik

nositel Řádu republiky, Řádu Vítězného února a Řádu práce

Mistr světa až třináctý

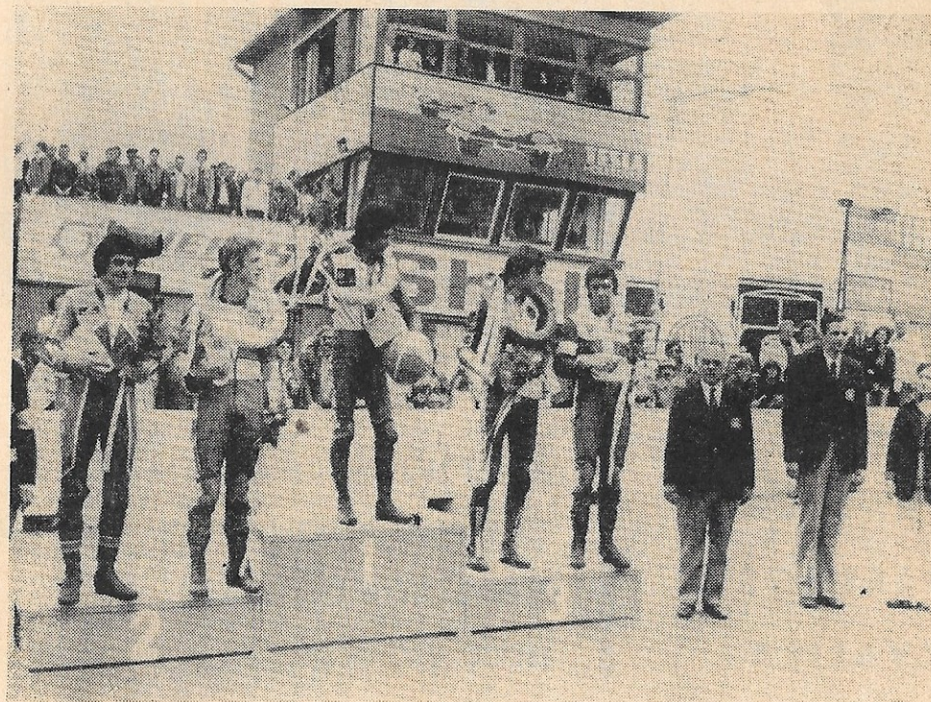
Do závodu dvěstěpadesátek nastupoval Walter Villa se svým Harley Davidson jako mistr světa 1975 s 85 body. Není tedy divu, že patil za jediného favorita závodu. Jako „favorit — náhradník“ zde stál Dieter Braun. Jen málokdo uvažoval o Michel Rougériovi, třebaže byl v mistrovské tabulce na druhém místě.

Proto bylo velikým překvapením, že Villa opouštěl startovní čáru až daleko za ostatními. Nemohl přivést motor svého stroje do chodu. Z této beznadějně pozice se nakonec po 14 kolech doslova prodral alespoň na třinácté místo.

Ani druhý mistr světa 1975 Johny Cecotto (350 ccm) neměl štěstí v závodě dvěstěpadesátek: již ve třetím kole u boxu vzdal s odůvodněním, že jeho stroj má tak silné vibrace, že jej nemůže ovládat.

Start nejlépe vyřešil Otello Buscherini na Yamaze, který by býval docela rád zopakoval svoje předchozí vítězství. Do závěsu za ním se mu pověsil Michel Rougérie a Harley Davidson a ve třetím kole jej předejel. Kolo na kolo projeli několik okruhů za sebou, pak se Rougérie od vítěze třístapadesátek náhle odpoutal a do ukončení závodu mu ujel o necelých 20 sekund. Se třetím místem se musel spojit Dieter Braun, který předvedl dokonalou, vyrovnanou jízdu bez jakýchkoliv útočných ambicí, s výjimkou jediného předejetí Leifa Gustafssona. Ten se ukázal jako dobrý bojovník, když se z desátého místa prokousal až na třetí, jež pak musel postoupit Braunovi.

Špatný start Villův se zprvu vykládal jako trik k důvodnému odstoupení ze závodu, když už titul byl v kapse. Nebylo tomu tak a diváci to uměli ocenit, když se Villa probíjaval dopředu a když dojížděl pod bíločernou šachovnicí na třináctém místě, potleskem mistroví, který nezpychl a dovedl bojovat.



Poslední vítězství O. Buscheriniho v Brně

Metra Blansko



**TRADICE
PŘESNOST
KVALITA**

**65 LET NEJVYŠŠÍCH ZKUŠENOSTÍ
VE VÝROBĚ PROGRESIVNÍCH VÝROBKŮ
ELEKTRICKÉ A ČÍSLICOVÉ
MĚŘICÍ TECHNIKY**

Püllitry — závod dne!

Očekávaný souboj gigantů měl tuto přehru: Agostini vedl tabulku se 72 body (4 vítězství a jedno druhé místo), Read měl 71 bodů na druhém místě (1 vítězství, 3 druhé a 1 třetí místo); team Yamahy měl za úkol přivést domů titul pětistovek a Read by tento titul chtěl pro sebe víc než pro MV Augustu; při vyrovnání bodů spadne titul do klína Agostinimu, protože má více vítězství; Read tedy musel jet na vítězství a doufat, že Yamaha nevydrží.

Tomu odpovídal i jeho start, kdy ihned z čáry převzal vedení celého pole a na Veselce měl již stometrový náskok! Udržel si vedení téměř celá dvě kola, ale do třetího vedl pole Barry Sheene, jenže v téměř kole vzdává pro poruchu ventilového rozvodu. Read znovu vede a za ním se dere Länsivuori, který převzal Sheenovu úlohu — zvítězit pro Suzuki. Třetím je Agostini. V šestém kole se Teppi probil až na špičku pole a nadále následuje několikeré vyměnění vedoucí úlohy mezi Länsivuorim a Readem.

Agostini si jede svůj vlastní závod na třetím místě. Souboje těch dvou před ním jej nevzrušují. Udržuje své tempo — musí Yamahu dovést do cíle, v Japonsku na něj čeká mimořádná prémie!

Tak to jde až do jedenáctého kola, kdy se mnohému u boxů zatajil dech. Agostini dojíždí se ztichlým motorem ke svému boxu! Jeden z četných italských fotografů málem podléhá infarktu! Konečně ani on nemohl vědět, co měla Yamaha připraveno jako trik, zabezpečující — zdá se — jisté dojetí do cíle na správném místě. Nobby Clark šéfmechanik stáje nechal na Agostiniho stroj namontovat menší benzinovou nádrž, aby stroj byl lehčí a ovladatelnější. Protože Agostini stejně neměl jet na vítězství, ale na pozici do šestého — v nejhorším případě do sedmého kole (závod se jel na 17 kol) Agostini zastaví na dotankování. Vyšlo to dokonale! Agostini, jedoucí na třetím místě měl před čtvrtým jezdcem náskok kolem 30 sekund, celé zastavení trvalo 14 sekund (tankování samotné jen 6 sekund), takže se rozjížděl dál do závodu stále spolehlivě na třetím místě. K tomu ještě ve třináctém kole odpadl ze závodu na čtvrtém místě jedoucí Coulon pro poruchu převodovky.

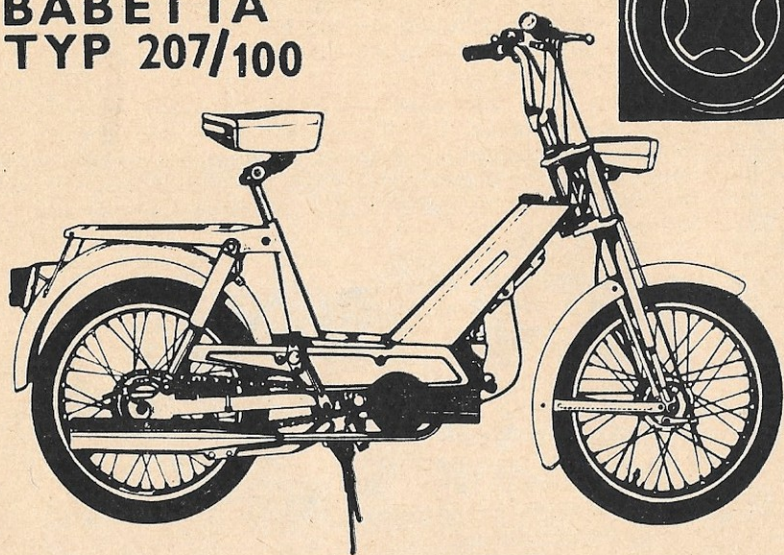
V předposledním kole, když právě ještě znovu vystřídal Reada ve vedení, odstupuje Länsivuori ze závodu pro stejnou poruchu ventilového rozvodu jako Sheene. Suzuki nevydržely. Agostini je tedy nyní druhým, třebaže s minutovým odstupem za Readem. A oba motory jdou zdravě a oba jezdci je ženou po trati jako kdyby se na věci ještě něco dalo změnit.

Po odmávnutí v cíli jede Phil Read vítěz Velké ceny ČSSR 1975 ještě celé jedno kolo trati pro uklidnění, ale mezitím je v cíli odmávnut nový mistr světa třídy 500 ccm — Giacomo Agostini, který takto dosáhl svého patnáctého mistrovského titulu — prvního na japonském dvoutaktu.



Länsivuori — Read
— nerozlučná dvojice závodu 500 ccm

MOPED BABETTA TYP 207/100



Svojou konštrukciou, malou váhou a pohodlnou jazdou vyhovuje starším i mladším jazdcom. Je ľahký, ekonomický v prevádzke a nenáročný na údržbu. Moped má jednostupňovú prevodovku s automatickou spojkou a je opatrený bezkontaktným polovodičovým zapáľovaním.

babetta

VYRABA A DODAVA

NÁRODNÝ PODNIK
POVAŽSKÉ STROJÁRNE
POVAŽSKÁ BYSTRICA

Mistři světa poraženi

Na předchozích šesti závodech si R. Steinhausen a S. Huber s jejich Königem upraveným Buschem vyjeli dostatek bodů, že vlastně již byli mistry světa. Proslavili se také svým vítězstvím na britské TT, takže nikdo neměl za favority pro poslední závod dne i celého mistrovství nikoho jiného.

Ale již po startu to vypadalo jinak. Na špici celého pelotonu se usadili Schwärzel s Huberem na Königü a v každém kole získávali sekundy natolik, že nikým neohrožováni dojeli po jedenácti kolech do cíle s náskokem plnou minutu před mistry světa!

Ve druhém kole byli na druhém místě Kurth s Danou Roweovou, když se proboujvali před dvojicí Schauzu — Kalauch na ARO. Vydrželi zde jen dvě kola a po zastavení u boxu klesli až do druhé poloviny pole a pak stejně závod vzdali.

Šesté kolo přineslo pohromu na druhé pozici jedoucímu Schauzu a Kalauchovi: převodová skříň jejich stroje ARO doslova explodovala. Tak na jejich pozici postoupili mistři světa Steinhausen s Huberem a snadno se zde udrželi až do konce závodu.

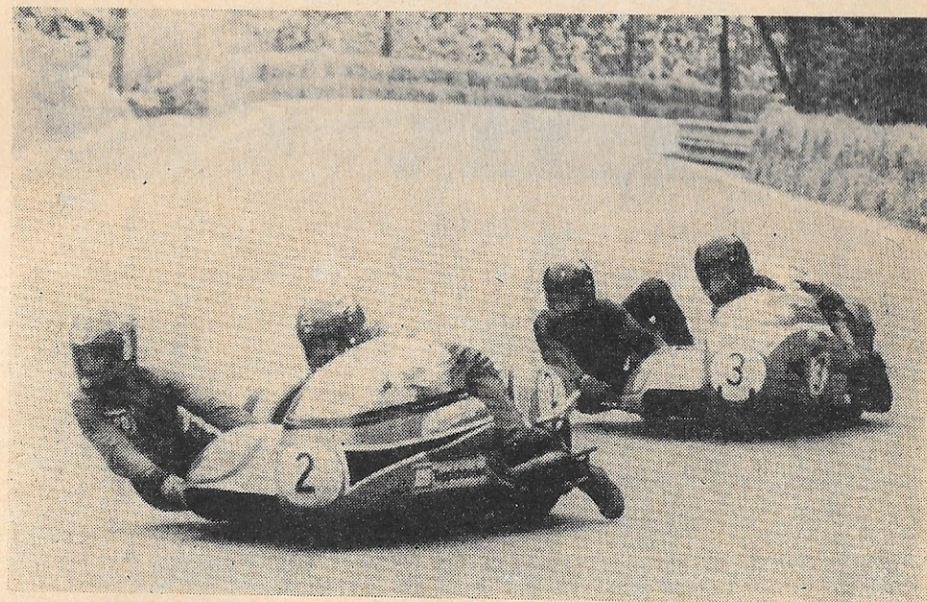
Zajímavý postup prodělali Ohrmann s Gruberem, kteří z 18. místa v prvním kole se protlačili až na čtvrté místo, když se jim podařilo zazářit chvíli na třetí pozici, než ji museli odevzdat dvojici Haller — Neumann.

Závod sajdkár byl, jako vždy, zajímavým závodem, ovšem napjatá atmosféra předchozího závodu půllitrů ovlivnila diváky natolik, že poslední závod dne na ně zapůsobil jako uklidňující závěr dobře zrealizované jubilejní Velké ceny Československa.

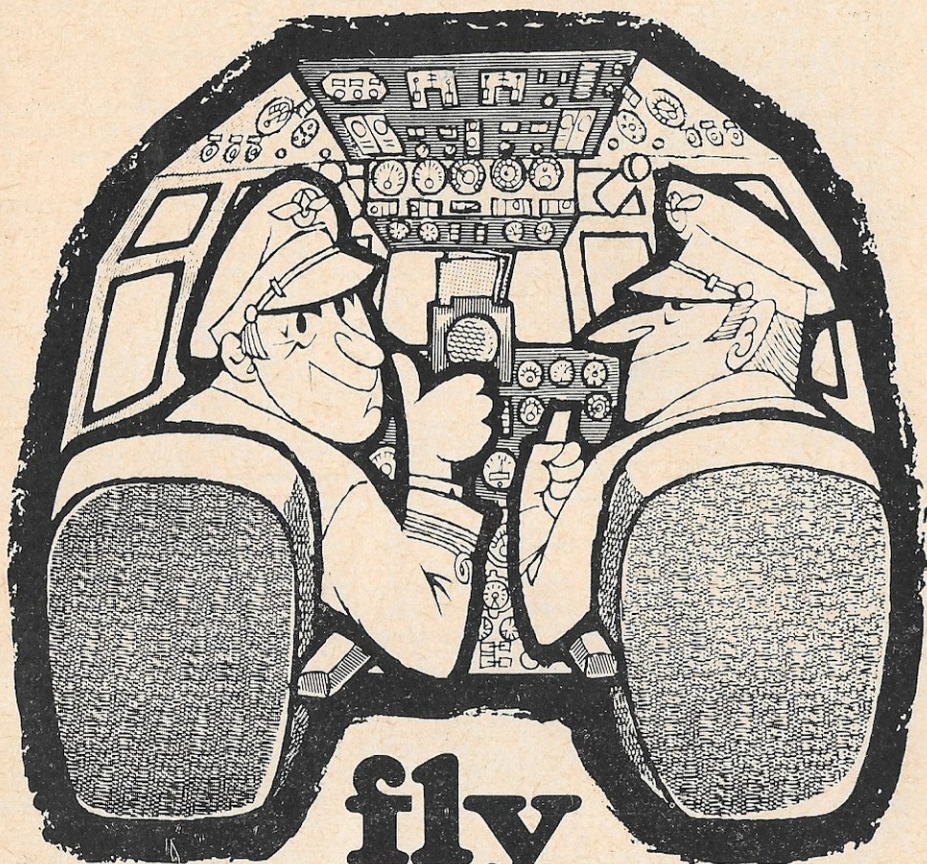
Premiéra nově upravené brněnské trati

se setkala s velmi dobrým přijetím se strany jezdců i delegovaných činovníků FIM. Začala se tak nová éra brněnského okruhu, která jistě dobře naváže na uplynulých 25 let historie motocyklové silnice na brněnském okruhu.

— VH —



2 — Schauzu / Kalauch — D — BMW
3 — Steinhausen / Huber — D — König



**fly
OK
fly
ČSA**

ČESKOSLOVENSKÉ AEROLINIE

„Mé nejdelší poslední kolo!“

Giacomo Agostini po získání svého patnáctého titulu mistra světa druhým místem v závodě třídy 500 ccm loňské Velké ceny ČSSR poskytl několika novinářům rozhovor, ve kterém řekl:

„Nikdy před tím jsem dosud nejel kolo tak dlouhé jako bylo poslední kolo právě ukončeného závodu. Bylo to nejdelší kolo v celé mé dosavadní závodnické kariéře. Také mně trochu pocuchalo nervy!

Zprvu jsem si myslel, že se mi poškodil motor, protože se mně zdálo, že slyším jakési podezřelé zvuky. Nebyla to však pravda. Pak se mi zdálo, že mám měkkou zadní gumu, ale pneumatika byla v pořádku. Pak zcela z nenadání prudká rána! Přetrhl se řetěz! Na štěstí ani to se nestalo. Yamaha běží spolehlivě dál!

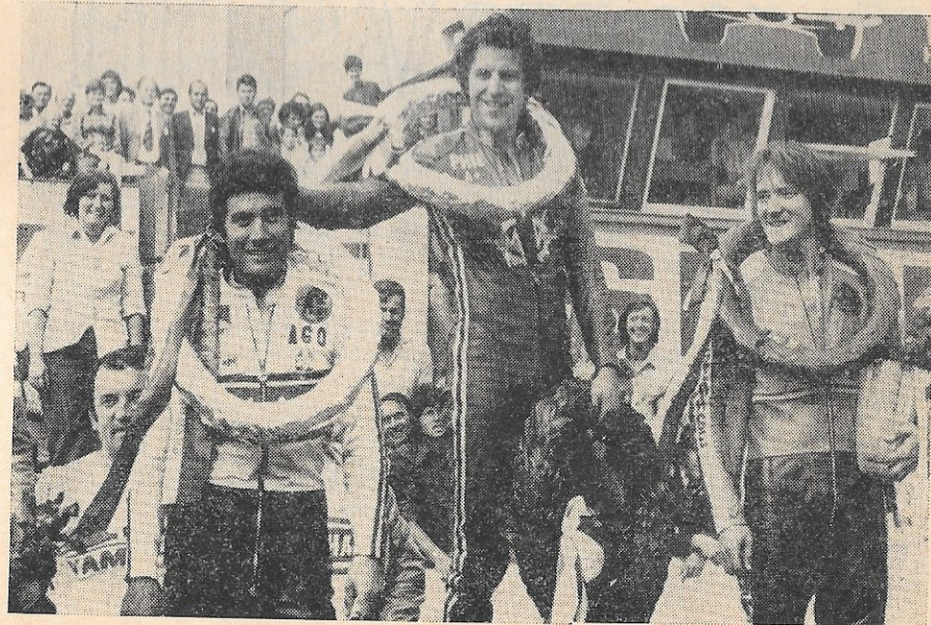
Teď je to tady! Nemohu správně řadit! Převodovka je „tvrdá“! Ale i to se ukázalo jako špatný odhad. Yamaha, se kterou jsem po celou tu dobu mluvil, rozprávěl, mně nenechala na holičkách! Konečně jsem v cíli! A k tomu získávám zpět svůj — před dvěma lety ztracený titul mistra světa třídy 500 ccm!

Ještě jsem tomu nemohl uvěřit. Nezdálo se mi, že všechno dopadlo dobře. Až když mi moji mechanikové odebírají stroj s gratulacemi, pak chápou, že se všechno naše úsilí setkalo s úspěchem. Jsem mistrem světa!

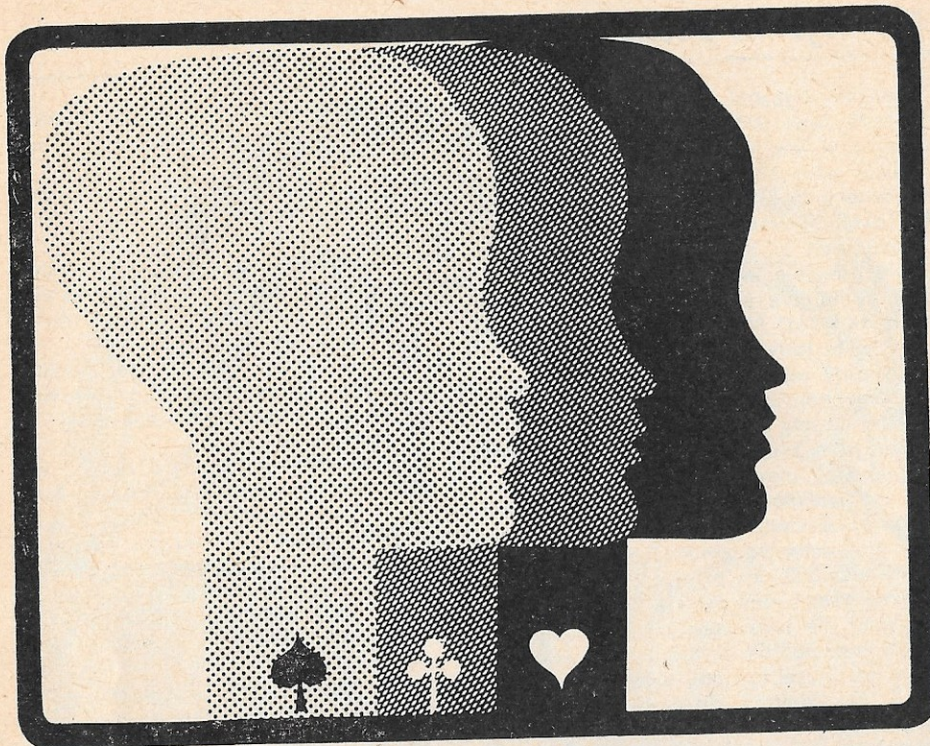
Jsem přešťasten, že jsem titul opět získal zpět a mám radost i z titulu pro Yamahu, která mně vytvořila všechny optimální podmínky a za to se teď může pyšnit prvním titulem třídy 500 ccm přivezeným do Japonska!

Děkuji všem, kteří mně k mému úspěchu pomohli, především přirozeně mým mechanikům, ale také všem mým fanouškům, kteří mi drželi palce a kteří mně v mém nejdelším posledním kole mávali a zdravili!”

Bylo to pěkné vyznání, vyznělo zvláště ve prospěch Yamahy, ale to Agostini ještě netušil, že Yamaha dovezení prvního titulu pětistovek do Japonska chápe jako tečku za svojí oficiální účastí v mistrovství světa silničních motocyklů. — VH, —



Read — Agostini — George při dekoraci ve třídě 500 ccm



TŘI ESA PRO VAŠI PLEŤ

sotē
Silk

sotē
Silk

sotē
Silk

BEAUTY CREAM s mateří kašičkou
Působením mateří kašičky pleť nevysychá a proto se zpomaluje tvoření vrásek. Pleť se lépe prokrví a tím se podporuje obnova buněk.

REGENERATIVE CREAM s placentárním extraktem, jež je biologicky velmi účinná látka, která brání degeneraci pleťových buněk, zejména kolem očí, úst a na krčních partiích.

SENSITIVE SKIN CREAM
je jemná mastná emulze s mírným biologickým účinkem. Je určena pro suchou a citlivou pleť.

SEVEROČESKÉ TUKOVÉ ZÁVODY, n. p., ÚSTÍ NAD LABEM

Před dvaceti lety

VELKÁ CENA ČESKOSLOVENSKA — ZÁVOD DRUŽBY NÁRODŮ 1956

Dva dny tréninku — čtvrtek a pátek 23. a 24. srpna — přinesly nejen 151 převzatých strojů jezdců z NDR, SSSR, MLR, Rakouska, NSR, Švédska, Itálie, Polska, Anglie a Irska, Austrálie, Belgie, Jugoslávie, Francie a Indie i od nás, ale také dvě havárie: Franta Šťastný v Pisárkách a Ital Mandolini v Kohoutovicích. Frantova odřená ruka neznamenal nic a u stroje mechanikové vyměnili motor ještě do odpoledního tréninku. Mandolini s poraněným obličejem a pánví zůstal v brněnské úrazovce ještě týden po závodě. Sobotní odpolední a večerní liják způsobil pořadatelskému sboru mnoho starostí, zejména s očištěním povrchu závodní trati.

Bartoš, Šťastný a Havel hrdiny závodu

Nedělní závod byl zahájen vztyčením státní vlajky, což za zvuků československé státní hymny provedli mistři sportu František Bartoš, Václav Parus, Gustav Havel a František Šťastný. Závod stopětadvacítek byl vlastně soubojem MZ s ČZ OHC. Rychlé stroje z NDR získávaly na rovinkách, ale v zatáčkách za Žebětínem a v Kohoutovicích se rozhodlo o vítězství ČZ především díky mistrovské jízdě Franty Bartoše. Od třetího kola vedl jezdecké pole a svůj náskok zvýšil o sedm sekund na kole. Zvítězil hodinovým průměrem 112,7 km před Fügnerem - NDR a Svenssonem - S, Ducati.

Třistapadesátky měly na startu 45 jezdců. Nejrychlejší z nich byl Franta Šťastný —



Start třídy 350 ccm

19. Bayle — F; 8. Baltisberger — D; 4. E. Hinton — Aus; 6. Havel — ČS



**POTRUBÁŘE
SVAŘEČE
ZÁMEČNÍKY
NATĚRAČE
POMOCNÉ MONTÉRY**

Nové pracovníky zapracujeme a umožníme zvýšení kvalifikace.
Ubytování na montážích zajišťuje a hradí podnik. Stravné 25,— Kčs denně.

Pětidenní pracovní týden. Cílové prémie a podíly z hospodářských výsledků.

Možnost zahraniční a tuzemské rekreace. Dobří a kvalifikovaní pracovníci mají perspektivu zahraničních montáží.

Nábor povolen NV města Brna, odborem pracovních sil.

**Bližší informace podá personální odbor podniku
Brno, Bašty 2 - tel. č. 252 60**

131,4 km/hod. Ze startovní čáry však vyjeli nejlépe Baltisberger (NSR, NSU), Andersson (S, Norton) a Richter (A, AJS). Havel se Štastným byli blokováni Hallmeierem (NSR, NSU), Hallem (GB, Norton), Hintonem (AUS, Norton) a Lundbergem (S, AJS). Z prvního kola se jezdci vrátili v pořadí Havel, Hinton, Baltisberger, Štastný, Brown, Lundberg. Havlův stroj však nemá „zdravý“ chod. Ve Farince a v lomě se do čela probojoval Štastný a do konce třetího kola získal 12 sekund náskok před Hintonem. Havel je zatím šestý, stále s „kašlajícím“ motorem. V pátém kole má Franta náskok 57,5 sekundy před Hintonem. Za nimi v depot zastavují Baltisberger a také Havel. Štastný svůj náskok ještě zvyšuje a Havel odjíždí do boxu v šestém kole na desátém místě. V osmém kole má Franta náskok již 93 sekund a Gustav jede jeden ze svých velikých závodů — je již na pátém (!) místě. Za jedno kolo předejel tři a za druhé další dva vážné konkurenty. Baltisberger odpadl v předposledním kole, Franta znovu zvýšil svůj náskok a Gustav postoupil na třetí místo. Kdyby byl závod delší, mohla být v cíli situace pro nás ještě lepší, ale po desíti kolech uvítala bíločerná šachovnice v roli zaslouženého vítěze Františka Štastného na Jawa OHC (129,2 km/hod.) před Ericem Hintonem, AUS, Norton (125,39 km/hod.) a Gustavem Havlem (123,6 km/hod.).

Dva křížky na trati

Závody dvěstěpadesátek a pětistovek se do historie zapsaly sérií havárií, které znamenaly několik zraněných a také dva životy položené jako oběti motocyklové rychlosti. V šestém kole závodu dvěstěpadesátek se náhle zvedl prudký boční vítr



Ve třídě 350 ccm vítězí Frant. Štastný před E. Hintonem a Gustavem Havlem



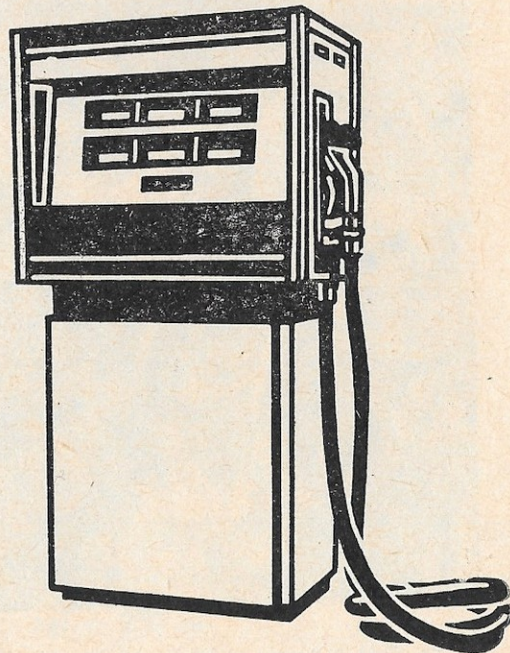
auto moto

AUTOMOBILY osobní, nákladní a užitkové
 MOTOCYKLY, mopedy a přívěsné vozíky
 NÁHRADNÍ DÍLY, příslušenství, výzbroj
 a výstroj motorových vozidel
 OJETÁ MOTOROVÁ VOZIDLA - nákup a prodej
 VRAKOVÁNÍ a prodej použitých součástek
 OPRAVNY MOTOCYKLŮ
 SERVISY A OPRAVNY AUTOMOBILŮ

Mototechna

MSV BRNO 1976

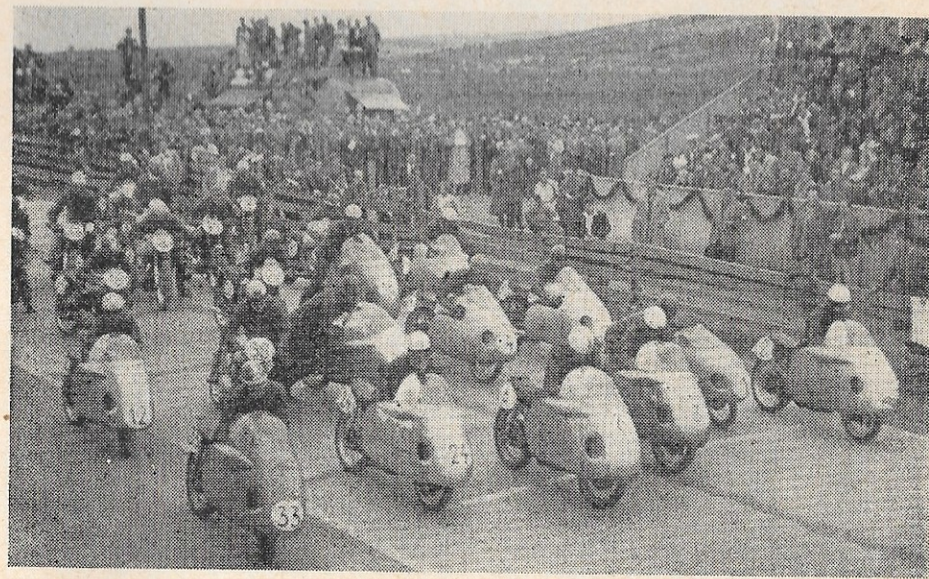
VÝROBKY MĚŘICÍ
 A
 ČERPACÍ TECHNIKY



Adamovské strojírný
 n. p.,
Adamov

a v zápětí přinesl déšť, zejména na trati ze Žebětína přes Farinovu zatáčku a lom ke Kohoutovické hájence. Na ještě suché trati od Veselky k Žebětínu se žene vedoucí skupina dvěstěpadesátek: Baltisberger, Kassner, Hinton, Brown, Roland Heck — všichni na vpředu hluboko kapotovaných strojích NSU Sportmax. Pod úderem větru havaruje za Veselkou Australan Brown a končí s tvrdšími odřeninami. Eric Hinton útočí na oba vedoucí jezdce právě v zatáčce k Žebětínu. Další prudký náraz bočního větru rozkomíhá Baltisbergera, Kassner kolem něj proklouzne do vedení, ale pro Hintonu zde již není na trati místo a druhý náraz větru jej vrhá mimo vozovku, kde končí s těžkým zraněním. Za Žebětínem se Baltisberger probojoval do vedení závodu před Kassnera. Ve 13.45 hodin asi 100 m před nájezdem do Farinovy zatáčky je trať po pravé straně vozovky snad jen necelý metr širokým pruhem mokrá; ve Farince již přší po celé šíři vozovky. Do kritického místa před Farinkou vjíždí rychl. asi 180 km/hod. Baltisberger a pod pravou rukou se ohlíží zpět na Kassnera, který za ním jede ve vzdálenosti snad 150 m. Sklonem hlavy pod pravou ruku se Baltisbergerův stroj dostává ze suché části vozovky na její mokrý pruh, tam při prudším srovnání řídek dostává zadní kolo smyk a při pokusu o jeho vyrovnání následuje druhý, intenzivnější a na přední hluboké kapotě, která se opřela o vozovku, se stroj otáčí kolem své osy a náhle vylétá z trati přímo do diváků, kteří jsou příliš blízko trati, třebaže za příkopem. Stroj kosí osm diváků a po nárazu na patu sloupu místního rozhlasu je Baltisberger katapultován na okraj lesa, kde padá hlavou na v mechu ukrytý pařízek, právě obnaženou spodinou lebeční, když přilba je posunuta na obličej. Ve 13.52 hod. konstatuje lékař Baltisbergerovu smrt. Sanitní služba ošetřuje čtyři těžce a čtyři lehce zraněné diváky. Odvoz do nemocnice a komisionální šetření na místě havárie oddaluje start dalšího závodu.

Pětistovky zastihla tragédie již ve třetím kole. Na Veselce havaroval po smyku při dobržďování sovětský jezdec Kulakov, vyvázl však bez většího zranění. Jeho stroj poranil několik členů zdravotní služby, kteří zde konali svoji službu. Za nedlouho potom, ještě ve třetím kole, v zatáčce za Starým Lískovcem ztratil vládu nad strojem Francouz Michel Mouty, když předjížděl rychlostí kolem 130 km/hod. Rakušana



H. Baltisberger č. 2 startuje ke svému poslednímu závodu
 33. H. Hinton; 24. Heck; 6. Kläger; 3. Kassner; 1. Bartoš; 4. Koštír; 12. Hallmeier

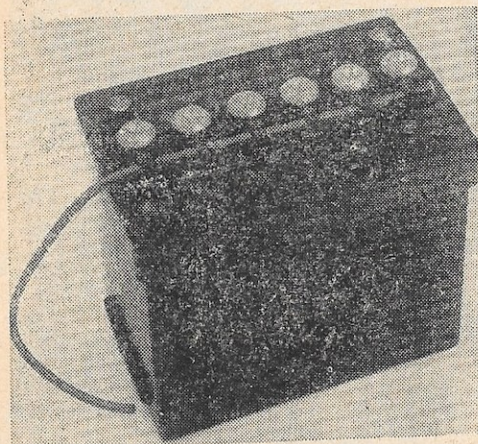
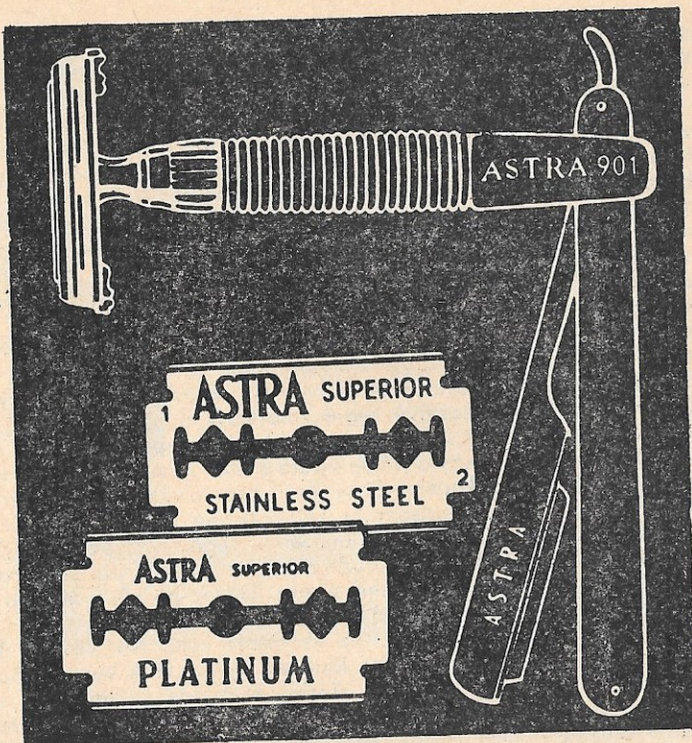
ASTRA

čepelky,
břitvy,
holící
strojky



značka
vysoké
kvality

Diu N.P.
JEVIČKO



pd

PLZEŇSKÉ DILO,

výrobní družstvo
v Plzni,

doporučuje

všem majitelům aut, kterým záleží na tom, aby svůj vůz uchránili před zhoubnými následky koroze, způsobené škodlivými výparry z akumulátorů

**ODPLYNOVACÍ ZAŘÍZENÍ
AKUMULÁTORŮ**

Zařízení je vhodné pro všechny autobaterie, které mají zátky se závitem M 12×2,5, což jsou všechny tuzemské baterie pro osobní vozy řady 6 N, jakož i většina baterií dovážených. Jednoduché stavebnicové uspořádání umožňuje použití tohoto zařízení pro různé velikosti akumulátorů.

V prodeji ve specializovaných prodejnách státního obchodu Domácí potřeby — odd. kola, šicí stroje, autodoplňky a v družstevních prodejnách Plzeňského díla v Plzni, v Karlových Varech a v Mariánských Lázních.

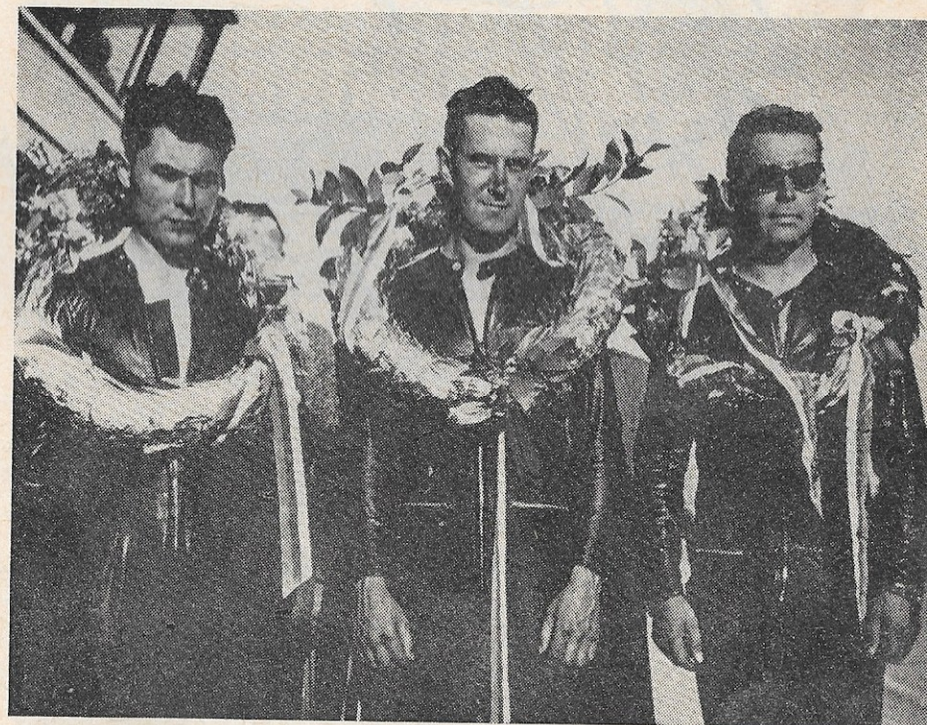
Heissingera. Francouzův Norton byla již postarší „mašina“ a v kritickém okamžiku se zadrhlo lanko plynové rukojeti tak, že motor náhle a prudce vyletěl do obrátek a stroj se řítíl mimo linii průjezdu přímo z mírné zatáčky ven z trati. Mouty patrně ani nestačil správně zareagovat, protože stroj i s jezdcem narazili čelně do stromu na vrcholu zatáčky. Ani obložení stromu nemohlo zabránit okamžité smrti Moutyho a zničení stroje. Heissinger, jedoucí na Jawa OHC, byl očitým svědkem celé události a po dojezdu k boxům závod vzdal.

Ve dvěstěpadesátkách zvítězil Horst Kassner, NSR, NSU, hodinovým průměrem 117,7 km, před Rollandem Heckem, NSR, NSU, a Jiřím Koštířem na ČZ OHC. V pětistovkách opakoval svoje loňské vítězství Rakušan Gerold Klinger na BMW RS hodinovým průměrem 133,3 km před Petrem Kneesem, NSR, BMW RS a Ernstem Riedelbauchem z NSR na stejném stroji.

Československý úspěch

se projevil dvěma prvními a dvěma třetími místy, proti loňskému jednomu prvnímu místu. Mezi prvním deseti se kromě Bartoše, Štastného, Havla a Koštíře objevili ještě Oldřich Fišer, Zdeněk Pospíšil, Václav Příbyl, Miloš Eyer, Miroslav Vališ a Vladimír Picha (125 ccm), dále pak Václav Kvěch, Vašek Valtera a Jarda Žípek (250 ccm), i František Helikar a Jiří Simandl (350 ccm) a posléze Jan Bílý a V. Vaněk (500 ccm). Situace mohla být patrně lepší v pětistovkách, kdyby nebylo Štastného havárie v tréninku, která zavinila, že Franta startoval s náhradním motorem, a kdyby se Havlovi v sedmém kole neuvolnilo těsnění válců. Oba měli vyhlídky na druhé a třetí místo nejméně, což se ukazovalo v tréninku.

— VH —



Vítězové třídy 500 ccm

Klinger (uprostřed); Knees (vlevo); Riedelbauch (vpravo)



POHONNÉ HMOTY
SVĚTOVÉ KVALITY

KRAFTSTOFF DER
WELTBEKANNTEN
QUALITÄT

FUEL OF WORLD
KNOWN QUALITY

GALERIE MISTRŮ SVĚTA 1975



50 ccm Angel NIETO, E, Kreidler

28letý, ženatý; pětinásobný mistr světa na Derbi 50 a 125 ccm oslavil svůj návrat do mistrovství po dvouleté přestávce šestým titulem; dosáhl vítězství na GP Španělska, NSR, Itálie, na holandské Tourist Trophy, na GP Finska a Jugoslávie; v Belgii a ve Švédsku byl druhý.

125 ccm Paolo PILERI, I, Morbidelli

31letý, ženatý, otec dvou dětí, svůj první titul mistra světa dosáhl sedmi vítězstvími ve Španělsku, Rakousku, NSR, Itálii, Holandsku, Belgii, Švédsku; ve Francii byl třetí.



250 ccm Walter VILLA, I, Harley Davidson

31letý, ženatý, otec dvou dětí; ke svému druhému titulu mistra světa se probojoval vítězstvími na GP Španělska, NSR, Itálie, na holandské Tourist Trophy, na GP Švédska; na GP Belgie byl třetí.

350 ccm Johny CECOTTO, VZ, Yamaha

Nejmladší mistr světa — 19 let — kterému se podařilo dosáhnout titulu hned při svém debutu v kolotoči mistrovství. Na soukromém stroji porazil celou elitu. Ze sedmi startů ve čtyřech zvítězil: Francie, NSR, Itálie a Finsko, ve Španělsku byl druhý a ve třech závodech nedorazil: Rakousko, Československo, Jugoslávie.

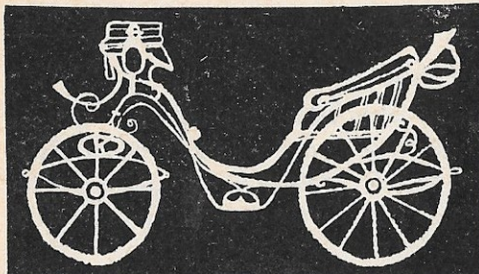


500 ccm Giacomo AGOSTINI, I, Yamaha

33letý, svobodný a se svými patnácti tituly mistra světa — 7× 350 ccm (6× MV Augusta, 1× Yamaha) a 8× 500 ccm (7× MV Augusta a 1× Yamaha) je dosud neúspěšnějším motocyklovým závodníkem. Svůj titul dobyl zpět vítězstvími ve Francii, NSR, Itálii a ve Finsku, v Holandsku a u nás byl druhý.

SIDECARY Rolf STEINHAUSEN — Sepp HUBER, D, Busch-König Steinhausenovi je 32 let, je ženatý a má dva syny, Huberovi je 41 let a je svobodný. V mistrovství dominovali; tři vítězství — Rakousko, britská Tourist Trophy a Belgie, jedno druhé místo u nás, jedno třetí v NSR a jedno čtvrté ve Francii jim zajistilo jejich první mistrovský titul.





OD TÉ DOBY,
CO BYLO

KOL



zapomínalo se často
na opatrnost
a lidé na to dopláceli
zdravím i hmotnou škodou,
která mnohdy znamenala
i ohrožení existence

Bylo kolo, ale nebylo HAVARIJNÍ POJIŠTĚNÍ, které dnes řidičům pomáhá

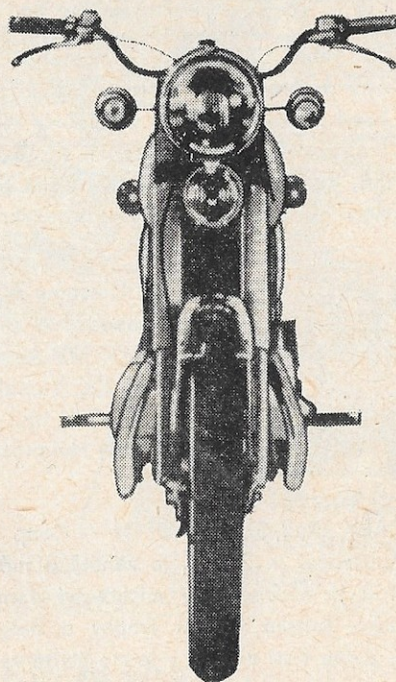
ČESKÁ STÁTNÍ POJIŠŤOVNA

JAWA 634-4

má všechny
dobré vlastnosti
známé značky



Vyrábí JAWA, n. p.,
Týnec nad Sázavou



VÝSLEDKY VELKÉ CENY ČSSR 1975

Třída 125 ccm — 11 kol — 120,12 km

1. Leif GUSTAFSSON	S	Yamaha	50:14,3	143,46 km/hod.
2. Kent ANDERSSON	S	Yamaha	50:14,7	
3. Eugenio LAZZARINI	I	Piovaticci	50:30,6	

Nejrychlejší kolo: PILERI — I — Morbidelli — 152,25 km/hod.

Třída 250 ccm — 12 kol — 131,04 km

1. Michel ROUGÉRIE	F	Harley D.	47:19,9	166,11 km/hod.
2. Otello BUSCHERINI	I	Yamaha	47:38,9	
3. Dieter BRAUN	D	Yamaha	47:53,9	

Nejrychlejší kolo: BUSCHERINI — I — Yamaha — 164,35 km/hod.

Třída 350 ccm — 14 kol — 152,88 km

1. Otello BUSCHERINI	I	Yamaha	55:04,6	166,55 km/hod.
2. Oliver CHEVALLIER	F	Yamaha	55:06,8	
3. Vittorio PALOMO	I	Yamaha	55:07,5	

Nejrychlejší kolo: PALOMO — I — Yamaha — 173,10 km/hod.

Třída 500 ccm — 17 kol — 185,64 km

1. Phil READ	GB	MV Augusta	1:04:23,9	172,96 km/hod.
2. Giacomo AGOSTINI	I	Yamaha	1:05:24,3	
3. Alex GEORGE	GB	Yamaha	1:06:16,0	

Nejrychlejší kolo: L'ANSIVUORI — SF — Suzuki — 177,48 km/hod.

Sajdkáry — 11 kol — 120,12 km

1. W. SCHWARZEL — A. HUBER	D/D	König	45:51,7	157,15 km/hod.
2. R. STEINHAUSEN — S. HUBER	D/D	König	46:51,4	
3. H. HALLER — S. NEUMANN	D/D	König	47:49,1	

Nejrychlejší kolo: SCHWARZEL—HUBER — D — König — 160,00 km/hod.

PRVNÍ PLATNÉ TRAŤOVÉ REKORDY

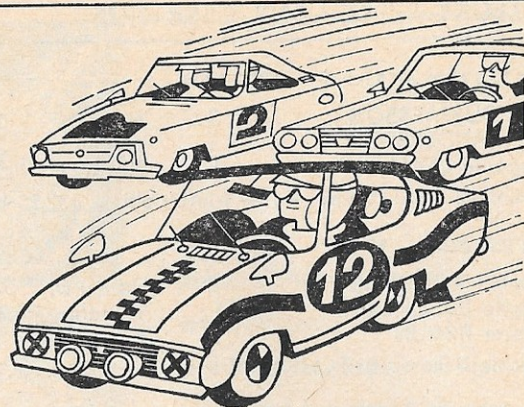
125 ccm:	Paolo PILERI	I	Morbidelli	152,25 km/h — 1975
250 ccm:	Otello BUSCHERINI	I	Yamaha	164,35 km/h — 1975
350 ccm:	Vittorio PALOMO	I	Yamaha	173,10 km/h — 1975
500 ccm:	Teuvo L'ANSIVUORI	SF	Suzuki	177,48 km/h — 1975
Sajdkáry:	W. SCHWARZEL — A. HUBER	D	König	160,00 km/h — 1975



OTELLO BUSCHERINI

vítěz loňského závodu 350 ccm
zahynul tragicky při závodu
o mistrovství světa Grand Prix Itálie
v Mugellu 16. 5. 1976

Vrcholným
úspěchem
sportovce



jsou

přesné moderní hodinky

z prodejen *klenoty*



**VÝHODNÝ NÁKUP
POD JEDNOU STŘECHOU**



PRIOR

OBCHODNÍ DOMY
BRNO · PROSTĚJOV

25 LET SVAZARMu

Vlastenecká branná organizace SVAZ PRO SPOLUPRÁCI s ARMÁDOU oslavuje letos již čtvrtstoletí své bohaté a plodné existence!

Byly to zásady vojenské a branné politiky KSČ, které za situace vrcholení studené války na začátku padesátých let vedly ke vzniku organizace, jež měla za úkol každého uvědomělého občana našeho státu připravit pro obranu naší socialistické vlasti. Prvním opatřením v tom směru bylo usnesení vlády ze 13. července 1951, přijaté z iniciativy a na návrh předsednictva ÚV KSČ, které položilo politické, právní a organizační základy budování všelidové obrany jako systému. V listopadu 1951 schválilo Národní shromáždění zákon o branné výchově, na základě kterého došlo 4. 11. 1951 k faktickému utvoření vrcholné branné organizace Svazu pro spolupráci s armádou ustavením jejího ústředního výboru. Masové společenské organizace, zabývající se v nejrůznějších podobách otázkami branné výchovy nebo sportů brannou výchovu podporujících či přímo do branné výchovy patřících, se staly kolektivními členy SVAZARMu.

Po roční činnosti se ukázalo, že organizace v tomto pojetí kolektivního členství není s to plnit branně-výchovné úkoly tak, jako to předpokládal přijatý zákon o branné výchově. Proto bylo na rozšířeném zasedání ÚV SVAZARMu v říjnu 1952 rozhodnuto zavést místo členství kolektivního individuální členství, jako základ pevné organizační formy. Do SVAZARMu v této nové organizační formě vstoupilo pět organizací: Dobrovolný svaz lidového motorismu, Československý svaz radioamatérů, Dobrovolný svaz lidového letectva, Kynologická jednota a Svaz chovatelů poštovních holubů. Slučovací zasedání, které vytvořilo pevné organizační zásady, určilo principy činnosti a je dnes historickým nástupem do mohutného rozmachu v plnění všech úloh branné výchovy, se sešlo 16. listopadu 1952.

První kroky reorganizovaného SVAZARMu vedly k dosažení masového rozvoje členské základny. Vytvářely se organizační články a orgány, při nichž příslušné odborné sekce. Již za první rok činnosti organizace s individuálním členstvím bylo koncem roku 1953 více než deset tisíc základních organizací s téměř půl miliónem aktivních členů. Tyto úspěchy organizační byly základem úspěchů sportovních.

V organizacích a klubech SVAZARMu vyrůstali ve všech odvětvích sportovci, kteří počali sklízet úspěchy a vavříny na mezinárodních kolbištích i v takových disciplínách, které pro svoji nákladovost byly dříve u nás nemyslitelné. Dynamický rozvoj se projevil především v nejmasovějším svazarmovském sportu — ve sportovní střelbě a zastihl parašutismus, plachtění, motorové létání i motorismus. Ve velmi krátkém období bylo dosaženo řady národních i mezinárodních rekordů. K největším úspěchům v prvních pěti letech činnosti Svazu pro spolupráci s armádou patří Den SVAZARMu na 1. celostátní spartakiádě 4. července 1955. Svazarmovskému vystoupení se dostalo

nejvyššího ocenění udělením Řádu práce a dalších individuálních i kolektivních vyznamenání.

Další rozšiřování členské základny i rozvoj činnosti si vyžádaly ustavení samostatných orgánů pro Slovensko, ke kterému došlo na ustavující slovenské konferenci v prosinci 1956. Nové prohlubování masovosti bylo zaznamenáno v Sokolovském závodě branné zdatnosti a v Dukelském závodě branné zdatnosti. V zimním SZBZ bylo zapojeno kolem půl miliónu účastníků a v letním DZBZ dosahovala účast více než tři čtvrtě miliónu závodníků. Rozvoj se týkal ovšem i všech ostatních sportovních odvětví svazarmovských branných sportů nejen na poli získání trofejí a úspěchů, ale i na poli organizování velkých mezinárodních utkání i evropských a světových mistrovství. V tom směru byli motoristé a letci i parašutisté daleko před všemi ostatními. Mezinárodní šestidenní motocyklová soutěž, mistrovství světa v motokrosu, později v Brně i pro silniční motocykly, mistrovství Evropy cestovních automobilů, mezinárodní a mistrovské ploché dráhy, mistrovství světa v seskoku padákem, mistrovství světa v letecké akrobacii, mezinárodní mistrovské závody leteckých a později i automobilových modelářů — to všechno dokládá uznání organizačním schopnostem, organizačním možnostem i sportovní vyspělosti svazarmovských sportovců ze strany mezinárodních sportovních federací. Tituly mistrů světa, o nichž se nám dříve ani nesnilo, jsou dnes mezi našimi svazarmovskými sportovci téměř všech svazarmovských sportovních odvětví velmi časté.

Naše „doba techniky“ našla pochopitelný zájem a ohlas především u mládeže. Na tu je ve SVAZARMu soustředěna cílevědomá plná pozornost, jak o tom svědčí řada společných usnesení ÚV SVAZARMu a ÚV SSM a zejména realizace jednotlivých úkolů těchto usnesení na všech organizačních úrovních. Mládež dnes nacházíme ve SVAZARMu v motoristických kroužcích stejně jako v radistických, střeleckých, leteckých, všech ostatních, ale nejvíce v klubech a kroužcích modelářských. Péče o ni je jednou částí z plnění usnesení předsednictva ÚV KSČ z března 1971 o jednotném systému branné výchovy obyvatelstva.

Rozmach branné organizace SVAZARMu prošel i svými obtížnými úskalími, z nichž krizové období let 1968 a 1969 bylo nejvážnějším. Ukázalo se však při tom, že základy organizace jsou pevné a že podstatná a rozhodující část členstva zůstala věrna vysokým ideálům své organizace a chápala její výchovné a politické poslání. Proto došlo rychle ke konzolidaci na všech úsecích činnosti SVAZARMu a rovněž v krátké době i k novému rozmachu a dynamickému rozvoji na poli sportovním, jak se s ním právě letos v jubilejním dvacátém roce setkáváme.

Rozsah této publikace dovolil jen stručný pohled na uplynulých 25 let práce, činnosti a úspěchů, která je zárukou dalšího úspěšného rozvoje všech svazarmovských sportovních odvětví. Proto všichni svazarmovští sportovci přejí své organizaci do dalších let mnoho dalších úspěšných výsledků.

František Havelka,
předseda MěV Svazarmu Brno

»FRUTA« - pomerančový nápoj

je nový, vysoce kvalitní, perlivý a osvěžující nealkoholický nápoj
z přírodní ovocné šťávy z dovozu,
s vyšším obsahem kysličníku uhličitého, fortifikovaný vitamínem C,
dodávaný v nových, tvarových bílých lahvích 0,25 l, s potiskem FRUTA

●
Garanční lhůta činí 3 měsíce.

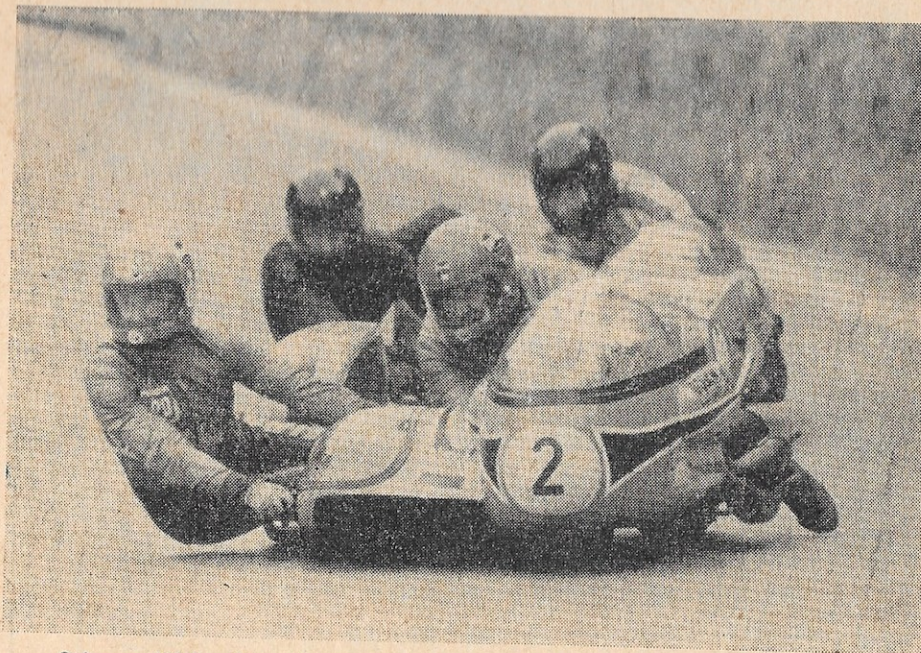
●
Maloobchodní cena je stanovena na Kčs 2,10 za láhev.

●
Dokonalou sterilací vyráběný na nové moderní lince, dosahuje náš nový FRUTA - pomerančový nápoj prvotřídní jakosti. Zchlazený na +4 až +6 °C, je nejchutnější.

●
Je to opravdu znamenitý zdravý nápoj, vhodný pro děti, učně, studenty, všechny naše pracující, zejména pro řidiče motorových vozidel a vůbec pro všechny sportovce.

●
Dostanete jej ve všech prodejnách potravinářského zboží, restauracích, jídelnách, kavárnách, bufetech a stáncích.

FRUTA[®] BRNO



Schauzu / Kalauch — D, těsně sledování dvojicí Steinhausen / Huber — D

Die beiden großen Motorzeitschriften

rallye racing & **Sportfahrer**

Das große farbige Magazin für den internationalen Motorsport mit Berichten und Fotos von Motorsportveranstaltungen aus 5 Kontinenten über Fahrer, Rennteams und Veranstalter; mit Background-Material; mit Exklusiv-Stories bedeutender Fahrer; mit Tests sportlicher Autos; mit Tuning und Technik.

„rallye racing“ erhalten Sie monatlich für 3,50 DM bei jedem größeren Zeitschriftenhändler oder für 36,- DM pro Jahr im Abonnement.

Die Spezialzeitschrift für die Aktiven, Förderer und besonderen Freunde des nationalen deutschen Autosports, randvoll mit Berichten, Informationen und Tips; mit Tests wettbewerbstauglicher Fahrzeuge; mit Tuning und Nachwuchsschulung.

„Sportfahrer“ erhalten Sie monatlich für 2,50 DM beim Bahnhofsbuchhandel und speziellen Zeitschriftenhändlern oder für 25,- DM pro Jahr im Abonnement.

COUPON

An GILDEVERLAG H.-G. Dobler, 322 Alföld (L.), Postfach 1450

Hiermit bestelle ich ein Abonnement der Zeitschrift

rallye racing Sportfahrer

bis auf Widerruf, mindestens jedoch für die Dauer eines Jahres*, zum jährlichen Bezugspreis von DM 36,- bei „rallye racing“ bzw. DM 25,- bei „Sportfahrer“.

* Kündigungen müssen beim Verlag mindestens zwei Monate vor Jahresende vorliegen.

Ich bitte Sie zunächst um kostenlose und unverbindliche Zusendung eines Probeheftes.

rallye racing Sportfahrer

Name:

Beruf, Alter:

Postleitzahl, Ort:

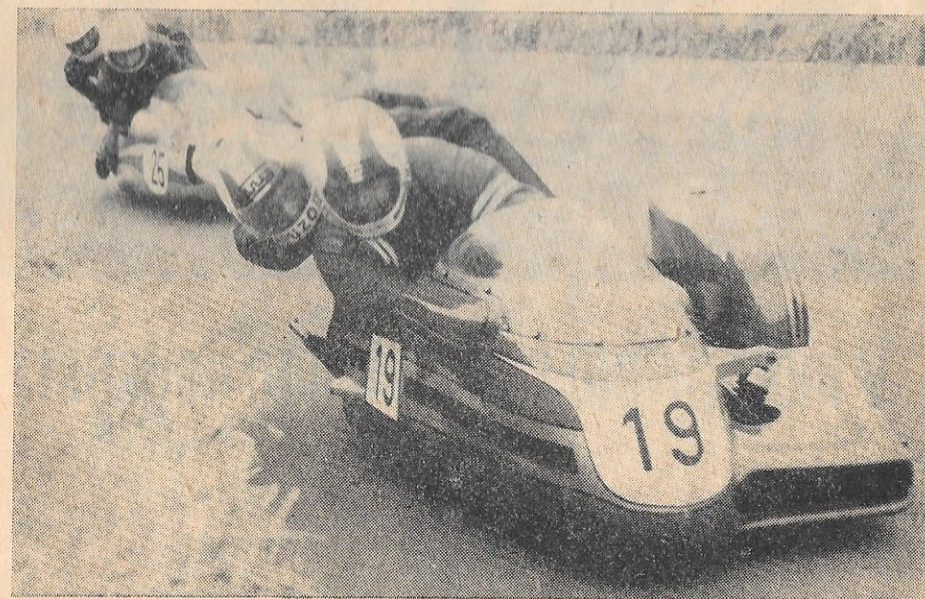
Straße:

Unterschrift:

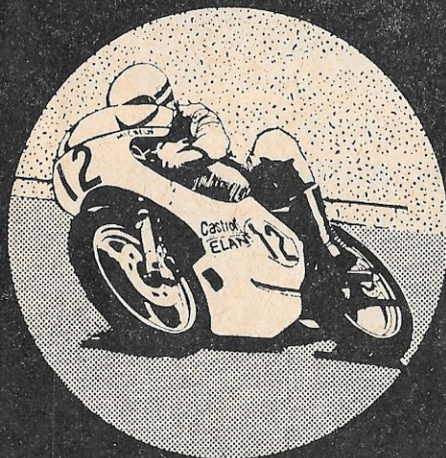
TĚŠÍME SE S VÁMI OPĚT NA SHLEDANOU PŘI



**IX. GRAND PRIX BRNO 1977
MISTROVSTVÍ EVROPY AUTOMOBILŮ A**



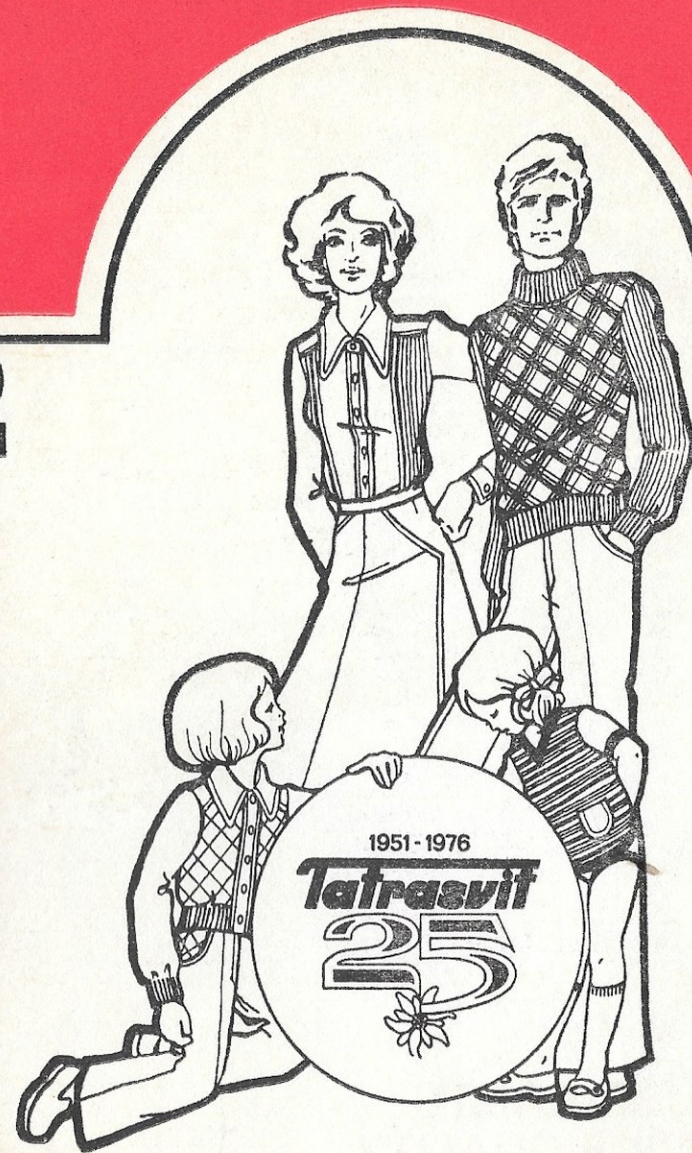
**XXVII. GRAND PRIX ČSSR 1977
MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ A SIDECARŮ**



V motorovém sportu jen to nejlepší



Výrobky CASTROL
úspěšné ve sportu i v každodenním provozu



PLETENÉ VÝROBKY
ТРИКОТАЖНЫЕ ПРОДУКТЫ
KNITTED GOODS