

Coca-Cola. To je ono!



VYRÁBÍ FRUTA k.p. BRNO, V DOHODĚ
S THE COCA-COLA, EXPORT CORPORATION



GRAND PRIX *Schulter* ČSSR - BRNO

WELTMEISTERSCHAFTSLAUF FÜR MOTORRÄDER



80, 125, 250, 500 ccm
und Gespanne
TRAINING: 25.-27. 8. 1988

RENNEN:
28. 8. 1988





autoturist



VÁM POSKYTNE TYTO SLUŽBY:

DO ZAHRANIČÍ

- pobyty v zahraničí pro jednotlivce i kolektiv
- tranzitní ubytování (MLR, Rumunsko, Bulharsko, PLR a NDR)
- pojišťování osob, zavazadel a vozidel
- podávání informací
- směnárna do všech zemí socialistického tábora
- prodej benzínových poukázek

V ČSSR

- rekreační pobyty pro jednotlivce i kolektiv
- zájezdy podnikových kolektivů mimo sezónu
- školní zájezdy a školy v přírodě
- ubytování, stravování a ostatní služby při mezinárodních i tuzemských akcích (konference, aktivity, sportovní soutěže)
- veškeré služby při akcích pořádaných organizací Svazarmu

Při zájezdech do zahraničí vystavujeme:

- bílé a zelené karty (odpovědnostní pojištění pro cizinu)
- havarijní pojištění
- akreditiv AMK pro socialistické země (mimo NDR)
- akreditiv AIT pro SSSR, Jugoslávii a nesocialistické státy
- Carnet Camping International (CCI)

DO NĚKTERÝCH STÁTŮ EVROPY, STŘEDNÍHO A DÁLNEHO VÝCHODU VYSTAVUJEME JEŠTĚ TYTO DOKLADY:

- mezinárodní řidičský průkaz
- karnet (mezinárodní celní dokument)
- mezinárodní technický průkaz pro motorové vozidlo
- pokud do zahraničí jede vozidlem jiná osoba než jeho majitel, musí mít řidič písemné a úředně vystavené prohlášení majitele

vozidla, že mu bylo vozidlo svěřeno na cestu do zahraničí
Bližší informace obdržíte ve všech pobočkách cestovní kanceláře Autoturist

**NON STOP – AUTOSERVIS
AUTOTURISTU PRAHA**
v Praze 10-Malešicích, Limuzská ul. vám poskytne:

silniční odtahovou službu	24 hod.
drobné mechanické opravy a pneuservis	24 hod.
seřizování geometrie řízení světel	24 hod.
seřizování vozidel, včetně testování	24 hod.
mytí vozidel	7–19 hod.
výměny olejů a mazání vozidel	7–19 hod.
nabíjení akumulátorů pro motorové vozidlo	7–19 hod.
– pouze ve všední dny	

VOLEJTE TELEFON 154, 77 34 55



GRAND PRIX ČSSR

WELTMEISTERSCHAFTSLAUF
FÜR MOTORRÄDER UND GESPANNE
1988



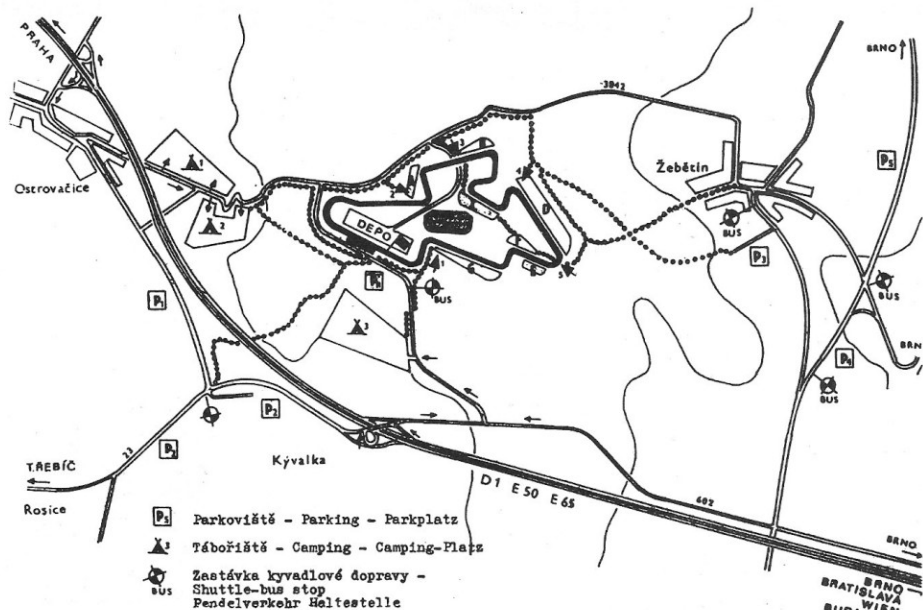
Unter dem Ehrenschutz des Vorsitzenden
der Regierung der ČSSR Dr. Lubomír Štrougal,
zu Ehren des 40. Jahrestages des Siegreichen Februars 1948
und zu Ehren des VIII. SVAZARM-Kongresses 1988



BRNO 25.—28. AUGUST 1988

ZENTRAL AUTOMOTOKLUB DER ČSSR
AMK AUTOMOTODROM BRNO

ZUFAHRT ZUM AUTOMOTODROM



INFORMATIONEN UND HINWEISE FÜR BESUCHER

- für den Vorverkauf der Eintrittskarten sorgt das Reisebüro des Svazarm-Zentralausschusses AUTOTURIST. Die restlichen Karten werden in Campingplätzen und Auffangparkplätzen, auf Endstationen der Sonderbusse und an Kassen am Arealzugang erhältlich sein;
- die Eintrittskarten für die Trainingstage gelten für sämtliche Zuschauerflächen (A—G), die Eintrittskarten für das Rennen am Sonntag nur für die auf der Eintrittskarte vermerkte Zuschauerzone. Für Sitzplätze in der Start-Ziel-Zone müssen Platzkarten gekauft werden;
- Kinder bis 10 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen brauchen keine eigene Eintrittskarte;
- es ist untersagt, Hunde und andere Tiere ins Areal mitzunehmen. Ferner ist untersagt, auf die Zuschauerflächen Alkoholgetränke (einschl. Bier) und andere Getränke in Glasflaschen mitzunehmen;
- innerhalb der Tribünen richten sich die Besucher nach den Anordnungen der Veranstalter und benutzen nur die ausdrücklich gekennzeichneten Gehwege. Feuerlegen und Inanspruchnahme von „Privatflächen“ sind streng untersagt. Ähnliches gilt auch für den Bau von Hochsitzen und „Privattribünen“, auch außerhalb des Zaunes. Abfälle sind in die für diese Zwecke bereitgestellten Behälter zu werfen;
- das Areal ist an Trainingstagen ab 7,30, am Sonntag (Tag des Rennens) ab 7,00 Uhr geöffnet. Die Zuschauer müssen das Areal spätestens eine Stunde nach Beendigung des Rennens bzw. des Trainings räumen;
- für die Erste Hilfe sorgt auf sämtlichen Zuschauerflächen der Bereitschaftsdienst.

Campingplätze

- befinden sich im Nahbereich des Areals in Richtung Autobahnzubringer Kývalka und die Ortschaft Ostrovačice.
- Betriebszeiten: ab Dienstag jener Woche, in der das Rennen stattfindet 18,00 Uhr bis Montag nach dem Rennen 18,00 Uhr;
- die Campingplätze sind mit Hygieneeinrichtungen ausgestattet und laufend mit Nahrungsmitteln und Wasser versorgt;
- die Besucher sind verpflichtet, die Campingplatzordnung einzuhalten. Die Veranstalter haften nicht für die frei in Zelten herumliegenden Wertsachen;
- die Einfahrt zu den Campingplätzen wird auf den Zubringerstraßen markiert. Ähnliches gilt auch für die Gehwege von Campingplätzen zum Areal;
- Parken und Zelten außerhalb der Campingplätze ist streng untersagt!

Auffangparkplätze für Besucherfahrzeuge

befinden sich auf sämtlichen Zufahrtsstraßen nach bzw. aus Brno und sind durch entsprechende Verkehrshinweise markiert.

Personentransport

aus Brno und von den Auffangplätzen erfolgt in Sonderbussen nach Vorzeigen einer gültigen Eintrittskarte KOSTENLOS. Der Fahrplan richtet sich nach den Trainings- und Rennzeiten. Die Liste der Abfahrtsstationen wird am Hauptbahnhof veröffentlicht. Die Endstationen werden bei den Hin- bzw. Rückfahrten zum Areal durch entsprechende Beschriftung an Bussen gekennzeichnet.

Die Rennleitung
GRAND PRIX DER ČSSR 1988



GRAND PRIX ČSSR



LEGENDA SITUAČE

1. Budova ředitelství závodu
 2. Boxy č. 1—40
 3. Parkoviště závodních strojů
 4. Technická přejímka
 5. Zdravotní středisko
 6. Vstupní objekt
 7. Restaurace a sociální zařízení
 8. Hlavní tribuna
 9. Závodní dráha
 10. Servisní vozovky
 11. Komunikace do parkoviště závodních strojů
- Přírodní tribuny A—G

LEGENDE ZUM LAGEPLAN

1. Gebäude der Rennleitung
 2. Boxen Nr. 1—40
 3. Fahrerlager
 4. Technische Abnahme
 5. Medizinisches Zentrum
 6. Eintrittsgebäude
 7. Restauration und hygienische Einrichtung
 8. Haupttribüne
 9. Rennpiste
 10. Rettungsstrassen
 11. Fahrerlagerzufahrt
- Naturtribünen A—G

LEGEND OF SITUATIONPLAN

1. Building of circuithead
 2. Pits No. 1—40
 3. Paddock
 4. Technical scruteneering
 5. Medical Centre
 6. Admittance-building
 7. Restaurant and hygienic auxiliaries
 8. Main grandstand
 9. Racing track
 10. Service-roadways
 11. Paddock-roadway
- Natural grandstands A—G





40. JAHRESTAG DES SIEGES TSCHECHOSLOWAKISCHER WERKTÄTIGER

In diesem Jahr begehen wir mehrere wichtige Jubiläen und gedenken wichtiger Ereignisse in der Geschichte der Völker der Tschechoslowakei, die unsere Entwicklung geprägt haben und die wichtige Meilensteine auf unserem Weg zum Sozialismus bilden.

Wichtigstes Ereignis in der Geschichte der revolutionären Kämpfe der Werktätigen war der Sieg der Arbeiterklasse über die Reaktion vom Februar 1948. Der Siegreiche Februar bildete den Höhepunkt eines langjährigen Kampfes der Arbeiterklasse, die, angeführt von der Kommunistischen Partei der Tschechoslowakei, die Herrschaft der Bourgeoisie stürzte und den Weg zum sozialistischen Aufbau geebnet hat. Die grundlegende Frage, die Machfrage, wurde ein für allemal zugunsten der Arbeiterklasse und deren Verbündete entschieden.

Der Februarsieg bestätigte endgültig auch die außenpolitische Orientierung der Tschechoslowakei. Unser Land stellte sich fort an an die Seite der Sowjetunion und weiterer Länder, die sich für den Sozialismus entschieden haben. Es wurden Bedingungen für die Durchführung einer Außenpolitik geschaffen, die auf leninisti-

schen Prinzipien der friedlichen Koexistenz der Länder beruht.

Aufgaben, die wir heute bewältigen, sind ein untrennbarer Teil der revolutionären Geschichte unseres Landes. Sie drücken die dialektische Einheit der heldenhaften Kämpfe der Arbeiterklasse unter der Führung der KPTsch von gestern mit den anspruchsvollen Aufgaben von heute und der Perspektiven unseres sozialistischen Landes von morgen. Um sie ins Leben zu rufen, müssen alle, jeder von uns, in tiefer Kenntnis der historischen Bedeutung der heutigen Zeit alle Kräfte für die Beschleunigung der sozialökonomischen Entwicklung unserer Gesellschaft, für die Erfüllung der Aufgaben des 8. Fünfjahresplanes, für die Stärkung des Sozialismus und für die Erhaltung des Weltfriedens aufbieten. Die konsequente Erfüllung der heutigen Aufgaben im Arbeitsbereich und im öffentlichen Leben stellt jene entscheidende Tat dar, die zur Erfüllung des revolutionären Vermächnisses von 1948 führt.

IN UNSERER SCHÖPFERISCHEN ARBEIT LEBT DAS REVOLUTIONÄRE VERMÖCHTNIS DES JAHRES 1948 WEITER!



DURCH DIE REALISIERUNG DER LEITLINIE DES XVII. PARTEITAGES DER KPTSCH FÜR EINEN WEITEREN EFFEKTIVEN AUSBAU UNSERER WEHRSPORTORGANISATION!

VIII. SVAZARM-KONGRESS 1988

Im Dezember 1988 erreichen die derzeit auf einer niedrigeren Ebene der Stadt- und Bezirksorgane des SVAZARM geführten Verhandlungen durch den VIII. SVAZARM-Kongress ihren Höhepunkt. Die landesweiten Diskussionen und Verhandlungen bilden einen Auftakt zu einer Gesamtbewertung der seit dem VII. Kongress erreichten Ergebnisse und zugleich auch eine Anregung für eine weitere allseitige Entwicklung unserer Organisation.

Wir stehen am Beginn einer wichtigen Etappe im Zeichen der Bemühungen der KPTsch und der gesamten Gesellschaft um eine konsequente Beschleunigung des sozialen und ökonomischen Wertschöpfens des Landes im Sinne der Umgestaltung des Wirtschaftsmechanismus und weiterer Maßnahmen in sämtlichen Bereichen des öffentlichen Lebens. Die Zielsetzung heißt, tiefgreifende Neuerungen in der Qualität und der Wirksamkeit der gesamten Arbeitstätigkeit und des Denkens im Sinne der Anforderungen einer intensiven Entwicklung unserer Gesellschaft zu erreichen. Für die SVAZARM-Organisation bedeutet dies, wirksame Maßnahmen im Hinblick auf die Mitbeziehung der Bevölkerung, insbesondere der Jugend, in das Wehrsportprogramm zu ergreifen.

Die Entwicklung unserer geteilten Welt wird positiv durch die Friedensinitiativen

der UdSSR und weiterer Länder der sozialistischen Ländergemeinschaft beeinflusst. Die Hoffnung auf ein Leben ohne die atomare Bedrohung wächst.

Die Beschlüsse des ZK der KPTsch und der Regierung der ČSSR vom Oktober 1986 über den weiteren Ausbau des Massensportes, der Touristik und der wehrtechnischen Sportdisziplinen bilden die Grundpfeiler der weiteren Tätigkeit von SVAZARM vor dem VIII. Kongress und in der Zeit danach.

Während der 37 Jahre ihres Bestehens hat unsere Organisation unter der Führung der KPTsch wesentliche Erfolge erzielt. Unsere Tätigkeit entwickeln wir auf der Grundlage der Initiative unserer Mitglieder in enger Zusammenarbeit mit weiteren Organisationen der nationalen Front. Dadurch stärken wir die brüderlichen Bande des tschechischen und des slowakischen Volkes sowie unsere internationalen Beziehungen zu der UdSSR und weiteren sozialistischen Ländern. Ein Beweis mehr für die große Anziehungskraft der Svazarm-Organisation sind die Mitgliederzahlen: Svazarm zählt derzeit mehr als eine Million Mitglieder, von denen sich 30,3 % für den Motorsport interessieren.

Die Auswertung der erzielten Ergebnisse bei Jahresversammlungen und Konferenzen erfolgt unter der Miteinbeziehung des Kongressleiters:

Leitender Sekretär
des Sm. Bezirksausschusses
der KPTsch. Dr. rer. pol. Vladimír Herman
und Vorsitzender
des SVAZARM-Zentralausschusses
Gen. Leut. Dr. phil. Václav Horáček
bei der Feierlichen Eröffnung
des Sport-Areals in Brno
im Jahre 1987.

ORGANISATIONSAUSSCHUSS — VERANSTALTERKOMITEE

Rennleiter
Dipl. Ing. Milan LAPČÍK
Stellvertretende Rennleiter
Dipl. Ing. František TRANDA
Doz. Dipl. Ing. Milan PROCHÁZKA, CSc.
Jiří OULEHLA
Assistent des Rennleiters
Dipl. Ing. Jaroslav SUCHÝ
Rennsekretär
Miroslav ČADA,
Verdienter Meister des Sportes
Organisationssekretär
Zdeněk MALÝ
Kommerzbereich
Zdislav FLORA
Leitender Rennartz
Dr. med. Dušan KLUSÁČEK, CSc.
Sekretariatsleitung
Kateřina HULEOVÁ
Kontrollgruppe
Dipl. Ing. Jan JERÁBEK
Sicherheit
Mjr. JUDr. Petr VLACH — KS SNB
Feuerschutz
Kpt. Dipl. Ing. Jiří ŠVARC — KS SPO

Teilbereiche:
Sport-Technik
František TREFANEC
Streckenkommissare
Jiří PEŘINA
Streckensicherung
Václav JANEK
Rettungsdienst
Jiří BORŮVKA
Sanitätsdienst
Dr. med. Jaroslav KYVÍŘ
Feuerwehr
Kpt. Dipl. Ing. Pavel TOMÁNEK
Verbindungswesen
Dipl. Ing. Miroslav SYNEK
Fahrerlageraufsicht
Dipl. Ing. Radvan LENSKÝ
Gästepflege
Dipl. Ing. František GAZÁREK
Pressezentrum
Vladimír HAVRÁNEK
Werbung
Jan ŽÁČEK
Zuschauerraumdienst
Ivan STRNAD
Eintrittskarten
Bohumil TYKVART
Veranstalterdienst
Antonín MIKULICA
Transport
Dipl. Ing. Jaroslav MUSIL
Versorgung
Dipl. Ing. Milan BOŽOVSKÝ
Campingplätze
Dipl. Ing. Ivan KEKUS

DELEGIERTE FUNKTIONÄRE

Vorsitzender der internationalen FIM-Jury: H. J. ZEGWAARD, Holland
ČSSR-Delegierter in der internationalen Jury:
Jan KRÍVKA, Vizepräsident der FIM, Praha
Hauptsporkommissar des Zentralen Automotoklubs der ČSSR: Dipl.
Ing. Karol HAJAS, Trenčín
Technischer Hauptkommissar des Zentralen Automotoklubs der ČSSR:
Karel STREJČ, Hlohovec
Hauptzeitnehmer des Zentralen Automotoklubs der ČSSR:
Dipl. Ing. Vladimír NÝVLT, CSc., Pardubice
Hauptverantwortlicher für die Lärmpegelmessung des Zentralen Automotoklubs
der ČSSR: Ivan VALACH, Püchov
Anleiter des Zentralen Automotoklubs der ČSSR: Petr NĚMEČEK, Praha

Sprecher des lokalen Rundfunks:

Karel BŘEZINA, Praha;
Jiří ŘEZÁČ, Brno;
Jaroslav PARMA, Blansko;
Karel KRATOCHVÍL, Ivančice;

Offizielle Zeitnahme und Auswertung:

S.C.S. Sport Computer Service GmbH, Germering, B.R.D.

Veranstalter:

Zentral Automotoklub der ČSSR
Svazarm-AMK Automotodrom Brno

EHRENDIREKTION DES GRAND PRIX DER ČSSR — DER WELTMEISTERSCHAFT DER MOTORRÄDER UND SEITENWAGEN 1988

Vorsitzender:

Generalleutnant
Dr. phil. Václav HORÁČEK
Vorsitzender des
Svazarm-Zentralausschusses

Mitglieder:

Dr. rer. pol. Vladimír HERMAN
Kandidat des Präsidiums des ZK
der KPTsch und Leitender Sekretär
des Südmährischen Bezirksausschusses
der KPTsch

Dr. rer. pol. Karel URBÁNEK
Leiter der politisch-organisatorischen
Abteilung des KZ der KPTsch

Dr. rer. pol. Pavel PILNÝ
Leitender Sekretär des Städtischen
Ausschusses der KPTsch in Brno

Dipl. Ing. František CHABIČOVSKÝ
Vorsitzender des Südmährischen
Bezirksnationalausschusses

Dr. rer. pol. František JAMBOR
Stellvertretender Vorsitzender
des Südmährischen
Bezirksnationalausschusses

Generalmajor Miloslav VRBA
Vorsitzender des Tschechischen
Zentralrates des Svazarm

Generalleutnant
Dr. phil. Anton MURŽIC
Vorsitzender des Slowakischen
Zentralrates des Svazarm

Dr. jur. Ján JAVORČÍK
Vorsitzender des Motorsportrates
des Svazarm-Zentralausschusses

Oberst Dr. phil. Jan DUFEK
Abteilungsleiter im Südmährischen
Bezirksausschuß der KPTsch

Oberst Dipl. Ing. Jan ŠOBÁN
Leiter der Bezirksverwaltung des Korps
der Nationalen Sicherheit

Oberst Dr. jur. František SMUTNÝ
Leiter des Korps der Öffentlichen
Sicherheit

Dr. rer. pol. Dipl. Ing. František ULBRICH
Leitender Sekretär des
Kreisausschusses
der KPTsch für Brno-Umgebung

Dr. jur. Alois SKOUPÝ
Primator der Stadt Brno

Dipl. Ing. Karel ROSENDORF
Vorsitzender des
Kreisnationalausschusses
Brno-Land

Anna DVOŘÁKOVÁ
Leitende Sekretärin des Südmährischen
Bezirksausschusses der Nationalen
Front

Oberstlt. Dr. rer. pol. Ladislav ROUS
Vorsitzender des Südmährischen
Bezirksausschusses des Svazarm

Vladimír CENEK
Vorsitzender des Städtischen
Svazarm-Ausschusses Brno

Dr. jur. Dipl. Ing. Pavel BABKA
Direktor des Betriebes Chemopetrol
im Kombinat Benzina Prag

Dipl. Ing. Jaroslav BOČEK
Direktor des Betriebes Jihomoravské
Státní lesy

Dipl. Ing. Pavel BRŮŽEK
Generaldirektor des Kombines
Lachema Brno

Dipl. Ing. Jaromír BUCHAL
Generaldirektor des Kombines
Agrozet Brno

Dr. jur. Jan ČADA
Direktor des Betriebes Benzina Brno

Dipl. Ing. Zdeněk ČERNÝ
Direktor der Straßenbau Brno

Dr. med. Josef FUSKA
Leiter der Abteilung für
Gesundheitswesen im Südmährischen
Bezirksnationalausschuß

Dr. med. Jaroslav HANZL
Direktor der Bezirkshygienebehörde

Dipl. Ing. Pavel KNOFLÍČEK
Direktor im Kombinatbetrieb Fruta
Brno

Dipl. Ing. Jaroslav KOCIÁN
Direktor des Staatsgutes Brno-Land

Josef KONEČNÝ
Betriebsdirektor der Südmährischen
Direktion für Fernmeldewesen

Jaroslav KOTAS
Abteilungsleiter im Südmährischen
Bezirksnationalausschuß

Dipl. Ing. Oldřich KOTVALD
Direktor der Transportverwaltung
des Ministeriums des Innern der ČSR

Zdeněk KRÁL
Betriebsdirektor der Südmährischen
Kohlelager

Dipl. Ing. Jaroslav KUDLÁČEK
Betriebsdirektor des ČSAD Brno

Oldřich LAŽNOVSKÝ
Direktor des Nationalunternehmens
Mototechna

Dipl. Ing. Ladislav MAJER
Abteilungsleiter im
Kreisnationalausschuß Brno-Land

Dipl. Ing. Miroslav MALÝ
Vorsitzender der LPG Veveří

Dr. rer. pol. Jiří MARŠÁLEK
Direktor des Institutes für Straßenbau
Brno

Doz. Dr. med. Jaroslav MICHEK, CSc.
Direktor des Institutes für medizinische
Forschung und Bezirkschirurg

Josef MUSIL
Direktor Technisches Gartenwesen Brno

Dipl. Ing. Josef NESVADBA
Direktor des Verkehrsbetriebes der
Stadt Brno

Dipl. Ing. Kvido PALEČEK
Direktor des Unternehmens
Transportbau Olomouc

Dr. jur. Eduard PAVLÍK
Direktor der Städtischen
Kommunikationsverwaltung

Dr. med. Jan PLACHETA
Direktor der Bezirksgesundheitsbehörde

Generalmajor Dipl. Ing. Josef ROTTER
Generaldirektor des Zweigbetriebes
Militärbauten Prag

Dipl. Ing. Vojtěch SEĎA
Direktor des Betriebes
Wasserwirtschaftsbauten Brno

Dipl. Ing. Karel SEIDEL
Direktor der Zweigstelle Militärbauten
Brno

Dipl. Ing. Jan SOBOTKA
Direktor der
Fernleitungskabelverwaltung Prag

Dr. med. Petr SOVADINA
Direktor der Städtischen
Gesundheitsbehörde Brno

Dipl. Ing. Antonín STŘECHA
Leiter der Verkehrsabteilung
im Nationalausschuß der Stadt Brno

Dr. jur. Bronislav ŠUSTEK
Betriebsdirektor des Reisebüros
Autotourist Prag

Zdeněk UHÝREK
Betriebsdirektor des
Nationalunternehmens Tisk Brno



Sehr geehrte Sportfreunde,

im Namen der Veranstalter und der Rennleitung des Grand Prix der ČSSR, des WM-Laufes der Motorräder und Seitenwagen, heiße ich sie herzlich willkommen. Ich heiße Rennfahrer und Teams sowie ihre technischen Mitarbeiter aus der ganzen Welt willkommen. Ich heiße willkommen die FIM-Delegierten, tschechoslowakische Sportfunktionäre und Vertreter der Massenmedien. Besonders herzlich heiße ich Repräsentanten der Partei-, Staats-, Wirtschafts-, und Svazarm-Organen sowie Mitglieder der Ehrenleitung willkommen.

Unser heutiges Rennen wurde aus Anlaß des 40. Jahrestages des Sieges unseres Volkes über die Reaktion und zu Ehren des VIII. Svazarm-Kongresses veranstaltet. Der Schirmherr des Rennens ist der Minister-Präsident ČSSR Dr. Lubomir Štrougal. Die Einheit und das entschiedene Auftreten der Arbeiterklasse unter der Führung der KPČ haben den Grundstein für den Aufbau des Sozialismus in unserem Land gelegt. Unser Staat wen-

det beträchtliche Mittel für das Wohlergehen seiner Bürger auf. Ein Beweis mehr dafür ist das schöne Sportareal. Aus diesen Gründen wurden wir bei der Vorbereitung des Rennens vom Gefühl einer großen Verantwortung geleitet.

Ich möchte den Partei-, Staats-, Wirtschafts- und Svazarm-Organen unseren Dank für ihre wiederholte Unterstützung und Hilfeleistung aussprechen. Unser Ziel ist es, unsere organisatorische Tätigkeit so zu gestalten, daß uns dieses Vertrauen auch in Zukunft bewahrt bleibt.

Wir hoffen, daß alles zu unserer vollsten Zufriedenheit verlaufen wird, daß wir Zeugen eines Rennens werden, das Prädikate wie „gut organisiert“, „spannend“ und „sicher“ verdienen wird, und daß die guten Eindrücke, die unser Automotodrom vermittelt, durch anspruchsvolle Sportkämpfe in einzelnen Kategorien noch gesteigert werden.

Den Teams und allen Rennfahrern wünsche ich Freude an guten und ehrlichen Wettkämpfen.



DIE WELTMEISTER KEHRTEN NACH BRNO ZURÜCK

Vier Jahre lang wartete die Tschechoslowakei auf die Rückkehr der Motorrad-WM. Durch den Bau des Svazarm-Automotodroms wurde die Frage der Fortsetzung der Traditionen der Motorradchampionate bereits bei den ersten kontrollbesuchen der FIM-Vertreter — damals noch auf der Baustelle — entschieden. Vor einem Jahr, am 23. August 1987, konnten die Motorsportfans erneut die Weltmeister begrüßen — diejenigen, die zuletzt 1982 gekommen sind und diejenigen, die zum erstenmal in Brno am Start waren. Die ČSSR erschien im Kalender des Motorradchampionats bereits zum 19. Mal. Der Grand Prix der ČSSR 1987 für Motorräder entschied über den WM-Titel in der Kategorie der 125-ccm-Klasse (Gresini) und brachte den „Thronanwärtern“ in den 250-ccm- und 500-ccm-Klassen (Mang und Gardner) ihr Ziel einen Schritt näher. In den Kategorien 80-ccm und Seitenwagen konnten Stefan Dörflinger (sein erster Sieg in Brno) und Biland-Waltisberg (vierter Sieg im GP der ČSSR) den Sieg für sich buchen. Ein dritter Platz brachte dem Paar Webster—Hewitt den Meistertitel.

Bei dem dritten gemessenen Training war Wayne Gardner der schnellste auf der neuen Rennstrecke, was ihn zur Äußerung veranlaßt hat: „Am Sonntag werde ich gewinnen und dadurch ist das

Championat entschieden“. Und tatsächlich, seine Prophezeiung erfüllte sich! Ein weiterer „Prophet“, dessen Meinung sich bewahrheitet hat, war Reinhold Roth, der sich die Rennpiste bereits vor dem offiziellen Training angesehen hat. Nach dem Training am Sonnabend meinte er: „Tony Mang wird den GP und auch seinen fünften Titel gewinnen“. Vor dem Rennen lag Mang in der WM-Tabelle 9 Punkte vor Roth, nach dem Rennen lag Roth um 23 Punkte zurück. Die Situation in der 125-ccm-Klasse war klar: Gresini konnte mit acht Siegen aufwarten, er war der Trainingschnellste und das Rennen endete mit seinem neunten Meistertitel. Der bescheidene Dörflinger war beim Training der 80-ccm-Klasse Drittschnellster und ein Sieg kam ihm wohl nicht in Sinn; für seine stärksten Gegner hielt er neben Martinez auch Waibel und Herreros. Im Rennen ließ er dann alle drei zurück. Die beste Trainingszeit des Seitenwagen-Paares Biland-Waltisberg korrespondierte mit der folgende Äußerung von Biland gegenüber den Journalisten: „Ja, wir möchten den ersten Sieg auf der neuen Liste in Brno für uns entscheiden. Drei Siege konten wir in dieser Saison bereits für uns buchen, aber für den Titel wird es selbst mit dem Brnoer Sieg, wohl nicht reichen“. Er hatte recht. Auch die Sieger von 1984, 1985 und 1986, Streuer—

Schnieders, wollten ihren Sieg wiederholen. Doch schlecht gewählte Reifen machten einen Strich durch die Rechnung. Bereits im Trainingsverlauf trat das Team von Hein Gericke mit den Fahrern Reiner und dem Europameister Manfred Fischer zurück, nachdem ein weiteres Teammitglied, Klaus Klein beim TT-F1-Training ums Leben gekommen war. An den beiden Trainingstagen havarierten Lavado, Feuz, Juhasz, Baláz, Catalano, Herweh, Preining, Ruggia, Nikolow, Hutter und Leitner; keiner von ihnen hielt jedoch die neue Piste dafür für verantwortlich.

Noch während des Trainings äußerte sich Tadahiko Taira, der Werkspilot des Marlboro-Yamaha in der 500-ccm-Klasse: „Die Rennstrecke hat mir auf den ersten Blick gefallen, ihre Lage gleicht der von Suzuka und Sugo“. Rolf Biland meinte bewundernd: „Was die Tschechen geleistet haben, ist einfach riesig. Die Strecke ist genügend breit, um eine Fahrkorrektur zu ermöglichen“. Toni Mang: „Auf dieser Strecke kann jeder schnell fahren, es gibt genügend Platz, um einen etwaigen Fehler zu korrigieren, ohne von der Strecke abzukommen, und sollte dies passieren, dann gibt es auch noch genügend Platz.“ Christian Sarron: „Die neue Strecke kommt mir ein bißchen zu einfach vor“. Eine ähnliche Meinung vertrat auch Eddie Lawson: „Dies ist ein einfacher Ring, in-



nerhalb von fünf Minuten konnte ich ihn in- und auswendig“. Als Martin Wimmer, der Sprecher der Rennfahrer bei der FIM, gehört hat, manche Piloten halten die Brnoer Rennstrecke für zu einfach, schüttelte er nur den Kopf und meinte lächelnd: „Sie sollen es ruhig versuchen, schneller zu fahren. Jede Strecke besteht im wesentlichen aus Links- und Rechtskurven mit Geraden dazwischen, ab und zu mal gepfeffert mit Steigung und Gefälle. Und diese Brnoer Strecke hat ihre Tücken, die wir allerdings erst ab einer gewissen Geschwindigkeitsgrenze wahrnehmen werden!“ Nach dem Rennen sprachen die Piloten anders und die Problematik der Strecke stand nicht mehr zur Debatte. Der Sieger in der 500-ccm-Klasse, Wayne Gardner, sagte beim Abschlusinterview: „Es handelt sich um eine in sportlicher Hinsicht interessante und sichere Rennstrecke die — vorläufig — als Beispiel für den Bau neuer Pisten dienen kann.“ Ähnlich äußerte sich auch die ausländische Motorsportpresse: In Brno sei ein wunderschönes Objekt entstanden, zu dem es in Westeuropa gegenwärtig noch kein Gegenstück gäbe.

80 ccm, 14 Runden: Gleich nach dem Start bildete sich eine Führungsgruppe, in der Martinez, Waibel, McConnachie, Herreros, Seel, Barros und Dörflinger waren. Bereits in der 3. Runde drängte sich Dörflinger an die Spitze vor und kämpfte bis zur 8. Runde mit McConnachie um diese Position. In der 8. Runde kam McConnachie in einer Rechtskurve vor der letzten Steigung von der Bahn ab, kehrte dann zwar ins Rennen zurück, doch ein beschädigter Heckteil (Luftzufuhr) machte ihm einen Strich durch die Rechnung und er landete auf dem 11. Platz. Der Kampf zwischen Dörflinger und Martinez wurde dann in der 11. Runde entschieden, Martinez mußte zur Kenntnis nehmen, daß er sich nur mit dem zweiten Platz begnügen muß. Im Kampf kam es zu mehreren „Bodychecks“, für die sich Dörflinger allerdings nach dem Rennen bei Martinez entschuldigt hat. Dörflinger fuhr eines seiner besten Rennen, er brauchte den Brnoer Sieg ganz dringend, weil er seit Monza 1986 in seine Heimat Schweiz keinen einzigen Goldenen Kranz mitgebracht hat. Dritter im Ziel war Gerhard Waibel. Er und der Sieger

Nach vier Jahre kehrte die Motorsport-Weltelite ins brünner Fahrerlager wieder zurück.

Der siebenfache Sieger des Grand Prix ČSSR und fünfzehnfache Weltmeister Giacomo Agostini konnte bei der Premiere in Brünn nicht fehlen.

Ein heißer Favorit war Randy Mamola.



führen die Krauser-Maschinen (Dörflinger mit einem besseren Fahrgestell), der zweite Martinez, Weltmeister von 1986 und 1987, fuhr eine Derbi-Maschine. Unsere Rennfahrer Krmíček, Samák, Klimek und Havrda kamen nicht durch die Qualifizierungsrunden. Schnellste Runde und den ersten Streckenrekord fuhr Stefan Dörflinger, CH, Krauser, 134,891 km/h.

125 ccm, 18. Runden: Fausto Gresini brauchte zu seinem WM-Titel in Brno nur einen einzigen Punkt. Die gewonnenen 15 Punkte bedeuteten seinen neunten Sieg und den WM-Titel für 1987, den zweiten nach 1985. Er lag gleich nach der ersten Runde in Führung und kämpfte mit Sanchez-Martin, Bianchi und Casanova, es folgten Macchiotta, Pietroniro, Kytölä, Gianola und Troisi, mit etwas Rückstand Feuz und Auinger. In der ersten Runde verursachte der Finne Johny Wickström eine Massekollision, in die Leitner, Perez, Liegeois, teilweise auch Auinger, verwickelt waren. Gresini schüttelte fast mühelos seine Konkurrenten ab, und selbst mehrere Runden in Rekordzeiten konnten Casanova zu keiner besseren Position als der zweiten verhelfen. Der dreifache Weltmeister Pierpaolo Bianchi (1976, 1977, 1980) war bis zur 6. Runde dritter, dann schied er aus. Auf seine Stelle kam der spanische Meister Sanchez-Martin auf einer MBA-Maschine. Beide Fahrer fuhr vorher eine Garelli. Vierter war Ezio Gianola auf einer Einzylinder-Honda. Gustl Auinger gab in der 14. Runde auf. Thierry Feuz startete nach einem Trainingsunfall mit geschwellenem Knie und fuhr als zehnter durchs Ziel. Unsere Fahrer Polák und Šafránek schafften die Qualifikationsrunden nicht. Peter Baláz stürzte beim Training und ist nicht zum Rennen angetreten. Schnellste Runde und den ersten Rekord der 125-ccm-Klasse fuhr Bruno Casanova, I. Garelli, 140,530 km/h.

250 ccm, 21 Runden: Nach der 1. Runde sah die Reihenfolge folgendermaßen aus: Roth, Sarron, Mang, Pons, Reggiani, Cadalora, Palazzese, Cardus und Igoa. Martin Wimmer mußte wegen eines Getriebebeschadens aufgeben. In der 2. Runde führte Toni Mang vor Sarron, Roth, Reggiani, Pons und Cadalora. In der 3. Runde begannen jene Wettkämpfe, die in den letzten Jahren das Niveau der 250-ccm-Klasse gehoben haben und dadurch auch

Patrick Igoa und Christian Sarron gehörten ebenfalls zu den Favoriten.

Die Weltmeister 1987 Streuer/Schnieders (1) im harten Kampf mit Webster/Hewitt (3) und Gebrüder Egloff (4).

Wayne Gardner ist nach Brünn mit 120 Punkten gekommen und nach dem Rennen hat er für den weiteren Weg zum Meistertitel 135 Punkten gehabt.



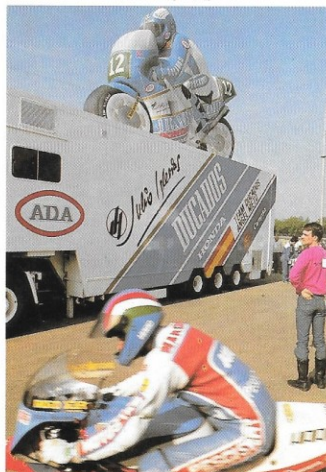
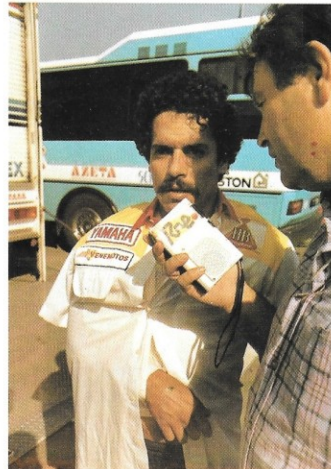
Carlos Lavado beim Transport zum Sanitätswagen im Training... und im Gespräch für Radio Venezuela am Sonntag.

Honda Racing Corporation und ihre Radar-Kontrolle.

Auch die Renndienste der Industrie hatten genügend Raum für ihre Arbeit.

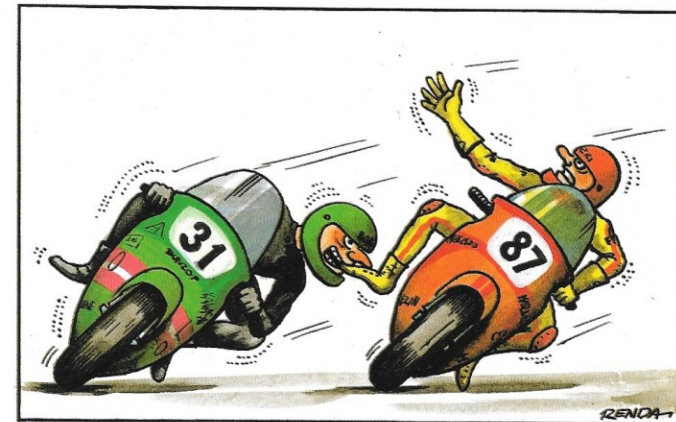
Im Fahrerlager waren auch neue Reklame-Mittel zu sehen.

Mit der grosszügigen Boxenanlage waren alle Teams zufrieden.



Siegersehreung des Rennens 80 ccm:
1. Stefan Dörflinger, CH, Krauser, 2. Jorge Martínez, E, Derbi — Weltmeister 1987,
3. Gerhard Waibel, D, Krauser.

Italiener Fausto Gresini, Garelli, Sieger der Klasse 125 ccm und Weltmeister 1987.



gesteigertes Publikumsinteresse zur Folge hatten. In der 4. Runde führte Sarron, später Reggiani, in der 7. Runde führte Reggiani vor Roth, Sarron, Cadalora und Luzi. Mang und Pons lagen im Rückstand. In der kommenden Runde verlor Reggiani wegen einer Getriebepanne seine Position, später fiel Herweh aus. An die Spitze kam Mang, der Pons buchstäblich davonfuhr und sich vor Roth und Carron drängte. In der zweiten Rennhälfte hatte Toni Mang bereits einen sicheren Vorsprung. Pons konnte seine Position nicht halten, auf seinen Platz kamen Sarron, später Cardus. Roth, Luzi und Cadalora bildeten eine selbständige Gruppe. Bis vier Runden vor dem Schluß führte Mang vor Cardus, Pons, Sarron und Cadalora, Luzi und Roth kämpften um den sechsten Platz. Größte Überraschung im Ziel war Sarron an zweiter Stelle, an der in der vorletzten

Runde noch Cardus fuhr. In der letzten Runde stürzte Roth nach einer leichten Kollision mit Luzi, als erster kam Mang durchs Ziel gefolgt von Sarron, Cardus und Pons (alle auf Honda). Unsere Rennfahrer Bartúněk, Majoroš und Srna haben nicht gestartet. Schnellste Runde und den ersten Rekord der 250-ccm-Klasse fuhr Carlos Cardus, E, Honda, 146,831 km/h. **500 ccm, 24 Runden:** Trainingschnellster war Gardner gefolgt von Taira, Lawson, Spencer und Ch. Sarron, Mamola war neunter. Die Ergebnisse waren eine gewisse Überraschung, auch wenn sie im großen und ganzen die Tabellenlage widerspiegelt haben. Nach der 1. Runde führte Gardner vor Lawson und McElnea, es folgten Taira, Mamola, de Radigues, Sarron, Spencer, Mackenzie, Roche, Chili, Burnett und Haslam. In den Boxen gab es eine leichte Erregung, denn es sah aus,

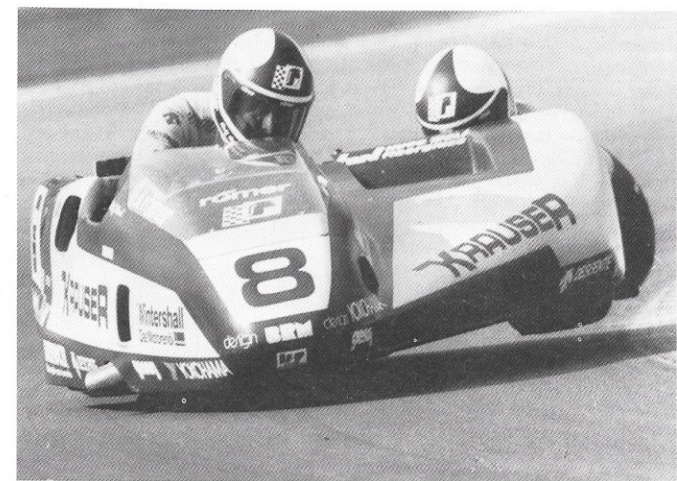
als führe der Jugoslawe Silvo Habat um eine halbe Runde vor Gardner. Grund dafür war der, daß Habat, der die Erwärmungsrunde nicht absolviert hat, an die Durchfahrt an den Boxen plaziert wurde, von wo er sich nach dem Start dem Fahrerfeld anschließen sollte. Doch der eifrige Silvo fuhr los, ohne den Start abzuwarten. In der 2. Runde wurde er durch die schwarze Flagge gestoppt. Nach zwei Runden hatte Gardner einen 200 Meter-Vorsprung an Lawson, Taira, Mamola und Sarron. In der 3. Runde überholte Taira Lawson. Lawson bot in der 5. Runde eine spektakuläre Schau, nachdem er beim Überholmanöver ins starke Schleudern gekommen war, das er allerdings mit Bravour gemeistert hat. Er ließ sich nicht abschrecken und lag in der 11. Runde erneut vor Taira. Inzwischen gaben Muralt und Keubühler wegen Motor-





Die allerbesten des Rennens 500 ccm:
 1. Wayne Gardner, AUS, Honda —
 Weltmeister 1987, 2. Eddie Lawson, USA,
 Yamaha, 3. Tadahiko Taira, J, Yamaha.

Die Sieger des Rennens 250 ccm: 1. Toni
 Mang, D, Honda — Weltmeister 1987,
 2. Dominique Sarron, F, Honda, 3. Carlos
 Cardus, E, Honda.



Das Sieges-Paar Rolf Biland—Kurt
 Waltisperg, CH, LCR-Krauser, vierfachen
 Weltmeister.



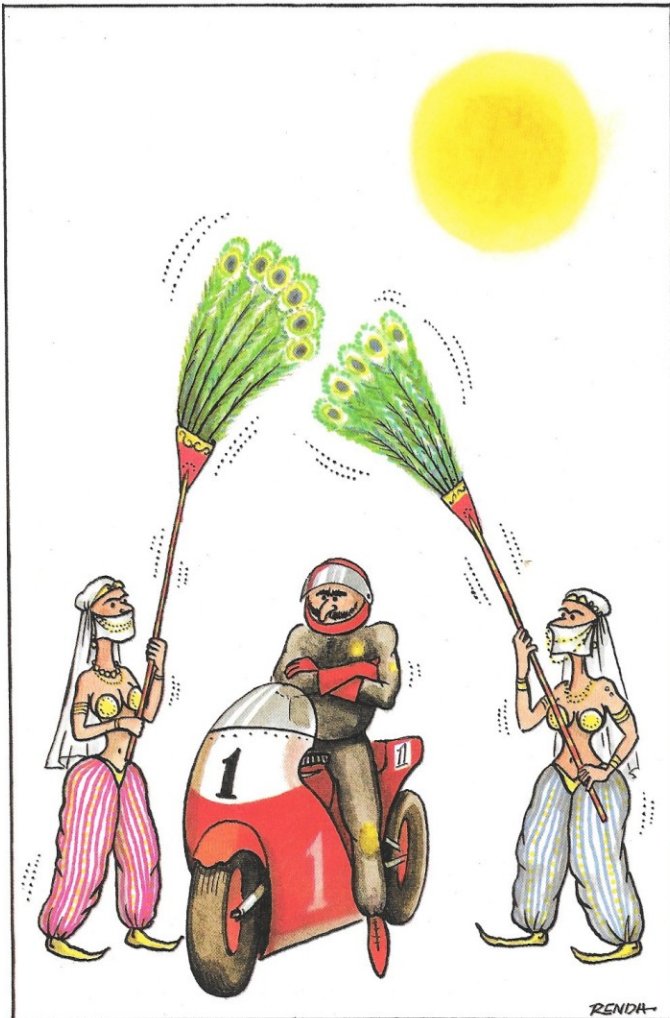
Die Zuschauer der vorjährigen Premiere
 waren sehr zufrieden.

schadens (Suzuki bzw. Honda) auf, später auch Roche (Cagiva), Biliotti und Truchses (beide Honda) und Irons (Suzuki); alle infolge eines Schadens an elektrischen Systemen oder am Vergaser. In der 7. Runde fiel Mamola vom vierten auf den achten Platz zurück, aber bereits in der 17. Runde überholte er im Start-Ziel-Bereich erneut Spencer und schaffte es, ihm freundschaftlich auf den Rücken zu klopfen — dies alles bei einer Geschwindigkeit von mehr als 200 km/h! Fünf Runden vor dem Ziel hatte Lawson einen Rückstand von nur 3,7 Sekunden auf Gardner, der es zuließ, daß dieser Abstand bis auf zwei Sekunden verringert wurde. Gardner kam als erster durch Ziel gefolgt von Lawson und Tadahiko Taira. Randy Mamola war vierter, Mackenzie fünfter. Auf den Plätzen Eins und Fünf lagen Honda-Maschinen, dazwischen drei Yamahas. Von den tschechoslowakischen Rennfahrern startete nur Dekáne und landete auf Rang 23. Majoroš, Troliga und Hlavatka haben nicht gestartet. Die schnellste Runde und den ersten absoluten Streckenrekord fuhr Wayne Gardner, AUS, Honda, 151,470 km/h.

Seitenwagen, 18. Runden: Favorit war das Schweizer Doppel Biland—Waltisberg — sie fuhren die Trainingsbestzeit, konnten mit vier Siegen auf der früheren Strecke aufwarten und waren bei dem Brnoer Publikum sehr beliebt. Es handelte sich um das Finalrennen der Seitenwagen-WM 1987. Das Rennen verlief von Anfang an in einer für die Seitenwagen-kategorie üblichen Atmosphäre. Biland gab allen zu spüren, daß er kam, um die Premiere des erneuerten Championats für sich zu gewinnen. Nach dem Rennen meinte er, bis zwei Runden vor Schluß habe er keine Schwierigkeiten gehabt. „Meine Position an der Spitze war für uns ein bißchen langweilig“, kommentierte er die Lage. Er erkämpfte seinen 46. GP-Sieg und einen dritten Platz in der WM-Tabelle. An zweiter Stelle kamen die Holländer Streuer—Schnieders durchs Ziel. Sie wählten für ihr Fahrzeug neue, etwas härtere Reifen, die ihnen am Beginn des Rennens Probleme verursacht haben, außerdem haben die Bremsen gestreikt. Die Brnoer Platzierung verhalf ihnen zum zweiten Platz in der WM-Tabelle. Auch die Engländer Webster—Hewitt an dritter Stelle haben die Reifenwahl nicht richtig getroffen, außerdem hatte ihr Motor eine unerwartet niedrigere Leistung. Trotzdem reichte ihr Rang Drei für den WM-Titel. Sie waren die einzigen, die in allen acht Rennen Punkte gewonnen haben. Sie stellten auch den ersten Seitenwagenrekord der neuen Rennstrecke auf: 147,736 km/h.

Die Rückkehr der Weltmeister nach Brno wurde Anlaß zu einem Wiedersehen der Piloten, Teamchefs, Reporter und Vertreter der Massenmedien in einem Rahmen, der durch eine angenehme Atmosphäre, die Publikumskulisse und vor allem durch das Areal, das damit für den Motorsport eingeweiht war, geprägt wurde.

-VH-



Océ

Océ
Einen Namen, den man sich merken soll...
... falls Sie wirklich zuverlässig Kopieren wollen!

Als Name ist Océ vielleicht nicht so bequem auszusprechen, in der Welt der Reprografie jedoch ist er ein Begriff, der jeder kennt.

Océ ist eine internationale Gruppe, die in 90 Ländern tätig ist, mit eigenen Unternehmen in 30 Ländern, einschließlich der ČSSR.

Océ ist weltweit Marktführer auf dem Gebiet der Lichtpaustechnik, mit einem jährlich ständig wachsenden Anteil im Bürokopierbereich.

Für die Repro-Abteilung ist Océ, mit seiner Hauptverwaltung in den Niederlanden, das einzige Unternehmen in der Welt das Maschinen für alle drei Technologien — Diazo, Normalpapier und Mikrofilm — herstellt.

Für das Büro gibt es ein breites Sortiment von Kopiersystemen. Von den Schreibtischkopiergeräten für Großformate ... bis zu den Hochleistungskopierer mit automatischer Originalzufuhr und 20 oder 40 Fach-Sortiergeräten.

Kopiersysteme mit hoher Zuverlässigkeit, hoher Produktionsqualität; benutzerfreundlich und bequem in der Bedienung.

Unterstützt von unseren eigenen hochausgebildeter Serviceorganisation.

Möchten Sie mehr wissen? Oder nur wie man unseren Namen ausspricht? Rufen Sie untenstehende Adresse an und betrachten Sie einmal wie Océ sich beteiligt.

Océ Nederland B. V.
 St. Urbanusweg 43
 NL P.O. Box 101, 5900 MA Venlo
 Telephone (77)92 222
 Telex 58037



Océ ... eine Verpflichtung zur vollständigen Zuverlässigkeit.

KALENDER DER STRASSENWELTMEISTERSCHAFT FIM 1988

27. März	Grand Prix von Japan (Suzuka) — 250, 500
10. April	Grand Prix der USA (Laguna Sea) — 250, 500
24. April	Grand Prix von Spanien (Jarama) — 80, 125, 250, 500
1. Mai	Grand Prix von Portugal (Jerez) — 80, 250, 500, Sid.
22. Mai	Grand Prix von Italien (Imola) — 80, 125, 250, 500
29. Mai	Grand Prix der BRD (Nürburgring) — 80, 125, 250, 500, Sid.
12. Juni	Grand Prix von Österreich (Salzburgring) — 80, 125, 250, 500
25. Juni	Grand Prix von Holland (Assen) — 80, 125, 250, 500, Sid.
3. Juli	Grand Prix von Belgien (Francorchamps) — 125, 250, 500, Sid.
17. Juli	Grand Prix von Jugoslawien (Rijeka) — 80, 125, 250, 500, Sid.
24. Juli	Grand Prix von Frankreich (Paul Ricard) — 125, 250, 500, Sid.
31. Juli	Grand Prix von England (Donington) — 80, 125, 250, 500, Sid.
14. August	Grand Prix von Schweden (Anderstorp) — 125, 250, 500, Sid.
20. August	Grand Prix der ČSSR (Brno) — 80, 125, 250, 500, Sid.
2. Oktober	Grand Prix von Argentinien (Buenos Aires) — 250, 500
25. Oktober	Grand Prix von Brasilien (Goiania) — 250, 500

ZEITPLAN DES GRAND PRIX DER ČSSR 1988

Trainingszeiten:	Donnerstag 25. 8. — nichtgemessen	11—17 Uhr
	Freitag 26. 8. — gemessen	9—17 Uhr
	Sonnabend 27. 8. — gemessen	9—17 Uhr
	Sonntag 28. 8. — gemessen	9—10.30 Uhr

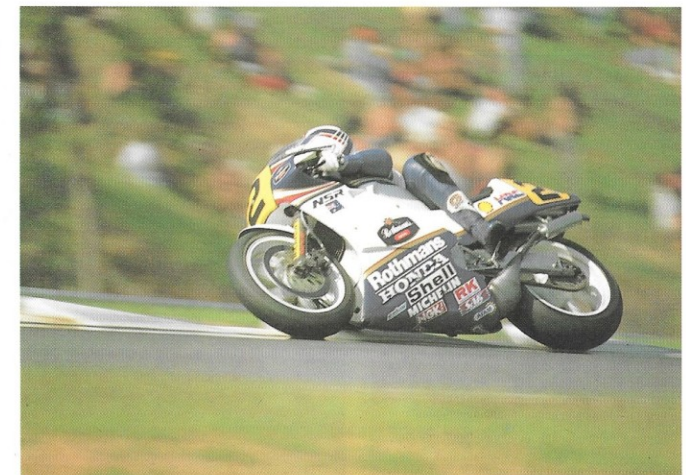
Rennen:	Sonntag 28. 8. —
	10.45 Offizielle Eröffnung
	11.30 Start zum Rennen der 80 ccm-Klasse — 13 Runden
	12.30 Start zum Rennen der 250 ccm-Klasse — 20 Runden
	13.50 Start zum Rennen der 125 ccm-Klasse — 17 Runden
	15.05 Start zum Rennen der 500 ccm-Klasse — 23 Runden
	16.25 Start zum Rennen der Seitenwagen — 17 Runden

15 Minuten vor dem Start jeder Klasse — Informationsrunde
 5 Minuten vor dem Start jeder Klasse — Erwärmungsrunde

Geplanter Rennschluß — 17.30 Uhr



DIE STRASSENWELTMEISTERSCHAFT 1988



Wayne Gardner — das Leben eines Weltmeisters ist nicht leicht!

Im Kalender des diesjährigen Championships gab es manche Änderungen; Anfang März hat sich die Zahl der Grand Prix, bei denen die WM-Titelkämpfe ausgetragen werden, bei 16 eingependelt. Der GRAND PRIX der ČSSR ist das letzte Rennen auf dem europäischen Kontinent und zugleich auch das Finalrennen der Kategorien 80 ccm, 125 ccm und Seitenwagen. Seine Endergebnisse werden aber auch die WM in den Kategorien 250 ccm und 500 ccm wesentlich beeinflussen. In den letzten Jahren konzentriert sich das Interesse der Motorradwerke, der Teams, der Rennfahrer und der Massenmedien auf die Kategorien der 250 und 500 ccm. Hier gab es im vorigen sowie in diesem Jahr die meisten Umbesetzungen. Beide Kategorien wurden 1987 von der Honda-Maschinen dominiert, in der 250-ccm-Kategorie sogar auf den ersten fünf Plätzen, in der 500-ccm-Kategorie auf

dem ersten, vierten und fünften Platz. Der verlorene Posten von Yamaha trug nicht wesentlich zu den Turbulenzen der spektakulären Umstiege bei. Der Zweite bei der WM der 500-ccm-Klasse von 1987, Randy Mamola, verlor wegen finanzieller Unstimmigkeiten Kenny Roberts und sein Lucky-Strike-Yamaha-Team. Mit offenen Armen wurde er bei dem italienischen Cagiva-Team empfangen, dem einzigen Team, bei dem europäische Motorräder vertreten sind. Er ist hier die Nummer Eins, mit Raymond Roche an seiner Seite. „King“ Roberts entlies auch seinen zweiten Fahrer vom Vorjahr, Mike Baldwin, (Rang 17 in der Tabelle) und kämpft um den Australier Kevin Magee, von dem Kenny überzeugt ist, er wird bald so gut wie Lawson oder Gardner sein. An Magee zeigten außerdem Honda, Marlboro und Cagiva Interesse, wobei hier im Falle von Marlboro Yamaha



Toni Mang — der Weg zum sechsten WM-Titel ist schwierig!

Die Verteidigung des Weltmeisters-Titel ist auch für Fausto Gresini nicht leicht!

Die ernstesten Bewerber um den letzten 80 ccm-Titel: v.l. Jorge Martinez, E. Stefan Dörflinger, CH, Gerhard Waibel, D.

12 Cardelus
65 Cardelus
34 Klabacher



der Spiritus agens war. Sein Partner kommt aus den USA — der Meister Super-Bike Wayne Rainey, der für Roberts bereits 1984 in der 250 ccm-Klasse gefahren ist. Roberts rechnet in diesem Jahr mit keinem Titel und Magee möchte unter den ersten fünf sein, wie er beim Vertragsabschluß erklärt hat.

Das zweite Werksteam von Yamaha, von Marlboro finanziert und von Agostini angeführt, nahm Abschied von McEnea und stellte neben den Exmeister von 1984 und 1986 Eddie Lawson den Belgier Didier de Radigues, der zuvor bei Cagiva agiert hat. Das erklärte Ziel von Agostini ist es, den 500-ccm-Titel für Yamaha zurückzugewinnen. Im dritten Yamaha-Team des französischen Importeurs der Yamaha-Motorräder, der Firma Sonauto, stehen nebeneinander Christian Sarron (im vorigen Jahr siebenter) und Patrick Igoa (1987 Nr. 12 der 250 ccm-Klasse),

früherer Weltmeister im Motorradrennen.

Die Teams der 500-ccm-Klasse blieben bei Honda praktisch unverändert, nur der Weltmeister Wayne Gardner hat im Team Rothmans-Honda HRC einen neuen Partner, Shunji Yatsushiro. Der Engländer Ron Haslam wurde für dieses Jahr im Team elf-Honda praktisch zum Testpiloten einer neuen, quasi revolutionären Maschine, über die er sich nach ersten Testfahrten geäußert hat, sie sei ein mobiles Laboratorium. Für das Honda-Team kämpfen Niall Mackenzie und Pierfrancesco Chili. Die Honda Racing Corporation löste den Vertrag mit Freddie Spencer im Rothmans-Team auf. Suzuki stellte neben Kevin Schwantz Rob McEnea auf, nach dem dieser Agostini verlassen hat. Die italienische Cagiva erwog zwar die Bildung eines zweiten Teams, hat dann aber die Pläne zurückgestellt.

Direkt vom Werk ausgerüstet wurden in der 250-ccm-Klasse der Titelverteidiger Toni Mang und Dominique Sarron vom Rothmans-Honda-Team, der Tabellenzweite Reinhold Roth vom HB-Römer-Honda-Team und Jacques Cornu vom Parisienne-elf-Honda-Team. Martin Wimmer dagegen, der bisher im Team Marlboro-Yamaha eine Werksmaschine gefahren hat, fährt bei der diesjährigen WM der 250-ccm-Klasse eine Produktionsmaschine im Team Gericke-Yamaha. Luca Cadalora vom Agostini-Team, Juan Carriga vom Ducados-Team sowie der Ex-Weltmeister Carlos Lavado vom HB-Yamaha-Team werden vom Werk durchs Zuverfügungstellen einiger verbesserter Ersatzteile für ihre Maschinenmodelle vom Vorjahr unterstützt. Bei den weiteren Teams der 250-ccm-Klasse, d.h. bei Gauloises-Yamaha, Garelli, Aprilia-Rotax, Campsa-Honda und HRC-Honda gibt es keine Änderungen.



Den Meister-Titel der Gespanne verteidigt das britische Paar Webster—Hewitt (3).

Die Natur-Tribüne „C“ ist der beliebteste Zuschauerplatz.



In der Kategorie der 125-ccm-Klasse ersetzen die neuen Maschinen mit Einzylindermotor (vorgeschriebenes Maschinen-gewicht mindestens 65 kg) die früheren Zweizylindermodelle. Im vorigen Jahr liefen der Start von Stefan Dörflinger im Team Marlboro-Honda. Garelli mit dem Piloten Gresini muß bei der Verteidigung des Titels vom Vorjahr mit den Teams Honda-Italia, Cagiva, MBA, Italia-Aprilia, Marlboro-Honda, Derbi, Rotax, Seel und mit einem weiteren Honda-Team mit Gerhard Waibel rechnen.

In der 80-ccm-Klasse kommen praktisch nur drei Teams richtig in Frage: Derbi, Krauser und Seel, die mit bekannten Namen aufwarten. Auch die Seitenwagen-teams Lucky-Strike-LCR-Yamaha, Krau-

ser Racing und TEC-Yamaha behielten die Besetzung vom Vorjahr, neu ist nur das Krauser-Junior-Team mit den Paaren Gebrüder Stölzle und Scherer—Schröder.

Bei dem diesjährigen Championat tritt ein neues System der Punkteverteilung je nach Tabellenplatz in Kraft: 1. Platz — 20 Punkte, 2. Platz — 17 Punkte, 3. Platz — 15 Punkte; für weitere Platzierungen werden 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2 und 1 Punkt vergeben. Die Punktesummezahl aus allen absolvierten Rennen ist ausschlaggebend für die Klassifizierung in den WM-Tabellen.

Heute, fast am Championatsende, können wir die ursprünglichen Pläne mit dem Ist-Zustand vergleichen — den 5. Platz von Magee in der 500-ccm-Klasse und Agostinis Ziel, für Yamaha den diesjährigen Weltmeistertitel zu gewinnen. Wir

können auch die Ergebnisse der Politik — oder Strategie? — der Yamaha-Leitung bewerten, die sich entschieden hat, die Besetzung der 250-ccm-Klasse durch Fabrikmaschinen und deren Versorgung mit Werkersatzteilen zugunsten der 500-ccm-Klasse zu reduzieren, bei der alle Kräfte in den Kampf um den WM-Titel eingesetzt werden.

Die Kenntnis all dieser Umstände erhöht die Spannung beim Verfolgen der Rennen in sämtlichen Kategorien des GRAND PRIX der ČSSR 1988.

-VH-



TÄTIGKEIT DER 117. AMK-SVAZARM- GRUNDORGANISATION AUTOMOTODROM BRNO

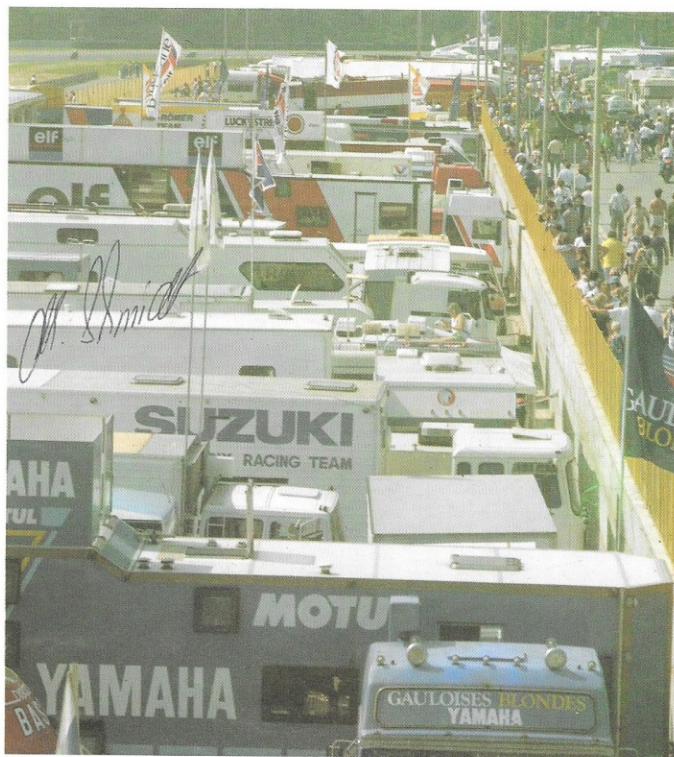


nen wurde seitens der Partei- und Staatsorgane der ČSSR stets gewürdigt. Anerkennung erfuhr die Veranstalter auch seitens der FIA- und FIM-Organen. Nur so ist nämlich zu erklären, daß der Brnoer Ring die letzte naturbelassene Rennstrecke der Welt war, die derartig eindrucksvolle Kämpfe geboten hat. Aus Initiative der 117. Svazarm-Grundorganisation wurde zuerst der Bau einer neuen Rennstrecke und dann die Errichtung eines Wehrsport- und Sportareals in Erwägung gezogen. Es wurden insgesamt elf Alternativpläne vorgelegt. Mit dem Bau wurde 1985 begonnen. Die Tätigkeit der 117. Svazarm-Grundorganisation beschränkt sich bei weitem nicht nur auf die Veranstaltung von Rennen. In ihrem Rahmen wurden ein Ausbildungszentrum für Straßenrennen der Motorräder, das zum Ziel hat, Rennfahrer aus dem Nord- und Südmährischen Bezirk auszubilden, und ein Zentrum für Repräsentanten im Straßenmotorrad sport gegründet. Beide Stellen erfüllen ihre Aufgaben gewissenhaft und erfolgreich. Einer der Tätigkeitsbereiche ist die Zusammenarbeit mit dem Verband der sozialistischen Jugend (SSM). Traditionell ist auch die Zusammenarbeit mit dem Pionier- und Jugendhaus, bei der die Erziehung zur richtigen Verhaltensweise im

Straßenverkehr — in Form von Ratespielen zum Thema Verkehrsvorschriften — den Schwerpunkt bildet. Viele der Mitglieder der 117. Svazarm-Grundorganisation nehmen an der Arbeit der Svazarm-Organen im Rahmen der Stadt Brno, des Südmährischen Bezirkes und der ČSSR teil. Sie leisten dadurch einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der Ziele der Wehrsportpolitik der KPTsch im Motorsportbereich sowie in anderen Bereichen. Aus den Reihen der Mitglieder der 117. Svazarm-Grundorganisation sind viele Motorsportschiedsrichter hervorgegangen, die zum hohen Niveau dieser Sportart in der ČSSR beigetragen haben. Viele von ihnen waren auch international tätig und ihr hohes professionelles Niveau wurde vielfach anerkannt. Die Hauptaufgabe für 1988 heißt der Weiterausbau des Wehrsport- und Sportareals in zweiter Stufe. Alle Mitglieder der Grundorganisation sind auf diese Aufgabe gut vorbereitet und ihre Leistungen bilden eine Garantie dafür, daß die in den Bau investierten Mittel gut umgesetzt werden — zum Wohle der Leistungssportler und zahlreicher Einwohner der Stadt Brno und des Südmährischen Kreises.

M. P.

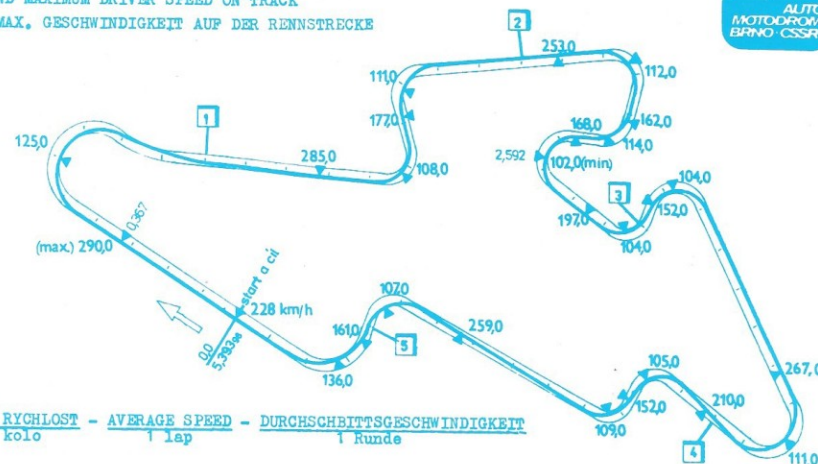
Die 117. Svazarm-Grundorganisation knüpfte bereits bei der Svazarm-Gründung am Beginn der fünfziger Jahre an die Traditionen der Veranstalter der Grand Prix der Vor- und Nachkriegszeit an. In der 117. Svazarm-Grundorganisation trafen begeisterte Gleichgesinnte zusammen, die bereit waren, sich in ihrer Freizeit der Organisation von Motorrad- und Automobilrennen auf der Brnoer Rennstrecke zu widmen, die nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland einen guten Ruf hatten. Die von der 117. Svazarm-Grundorganisation veranstalteten Rennen der fünfziger Jahre trugen zu einer besseren Verständigung der Völker bei und prägten das positive Erscheinungsbild der Tschechoslowakei nicht nur im Sportleben, sondern auch im politischen und gesellschaftlichen Bereich. Die 117. Svazarm-Grundorganisation vereinte und vereint auch gegenwärtig rund 200 Mitglieder, größtenteils ehemalige Leistungssportler und Schiedsrichter, die es geschafft haben, die Motorradrennen bis zur WM-Kategorie und die Tourenwagenrennen bis zu Europa-Meisterschaft zu führen. Das hohe gesellschaftliche, politische und sportliche Niveau dieser Ren-



GRAND PRIX ČSSR



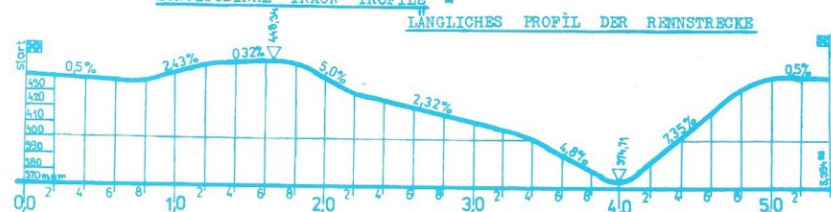
MIN. A MAX. RYCHLOST NA DRÁZE JEZDCE
MINIMUM AND MAXIMUM DRIVER SPEED ON TRACK
MIN. UND MAX. GESCHWINDIGKEIT AUF DER RENNSTRECKE



PRŮMĚRNÁ RYCHLOST - AVERAGE SPEED - DURCHSCHNITTSGESCHWINDIGKEIT
na 1 kolo 1 lap 1 Runde

1 : 51,43 min = 174,25 km/h

PODELNÝ PROFIL TRATI - LONGITUDINAL TRACK PROFILE -
LÄNGLICHES PROFIL DER RENNSTRECKE



Trati :

délka: 5 393,98 km
šířka: 15,00 m
zatáčky: 14 (6 l., 8 p.)
poloměr zatáček :
min. 50 m, max. 300 m
přímé úseky :
13 - min. délka 35 m
max. délka 652,36 m
krajnice :
po 16 m vlevo a vpravo
na rovinných, do 72 m
v zatáčkách.
ochranná opatření :
na rovinných 3-4 řady
záchytných plotů, osa-
zených za bezpečnostní
záchytnou plochou písku.
stoupání : max. 7,52 % na
délce 917,82 m ;
klesání : max. 5 % na dél-
ce 410,03 m.
výškový rozdíl : 73,63 m
propustnost trati : 55 mo-
tocyklů, 33 sajdkárů,
40 automobilů.
obslužná silnice : po obou
stranách trati, 3,5 m šir.

Die Strecke :

Länge 5 393,98 km
Breite 15,00 m
Kurven: 14 (6 l., 8 r.)
Kurvenradius :
min. 50 m, max. 300 m
Gerade Abschnitte :
13 - min. Länge 35 m
max. Länge 652,36 m
Randstreifen :
je 16 m links und rechts
an den Geraden, bis zu
72 m in den Aussekkurven-
bereichen (Sturzsäume)
Schutzeinrichtungen :
an den Geraden 3-4 Reihen
Drahtzäune, versetzt hinter
dem Kiessand-Auffangraum.
Steigung : max. 7,52 % auf
Länge von 917,82 m ;
Gefälle : max. 5 % auf Län-
ge von 410,03 m.
Höhenunterschied : 73,63 m
Streckenkapazität : 55 Motor-
räder, 33 Beiwagen, 40
Automobile.
Servicekommunikation : auf beiden
Seiten der Rennstrecke, 3,5 m.

The track :

Length 5 393,98 km
Wide 15,00 m
Bends: 14 (6 l., 8 r.)
Bendradius :
min. 50 m, max. 300 m
Straight sections :
13 - min. length 35 m
max. length 652,36 m
The shoulder of the road:
16 m both on the right
and on the left at the
straight sections, at
the bends to 72 m.
Safety equipment :
at the straight section:
3-4 lines of wire fence
erected behind the pro-
tected belt.
Ascent: max. gradient 7,52
% per 917,82 m ;
Descent: max. 5 % per
410,03 m.
Diff. in elevation : 73,6
Capacity of the track :
55 motorcycles, 33 side-
cars, 40 automobiles.
The service-road : paral-
lelly with the track along
its both sides, 3,5 m w.
Paddock : 92 000 sq. m.
Spectators-Stands : 7 nat.
stands accom. 185 000 spec-
tators.

Parkoviště závod. strojů : 92 000 m².
Hlediště : 7 pfr. tribun s kapacitou
185 000 diváků.

Fahrerlager : 92 000 m².
Zuschauerraum : 7 Naturtribünen
für 185 000 Zuschauer.

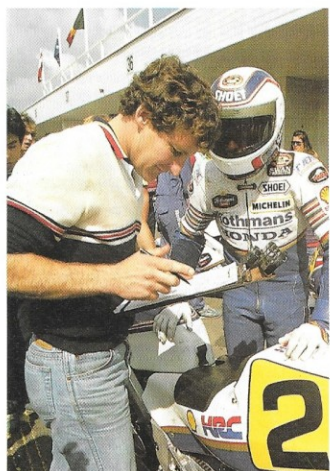
**TABELLE DER DURCHSCHNITTSGESCHWINDIGKEITEN
auf der Rennstrecke des Grand Prix ČSSR
auf dem Automotodrom Brno**

Zeit		Geschw.		Zeit		Geschw.		Zeit		Geschw.	
Min.—Sec.	Km/St.	Min.—Sec.	Km/St.	Min.—Sec.	Km/St.	Min.—Sec.	Km/St.	Min.—Sec.	Km/St.	Min.—Sec.	Km/St.
2-41,82	120	2-18,68	140	2-01,34	160	1-47,86	180				
2-40,48	121	2-17,69	141	2-00,59	161	1-47,26	181				
2-39,16	122	2-16,72	142	1-59,11	163	1-46,09	183				
2-36,60	124	2-14,83	144	1-58,38	164	1-45,52	184				
2-35,34	125	2-13,90	145	1-57,67	165	1-44,94	185				
2-34,11	126	2-12,98	146	1-56,96	166	1-44,38	186				
2-32,90	127	2-12,07	147	1-55,56	168	1-43,82	187				
2-31,70	128	2-11,18	148	1-55,56	168	1-43,27	188				
2-30,53	129	2-10,30	149	1-54,88	169	1-42,72	189				
2-29,34	130	2-09,43	150	1-54,20	170	1-42,18	190				
2-28,20	131	2-08,57	151	1-53,54	171	1-41,65	191				
2-27,08	132	2-07,73	152	1-52,88	172	1-41,12	192				
2-25,96	133	2-06,89	153	1-52,22	173	1-40,59	193				
2-24,87	134	2-06,07	154	1-51,58	174	1-40,08	194				
2-23,81	135	2-05,26	155	1-50,94	175	1-39,56	195				
2-22,76	136	2-04,45	156	1-50,31	176	1-39,06	196				
2-21,71	137	2-03,66	157	1-49,69	177	1-38,55	197				
2-20,69	138	2-02,88	158	1-49,07	178	1-38,05	198				
2-19,67	139	2-02,11	159	1-48,46	179	1-37,56	199				

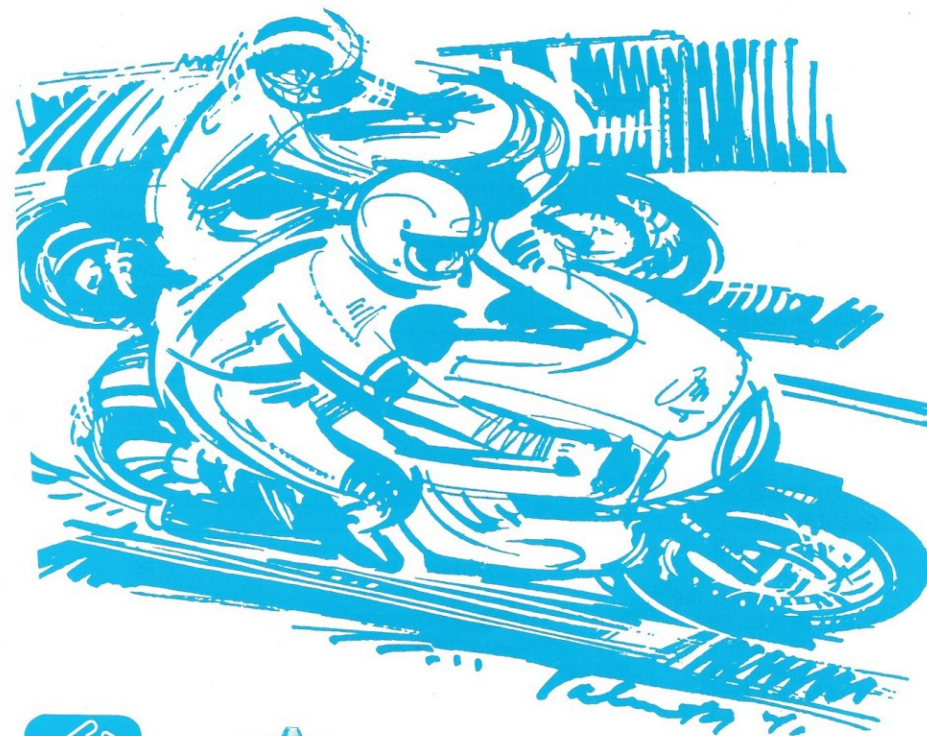
REKORDE 1987:

80 ccm	Dörflinger, CH, Krauser	134,031 km/h
125 ccm	Casanova, I, Garelli	140,530 km/h
250 ccm	Cardus, E, Honda	146,831 km/h
500 ccm	Gardner, AUS, Honda	151,470 km/h
sajdkáry	Webster—Hewitt, GB, LCR-Krauser	147,736 km/h

Den ersten absoluten Motorrad-Rekord der neuen Grand Prix ČSSR-Rennstrecke hält Wayne Gardner, AUS, Honda, 151,47 km/St. — 1987.



GRAND PRIX ČSSR



BRNO 25.—28. 8. 1988

**WELTMEISTERSCHAFTSLAUF
STARTERLISTE**

ÚAMK ČSSR — AMK AUTOMOTODROM BRNO

GRAND PRIX CSSR 1988

FIM — WELTMEISTERSCHAFTSLAUF
80 ccm, 13 Runden = 70,1 km

Start-Nr.	Name	Bewerber	Fahrzeug-Marke
1	MARTINEZ JORGE (E)	NACIONAL MOTO SA	Derbi
2	HERREROS MANUEL (E)	NACIONAL MOTO SA	Derbi
3	DÖRFLINGER STEFAN (CH)	TEAM DÖRFLINGER	Marlboro-Krauser
4	McCONNACHIE JAN (GB)	AUTISA	Autisa
5	MIRALLES JULIAN (E)		Derbi
6	CRIVILLE ALEX (E)	NACIONAL MOTO SA	Derbi
7	SCHIRNHOFER GÜNTER (D)	TSCHAMOTO RACING TEAM	Krauser
8	JUHASZ KAROLY (H)	MAMS	Krauser
10	PRIORI PAOLO (I)		Krauser
12	TIMMER THEO (NL)		JUM-Casal
14	ROBERT LIONEL (F)		SPR
15	DÜNKI RENÉ (CH)	RR RACING TEAM	Krauser
18	ÖTTL PETER (D)	R. S. RALLYE SPORT	Krauser
19	KAUHANEN TERHO (SF)		Casal
20	NIKOLOV BOGDAN (BG)		Krauser
21	TORRONTGUI HERRI (E)	AUTISA	Autisa
22	GNANI GABRIELE (I)		Gnani
23	KRMÍČEK OTA (CS)	AMK HODONÍN	Casal
24	KLIMEK EDUARD (CS)	MOTOTECHNA B. BYSTRICA	RG
25	BRÄGGER STEFAN (CH)	BRÄGGER STEFAN	Casal
26	KOSTER REINER (CH)	KROKO RACING TEAM	LCR-Kroko
27	NIJENHUIS ADRIE (NL)	SAMSON SHARP RACING TEAM	Casal
28	HAVRDA ZBYNĚK (CS)	ČKD HRADEC KRÁLOVÉ	
29	MILANO SALVATORE (I)		Krauser
30	BORDES PAUL (F)		RB
31	MACHINEK OTTO (A)	RACING TEAM CASTROL	Eigenbau
32	SAMÁK KVĚTOSLAV (CS)	MOTOTECHNA B. BYSTRICA	Casal
33	ESTEVE JOAN (E)		Autisa
34	DESMET PHILIPPE		Huvo
35	BAERT CHRIS (B)		Casal
36	PAVLIČ ALOJZ (YU)	A. PAVLIČ RACING TEAM	Seel
37	FANTINI FRANCESCO (I)		
38	ASCAREGGI GIUSEPPE (I)		BBFT
39	BESELING KEES (NL)	CO ENGINEERING	CJB 80
40	SMIT BERT (NL)		Krauser
41	VAN DONGEN JOS (NL)	RINGELBERG RACING	Honda
42	BERNARD JAC. (B)		Moto Fantic
43	PINTAR JANEZ (YU)	RIKO RACING TEAM	Eberhardt Honda
44	KLEIN HAGEN (D)		Honda
45	KOOPMAN HANS (NL)		Ziegler
46	TORRENS JAIME (E)		Cobas
47	TIBORI PETER (H)	ZALKA MATE MOTOROS KLUB	Casal
48	SZABO JANOS (H)	ZALKA MATE MOTOROS KLUB	Krauser
49	GSCHWANDER MICHAEL (D)	LA RACHE QUIRIT RT	Seel
50	SEEL JORG (D)		Seel
51	PASCHEN HEINZ (D)		Casal

VERLAUF DES RENNENS: Solomotorräder bis 80 ccm

Start: 11.30 Uhr

STARTAUFGSTELLUNG NACH TRAININGSZEITEN (1—10) Runden

Start-Nr.	Name des Fahrers	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13		
		1														1. 15
		2														2. 12
		3														3. 10
		4														4. 8
		5														5. 6
		6														6. 5
		7														7. 4
		8														8. 3
		9														9. 2
		10														10. 1

Ergebnis:

Platz	Fahrer	Marke	Zeit	km/h
1	Jorge Martinez	Derbi		
2	Stefan Dorflinger	Krauser		
3	Alex Criville	Derbi		

Schnellste Runde: _____



GRAND PRIX CSSR 1988

FIM — WELTMEISTERSCHAFTSLAUF 250 ccm, 20 Runden = 107,8 km

Start-Nr.	Name	Bewerber	Fahrzeug-Marke
1	MANG ANTON (D)	ROTHMANS HONDA GERMANY	Honda
2	ROTH REINHOLD (D)	RÖMUE RACING TEAM	Honda
3	PONS SITO (E)	CAMPSA HONDA	Honda
4	SARRON DOMINIQUE (F)	ROTHMANS HONDA FRANCE	Honda
5	CARDUS CARLOS (E)	TEAM DUCATI A. NIETO	Honda
6	REGGIANI LORIS (I)	TEAM APRILIA	Aprilia
7	CADALORA LUCA (I)	MARLBORO YAMAHA TEAM AGOSTINI	Yamaha
8	WIMMER MARTIN (D)	HEIN GERICKE TEAM	Yamaha
9	CORNU JACQUES (CH)	TEAM PARISIENNE-ELF	Honda NSR
10	LAVADO CARLOS (YV)	HB-VENEMOTOS RACING TEAM	Yamaha
11	GARRIGA JUAN (E)	DUCADOS YAMAHA TEAM	Yamaha
12	SHIMIZU MASAHIRO (JPN)		Honda
14	HERWEH MANFRED (D)		Yamaha
16	BALDÉ JEAN-FRANCOIS (F)	ROTAX-FORZA	Défi-Rotax
17	RUGGIA JEAN PHILIPPE (F)	GAULOISES BLONDES YAMAHA MOBIL 1	Yamaha
18	CASANOVA BRUNO (I)	TEAM ITALIA	Aprilia
19	CASOLI PAOLO (I)	TEAM PILERI CORSE	Garelli
20	CARDELÚS XAVIER (AND)		Honda
21	BRADL HELMUT (D)	RS RALLYE SPORT RACING TEAM	Honda
22	SCHMID JOCHEN (D)	ECKERT MOTORRADTECHNIK	Honda
24	McLEOD DONNIE (GB)	EHRlich AUTOMOTIVE	7 UP EMC
25	LUZI URS (CH)	TEAM PARISIENNE-ELF	Honda RS
26	PALAZZESE IVAN (YV)	MANOCA VENEZUELA	Yamaha
28	VITALI MAURIZIO (I)	MOTO CLUB PAOLO TORDI	Gazzaniga Rotax
29	LINDNER HANS (A)	ATOMIC ROAD RACING	Honda
30	AUINGER GUSTL (A)		Aprilia Rotax
31	MATTEONI MASSIMO (I)	NUOVO MOTOCLUB R. PASOLINI	Yamaha
32	ECKL HARALD (D)	RÖMER TM TEAM	Aprilia
33	HAENGELI BERNARD (CH)	VIDARD PARISIENNE ELF	Honda
34	PUIG ALBERTO (E)	TEAM DUCADOS A. NIETO	Honda
35	TROISI IVAN (YV)	FRUCO	Yamaha
36	FORAY JEAN (F)		Yamaha
37	PREINING ANDREAS (A)		Honda
38	BECKER HANS (D)		Yamaha
39	MINICH SIEGFRIED (A)		Yamaha 12
40	MITCHELL KEVIN (GB)	D. GALLACHER BRADGATE C.	Yamaha
41	VAN DER WAL GERARD (NL)		Yamaha
42	NEUMAIR ENGELBERT (A)	G. PETSCHKA	Rotax
43	CARACCHI STEFANO (I)	TEAM HONDA SERVISCO	Honda
44	MATTIOLI JEAN M. (F)	DOC-SHOP-WERAMED	Yamaha
45	BERTIN GUY (F)		Yamaha
46	KOCINSKI JOHN	TEAM LUCKY STRIKE ROBERTS	Yamaha
47	DELABY RENE (L)	RACING TEAM DOCSHOP-WEVAMED	Honda
48	HÖRHAGER WILHELM (A)	MALEREI SCHÖRGHOFER	Honda
49	BARTŮNĚK JAN (CS)		Yamaha
50	COWAN BARRY (IRL)		Yamaha
51	TROLIGA MARIAN (CS)		Yamaha

VERLAUF DES RENNENS: Solomotorräder bis 250 ccm

Start: 12.30 Uhr

STARTAUFGSTELLUNG NACH TRAININGSZEITEN (1—10)

Runden

Start-Nr.	Name des Fahrers	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
		1																			77	1. 15
		2																			3	2. 12
		3																			7	3. 10
		4																				4. 8
		5																			5	5. 6
		6																			2	6. 5
		7																			9	7. 4
		8																			4	9. 3
		9																			10	9. 2
		10																			21	10. 1
																					77	

Ergebnis:

Platz	Fahrer	Marke	Zeit	km/h
1	Juan Garriga	Yamaha		
2	Sito Pons	Honda		
3	Luca Cadalora	Yamaha		

Schnellste Runde:

Martin Wimmer nach dem Abschied von Agostini hat sein Platz im Hein Gericke-Team gefunden.



GRAND PRIX CSSR 1988

FIM — WELTMEISTERSCHAFTSLAUF 125 ccm, 17 Runden = 91,6 ccm

Start-Nr.	Name	Bewerber	Fahrzeug-Marke
1	GRESINI FAUSTO (I)	PILERI CORSE	Garelli
2	BRIGAGLIA DOMENICO (I)	TEAM ANGELO GAZZANIGA	Gazzaniga
3	GIANOLA EZIO (I)	HONDA SERVISCO	Honda
4	BIANCHI PIER PAOLO (I)	TEAM ELIT	Cagiva
5	MARTINEZ JORGE (E)	NACIONAL MOTO SA	Derbi
6	WAIBEL GERHARD (D)	CARRERA RACING TEAM	Honda
7	SEEL JÖRG (D)		Seel
8	SANCHEZ ANDRES (E)		Ducados
9	PIETRONIRO LUCIO (B)	JOHNSON TEAM	MBA
10	LEITNER MIKE (A)	EMCO SPORT TEAM	Emco Bartol
11	WICKSTRÖM JOHNNY (SF)	SILJA LINE	Tunturi
12	GRASSETTI GASTONE (I)	HONDA SERVISCO	Honda
14	SELINI JEAN-CLAUDE (F)		Honda
15	FEUZ THIERRY (CH)		MBA
16	HAUTANIEMI JUSSI (SF)	PENNZOIL/FINN-AM	Honda
17	ABOLD HUBERT (D)	RÖMER RACING	Honda
18	REYES LOUIS MIGUEL (E)	PILERI CORSE	Garelli
19	FISCHER JOSEF (A)		Rotax
20	STADLER ADOLF (D)	RS RALLYE SPORT RACING TEAM	Honda
21	CATALANO CORRADO (I)		Honda
22	SCOTT ALLAN (GB)		MBA
23	HASSAINE BADY (F)		Honda
24	UNEMOTO HISASHI (JPN)		Honda
25	MACCIOTTA CLAUDIO (I)		Honda RS
26	KYTÖLÄ ESA (SF)		Honda
27	SPAAN HANS (NL)	HANS SPAAN RACING	
28	PAYRAUDEAU GILLES (F)		MBA
29	LÜTHI HEINT (CH)	HAGMANIT RACING TEAM	Honda
30	BORDES PAUL (F)		Honda
31	APPLEYARD ROBIN (GB)		Honda
32	HERNANDEZ MANUEL NICOLAS (E)		
33	DÖRFLINGER STEFAN (CH)	TEAM DÖRFLINGER	Marlboro Honda
34	CUPINI EMILIO (I)		Honda
35	DAUER KARL (A)		Hummel
36	GALATOVICZ KRZYSZTOF (GB)		Honda
37	JULIN SERGE (B)	RAC JUNIOR DE LIEGE	Rotax Bakker
38	MIRALLES JULIAN (E)	TEAM DUCADOS A. NIETO	Honda
39	TAKADA KOLI (JPN)		Honda
40	PREIN STEFAN (D)		Honda
41	McCONNACHIE IAN (GB)	TEAM ELIT	Cagiva
42	HAKAN OLSSON (S)		Rotax
43	MARCHETTI DARIO (I)	R. B. MOTO	RB Rotax
44	MILTON ROBIN (GB)		Harris Rotax
45	CIPRIANI MARCO (I)	GENTLEMENTs CLUB	Honda
46	VAN DONGEN JOS (NL)	RINGELBERG RACING	Honda
47	WAIBEL ALFRED (D)		Honda

VERLAUF DES RENNENS: Solomotorräder bis 125 ccm

Start: 13.50 Uhr

STARTAUFGSTELLUNG NACH TRAININGSZEITEN (1—10)

Runden

Start-Nr.	Name des Fahrers	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17		
		1																	5	1. 15
		2																	4	2. 12
		3																	2	3. 10
		4																	2	4. 8
		5																	3	5. 6
		6																	4	6. 5
		7																	4	7. 4
		8																	4	8. 3
		9																	9	9. 2
		10																	2	10. 1

Ergebnis:

Platz	Fahrer	Marke	Zeit	km/h
1	Jorge Martinez	Derbi		
2	Stefan Dörflinger	Krauser		
3	Julian Miralles	Honda		
Schnellste Runde: Hans Spaan				

Fausto Gresini, I, Garelli — Weltmeister 1987.



GRAND PRIX CSSR 1988

FIM — WELTMEISTERSCHAFTSLAUF 500 ccm, 23 Runden = 124,0 km

Start-Nr.	Name	Bewerber	Fahrzeug
1	GARDNER WAYNE (AUS)	ROTHMANS HONDA BELGIUM	Honda
2	MAMOLA RANDY (USA)	CAGIVA	Cagiva
3	LAWSON EDDIE (USA)	MARLBORO YAMAHA TEAM AGOSTINI	Yamaha
4	HASLAM RON (GB)	TEAM ELF-ROC	ELF
5	McKENZIE NIAL (GB)	HB HONDA RACING CORPORATION	Honda
6	TAIRA TADAHIKO (J)	YAMAHA MOTOR CORPORATION	Yamaha
7	SARRON CHRISTIAN (F)	GAULOISES BLONDES YAMAHA MOBIL 1	Yamaha
7	CHILI PIERFRANCESCO (I)	HB HONDA GALLINA TEAM	Honda
9	YATSHUSHIRO SHUNJI (J)	ROTHMANS HONDA BELGIUM	Honda
10	McELNEA ROB (GB)	SUZUKI GRAND PRIX TEAM	Suzuki
12	DE RADIGUES DIDIER (B)	MARLBORO YAMAHA TEAM AGOSTINI	Yamaha
14	IGOA PATRICK (F)	GAULOISES BLONDES YAMAHA MOBIL 1	Yamaha
16	MAGEE KEVIN (GB)	TEAM LUCKY STRIKE ROBERTS	Yamaha
17	RAINEY WAYNE (GB)	TEAM LUCKY STRIKE ROBERTS	Yamaha
20	FISCHER MANFRED (D)	TEAM HEIN GERICKE	Honda
21	ROCHE RAYMOND (F)	TEAM CAGIVA	Cagiva
22	PAPA MARCO (I)	TEAM GRECO	Honda
23	AMATRIAIN VILA DANIEL (E)	TEAM DUCADOS-LOTUS QUARTZ	Honda
24	CASCINO VINCENZO (CHILE)		Honda
25	GENTILE MARCO (CH)	MARLBORO FIOR TEAM	Fior
26	REINER GUSTAV (D)	HEIN GERICKE RACING	Honda
27	VALESI ALESSANDRO (I)	TEAM IBERNA	Honda
28	BARCITTA FABIO (I)	RACING TEAM KATAYAMA	Honda
29	VON MURALT WOLFGANG (CH)		Suzuki
30	BUCKMASTER SIMON (GB)		Suzuki
31	TRUCHSESS KARL (A)		Shell RS
32	DOPPLER JOSEF (A)		Honda
33	FISCHER GEROLD (D)	RS RALLYE SPORT RACING TEAM	Honda
34	SCHWANTZ KEVIN (USA)	SUZUKI GRAND PRIX TEAM	Suzuki
35	DEKÁNEK PAVOL (CS)		Suzuki
36	HLAVATKA PETR (CS)		Suzuki
37	SABATIER ERIC (F)		Honda Fior
38	SCHMASSMANN NIGGI (CH)		Honda
39	MANLEY STEVE (GB)		Suzuki
40	VACONDIO LARRY MORENO (YV)		Honda
41	KNEUBÜHLER BRUNO (CH)	RÖMER SUISSE RACING	Honda
42	DUYZERS MAARTEN (NL)	HOJ INTERNATIONAL	Honda
43	WULFF CLAUD (DK)		Honda
44			
45			

VERLAUF DES RENNENS: Solomotorräder bis 500 ccm

Start: 15.05 Uhr

STARTAUFGSTELLUNG NACH TRAININGSZEITEN (1—10) Runden

Start-Nr.	Name	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
		1																						1	1. 15
		2																						3	2. 12
		3																						7	3. 10
		4																						8	4. 8
		5																						6	5. 6
		6																						5	6. 5
		7																						4	7. 4
		8																						10	8. 3
		9																						7	9. 2
		10																						28	10. 1

25 29
22 47
27 20
44 58
41 31
53 38

Ergebnis:

Platz	Fahrer	Marke	Zeit	km/h
1	Wayne Gardner	Honda		43
2	Eddie Lawson	Yamaha		35
3	Wayne Rainey	Yamaha		

Schnellste Runde:



GRAND PRIX CSSR 1988

FIM — WELTMEISTERSCHAFTSLAUF GESPANNE bis 500 ccm, 17 Runden = 91,6 km

Start-Nr.	Name	Bewerber	Fahrzeug-Marke
1	WEBSTER STEVE (GB) HEWITT TONY (GB) <i>Simon</i>	PAUL STUARD	Yamaha
2	STREUER EGBERT (NL) SCHNIEDERS BERNARD (NL)	LUCKY STRIKE STREUER	Yamaha
3	BILAND ROLF (CH) WALTISPERG KURT (CH)	PECOSTAR	Krauser LCR
4	MICHEL ALAIN (F) FRESC JEAN MARC (F)	KRAUSER RACING	LCR
5	ZURBRÜGG ALFRED (CH) ZURBRÜGG MARTIN (CH)	ZURBRÜGG SIDECAR TEAM	LCR
6	ABBOTT STEVE (GB) SMITH SHAUN (GB)		Yamaha
7	STEINHAUSEN ROLF (D) HILLER BRUNO (D)	KRAUSER RACING	ADM
8	JONES DEREK (GB) AYRES BRIAN (GB)		LCR
9	KUMANO MASATO (J) FAHRNI MARKUS (CH)	TEC RACING TEAM	Toshiba
10	VAN KEMPEN THEO (NL) BIRCHALL SIMON (GB)	TEAM LUCKY STRIKE STREUER	LCR
11	EGLOFF MARKUS (CH) EGLOFF URS (CH)		LCR
12	MILLET JEANLOUIS (F) DEBROUX CLAUDE (F)		ELF GDF
14	STÖLZLE FRITZ (D) STÖLZLE HUBERT (D)	KRAUSER RACING	LCR
15	BINGHAM DENNIS (GB) BINGHAM JULIA (GB)	PADGETS OF BATLEY	LCR
16	BOSMAN ANDRE (AUS) KELLETT DAVID ROGER (AUS)		LCR
17	CHIVAS DOUG (NZ) HALIDAY MARGARET (NZ)		LCR
18	KUMAGAYA YOHISADA (GB) BARLOW BRIAN (GB)		LCR
19	LARRATTE PASCAL (F) CORBIER JACQUES (F)		LCR
20	STROPEK WOLFGANG (A) DEMLING HANS PETER (A)		LCR
21	ZINI AMEDEO (I) SONAGLIA CARLO (I)		LCR
22	NIGROWSKI IVAN (F) CHARPENTIER MARTIAL (F)		Seymaz
23	GALLROS BILLY (S) ENDREASEN KIM (S)		Yamaha
24	BRINDLEY BARRY (GB) ROSE GRAHAME (GB)	FOWLERS OF BRISTOL DENNIS TROLLOPE RACING	Krauser Yamaha
25	SCHONS EGON (D) BOCK WOLFGANG (D)		Yamaha
26	SCHERER BERND (D) SCHROEDER THOMAS (D)	KRAUSER RACING	Krauser BSR
27	PROGIN RENÉ (CH) HUNZIKER YVAN (CH)		Seymaz
28	BAKER TONY (GB) COCHRANE JAMES (GB)	BERWICK HEATING SERV.	Baker Yamaha
29	KRAUS WERNER (D) SCHUSTER OLIVER (D)		Busch Busch
30	WEBER ERWIN (D) ROESINGER ECKART (D)	HÄNNI RACING TEAM	Sigwa

VERLAUF DES RENNENS: Gespanne bis 500 ccm

Start: 16.25 Uhr

STARTAUFGSTELLUNG NACH TRAININGSZEITEN (1—10)

Runden

Start-Nr.	Name des Fahrers	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
		1	1															1	1. 15
		2	11															2	2. 12
		3	3															11	3. 10
		4	2															9	4. 8
		5																4	5. 6
		6																26	6. 5
		7																14	7. 4
		8																8	8. 3
		9																22	9. 2
		10																29	10. 1

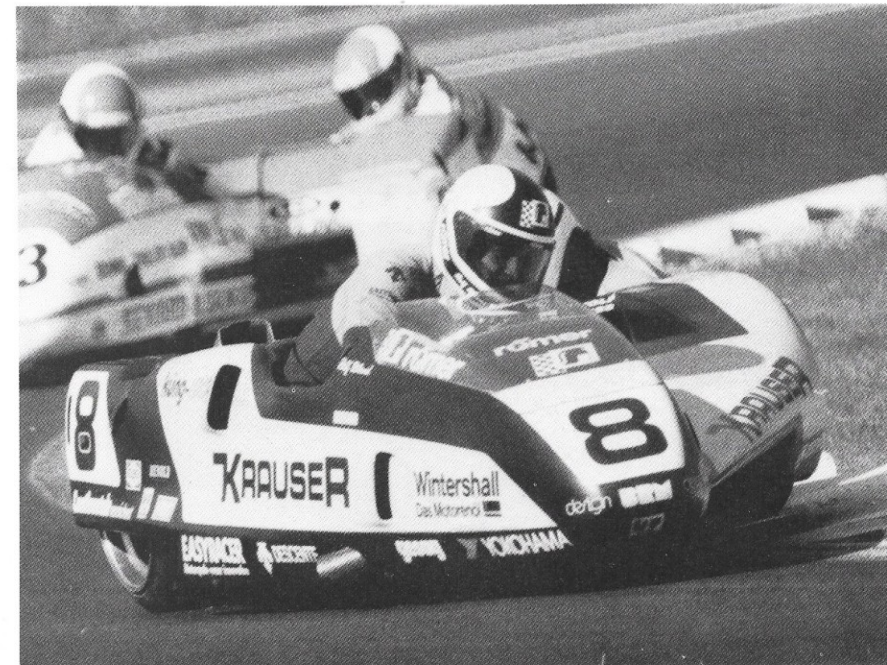
20
24
35
10
27
27

Ergebnis:

Platz	Fahrer	Marke	Zeit	km/h
1	<i>Webster / Simon</i>			
2	<i>Streuer / Schnieders</i>			
3	<i>Egloff / Egloff</i>			

Schnellste Runde:

Biland—Waltisberg starten heuer unter dem Sponsorschaft von Peter Monteverdi (Automobil-Museum in Schweiz).



INTERHOTEL BRNO
Čedok
 INTERHOTEL BRNO
 ZVE K NÁVŠTĚVĚ VYBRANÝCH
 SPECIALIZOVANÝCH
 A SPOLEČENSKO ZÁBAVNÍCH
 STŘEDISEK HOTELŮ :

**hradní vinárna
 conti club**
 HOTEL CONTINENTAL Leninova 20, 657 64 Brno
 tel. 75 31 21

**restaurant pizeňka
 inter club**
 HOTEL INTERNATIONAL Husova 16, 657 67 Brno
 telefon 265 11, 266 11

**vinárna
 restaurace**
 HOTEL SLAVIA Solniční 15/17, 622 16 Brno
 telefon 237 11-17

**restaurace slovanka
 slovan club**
 HOTEL SLOVAN Lidická 23, 662 04 Brno
 telefon 74 54 55

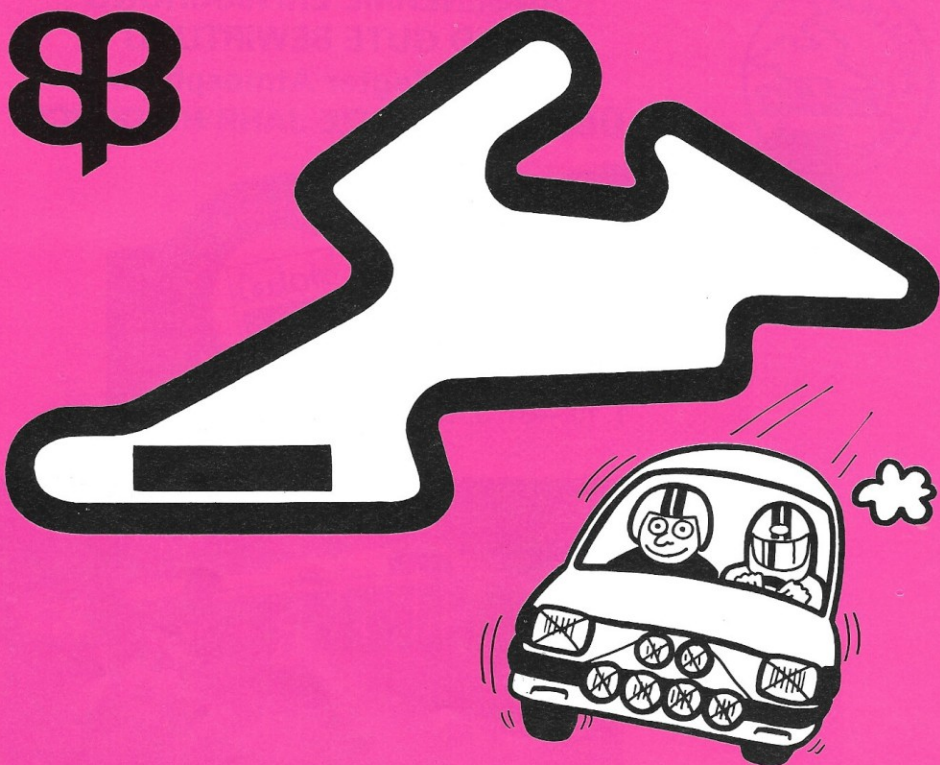
**moravská chalupa
 voroněž club**
 HOTEL VORONĚŽ Křížkovského 47, 603 73 Brno
 telefon 31 35



**ANGENEHME ERFRISCHUNG
 UND GUTE BEWIRTUNG
 in gepflegter Atmosphäre
 ÜBER DAS GANZE JAHR HINDURCH**

ÖFFNUNGSZEITEN:
DIENSTAG—SONNTAG
 1. 4.—30. 9. 1988: 11 bis 21 Uhr
 1. 10.—31. 3. 1989: 11 bis 19 Uhr





EIN SPORTLICHER TIP FÜR SIE:

Der Automobilverleih BRNOCAR bietet Ihnen ein AUSSERORDENTLICHES ERLEBNIS — eine Fahrt über die Rennstrecke des Grand Prix der ČSSR auf dem Automotodrom Brno auf dem „heißen“ Nebensitz eines Rennwagens. Am Steuer des Spezialwagens wechseln führende tschechoslowakische Rennfahrer.

Ob Sie das Herz eines echten Rennfahrers haben, testen Sie am besten am Steuer eines Spezial-Sportwagens Škoda 130 Rapid oder Škoda Favorit.

Nähere Informationen bei: BRNOCAR, Solniční 6, Brno — Tel. Mo — Fr 8 bis 18 Uhr 240 49

Mototechna

PŘEJETE SI NOVÝ MOTOCYKL?

- ČZ 175 USPOKOJÍ I NÁROČNĚJŠÍ A ZKUŠENĚJŠÍ JEZDCE SVOU KVALITOU A SPOLEHLIVOSTÍ!
- NEČEKEJTE A NAKUPTÉ HNED! VYUŽIJTE NABÍDKY MOTOTECHNY — PRODEJEN JEDNOSTOPÝCH MOTOROVÝCH VOZIDEL A PRODEJNÍCH SERVISŮ V CELÉ ČSSR



IN DIE ZWEITE ETAPPE



Die erste Etappe des Baus des Svazarm-Areals für Wehrsport- und technische Disziplinen, dessen Teil die Rennstrecke des Grand Prix der ČSSR ist, ging am 16. Juli 1987 zu Ende, als das Areal an die Öffentlichkeit übergeben wurde. Bis Ende 1987 fanden hier zwölf Sportveranstaltungen statt, davon neun Motorsport- und zwei Radsport-Veranstaltungen sowie ein athletischer Wettkampf. Zur selben Zeit wurden hier 17 Tage lang Fahrzeuge getestet. Zwischen Ende September und Jahresende kamen 75 Delegationen und Einzelgäste, um sich das Areal anzusehen.

Schwerpunkt der zweiten Bauetappe bildet der olympische Schießplatz, der bis Ende 1989 fertiggestellt werden soll. Dazu werden 80 Schießstände für Kleinkaliberschusswaffen, eine komplette Schießstätte für Pistolendisziplinen, zwei Schießstände für die olympische Disziplin Bewegliche Zielscheibe, ein Biathlonschießstand sowie Schießstände für den „Dukla“- und „Sokolowo“-Wehrsportlauf gehören. Es handelt sich zwar um einen Schießplatz unter freiem Himmel, doch die selbständigen Schießstätten werden dann so gestaltet werden, daß man über das ganze Jahr hindurch trainieren können. Noch zuvor soll eine Halle gebaut werden. Dazu meint der Areals-Direktor Jiří Oulehla:

„Die Halle wird fürs Schießen mit Luftgewehren dienen, die Schießstände werden in internationalen Parametern projektiert, so daß hier auch internationale Wettkämpfe ausgetragen werden können. Im ersten Geschoß wird mit Kleinkaliberschusswaffen geschossen. Mit dem Bau wurde im September 1987 begonnen, Generallauftragnehmer sind die Militärbauten Brno, unser bewährter Partner. Ich bin zuversichtlich, daß der ganze Schießkomplex 1990 in Betrieb geht. Zu diesem Ziel haben wir uns in unserer Initiative zum 8. Svazarm-Kongreß verpflichtet.

Bereits beim Bau der Rennstrecke, als das Terrain rund herum um das Automotodrom hergerichtet wurde, haben die Svazarm-Mitglieder und die Bauarbeiter ihr Zukunftsdenken bewiesen. Sie haben einen Neun-Loch-Golfplatz ins Auge gefaßt, der noch in diesem Jahr in Betrieb genommen werden soll. Seine Bestand-

teile bilden Strecken für den „Sokolowo“- und „Dukla“-Wettkampf und ein Fitneßpfad, der von der Sohlestelle auf die Tribüne F führen wird. Auf dem Parkplatz innerhalb des Areals soll eine 400 m-Strecke markiert werden, die von Sportlern und Ärzten für den Cooper-Test genutzt wird. Aber das ist nicht alles. Das Fahrerlager soll außerhalb der Rennen für den Caravan Camping-Klub genutzt werden. Außerdem wollen wir in Zusammenarbeit mit der Tschechischen Versicherungsanstalt für die Kinder einen Spielplatz errichten, auf dem sie ihr Verhalten in verschiedenen Verkehrssituationen über können. Außerdem wird eine Go-Kart-Strecke gebaut. Leider ist es uns bisher nicht gelungen, einen Generallauftragnehmer für das geplante Hotel zu finden, das über das ganze Jahr hindurch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen sollte,“ bedauert J. Oulehla.

Doch die Pläne gehen weiter. Noch in diesem Jahr sollen innerhalb des Areals Flächen für Volleyball und Tennis hergerichtet werden. Als Endziel sehen die Veranstalter ein ganzjähriges Benutzen des Areal durch Leistungssportler, Einzelpersonen und Sportgruppen vor.

Über die notwendigen Änderungen im Areal lieferte der Sekretär des GP der ČSSR, Miroslav Čada, folgende Informa-

tion: „In erster Linie mußten 25 000 Schrauben in den Leitplanken, konkret an jenen Stellen, wo die Planken an die Pfähle befestigt werden, ausgewechselt werden. Keine leichte Aufgabe. Doch die neuen FISA-Vorschriften sind da klar und deutlich. Außerdem mußten auf den Fluchtwegen in einer Ebene mit Bordsteinen Bremschichten aus Kleinschotter gelegt werden. Auch dies ist eine neue Vorschrift. Außerdem haben wir für die Motorradrennen in Kurven weitere Reifenreihen aufgebaut und die Einfahrt zu den Boxen hergerichtet. Dadurch bleiben allerdings in diesem Jahr weder Finanzmittel noch Zeit für den Bau von Sitzen auf den Tribünen. Doch den Zuschauermeinungen von Vorjahr nach war dies kein Hindernis. Dafür konnte die Zahl der Hygieneeinrichtungen auf den Tribünen verdoppelt werden, ähnlich wie auch die Zahl der Erfrischungsstände. In der unmittelbaren Nähe des Areals ist ein neuer Parkplatz für 1 400 Pkw entstanden. Die Zufahrtsstraßen und -wege zum Automotodrom und zu den Parkplätzen wurden neu markiert. Außerdem waren wir bemüht, die Aufenthaltsbedingungen durch neue Hygieneeinrichtungen, Wasserbehälter und Erfrischungsstände zu verbessern.“

J. P.



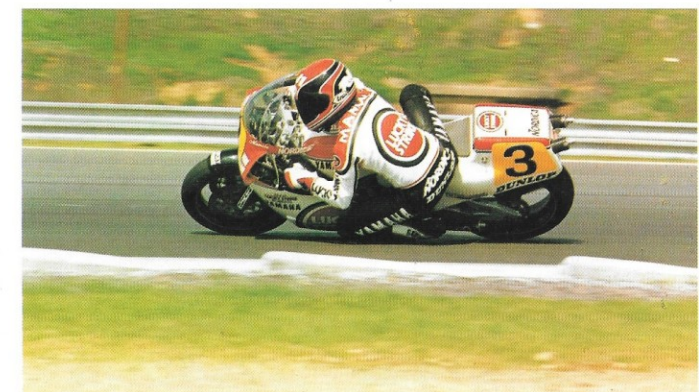
INTERNATIONAL AUTOMOBIL MEISTERSCHAFTEN MAI



WELTMEISTERSCHAFT FÜR SPORT-PROTOTYPEN JULI



WELTMEISTERSCHAFT FÜR MOTORRÄDER UND GESPANNE AUGUST



ZBROJOVKA BRNO

koncernový podnik
nositel Řádu republiky

přijme

pracovníky strojírenských
a elektrotechnických profesí do výroby

- kancelářské, výpočetní a sdělovací techniky
- naftových motorů Zetor
- loveckých a sportovních zbraní
- nástrojů a nářadí
- jednoúčelových obráběcích strojů
- automatických linek



Get the taste





Československá státní automobilová doprava, n. p., Brno

přijme

řidiče nákladních vozidel a autobusů

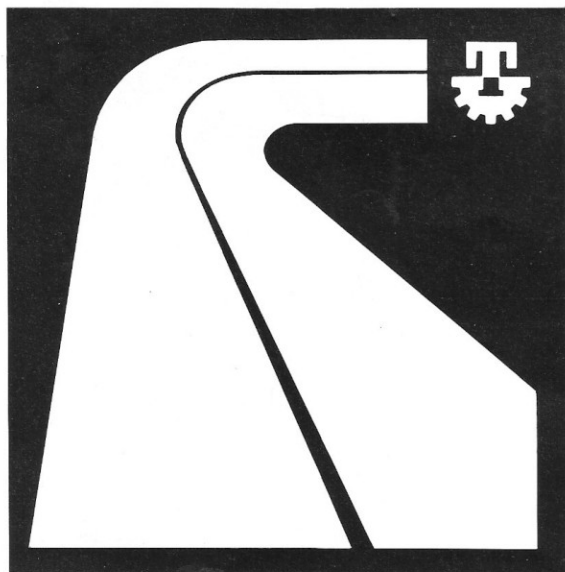
v rámci podnikového i organizovaného náboru

Poskytujeme náborové příspěvky a stabilizační odměny. Pro řidiče s dobrou pracovní morálkou je perspektiva postupného zařazení na mezinárodní kamionovou nebo autobusovou dopravu. Pracovníci a jejich rodinní příslušníci mají po jednom měsíci trvání pracovního poměru nárok na bezplatnou přepravu v autobusové dopravě v celé ČSSR; pracovníkům se poskytuje 50 % slevy na přepravné v nákladní dopravě.



Náborová oblast: Jihomoravský kraj

Informace podají dopravní závody ČSAD
ve všech okresech Jihomoravského kraje.



NAVŠTIVTE NAŠE PRODEJNY TECHNOMAT

Kutilové, chataři, drobní stavebníci i motoristé najdou v našich prodejnách řadu pro ně zajímavých výrobků. Naše prodejny jsou rozsety po celé ČSSR

PRAHA, BRATISLAVA, BRNO,
PLZEŇ, OSTRAVA, OLOMOUC,
BANSKÁ BYSTRICA, HRADEC
KRÁLOVÉ, BARDEJOV, TRUTNOV,
LUČENEC, TEPLICE, KARLOVY
VARY, VODŇANY, SPIŠSKÁ NOVÁ
VES, ČESKÉ BUDĚJOVICE,
LIBEREC.

Těšíme se na Vaši návštěvu

OFICIÁLNÍ PROGRAM GRAND PRIX ČSSR 1988 — mistrovství světa motocyklů a sajdkáru FIM, vydala 117. ZO Svazarmu AMK Automotodrom Brno podle povolení odboru kultury Jm KNV Brno č. j. 3700078/88 ze dne 26. 2. 1988. Redakce: tiskové středisko ředitelství závodu. Vytiskl ofsetem Tisk, n. p., Brno, závod 6. Fotografie: Jan Peška, Vít Korčák, Zdeněk Zavřel, Günther Thorn, H. P. Landgraf, ČTK, archiv Velké cen y ČSSR a Automotodromu Brno.

V TEPLÉM POČASÍ NEJLÉPE OSVĚŽÍ

nealkoholické
nápoje
v prášku

SAP TANG VITACIT

L
A
C
H
E
M
A



čisté
chemikálie
a
chemické
speciality

výrobky oborového podniku Lachema Brno,
závod 03 Neratovice

LACHEMA o.p. BRNO