

20 let Autodromu Most

20 let Autodromu Most

20 Jahre der Rennstrecke in Most

20 years of the circuit at Most



Dvacet let Autodromu Most

Dvacet let mosteckého autodromu

Twenty years of the Autodrome in Most

Zwanzig Jahre des Autodroms Most



Když hrstka nadšenců a příznivců motoristického sportu připravovala v roce 1947 první rychlostní závod motocyklů, ani ve snu je jistě nenapadlo, že právě město Most bude mít speciální závodní dráhu. Letité sny, touhy a přání se staly skutečností. Nedělní datum 14. srpna 1983 již zůstane navždy zapsán zlatým písmem v dlouholeté historii motoristického sportu nejen na Mostecku. Československo mělo tímto dnem svou první speciální závod-

When a couple of fans and backers of motoring sport was preparing the first speed race of motorcycles in 1947, they did not even think in their dreams, that right city Most will have its own special racetrack. Years of dreams, desires and wishes became reality. The Sunday's date 14. August 1983 will always remain written in the long history of motoring sport not only in Most by golden letters. By this day Czechoslovakia had its first special racetrack

Als ein Häufchen Motorsportfans und Motorsportfreunde im Jahr 1947 das erste Schnelligkeitsmotorradrennen vorbereiteten, nicht einmal im Traum ist ihnen eingefallen, dass gerade die Stadt Most eine spezielle Rennstrecke haben wird. Bejahrte Träume, Sehnsüchte und Wünsche sind zur Wirklichkeit geworden. Das Sonntagsdatum, der 14. August 1983 bleibt für immer mit goldener Schrift in die langjährige Geschichte des Motorsports nicht nur



Eliška Junková

Dvacet let Autodromu Most



Původní startovní věž na Autodromu Most



Jiří Červa

ní dráhu – autodrom, který byl snem mnoha generací závodníků i funkcionářů. Více než čtyřkilometrová trať s dvaceti zatáčkami nikoho nenechá na pochybách, že jde o technický okruh, kde jezdec nemá chvilku klidu, zatáčky jsou pomalé i rychlé, stále se řadí, brzdí, zkrátka žádná nuda.


Chválou se netajil ani technický komisař FIA při zahájení provozu autodromu, který prohlásil, že po jezdecké stránce řadí mosteckou trať mezi nejbezpečnější na starém evropském kontinentě a zároveň se nechal slyšet, že snese i nejpřísnější měřítka vrcholných automobilových závodů. Na oficiální srpnovou premiéru se startem rychlých vozů Interserie se

– autodrome, which was the dream of lot of generations of racers and functionaries. More than four kilometres long track with twenty bends won't let anybody doubt, that it is a technical circuit, where the driver does not have a moment to rest, the bends are both slow and fast, always demanding a lot of gear control, breaking, simply no bore.

Neither the FISA's commissary did not spare the laud on the function of autodrome, who have claimed, that what it takes about the racing, the track in Most belongs among one of the safest on the old continent and at the same time it fits the most severe directives of automobile races.

in Most eingetragen. Die Tschechoslowakei gewinnt an diesem Tag ihre erste spezielle Rennstrecke – das Autodrom, das ein Traum vieler Generationen der Rennfahrer und Funktionäre war. Mehr als vier kilometerlange Strecke mit zwanzig Kurven lässt niemanden im Zweifel, dass es sich um einen technischen Ring handelt, wo der Rennfahrer kein bisschen Ruhe hat, die Kurven hier sind langsam und schnell, man muss ständig schalten, bremsen, kurz und gut – man hat keine Langeweile.

Mit seinem Lob sparte nicht auch der technische Kommissar FISA bei Eröffnung des Betriebs des Autodroms, dieser erklärte, dass er die



přišlo podívat na sto tisíc nadšených a spokojených diváků, zvědavých nejen na vynikající jezdce a rychlá auta, ale hlavně na nově vybudovaný mostecký autodrom, který vyrostl na bývalé výsypce povrchového dolu. Devastovaná plocha se tak opět vrátila k novému využití, což jistě přivítali všichni motorističtí fanoušci.

Zní to až neuvěřitelně, ale mostecký autodrom si právě v těchto dnech připomíná dvacet let svého provozu. Mnohému z nás se pravděpodobně bude zdát, že to bylo docela nedávno, co si Jirka Červa odvezl první zlatý věnec z mosteckého autodromu a ing. Rosický udělal při vjezdu do cílové rovinky parádní „hodiny“ a dlouho mu trvalo, než dostal vůz do správného směru. Velmi rychle se otevření mosteckého autodromu rozkřiklo a nová trať se velmi rychle dostala do povědomí mnoha tisíc nadšenců ze všech koutů republiky i ze zahraničí, zejména tehdejšího sousedního NDR, kde byl motoristický sport oblíben mnohem více než u nás. Dávno pryč jsou doby, kdy se na mosteckých tratích konaly dva závody ročně – jeden v květnu a druhý v srpnu, kterým také motoristická sezóna končila. V současné době se již o motoristických sezónách nedá vůbec mluvit. Jenom v posledních deseti letech provozu autodromu byla závodní dráha využita v průměru 277 dní v roce. Rekordem však

On the official August's premiere, where the fast Interseries cars started, over one hundred thousands of people came, they were curious not only about racers and fast cars, but mainly on the newly built autodrome, which was built on the former waste rock disposal of the opened mine. That way the devastated area returned to a new use, what was surely welcomed by all the motoring fans.

It sounds unbelievable, but the Most's circuit is celebrating its twentieth anniversary of its operation in those days. A lot of us will probably think that it was a few moments ago, when Jiří Červ left with the first golden wreath from autodrome Most and Ing. Rosický made a fabulous clocks while entering the finishing straight and it took him so long until he got the car back into the right direction. The messages about opening of the new autodrome spread fast into all parts of the Czech Republic and also abroad, mainly into the former west Germany, where the motoring sports is much more favourite then in our country. The times, when two races a year were held on Autodrome Most – one in May and one in August, by which the season finished, passed years ago. In the recent times we can no longer talk about motoring seasons. Only in the last ten years the average usage of the track was 277 days per year. But the real record was reached

Rennstrecke in Most zu den sichersten Rennstrecken auf dem alten europäischen Kontinent zählt und zugleich sagte er, dass diese Rennstrecke die strengsten Kriterien der Spitzenautorennen erfüllt.

Die offizielle Premiere im August, mit dem Start der Schnellfahrzeuge der Interserie besuchten etwa hunderttausend begeisterter und zufriedener Zuschauer, die nicht nur auf die ausgezeichneten Rennfahrer und schnelle Autos, sondern auch auf das neu aufgebaute Autodrom in Most, das auf der ehemaligen Abladestelle des Tagebaues gewachsen ist, neugierig warteten. Das Ödland wurde wieder neu genutzt, was bestimmt alle Motorsportfans begrüßten.

Es klingt fast unglaublich, aber Autodrom Most erinnert gerade in diesen Tagen 20 Jahre seiner Existenz. Manchem von uns wird wahrscheinlich vorkommen, dass es vor kurzem war, als Jirka Červa den ersten goldenen Kranz aus dem Autodrom Most wegtrug und als Ing. Rosický bei der Einfahrt in die Zielgerade eine „Glanzhur“ machte und es hat lange gedauert bis er das Fahrzeug wieder in die richtige Richtung brachte. Sehr schnell wurde die Eröffnung des Autodroms Most bekannt und die neue Rennstrecke nahmen viele Tausende Fans aus allen Ecken der Republik und auch aus Ausland, vor allem aus der ehemaligen benachbarten NDR, wo das Motorsport viel mehr beliebt ist als bei uns, zur Kenntnis. Längst weg sind Zeiten, als auf der Rennstrecke in Most zwei Rennen jährlich





Dvacet let Autodromu



stattfanden – eines im Mai und zweites im August und mit diesem wurde die Motorsaison beendet. Zur Zeit kann man über Motorsaison nicht mehr sprechen. Nur in den letzten zehn Jahren wurde die Rennstrecke durchschnittlich 277 Tage im Jahr genutzt. Den Rekord hält jedoch das Jahr 1988, in dem die Rennstrecke 302 Tage genutzt wurde. Ich erinnere mich auf mehrere Winter, wo noch zwei Tage vor den Weihnachtsfeiertagen auf der Rennstrecke Motorräder brausten und wenn es nicht schneien würde, dann würde das Interesse fürs Training bis Anfang Januar dauern.

Das Autodrom diente jedoch in den vergangenen Jahren nicht nur den eigenen Auto- oder Motorradrennen, sondern es fanden hier viele weitere interessante Aktionen statt. Außer Rennfahrert Trainings wurden hier auch Maschinen und ihre Bauteile einschließlich der Reifen getestet. Viele Firmen, die etwas mit Motorsport zu tun haben, haben

hier ihre eigene Präsentation durchgeführt. Es fanden hier Klubs- oder Markenrennen statt, hier haben sich auch Autofahrer getroffen, auf dem Hang für die Zuschauer waren. Börsen der Ersatzteile sehr beliebt. Die Rennstrecke in Most diente auch den Fahrradrennen einschließlich des Auslaufs der Etappe des bekannten „Friedenrennens“, die Strecke in Most gehörte auch den Läufern für die Langstrecke, sie war ein Ziel der Geschwindigkeitsprobefahrten der Automobilrennsporte und sie gehörte sogar den Kindern mit InLine-Skates.

Das Autodrom Most widmete sich in den vergangenen zwanzig Jahren nicht nur dem eigenen Rennen, aber es half auch bei der Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit. Der ehemalige Rennfahrer aus Most – Jiří Patera übt hier eine Schule für Erwerb der Fahrerlizenz aus, diese Schule

je rok 1988, kdy se na dráze jezdilo plných 302 dní. Vzpomínám na jednu zimu, kdy ještě dva dny před vánočními svátky burácely na trati motorky a kdyby nenapadl sníh, tak by byl zájem o trénování i na začátku ledna.

Autodrom však v uplynulých letech nesloužil jenom vlastním automobilovým, či motocyklovým závodům, ale konala se zde celá řada dalších zajímavých akcí. Kromě tréninků jezdců se testovaly stroje a jejich součástky, včetně pneumatik. Mnohé firmy majícího něco společného s motorismem zde prováděly své vlastní prezentační akce. Konaly se zde klubové, či značkové závody, setkávali se tady motoristé, na diváckém svahu byly velmi oblíbené burzy náhradních dílů. Mostecká trať sloužila i cyklistickým závodům, včetně do-

in 1988, when the usage was 302 days. I remember one winter, when motorcycles were vrooming on the track two days before Christmas and if the snow did not started to fall, trainings would be demanded also in the beginning of January.

But the autodrome did not solve only to the automobile or motorcycle races in the passed years, but also a lot of other interesting actions were held here. Next to the racers' trainings machines and parts were tested here, including tires. A lot of companies, which have something to do with motoring, had their own presentations here. Club or trademark races were held here, motorists were meeting here, spare parts bourses were held on the audience slopes. The track in Most solved also



Most

jezdu etapy známého „Závodu míru“, patřila i běžcům na dlouhých tratích, byla cílem rychlostních zkoušek automobilových soutěží a dokonce patřila i dětem na kolečkových bruslích.

Mostecký autodrom se v uplynulých dvaceti letech nevěnoval pouze vlastnímu závodění, ale také napomáhal při zlepšování stavu bezpečnosti silničního provozu. Bývalý mostecký automobilový závodník Jiří Patera zde provozuje školu pro získávání závodnických licencí, kterou absolvovalo mnoho zájemců a celou řadu z nich můžeme vidat při závodech mistrovství republiky, či jiných. Kromě závodníků, připravoval pro majitele cestovních vozů možnost zúčastnit se kurzů bezpečné jízdy, kde si mohli zdokonalit své jezdecké umění a plně čerpat ze zkušeností bývalého závodníka.

Kdybychom dnes po dvaceti letech provozu chtěli spočítat všechny různorodé akce konané na autodromu, bylo by to nad lidské síly. A tak se podíváme alespoň na to hlavní – mistrovské závody od mistrovství republiky až po světový pohár. Ze zažloutlých a zaprášených stránek

to cycling races, including finishing of phase of the known “Race of peace”, it belonged also to runners on long distance, it was a target of speed tests of automobile competitions and belonged even to children on skates.

The autodrome in Most did not take care about only the racing itself, but it also helped with increasing the safety of traffic. Former automobile racer from Most Jiří Patera carries here a school for racing licenses obtaining, which was absolved by a lot of racers we can regularly see on the races of Czech mastership among others. Next to racers he was preparing safe driving courses for touring cars owners, where they could have tried their driving abilities and to use the former racer's experience.

If now after twenty years of working of autodrome Most we would like to count all the various actions held on Autodrome Most, it would be more than impossible. So lets look at least on the most important ones – the mastership races as mastership of the Czech Republic up to the World Cup. From the old and dusty pages of archives of Auto-

absolvierten viele Interessenten und eine ganze Reihe von ihnen, können wir bei der Republikmeisterschaft oder bei anderen Rennen sehen. Er bereitete auch für die Reisefahrzeugesinhaber vor, die Möglichkeit an einem Kurs der sicheren Fahrt teilzunehmen, wo sie ihre Fahrkunst verbessern konnten und wo sie aus den Erfahrungen der ehemaligen Rennfahrer schöpfen konnten.

Wenn wir heute, nach zwanzig Jahre der Existenz des Autodroms, alle verschiedenen Aktionen, die auf dem Autodrom stattfanden, zählen möchten, wäre es über menschliche Kräfte. Und so schauen wir uns mindestens das Wichtigste an – Meistertrennen von der Republikmeisterschaft bis zum Weltpokal. Aus den gelblichen und verstaubten Seiten des Autodromarchivs erfahren wir, dass hier inklusive des heutigen Rennens insgesamt 183 motoristische Meisterschaftsveranstaltungen stattfanden. Absichtlich benutze ich das Wort Veranstaltungen, denn bei einer Veranstaltung /Samstag + Sonntag/ fanden fünf oder z. B. sieben Rennen statt. Sortieren wir uns



Dvacet let Autodromu Most



Česká pojišťovna - Škoda Octavia Cup



Thoroughbred Grand Prix F1

archivu autodromu se dovidáme, že se zde včetně dnešního závodu konalo celkem 183 mistrovských motoristických podniků. Úmyslně volím slovo – podniků, protože při jednom podniku (sobota + neděle) se jelo třeba i pět, či sedm závodů. Pojd'me si trochu tyto motoristické podniky rozškatulkovat.

V uplynulých dvaceti letech se na autodromu jely 2 závody světového poháru sajdkár, 5 závodů mistrovství Evropy automobilových veteránů, 16 závodů mistrovství Evropy motocyklů, 3 rychlostní zkoušky automobilové soutěže Rallye Tour d'Europa, 12 závodů Evropského poháru závodních tahačů FIA – CZECH TRUCK PRIX, 4 závody dřívějšího „Poháru míru a přátelství“ jednotliv-

drome Most we learn that including today's race 183 master's motoring events were held here. I knowingly say events, because during one of the events (Saturday + Sunday) sometimes even five or seven races were raced. So lets categorize those events.

In the past twenty years twop cup races of sidecars, 5 races of European automobile veterans, 16 races of the European mastership of motorcycles, 3 speed tests for the Rally Tour d'Europa, 12 races of the European truck races FIA – CZEHC TRUCK PRIX, 4 races of the former “Cup of peace and friendship” of individuals and teams, 22 races of the fast Interseries cars, 20 races of automobile and motorcycle veterans, 43 races of the automobile mastership of the Czech Republic, 32 races of the Czech mastership of motorcycles, 21 races of the cup of city Most and mayor, 11 races of the Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cup, 4 races of the historical formula

jetz diese motoristische Veranstaltungen.

In den vergangenen zwanzig Jahren fanden auf dem Autodrom statt: zwei Rennen des Welpokals der Beiwagens, fünf Europameisterschaftrennen der Autooldtimer, 16 Rennen der Motorradeuropameisterschaft, 3 Geschwindigkeitsprobefahrten des Automobilrennsports Rallye Tour d'Europa, 12 Rennen des Europa Truck Prix FIA – CZECH TRUCK PRIX, 4 Rennen des ehemaligen Pokals „Pokal des Frieden und der Freundschaft“ der Einzelnen und der Mannschaften, 22 Schnellfahrzeuge der Interserie, 20 Rennen der Auto- und Motorradoldtimer, 43 Rennen der Republikmeisterschaft der Fahrzeuge, 32 Rennen der Motorradmeisterschaft der Tschechischen Republik, 21 Rennen um das Pokal der Stadt Most und des Oberbürgermeisters, 11 Rennen Česká pojišťovna– Škoda Octavia Cup, 4 Rennen der historischen Formeln 1 – TGP, 1 Rennen Euro BOSS Championship, 1 Rennen





ců a družstev, 22 závodů rychlých vozů Interserie, 20 závodů automobilových a motocyklových veteránů, 43 závodů mistrovství republiky automobilů, 32 závodů mistrovství republiky motocyklů, 21 závodů o pohár města Mostu a primátora, 11 závodů Česká pojist'ovna – Škoda Octavia Cup, 4 závody historických formulí 1 - TGP, 1 závod EuroBOSS Championship, 1 závod European LeMans series, 5 závodů historických vozů formule 1, mistrovské závody motocyklů Švýcarska, obou tehdejších německých států a mnoho dalších, ať již na závodní dráze, či v jiných prostorách autodromu.

Těžko lze za uplynulých dvacet let spočítat počet přihlížejících diváků, kolik zde vlastně startovalo vozů, či motocyklů. Dnes se již také ukazuje, že každý fanda motoristického sportu je zaměřen na něco jiného. Někoho lákají například jenom závodní motorky, druhého zase těžké závodní taháče a další má oblibu jenom ve starých historických autech a motoristických veteránech. Podle těchto zájmů se také zaplňuje divácký svah a můžeme jenom konstatovat, že zájem o motoristické veterány stále stoupá. Mostečtí pořadatelé ve spolupráci s německým klubem Veteranen Fahrzeug Verband již uspořádali dvacet těchto závodů historických vozidel, na kterých je každoročně přihlášeno na tři stovky jezdců a strojů, z toho asi padesátka automobilů. Prostý součet nám dává číslo – 6000 strojů. Kdybychom je postavily do jedné řady, tak to představuje kolonu

one cars – TGP, 1 race of the EuroBOSS Championship, 1 race of the European LE MANS, master races of motorcycles of Swiss, of both former German states were raced on autodrome Most together with lots of others.

It is hard to count the number of visitors in those twenty years, how many cars and motorcycles started here. Today we can also see, that every motoring fan is aimed on something else. Someone is attracted for example only by races motorcycles; another by heavy trucks and other likes only his favourite old cars and motoring veterans. According to those interests, the slopes for audience are being filled and we can only claim, that the interest on the veterans is increasing all the time. The organizer from Most, together with German club Veteranen Fahrzeug Verband already held twenty races of those historical vehicles, in which more than three hundreds of racers and machines start every year, approximately fiftieth of that created by automobiles. This gives us a total number – 6000 machines. If you would put them in a line it would create a row 24 kilometres long, and if they would stand on the autodrome, they would stay quintuple around the whole track. During those races we can say that the history of the motoring sport of classic era revives and we could have seen this great show by our own eyes. Of course, then not

European LE MANS Series, Meisterrennen der Motorräder der Schweiz, der beiden ehemaligen deutschen Staaten und viele weitere ob auf der Rennstrecke oder in anderen Räumlichkeiten des Autodroms.

Schwer kann für die vergangenen zwanzig Jahren die Anzahl der Zuschauer und der hier startenden Fahrzeuge oder Motorräder zusammengezählt werden. Heute zeigt sich schon, dass jeder Motorsportfans sich an etwas anderes orientiert. Jemanden reizen z. B. nur Rennmotorräder, anderen reizen wiederum schwere Renntrecker und jemand hat Vorliebe nur für alte historische Autos und für Motorsportoldtimer. Nach diesen Vorlieben füllt sich auch der Zuschauerhang voll, und wir können nur konstatieren, dass das Interesse für Motorsportoldtimer immer wächst. Die Veranstalter aus Most in Zusammenarbeit mit dem deutschen Klub Veteranen Fahrzeug Verband veranstalteten bereits zwanzig solcher Rennen der historischen Fahrzeuge, für dieses Rennen melden sich jährlich etwa 300 Rennfahrer und Maschinen an, etwa 50 davon sind Automobilen. Die Summe gibt uns die Zahl – 6000 Maschinen. Wenn wir sie alle in eine Reihe stellen würden, dann würden sie eine Kolonne die 24 Kilometer lang ist bilden und wenn sie auf der Autodromrennstrecke stehen würden, dann würden sie zu fünf in der Reihe rings um die ganze Strecke stehen. Bei diesen Rennen lebte buchstäblich die Geschichte des



Dvacet let Autodromu Most



John Walter Klaus Ludwig



Miroslav Adámek



Robbie Stirling



Cley Rega

o 24 kilometrech a kdyby stály na trati autodromu, tak budou stát po pěti v řadě dokola celé tratě. Při těchto závodech doslova ožívá historie motoristického sportu klasické epochy a na vlastní oči jsme mohli vidět tuto velkolepou podívanou. Samozřejmě, že zde nechyběla ani díla našich domácích tvůrců. Mezi velmi známými a vyhlášenými značkami měla zastoupení i naše Jawa, ale i ČZ a ČZ-Walter a dlužno říci, že nám hanbu neudělaly. Mezi účastníky nechyběly ani naše špičkové stroje minulých let, na kterých jel František Štátný a Václav Parus. A nutno dodat, že jeli jako za mladých let.

V parkovišti závodních strojů jsme v uplynulých letech mohli vidět celou plejádu zajímavých lidí – od dřívějších závodníků slavných jmen, po manažery a podnikatele, státníky a politiky, až po umělce různého zaměření, či vynikající sportovce. Rozhodně nesmíme zapomenout na naši královnu volantu, českou závodnici paní Elišku Junkovou, která již v roce 1925 jela závod do vrchu Dubí – Cínovec. To bylo ještě v době, kdy se o motoristickém sportu na Mostecku nikomu ani nezdálo. Ještě před otevřením autodromu jsme paní Junkovou mohli vidět na staré mostecké závodní trati a nemohla proto ani chybět na novém autodromu. Velmi

even the masterpiece from production of local manufacturers were not missing. Among well know and reputable trademarks Jawa, ČZ and ČZ-Walter were represented, and it is necessary to say, that they were not shamed. Not even the top machines from the past years lead by František Štátný and Václav Parus did not miss among the participants. And we have to say, that they raced as in their youth. At the parking place for the race cars we could have seen a pleiad of interesting people – as the former racers of famous names, managers and businessman, statesmen and politicians, up to artists of various specializations or top sportsmen. We surely can't forget the Czech Queen of the steering wheel Eliška Junková, who already in 1925 raced in the uphill races Dubí-Cínovec. This was yet in times, when none even dreamt about motoring sport in the Most's city region. Yet before the opening of autodrome, we could have seen Mrs. Junková on the old Most's racetrack and she could not have missed even on the new autodrome. She spoke about this track with recognition and she gave thanks to everybody, who participated in its building. The former

Motorsports der klassischen Epoche und man konnte mit eigenen Augen dieses großartige Spektakel sehen.

Natürlich fehlten hier die Werke unserer heimischen Schöpfer nicht. Unter den sehr bekannten und renommierten Marken hatte auch unsere Jawa ihre Vertretung, aber auch CZ und CZ-Walter und es muss gesagt werden, dass sie uns keine Schande gemacht haben. Unter den Teilnehmern fehlten nicht unsere Spitzenmaschinen der vergangenen Jahren, auf denen František Štátný a Václav Parus gefahren sind. Und man muss sagen, dass sie genauso wie in jungen Jahren gefahren sind.

Auf dem Parkplatz der Rennmaschinen konnten wir in den vergangenen Jahren eine ganze Pleiade interessanter Menschen sehen – von den ehemaligen Rennfahrern berühmter Namen, bis Manager und Unternehmer, Staatsmänner, Politiker, Künstler verschiedener Zielrichtungen bis zu ausgezeichneten Sportlern. Natürlich dürfen wir unsere Königin des Lenkrades, die tschechische Rennfahrerin Frau Eliška Junková nicht vergessen, die bereits im Jahr 1925 an dem Rennen Dubí-Cínovec teilnahm. Dies war noch in der Zeit, in der noch niemand in Most vom Motorsport träumte. Noch vor Eröffnung des Autodroms konnten wir Frau Junková auf



Regazzoni



Jaroslav Kostecký s otcem



Alfred Guldi



Luděk Munzar

pochvalně hovořila o této trati a vyjádřila poděkování všem, kteří se aktivně na jejím vybudování podíleli. Jedním z dalších hostů autodromů byl legendární pilot formule 1 Cley Regazzoni, který po havárii na závodech a nespočetných operacích skončil na invalidním vozíku. Přesto si zajel několik kol na mostecké trati ve škodovce upravené na ruční řízení. Mostecký okruh se mu velmi líbil a pochvalně se také vyjadřoval o jízdních vlastnostech škodovky. Při závodech mistrovství Evropy automobilových veteránů přijel do Mostu slavný anglický jezdec Stirling Moss, který se velmi dobře zapsal do dějin velkých cen v polovině minulého století, kdy vyhrál šestnáct velkých cen. Při závodech neznal taktizování, ale jediné plně nasazení a dosažené výsledky jsou toho jen důkazem. Celkem se zúčastnil 66 velkých cen, z toho 16 x s nejlepším

F1 pilot Cley Regazzoni, who remained fastened to a wheelchair after an accident and lot of operations was also one of the visitors.

Anyway he drove a few rounds on the Most's track in a Škoda modified for hand driving. He liked the circuit in Most very much, and he talked well also about the driving characteristics of the Škoda car. During the races of the mastership of European automobile veterans also the famous racer Stirling Moss, who inscribed himself very well into the history of Grand Prix in the last century, when he won the Grand Prix six times. He did not know any tactics but only full assignment during the races and the results he reached were a clear prove of that. He participated totally in 66 Grand Prix races, in which he had the best training time 16 times, 37 times

der alten Rennstrecke in Most sehen und deswegen konnte sie nicht auch auf dem neuen Autodrom fehlen. Sie hat beifallspendend über diese Rennstrecke geredet und sie bedankte sich bei allen, die bei dem Aufbau der Rennstrecke tätig waren. Einer von weiteren Autodromgästen war der legendäre Pilot der Formel 1 Cley Regazzoni, der nach einem Unfall beim Rennen und nach unzähligen Operationen auf dem Rollstuhl geendet hat. Trotzdem fuhr er ein paar Runden auf der Rennstrecke in Most in Skoda, die auf Handlenkung umgestellt war. Der Ring in Most hat ihm sehr gefallen und er hat positiv über die Fahrteigenschaften der Skoda geredet. Das Europameisterschaftrennen der Automobiloldtimer in Most hat der berühmte englische

Dvacet let Autodromu Most



Jiří Bartoška

Rennfahrer Stirling Moss besucht, der sich sehr gut in die Geschichte der Großpreise in der Hälfte des vergangenen Jahrhunderts eingeschrieben hat, wo er 16 Großpreise gewonnen hat. Beim Rennen kannte er keine Taktik, aber nur voller Einsatz und erreichte Ergebnisse sind ein Beweis dafür. Insgesamt nahm er an 66 Großpreise teil, dabei 16 x mit der besten Trainingszeit, 37 x aus der ersten Reihe und 20 x bildete er den Streckenrekord. Es gibt kein bedeutendes Rennen, wo auf der Startliste sein Name fehlte. Stirling Moss war ein Rennfahrer, von dem man erwarten konnte, dass er dem Motorsport alles außer sein Leben widmet. Zu dieser Erkenntnis kam er im Jahr 1962 nach einem schweren Unfall, der das Ende der Rennfahrtätigkeit bedeutete. Er selbst sagte über sein Rennen: „Wirklicher Rennfahrer, der ein reiferes Alter erreicht, kommt unvermeidlich zum Entschluss, dass der höchste Sieg, der Sieg über sich selbst ist. Wenn die Jahre der Selbstdisziplin, der Entsagung, Jahre des Lernens, der Einübung und Trainings bis zum Vorstoß vorbei sind, dann begreift der Mensch, dass am wichtigsten ist, wenn er fähig ist zu gewinnen und dass der eigentliche formale äußere Erfolg, der Lorbeerkranz nur ein statistischer Vermerk ist, etwas bedeutungsloses, wonach er sich nicht sehnt“.

tréninkovým časem, 37 x z první řady a 20 x postavil traťový rekord. Není významného závodu, na jehož startovní listině by nestálo jeho jméno. Stirling Moss byl závodník, od kterého se dalo očekávat že motoristickému sportu věnoval vše, kromě svého života. K tomu poznání došel v roce 1962, po těžké havárii, která znamenala konec závodnické činnosti. Sám o svém závodění říká: „Skutečný závodník, který dožije zralejšího věku, dojde nevyhnutelně k závěru, že nejvyšší vítězství je vítězství sám nad sebou samým. Když uplynou léta sebekázně a odříkání, léta učení, nácviků, a tréninků do úpadu, pochopí člověk, že je nejdůležitější, je-li schopen vítězit a že samotný formální vnější úspěch, ten vavřínový věnec, je pak

he started from the first row and 20 times he created a new track record.

There is not an important race, on whose starting list, there would not be his name. Stirling Moss used to be a driver, by whom one could have expected, that he will give everything to the motoring sport, except his life. He came to this learn, while in 1962 a serious accident meant end of his racing career. About his own racing he used to say: "A real racers, who lives to see his real adult necessarily comes to recognition, that the biggest victory is to win over himself. When the years of self discipline and abnegation pass, years of learning, rehearsal and training till the end of forces, one understands, that the most important is if he is able

Ein weiterer bedeutender Rennfahrer der Vergangenheit war David Piper, der zahllose Dauerrennen inklusive des berühmtesten 24stündigen LeMans absolvierte. Auf der Rennstrecke in Most fuhr er sehr brillant und wir können sagen, dass viele jüngere Rennfahrer seine Leistung nicht erreicht haben. Beim Europameisterschaftrennen der Oldtimer konnten wir auch unseren Schauspieler Luděk Munzar im Tatrawagen sehen. Viele Künstler und ausgezeichnete Sportler haben zum Motorsport eine sehr gute Beziehung und einige von ihnen nehmen sogar Platz

pouhý statistický záznam, něco bezvýznamného, po čem ani netouží. „Dalším významným jezdcem minulosti byl David Piper, který absolvoval nespočet vytrvalostních závodů, včetně nejslavnějšího 24 hod. LeMans. Na mostecké trati jezdil velmi brilantně a můžeme říci, že mnozí mladší jezdci na jeho výkon neměli. Při závodech mistrovství Evropy veteránů jsme také mohli vidět i našeho herce a motoristického fandu Lud'ka Munzara na voze Tatra. Mnozí umělci i vynikající sportovci mají k motoristickému sportu velmi dobrý vztah a někteří z nich dokonce usedají za volant závodního vozu. Například při závodech Ford Fiesta Cup startoval moderátor Jan Rosák, zpěvák Jiří Korn, herečka Chantall Poullain a mnozí další. V parkovišti jsme také potkali Františka

to win, and the formal victory, that laurel wreath is only a note in statistics, something dismissible, something that he does not even deserve.”

Another important racer of the history was David Piper, who absolved numerous endurance races, including the famous 24h LeMans. On the Most's track he performed a brilliant races and we can say, that many younger racers suffice for his performance. We could have also seen our actor and motoring fan Luděk Munzar on Tatra during the European mastership of veterans. A lot of actors and great sportsmen have a good relation to motoring sport and some of them sometimes sit in the cockpits of the racecars. For example the TV narrator Jan Rosák used to start in the Ford

hinter dem Lenkrad des Rennfahrzeuges. Zum Beispiel beim Ford Fiesta Cup Rennen startete hier der Moderator Jan Rosák, Sänger Jiří Korn, Schauspieler Chantall Poullain und viele weitere. Auf dem Parkplatz haben wir auch František Filipovský, Jana Hlaváčová, Bára Štěpánová, Iveta Bartošová aber auch die Sportler Jaromír Jágr, Slavomír Lener, Helena Fibingerová, Kateřina Neumanová und andere getroffen.

Wie wir uns in vergangenen Jahren überzeugen konnten, wird immer mehr Aufmerksamkeit der Sicherheit der Rennfahrer und der Zuschauer gewidmet. Dazu zwingt uns immer wachsende Geschwindigkeit der Rennfahrzeuge und die Streckenrekorde des Autodroms Most deuten hinzu. Beim ersten Rennen



Jaromír Jágr



Kateřina Neumannová



Iveta Bartošová

Filipovského, Janu Hlaváčovou, Báru Štěpánovou, Ivetu Bartošovou, ale i sportovce Jaromíra Jágra, Slavomíra Lenera, Helenu Fibingerovou, Kateřinu Neumannovou a jiné.

Jak jsme se mohli v minulých letech přesvědčit, věnuje se stále větší pozornost bezpečnosti jezdců i přihlížejících diváků. Nutí nás stále k tomu zvyšující se rychlosti závodních vozů a traťové rekordy mosteckého autodromu tomu plně nasvědčují. Při prvním závodě vozů Interserie ustavil rekord tratě Jochen Dauer/D na voze Porsche 908/3 průměrnou rychlostí na jedno kolo 171,516 km/h, který

Fiesta Cup, singer Jiří Korn, actress Chantall Poullian and lot of others did too. In the parking lot we've met also František Filipovský, Jana Hlaváčová, Bára Štěpánová, Iveta Bartošová, but also sportsmen Jaromír Jágr, Slavomír Lener, Helena Fibingerová, Kateřina Neumannová and others.

As we could have ensured ourselves in the past years, more and more attention is given to the safety of drivers and also audience. We are pushed to these precautions by all the time increasing speed of the racecars and the track records only confirm that. In the first race of Interseries Jochen Dauer/D on

der Fahrzeuge der Interserie bildete den Streckenrekord Jochen Dauer/D auf dem Fahrzeug Porsche 908/3 mit der durchschnittlichen Geschwindigkeit für eine Runde von 171,516 km/h, dieser Rekord wurden in den folgenden zehn Jahren 7 x überboten von den Rennfahrern – Klaus Niedzwiedz, Klaus Ludwig, Volkert Weidler, Bern Schneider, Manuel Reuter und Giovanni Lavaggi im Jahr 1993 auf dem Fahrzeug Kremer-Porsche CK7 mit der Geschwindigkeit von 197,297 km/h. Dieser Rekord dauerte bis Jahr 2000, wann ihn der Rennfahrer Josef Neuhauser auf dem Fahrzeug Minar-

Dvacet let Autodromu Most



v následujících deseti letech byl sedmkrát překonán jezdci – Klausem Niedzwiedzem, Klausem Ludwigem, Volkertem Weidlerem, Berndem Schneiderem, Manuelem Reuterem a Giovanni Lavaggiem v roce 1993 na voze Kremer-Porsche CK7 rychlostí 197,297 km/h. Tento rekord vydržel až do roku 2000, kdy byl překonán jezdce Josefem Neuhauserem na voze Minardi Ford a stanovil jeho hodnotu na 197,783 km/h. Nový rekord padl v loňském roce hned třikrát za sebou. Nejdříve jej překonal Frederico Careca a hned na to Earl Goddard, který jej ještě v posledním kole vylepšil na 198,983 km/h. Stále toužebně se očekává mezi motoristickými fanoušky překonání dvousetkilometrové hranice, do které mnoho nechybí. Snad to bude při jednom z příštích závodů.

Podívejme se několika řádky na vlastní provoz autodromu, který si zasluhuje velkou pozornost. Svůj vliv na tuto skutečnost měla i politická situace v zemi a „sametová revoluce“ v devadesátých letech minulého století. V létě roku 1990 skončil svou činnost známý Svazarm a Automotoklub BSM Most tak měl volné pole působnosti. V roce 1993 dochází k personálním změnám a do funkce předsedy klubu byl velkou většinou

Porsche 908/3 set the track record with average speed 171,516 km/h. which was overcome seven times in the next ten years by racers - Klaus Niedzwiedz, Klaus Ludwig, Volkert Weidler, Bernd Schneider, Manuel Reuter a Giovanni Lavaggi in 1993 on Kremer-Porsche CK7 by the average speed 197,297 km/h. This track record remained till 2000, when it was seized by Josef Neuhauser on Minardi Ford and set on 197,783 km/h. New record felt three times in the last year. Frederico seized it as the first, soon followed by Earl Goddard, who improved it in the last lap to the value 198,983 km/h. Fans are still excitingly expecting siege of the 200 km/h border, to which only a little is missing. Perchance it will be in one of the next races.

Lets take a look in a few rows on the run of autodrome, which demands a big attention. Its own influence on this had also the political situation in the country and the “velvet revolution” in 90’s of the last century. In 1990 the well know Svazarm finished its existence and so Automotoklub BSM Most had a free hand in its next steps. In 1993 a personal changes were done and Jiří Kroužek was elected into the lead of the club, who brought a new conception to the whole operation of club and autodrome: One year later a decision

di Ford überbat und zwar mit der Geschwindigkeit von 197,783 km/h. Neuer Rekord fiel im letzten Jahr und gleich dreimal hintereinander. Zuerst überbat ihn Frederico Careca und gleich danach Earl Goddard, der ihn in der letzten Runde noch auf 198,983 km/h verbesserte. Sehnsüchtig erwarten die Motorsportfans Überbieten der zweihundert kilometerlangen Grenze, zu der nicht viel fehlt. Vielleicht gelingt es bei einem der nächsten Rennen.

Schauen wir uns in ein paar Zeilen den eigentlichen Betrieb des Autodroms an, der große Aufmerksamkeit verdient. Seinen Einfluss auf diese Tatsache hatte auch die politische Situation im Land und „die Samtrevolution“ aus den 90 igen Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Im Sommer 1990 beendete seine Aktivität der bekannte Klub Svazarm und der Automotoklub BSM Most hatte damit freies Feld des Wirkungsbereichs. Im Jahr 1993 kam es zu personalen Änderungen und in die Funktion des Vorsitzenden wurde mit der Mehrheit Jiří Kroužek gewählt, er brachte eine neue Konzeption der gesamten Tätigkeit des Klubs und auch des Autodrombetriebs vor. Um ein Jahr später wurde schon über die Gründung der Handelsgesellschaft entschieden, die ein Hauptziel hatte – Betrieb des Autodroms zu sichern, weil ihm die Abnahme der Homologation zum 31.12.1993 drohte.



zvolen Jiří Kroužek, který přednesl novou koncepci celé činnosti klubu a také provozu autodromu. O rok později již bylo rozhodnuto o vytvoření obchodní společnosti, která měla hlavní cíl – zajistit provoz autodromu, protože mu hrozilo odnětí homologace ke dni 31. 12. 1993. Nikdo však nevěřil tomu, že se podaří v krátké době rekonstruovat autodrom tak, aby byl homologován. Autodrom Most spol. s r. o. za účasti města Mostu, AMK BS a Jiřího Kroužka dokázala nemožné. Rekonstrukce byla zahájena v prosinci a během pěti měsíců bylo vše hotové. Na květen byla plánovaná nejdůležitější zatěžkávací zkouška – inspekční prohlídka Mezinárodní federace automobilového a motocyklového sportu. President komise silničních závodů FIM pan Claude Denis z Belgie po projetí tratě řekl: „Mostecký okruh má světové parametry a dnes už mu chybí jenom světové závody. Jsem velmi mile překvapen, že se v Mostě za tak krátkou dobu podařilo úspěšně provést rekonstrukci v takovém rozsahu.“ A tak se na mosteckém autodromu může jet vše, kromě závodů formule 1. Diváci a příznivci motoristického sportu se tak mají na co těšit.

Od roku 1992 můžeme na mostecké trati vidět i závody největších kalibrů – závodní tahače, které dnes přitahují tisíce spokojených diváků

was made, that a marketing company will be created, whose target will be to ensure the operation of autodrome, because it was in danger of losing the homologation on 31.12.1993. But none believed, that a reconstruction of autodrome will be finished in such a short time into such a condition, that it could be homologated.

Autodrom Most Ltd. With participation of city Most, AMK BS and Jiří Kroužek succeeded in impossible. The reconstruction was started in December and in five months everything was finished. The worst loading test was prepared for May – inspection by International Federation of automobile and motorcycle sport. President of the commission of the road races DIM Claude Denis from Belgium after taking a round on the track said: “The circuit in Most has got world parameters and now only world races are missing here. I am very kindly surprised, that you succeeded to make the reconstruction in such a big range in so short time.” And so any races except formula one can be held on the track in Most. So the fans and backers of the motoring sport have a lot to look forward to. Since 1992 we can see here on the track in Most also races of bigger calibre – race trucks, which today attract thousands of satisfied visitors and this will surely continue also in the next years.

Aber niemand glaubte, dass es in kurzer Zeit gelingt, das Autodrom so zu rekonstruieren, dass es zulassungsfähig wird. Autodrom Most s. s. r. o. unter Mitwirkung der Stadt Most, AMK BS und Jiří Kroužek erreichten Unmögliches. Die Rekonstruktion begann im Dezember und innerhalb von fünf Monaten war alles fertig. Für Mai wurde die wichtigste Belastungsprobe geplant – Inspektionsrevision der Internationalen Vereinigung für Automobil- und Motorsport. Der Präsident der Kommission des Straßenrennens FIM der Herr Claude Denis aus Belgien sagte nach dem Durchfahren der Rennstrecke: „Der Ring in Most hat Weltparameter und heute fehlen ihm nur Weltrennen. Ich bin sehr nett überrascht, dass in Most in so kurzer Zeit erfolgreiche Rekonstruktion in solchem Umfang durchgeführt wurde.“ Und so kann auf dem Autodrom Most alles gefahren werden außer Formel 1 Rennen. Zuschauer und Motorsportfans haben etwas, worauf sie sich freuen können.

Vom Jahr 1992 können wir auf der Rennstrecke Most auch Rennen der größten Kaliber sehen – Renntrucker, die heute Tausende zufriedener Zuschauer anziehen und bestimmt wird es so auch in den nächsten Jahren sein. In den Anfängen waren die meisten Funktionäre gegen ihren Start, weil das Autodrom auf der Abladestelle des Tagebaus aufgebaut wurde und ihr Gewicht machte allen große Sorgen. Bis heute ist aber nichts passiert, auch wenn auf der Rennstrecke Trucker von fünf Ton-



Volker Weidler



Giovanni Lavaggi



Frederico Careca



Dvacet let A

a jistě tomu bude i v následujících letech. V začátcích však většina funkcionářů byla proti jejich startu, protože autodrom byl postaven na výsypce povrchového dolu a jejich váha dělala všem mnoho starostí. Do dnešního dne se však nic nestalo i když se po trati řítí velkou rychlostí několika pětistunové tahače. Úplným opakem byly závody speciálních vozítek formule Ekon, vybavené motory z Pionýra, či Babetty o obsahu 50 ccm, kterým stačilo na celý závod 0,2 litru benzínu a váha celého stroje představovala několik málo kilogramů. Vítěz závodu Josef Metelka při průměrné rychlosti 30,41 km/h, by v přepočtu na jeden litr benzínu ujel vzdálenost 185,96 km.

But in the beginnings the majority of functionaries were against their start, because autodrome was built on a former waste rock disposal and a lot of them were afraid of their weight. But nothing happened till today however five tons heavy trucks are zinging on the track. An exact opposite were the races of special vehicles of formula Ekon, equipped by engines from "Pioneer" or "Babeta" (widely spread small volume motorcycles – translator's note) with capacity 50 ccm, which used only 0,2 litres of fuel for the whole race and the weight of the whole machine was only several kilograms. The winner of the race making an average speed of 30,41 km/h would go 185,963 km per one litre of petrol. On of the next interesting races was brought to Most



Stanislav Matějovský

Jedním z dalších zajímavých závodů, který přivezli do Mostu Švýcaři, byly kapotované motocykly ECOMOBIL. Tento motocykl však má svůj původ u nás. Již po osvobození se J. Andrlé zabýval otázkou výroby zmenšených automobilů a nazval tento stroj dálníkem. Švýcar Arnold Wagner se tohoto nápadu chytil a zhruba před dvaceti lety začal s výrobou. ECOMOBIL je vlastně kapotovaná motorka, připomínající ze předu kabinu letadla. V samonosné karoserii je zabudován motor BMW

by Swiss, those were bonneted motorcycles ECOMOBIL. This motorcycle has got its origin in our country. Right after the liberation J.Andrle was thinking about manufacturing reduced automobiles and he named this machine "dálník" (long distance traveller – inexact translation). Swiss Arnold Wagner caught this idea and approximately twenty years ago he started to manufacture it. ECOMOBIL is in fact a bonneted motorbike, reminding an aircraft cockpit from the front view. In the self-supported bodywork, there is an BMW

nen mit großer Geschwindigkeit fahren. Einen Gegensatz dazu waren Rennen der speziellen Kleinfahrzeuge der Formel Ekon, ausgestattet von Motoren aus Pionyr oder Babetta mit dem Inhalt von 50 ccm, die beim ganzen Rennen nur 0.2 Liter Benzin verbrauchten und Gesamtgewicht der Maschine nur wenige Kilogramme war. Der Gewinner des Rennens Josef Metelka würde bei der Durchschnittsgeschwindigkeit von 30,41 km/h bei Umrechnung für einen Liter Benzin die Entfernung 185,96 km zurücklegen.

Autodromu Most



o objemu 987 ccm, který dosahuje rychlosti kolem 240 km/h. Zákazníci, kteří mají dostatek peněz si mohou vybrat z nepřeberného množství nejrůznějších doplňků. Vidět tyto nádherné stroje v zatáčkách mosteckého autodromu bylo velmi zajímavé.

Zájem motoristických fanoušků však patří rozhodně závodům současnosti. Naším nejlepším závodním seriálem posledních let je Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cup, který zde měl premiéru v roce 1997 a jezdí dodnes za velkého zájmu diváků. Je to i tím, že vidí na trati stejné vozy jezdit po našich silnicích a mnohý z nich má tyto stroje doma v garáži. Podle ohlasu diváků to jsou nejlepší domácí závody, které se u nás jezdí. Závody historických vozů formule 1, které se jedou pod názvem FIA Thoroughbred Grand Prix na mosteckém autodromu již zdomácněly a je o ně velký zájem. Jednou z největších akcí mosteckého autodromu byl Doprav-

engine mounted with capacity 987 ccm, which reaches speed around 240 km/h. Customers, who do not suffer by lack of money can choose from a great variety of additional equipment. To see those wonderful machines on the Most's circuit was very interesting. But the interest of the motoring fans belongs surely mainly to the races of presence. Our best races serial of the last years is the Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cup is still raced with a big interest of the audience. It is also caused by the fact, that the fans can see the same cars on our roads and also lot of them has got the same machine in their garage. According to the response of audience, those are the best domestic races. Races of the historic formula 1 cars, which are organized under the name FIA Thoroughbred Grand Prix on the circuit in Most became a regular thing and they are meeting a great interest. One of the biggest events on autodrome

Eins von weiteren interessanten Rennen waren Haubenmotorräder ECOMOBIL, die nach Most die Schweizer gebracht haben. Dieses Motorrad hat aber sein Ursprung bei uns. Bereits nach der Befreiung beschäftigte sich J. Andrlé mit der Frage der Produktion verkleinerter Automobilen und er benannte diese Maschine „dálník“. Der Schweizer Arnold Wagner erfasste diese Idee und ungefähr vor zwanzig Jahren begann er mit der Produktion. ECOMOBIL ist eigentlich ein Haubenmotorrad, die uns von vorne auf die Flugzeugkabine erinnert. In der selbsttragenden Karosserie ist der Motor BMW mit dem Umfang von 987 ccm eingebaut, dieser Motor erreicht die Geschwindigkeit circa 240 km/h. Die Kunden, die genug Geld haben, können sich verschiedenes Zubehör aus großen Mengen auswählen. Diese schönen Maschinen in den Kurven des Autodroms Most zu sehen, war sehr interessant.

Interesse der Motorsportfans gehört jedoch gewiss den Gegenwartsrennen. Unsere beste Rennserie der letzten Jahren ist Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cup, sie hatte hier ihre Premiere im Jahr 1997 und sie fährt bis heute unter großer Interesse der Zuschauer. Es hängt bestimmt damit zusammen, dass die Zuschauer auf der Rennstrecke die gleichen Fahrzeuge sehen, die auf unseren Straßen fahren und viele von ihnen haben solche Wagen zu Hause in der Garage. Nach der Reaktion der Zuschauer sind das die besten Rennen zu Hause, die bei uns stattfinden. Rennen der historischen Fahrzeuge der Formel 1, die unter dem Namen FIA Thoroughbred Grand Prix auf dem Autodrom Most stattfinden sind bereits einheimisch geworden und das Interesse für sie ist hoch. Eine der größten Aktionen des Autodroms Most war Dopravní den České pojišťovny und Skoda Auto, wofür bereits früh Tausende Motorsportfans strömten. Der Glanzpunkt des ganzjährigen Programms war der Besuch des Teams der Formel 1 West McLaren Mercedes, das eine zweisitzige Formel – doubleseater MP4 98 T zum Zeigen mitgenommen hat. Gleich nach der Einreise fand eine Autogrammiade statt, wo der Chef des Teams Ron Dennis

Dvacet let Autodromu Most



ní den České pojišťovny a Škoda Auto, kam již od samotného rána proudily tisíce fandů motoristického sportu. Zlatým hřebem celodenního programu byla návštěva týmu formule 1 West McLaren Mercedes, který přijel ukázat dvousedadlovou formuli – doubleseater MP4 98T. Hned po příjezdu proběhla malá autogramiáda, kde se šéf stáje Ron Dennis a jezdci Mika Häkkinen a patron mosteckého autodromu a hradu Hněvína David Coulthard stali terčem podpisuchtivých fanoušků. Testovací jezdec formule 1 Brite Deren Turner potom svezl tehdejšího předsedu parlamentu Václava Klause. Po jízdě nejen pochválil mosteckou závodní trať, ale i celou organizaci nádherného motoristického dne. Billboard umístěný při vjezdu na autodrom s autogramy přítomných hostů bude navždy připomínat akci, na kterou nelze zapomenout. Takto by se moh-

Most was The Traffic Day of Česká pojišťovna and Škoda Auto, where thousands of motoring fans were heading from the early morning. The high spot of the all-day programme was the visit of F1 West McLaren Mercedes team, which came to show doubleseater formula MP4 98T. Immediately after their arrival a small autograph giving took place, where the team chief Ron Dennis and pilots Miika Hakkinen and the patron of the circuit in Most David Coulthard became the target of autograph willing fans. The test pilot of F1 British Deren Turner than gave a ride to the former head of parliament Václav Klaus. After the race he commended the track in Most, but also the whole organization of the wonderful motoring day. The billboard with autographs of present guests placed next to the autodrome tunnel entry will always remind the unforgettable action. This way we

und die Rennfahrer Mika Hakkinen und der Patron des Autodroms Most und der Burg Hněvín David Coulthard zum Ziel der unterschriftgierigen Zuschauer geworden sind. Der Testfahrer der Formel 1 der Brite Deren Turner fuhr dann mit dem ehemaligen Vorsitzenden des Parlaments Václav Klaus. Nach der Fahrt lobte er nicht nur die Rennstrecke in Most, sondern auch die ganze Organisation des hervorragenden Motorsporttages. Billboard mit den Autogrammen der anwesenden Gäste, das bei der Einfahrt zum Autodrom aufgestellt wurde, wird immer auf die Aktion erinnern, die man nicht vergessen kann. So könnte man auch auf den weiteren Seiten über Aktionen des Autodroms schreiben und es könnte noch passieren, dass etwas vergessen wird.

Dieses Jahr wird wieder mit dem Tag der offenen Tür beendet, wo nicht nur Fans sondern auch Reisefahrzeuginhaber, die auf der Rennstrecke fahren dürfen



lo psát na dalších stránkách o akcích autodromu a ještě by se mohlo stát, že se na něco zapomnělo.

Letošní rok bude opět zakončen dnem otevřených dveří, kde si na své přijdou nejen fandové, ale také majitelé cestovních vozů, kteří se budou moci projet po závodní trati, či si nechat prohlédnout svůj vůz odborníky.

Hned po skončení této akce se celý autodrom přemění na staveniště. Jednou z prvních akcí bude přestavba zatáčky na konci cílové rovinky, kde bude vybudován zpomalovací retardér. Zároveň se bude rozšiřovat plocha parkoviště závodních strojů, které již dnes nevyhovuje potřebným požadavkům. Počítá se také s úpravou vlastního vjezdu do areálu autodromu a přemístěním haly pro technickou převíjku a čerpací stanice až za dosavadní boxy, kde také dojde k jejich rozšíření. Celá rekonstrukce je plánovaná na dvě etapy a postupně se provede demolice správní budovy, kde se postaví nová s velkou moderní restaurací a sociálními zařízeními. Na střeše dosavadních boxů se postaví nové tiskové středisko a možná, že se zde najde i místo pro archiv autodromu, kde se skrývá celá minulost motoristického sportu na Mostecku. Bude to akce velmi nákladná, ale také potřebná pro další rozvoj tohoto pěkného a náročného sportu u nás.

could write on next pages about other events held here and we would probably anyway forget some of them.

This year will be again finished by the open-doors-day, which not only fans but also touring cars owners can enjoy, who will be able to take a ride on the track and have their car inspected by professionals.

Immediately after the end of this action the whole autodrome will be changed into a construction site. One of the first actions will be a remodelling of the end of the finishing straight, where a retarder will be modified. At the same time the racecars parking area will be enlarged, which is not sufficient today. Also changes in the entry of the autodrome are prepared, by changing the length of the entering tunnel and moving the hall for technical hand over and the fuel filling station behind the boxes, where some enlarging works will be done too. The whole reconstruction is planned in two stages, where the administrative building will be destructed and new restaurant and social amenities will be built on its place. On the roof of the existing boxes a new press centre will find its place and maybe also the place for archive will be found here, where the whole history of motoring sport in the region of Most is hidden. This will be very expensive action, but necessary for further development of this lovely and demanding sport in our country.

werden oder sie können ihren Wagen von dem Fachmann durchgehen lassen, auf seine Kosten kommen.

Gleich nach der Beendigung dieser Aktion verändert sich das ganze Autodrom zu einer Baustelle. Eine der ersten Aktionen wird der Umbau der Kurve am Ende der Zielgerade, wo der Verzögerungsretarder errichtet wird. Gleichzeitig wird der Parkplatz für die Rennmaschinen erweitert, der bereits heute den erforderlichen Bedingungen nicht entspricht. Man rechnet auch mit der Gestaltung der eigenen Einfahrt in das Autodromgelände und auch mit der Änderung der Länge des Eingangstunnels und mit der Verlagerung der Halle für die technische Übernahme und auch der Tankstelle hinter die bisherigen Boxen, wo sie auch erweitert werden. Die ganze Rekonstruktion ist in zwei Etappen geteilt und nach und nach wird die Demolierung des Verwaltungsgebäudes durchgeführt, wo ein neues Verwaltungsgebäude mit großem modernen Restaurant und mit Sozialeinrichtung stehen wird. Auf dem Dach der bisherigen Boxen wird ein neues Pressezentrum gebaut und vielleicht findet man hier Platz auch für Archiv des Autodroms, wo die ganze Vergangenheit des Motorsports in Most bewahrt ist. Es wird zwar eine kostspielige Aktion, die aber für weitere Entwicklung dieses schönen und anspruchsvollen Sports bei uns nötig ist.



Dominik Hašek, David Coulthard, Milan Maděryč, Mika Häkkinen a Václav Klaus



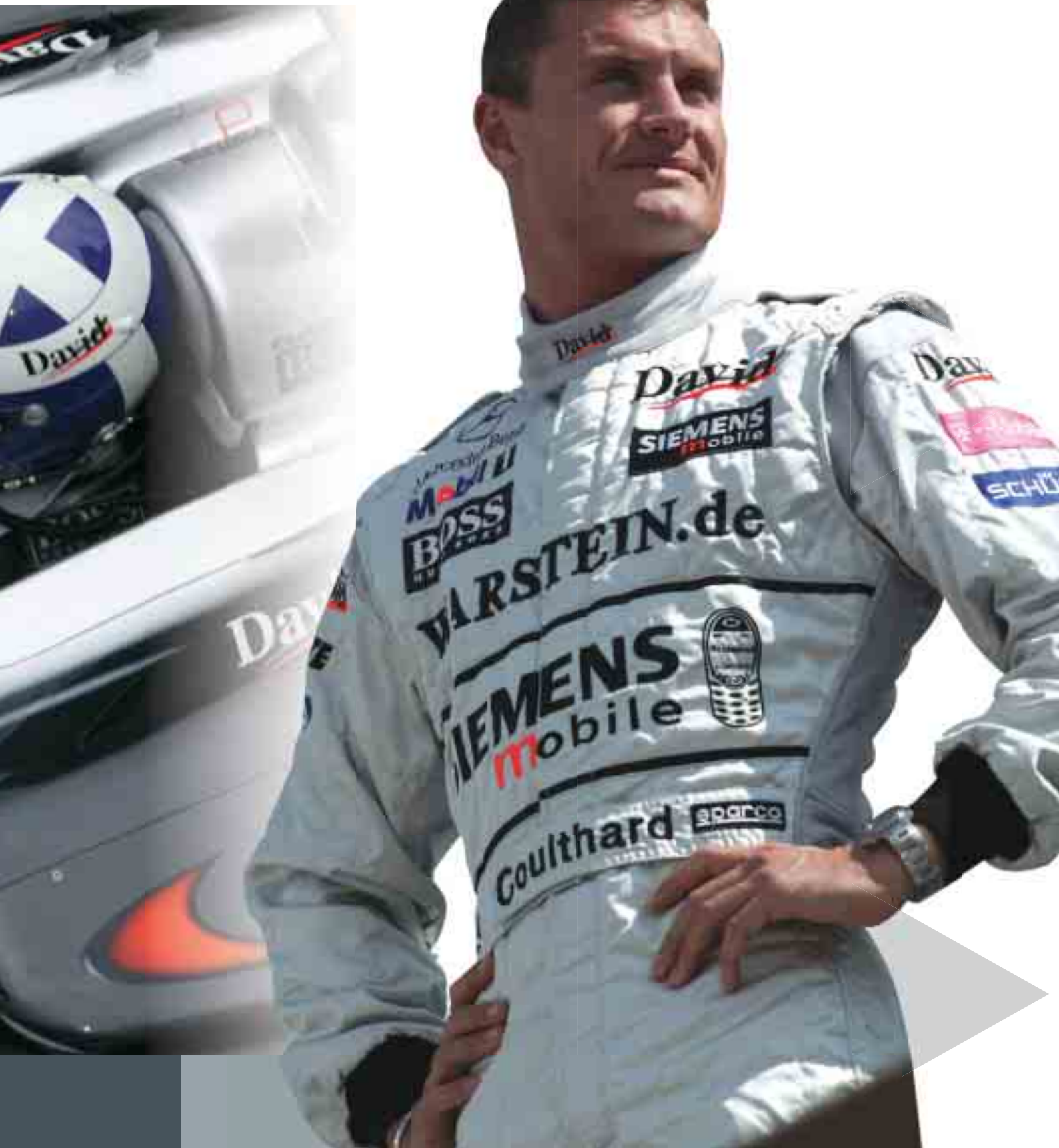
Martin Dejdar

David Coulthard



pilot F1

West McLaren Mercedes



David Coulthard



Dvaatřicetiletý rodák ze skotského Twynholmu patří už skoro deset let mezi nejrychlejší muže světa. Začínal v roce 1982 na motokárách a stal se trojnásobným mistrem Velké Británie. Přes formule Ford a britský šampionát F3 pokračoval do prestižního šampionátu F 3000, který je předpokojem nejrychlejších okruhových strojů. V seznamu úspěchů má dokonce i vítězství v legendární 24hodinovce Le Mans ve třídě GT na voze Jaguar. Od roku 1996 je motoristickému publiku znám především jako člen týmu West McLaren Mercedes, který patří mezi významné účastníky světového šampionátu F1.

Thirty-two years old native from Scottish Twynholm belongs for almost ten years among the fastest men of the world. He began in 1982 on karts and he became a triple master in the Great Britain. Through the formula Ford and British F3 championship he proceeded to the prestigious F 3000 championship, which is the ante-room of the fastest circuit machines. In his list of successes he has got also a victory in the legendary 24 hours Le Mans in the GT class on Jaguar. Since 1996 he is known to the motoring audience as West McLaren Mercedes team member, which belongs to the most important participants of the world F1 championship.

Der zweiunddreissige Schotte David Coulthard gehört schon zehn Jahren zu den schnellsten Männern der Welt. Er begann mit den Karts im Jahre 1982 und wurde dreimal der Grossbritannienmeister. Durch die Formel Ford und das britische Championat F3 ging er in das prestige Championat der F3000, was eine Voraussetzung für die schnellsten Ringfahrzeuge sein sollte. Zu seinen Erfolgen gehört auch der Sieg im vierundzwanzigdauernden Wettrennen Le Mans in der Klasse GT mit dem Fahrzeug Jaguar. Seit 1996 ist Coulthard den motoristischen Zuschauern als Mitglied des Team WestMcLaren Mercedes bekannt, das zu den bedeutendsten Teilnehmern der F1 Weltchampionat gehört.

Jak vzpomínáte na svou první návštěvu mosteckého okruhu v roce 1998 při prezentaci doubleseateru McLaren?

„Byla to tehdy skutečně zajímavá akce. Startovali jsme v České republice náš Adrenaline Programme, který měl za úkol nejen prezentovat náš tým i mimo dějiště Velkých cen, ale hlavně umožnit alespoň několika jednotlivcům zažít pocit ze svezení ve skutečné formuli jedna. Dát zkrátka nezasvěceným lidem šanci ochutnat to neopakovatelné kouzlo silné akcelerace a nepředstavitelných bočních sil, které prožíváme při každém tréninku i závodu. Vzpomínám si na fantastickou práci tehdejšího technického ředitele McLaren Cars Gordona Murraye, který se podílel na konstruování netradičního vozu. Bylo nezbytné dosáhnout maximální identičnosti se stávajícím ostrým monopostem a zachovat přitom všechny bezpečnostní prvky. To se také podařilo a McLaren-Mercedes MP4-98T byl oproti jednosedadlové verzi jen o deset centimetrů delší. Pamatuji

How do you think back on your first visit of the Most's circuit in 1998 during the presentation of McLaren doubleseater?

“It was a pretty interesting event then. We started our Adrenaline Programme in the Czech Republic, whose target was not only to represent our team somewhere else than on the Grand Prix, but mainly to enable a few individuals to experience a race in the real F1. Simply to give uninitiated people a chance to taste that unrepeatable charm of strong acceleration and unbelievable side forces, which we experience in each training and race. I remember the perfect work of that time technical director of McLaren Cars Gordon Murray, who participated on the construction of that unusual car. It was necessary to reach a maximal similarity with actual sharp monopost and at the same time to keep the existing safety elements. That was done and the McLaren-Mercedes MP4-98T was only 10cm longer than the one seat version. I remember, that it was presented for the first time on the circuit in Silver-

Wie erinnern Sie sich auf Ihren ersten Besuch des Autodrom Most im Jahre 1998 bei der Präsentation des Doubleseater Mercedes?

Das war damals wirklich eine besondere Aktion. Wir starteten unseres Adrenalin Programm in der Tschechischen Republik. Das Programm sollte nicht nur unseres Team ausser dem „Schauplatz“ der grössten Championaten präsentieren, aber auch die Möglichkeit anbieten, für einige Einzelne das Gefühl beim Fahren im richtigen Fahrzeug F1 durchzuleben. Geben einfach den Leuten die Chance, den Zauber der schnellen Akzeleration und die unglaublich starken Seitenkräfte zu geniessen, die wir bei jedem Training und Wettrennen ertragen. Ich erinnere mich an die fantastische Arbeit der ehemaligen technischen Direktor McLaren Cars Gordon Murray, der beim Konstruieren dieses aussergewöhnlichen Farhzeugs tätig war. Es war notwendig, die maximale Identizität mit dem richtigen, existierenden Monopost zu erreichen und gleichzeitig alle Sicherheitselemente behalten. Das ist auch gelungen

West McLaren Mercedes



David Coulthard

si, že poprvé byl představen veřejnosti na okruhu v Silverstone při Velké ceně Velké Británie a ihned poté, v srpnu, jsme s ním pak poprvé přijeli mimo vlast právě k vám do Mostu. Vzpomínám si také, že jedním z pasažérů, kteří se tenkrát svezli double-seaterem, byl tehdejší předseda parlamentu pan Klaus a to je teď dokonce váš prezident.“

Jak se vůbec stalo, že jste si pro mimo-britskou premiéru dvousedadlové formule vybrali právě mostecký autodrom?

„Za tím stojí náš manažer z České republiky Pavel Turek a také český Klub F1. Pavlovo přátelství se šéfem mosteckého okruhu Jiřím Kroužkem pak přineslo i tento výběr. Musím říci, že i já jsem nakonec v Čechách našel nové přátele. Patří mezi ně právě pan Kroužek a také místopředseda představenstva České pojišťovny a závodník Milan Maděryč. Byl jsem u vás v Česku od té doby už několikrát a vždy se sem moc těším.“

Jste patronem autodromu i hradu Hněvina. Jak se to stalo?

„K tomu došlo o rok později, při jedné z mých dalších návštěv. Přivezl jsem tehdy Jiřímu Kroužkovi jako dar svou závodnic-





stone during the Grand Prix of Great Britain and immediately after in August we brought it to you, to Most. I also remember that one of the passengers, who took a ride then was the head of parliament Mr. Klaus and now it is even your president."

How did that happen that you chose Autodrome Most for the non-British premiere of the doubleseater?

"This was due to our Czech manager Pavel Turek and also the Czech F1 Club. Pavel's friendship with the chief of the Autodrom Most Jiří Kroužek then brought this choice. I must say, that also me myself found new friends in Czech Republic. Also Mr. Kroužek belongs among them, so does also the vice-chairman of the Česká Pojišťovna and racer Milan Maděryč. I have been here in Bohemia for several times since then and I was always looking forward.

You are a patron of the autodrome and also of the castle Hněvín. How did that happen?

"That happened a year later during one of my visits. Then I brought my racing helmet as a present for Jiří Kroužek. I was almost surprised, when I obtained symbolic silver key in return together with offer to be a patron of auto-



und der McLaren-Mercedes MP4-98T war im Gegenteil zum Monopost nur um 10cm länger. Ich erinnere mich, dass dieses Fahrzeug für Öffentlichkeit auf dem Silverstone Ring beim Grossbritannienchampionat vorgestellt wurde und gleich danach im August fuhren wir mit ihm gerade zu euch nach Most. Ich erinnere mich auch daran, dass ein von den Fahrgästen, die mit dem Doubleseater gefahren sind, war der ehemalige Parlamentvorsitzender und heutige Präsident Václav Klaus.

Wie ist eigentlich geschehen, dass für die ausserbritische Premiere des Doubleseaters gerade das Autodrom in Most ausgewählt wurde?

Hinter dieser Entscheidung stand unser Manager von der Tschechischen Republik Pavel Turek und auch tschechischer Klub F1. Die Freundschaft zwischen Pavel und dem Chef des Autodroms Jiří Kroužek brachte dann diese Auswahl. Ich muss sagen, dass ich persönlich auch neue Freunde in Tschechien gefunden habe. Unter anderen ist das gerade Jiří Kroužek und Vizepräsident des Vorstands der Tschechischen Versicherungsanstalt und Rennfahrer Milan Maděryč. In Tschechien war ich zum Besuch schon mehrmals und immer freue ich mich darauf.

Sie sind der Patron vom Autodrom Most und der Burg Hněvín. Wie ist das eigentlich geschehen?

Dies geschah ein Jahr später, bei meinem weiteren Besuch. Ich brachte damals als Geschenk für Jiří Kroužek meine Rennhelme mit. Ich war überrascht, als ich von ihm als Zurückzahlung der symbolische, silberne Schlüssel und Angebot bekam, damit ich das Patronat über das Autodrom und die herrliche Burg Hněvín annehme. Ich muss sagen, dass ich dieses Angebot mit Freude angenommen habe und bin ich beehrt.

Sie haben die Möglichkeit mehrere Rennstrecken zu vergleichen. Was hat Sie gerade hier in Most eingenommen?

Zuerst gefällt mir eueres Ring. Mehrmals bin

West McLaren Mercedes

kou přilbu. Téměř mě zaskočilo, když jsem od něj na oplátku dostal symbolický stříbrný klíč a nabídku, abych přijal patronát nad autodromem a také na vaším nádherném hradem Hněvín. Musím říci, že jsem tuto poctu s potěšením přijal a velice si jí vážím."

Máte možnost porovnávat mnoho okruhů. Co Vás zaujalo právě v Mostě v České republice?

„Tak především se mi váš okruh líbí. Několikrát jsem si jej projel a doce-

drome and also your beautiful castle Hněvín. I must say, that I've accepted this honour with pleasure and that I appreciate it very much.

You can compare a lot of circuits. What do you find interesting in Most in Czech republic?

"So mainly I like your circuit. I went through it several times and I was pretty interested by it. Compared to F1 circuits it's a little shorter and narrower, but if also truck races are held here, surely the parameters are

ich die Rennstrecke durchgefahren und fand ich sie interessant. Zu den F1 Proportionen ist sie ein bisschen kürzer und scheint mir auch etwas enger, aber wenn hier auch die Wettrennen der Trucks stattfinden, dann sind sicher die Proportionen ausreichend. Mir gefällt auch das Profil der Rennstrecke, der Kurvenrhythmus und sehr angenehm ist die Symmetrie der technischen und schnellen Etappen. Ja, wenn Sie fragen, ganz gerne versuche ich manchmal hier zu rennen.



la mě zaujal. Na poměry formule jedna je sice trochu kratší a dráha se mi také zdá trochu užší, ale když se tu jezdí dokonce i závody tahačů, jistě jsou její parametry dostačující. Líbí se mi i ten tvar, ten rytmus zatáček a docela příjemné vyvážení technických a rychlých úseků. Ano, když se ptáte, docela rád bych si tu někdy zkusil zazávodit."

Co vás ještě v Mostě a vůbec v České republice zaujalo?

„Moc fandím partě lidí na mosteckém autodromu a líbí se mi ta symbióza mezi okruhem a hradem, kde se pro účastníky závodů pořádají velkolepé

sufficient. I like also the shape and the rhythm of the bends and quite a good balance of fast and technical passages. I would pretty like to try to race here."

What more interested you in Most or overall in the Czech Republic?

"I back all the people around the autodrome in Most and I like the symbiosis between circuit and the castle, where a imposing parties are held for the participants of the races. I've also found out, that you have a quality cup of touring cars, I mean the Octavia Cup. I

Wofür interessieren Sie sich noch hier in Most oder in der Tschechischen Republik?

Ich bin begeistert von den Leuten in Autodrom Most und gefällt mir auch die Symbiose zwischen der Rennstrecke und der Burg, wo für die Teilnehmer der Wettrennen grossartige Partys vorbereitet sind. Ich habe festgestellt, dass hier die hochwertige Autorennen der Reisefahrzeugen stattfinden, ich denke Škoda Octavia Cup. Prag und seine historische Teile gefällt mir sehr. Ich erinnere mich an ein Arbeitsmittagsessen mit Pavel Turek, Jiří Kroužek und Milan Maděryč in einer schönen Gaststätte neben

David Coulthard



West McLaren Mercedes

párty. Zjistil jsem, že máte také kvalitní závody cestovních vozů, myslím tím pohár octavií. Moc se mi líbí Praha a její historické části. Pamatuji na jeden velice příjemný pracovní oběd s Pavlem Turkem, Jiřím Kroužkem a Milanem Maděryčem v nádherné hospůdce blízko Pražského hradu. Ještě mě napadá, že jsem také ochutnal český sekt a musím uznat, že byl vynikající. Máte tu také moc hezká děvčata... (smích)."

V České republice na silnicích stále zbytečně umírá mnoho lidí při dopravních nehodách. Co byste vzkázal řidičům, kteří riskují?

like Prague and its historical parts a lot. I remember one work lunch with Pavel turek, Jiří Kroužek and Milan Maděryč in a wonderful pub near the Prague Castle. I also have to say, that I've tasted the Czech champagne and its excellent. And you have very nice girls here... (laughing)."

In the Czech Republic there is still lot o people dieing for nothing in the traffic accidents. What would you say to the risking drivers?

"You know, it is probably everywhere the same. I think you will believe

Prager Burg. Noch ist mir eingefallen, dass ich tschechischen Sekt probierte und muss ich sagen, war ausgezeichnet. Auch hübsche und nette Frauen habt ihr hier(Lachen).

In der Tschechischen Republik sterben sinnlos immer viele Leute bei Verkehrsunfällen. Was würden sie den Leuten sagen, die zu viel riskieren?

Sie wissen, das ist überall das selbe. Vielleicht glauben Sie mir, wenn ich sage, dass ich etwas über die maximale Konzentration, Voraussicht und Fähigkeit ihre Grenze und Grenze des Fahrzeuges kennen,



West McLaren Mercedes

„Víte, bude to asi všude stejné. Snad mi budete věřit, když řeknu, že něco vím o nutnosti maximálního soustředění, o předvídavosti a o schopnosti znát své meze a meze svého vozu. A snad právě proto, že v kokpitu jsme někdy opravdu velice blízko smrti, uvědomuji si všechna rizika mnohem víc. Kdo se nebojí, je hazardér. A můj vzkaz riskujícím řidičům? Snad aby si uvědomili, že mohou ublížit nejen

me, that I know something about necessity of maximal concentration, foresight and the ability to know your limits and the limits of your car. And probably right because I am sometimes very close to death in the cockpit, I realize all the risks much more. Who is not afraid is a hazarder. And my message to all the risking drivers? Maybe that they should realize that they could hurt not only themselves, but also lot

weiss. Und vielleicht aus diesem Grund, dass wir in Kockpit manchmal sehr nah zum Tode sind, werde ich alle diese Risiken mehr als andere bewusst. Wer keine Angst hat, ist ein Hasardspieler. Und meine Mitteilung zu den Rasern? Vielleicht können sie bewusst werden, dass nicht nur sie verletzt werden können, sondern Schaden den vielen Unschuldigen beifügen können. Damit sie gleichzeitig an nahe Person

David Coulthard



sobě, ale i mnoha nevinným lidem okolo. A aby si vždycky vzpomněli na někoho blízkého a představili si jak by jim bylo, kdyby jim ho někdo zabil na silnici.“

Co byste na závěr vzkázal motoristickým fanouškům, kteří přišli na Autodrom Most?

„No přeci hlavně aby se jim tu líbilo! Motoristický sport je nádherný, tak ať si ho vychutnají naplno.“

of innocent people around. They should always remember someone close and try to imagine how would they feel if someone would kill him on the road.“

And finally your message to the motoring fans coming for races on Autodrom Most...?

“Of course to enjoy it here! Motor-ing sport is beautiful so let they fully enjoy it“

andenken und sich vorstellen, wie sie sich fühlen werden, wenn jemand diese Person beim Verkehrsunfall töten würde.

Was werden Sie zum Abschluss den motoristischen Fans, die in Autodrom Most gekommen sind, mitteilen?

Hauptsächlich viel Spass hier erleben! Der Motorsport ist wunderschön, also genießt ihn mit vollen Schlücken.

Česká pojišťovna Škoda Octavia Cup

Stále to nejlepší na okruzích!

**Still the best on the circuits
Immer das beste auf den Ringen**



pojišťovna - Škoda Octavia Cup



Když v roce 1996 vznikla myšlenka uspořádat v České republice ryze domácí automobilový pohár na vysoké úrovni a volba logicky padla na vlajkovou loď z mladoboleslavské automobilky, mnoho odborníků i motoristických novinářů se na tuto snahu dívalo přinejmenším skepticky. Postupem času však z Česká pojišťovna - Škoda Octavia Cupu vznikla ta nejprestižnější okruhová série, o níž se dokonce mluví jako o impulsu, který nastartoval renesanci českého motoristického sportu.

When in 1996 an idea arose to organize a purely domestic automobile race on a high level in the Czech Republic, the choice logically came on the flagship of automobile manufacturer from Mladá Boleslav, lot of experts and motor sport journalist were sceptic about this. But as time went the Česká pojišťovna - Škoda Octavia Cup became the most prestigious circuit series, which is sometimes called the impulse, which started the renaissance of the Czech motoring sport.

Als im Jahr 1996 erschien die Idee einen heimlichen Reisenfahrzeugcup auf dem höheren Niveau veranstalten und die Wahl fiel selbstverständlich aufs Fahnenboot der Autowerke in Mladá Boleslav, viele von den Fachleuten und motoristischen Journalisten sahen diese Bemühung skeptisch an. Im Laufe der Zeit entwickelte sich aus Česká pojišťovna - Škoda Octavia Cup die prestige Ringserie. Über diese Serie spricht man wie von einem Impuls, der die tschechische Renaissance des Motorsports startete.

Česká pojišťovna - Škoda Octavia



Spojení dvou nejsilnějších společností v republice za přispění zkušené promotérské společnosti Ring Promotion Racing přineslo skutečně velice zajímavé výsledky. Jméno, které si pohár vybudoval, má dnes, ve své sedmé sezóně zvuk, jakým se žádná jiná česká série rozhodně pyšnit nemůže. K prestiži poháru pravidelně přispívají také zahraniční starty. Ať již to bylo trojí hostování na světoznámém okruhu A1 Ring u rakouského Spielbergu, či letošní chorvatská premiéra na autodromu Grobnik nad přístavem Rijeka.

Connection of two most powerful companies in the country, together with contribution of an experienced promoting company – Ring Promotion Racing, brought really interesting results. The name, that the cup built up has in its seventh season a sounding, which any other Czech circuit series can't be proud of. Also starts abroad contribute to the prestige of the cup. As it were three hosting on the world know A1 Ring near the Austrian Spielberg, or this years Croatian premiere on the autodrome in Grobnik over the port Rijeka.

Die Verbindung der zwei stärksten Gesellschaften in der Republik mit Hilfe der erfahrenen Promotionsgesellschaft Ring Promotion Racing brachte wirklich sehr interessante Ergebnisse. Der Name, den der Cup schuf, hat schon in der siebten Saison einen Klang, auf den keine andere tschechische Serie so stolz sein kann. Zu der Prestige tragen regelmässig auch die ausländischen Starten bei, wie zum Beispiel das dreimalige Gastieren auf dem weltbekanntem A1 Ring neben dem österreichischen Spielberg oder diesjährige Premiere im Autodrom Grobnik neben dem Hafen Rijeka.

Cup

Majitelé a organizátoři poháru rozčlenili během dosavadních let průběh tohoto motoristického podniku do dvou úspěšných tříletých projektů a po jejich skončení došlo loni na podzim k dohodě o dalším dvouletém pokračování, takže úspěšný seriál potrvá až do roku 2004.

Letos zjara byl tedy odstartován už sedmý ročník poháru, o němž se říká, že je tím nejlepším na okruzích. A znovu láká diváky i novináře ke sledování dvacítky českých vozů, bojujících na dráze o každý centimetr, o každou setinu sekundy.

Závody jsou letos opět vysáány v kategoriích „Pohár jezdců“ a „Pohár soutěžících“, přičemž soutěžící stáj může přihlásit maximálně tři jezdce a tři vozy, započítávají se však výsledky nejlepších dvou. Krom toho se letos budou hodnotit také výsledky ve dvou zvláště vysáných třídách a těmi

Owners and organizers of the cup divided the last years of the cup into two three years projects and after their finishing a decision about new two years lasting one was made last autumn, so the successful serial will last till 2004. So this year in the spring already the seventh year of the cup was started, which is said to be the best on the circuits. It again attracts the audience and journalists to watch the twentieth of the Czech cars, fighting on the track for every centimetre, every hundredth of second.

The races are again put into two categories – “The Racers’ Cup” and “The Competitors’ Cup”, while the competing team can sign in maximally three drivers and three cars, but only the results of the best two are counted.

Except this also the results in two newly opened classes will be

Die Besitzer und Organisatoren des Cups teilten während bestehenden Jahren den Verlauf dieses motoristischen Unternehmens in zwei erfolgreichen, dreijährigen Projekte ein und nach Ende der Projekte im vergangenen Herbst kam zur Vereinbarung über das zweijährigen Weitergehens des Cups, also der erfolgreiche Cup hält bis 2004 aus. Im Frühling dieses Jahres fing schon der siebte Jahrgang des Cups an, über den man spricht, „er wird der beste auf den Ringen“. Und wieder verführt er die Zuschauer und Journalisten zu einer Schau, wo zwanzig tschechischen Fahrzeuge um jede Sekunde und um jeder Zentimeter auf der Rennstrecke kämpfen. Die Rennen bestehen wieder aus Kategorien „Cup der Rennfahrer“ und „Cup der Wettbewerber“, wobei jedes Team nur maximal drei Rennfahrer und drei Fahrzeuge anmelden kann, aber werden nur die Ergebnisse von den zwei Besten eingerechnet. Ausserdem werden auch dieses Jahr die Ergebnisse von zwei



budou „Pohár prezidenta AČR Junior Cup“ pro jezdce do 25 let a „Pohár prezidenta AČR Senior Cup“ pro piloty nad 45 roků. V propozicích se nově objevilo i ozvláštňení pravidel pomocí hmotnostního handicapu, které se v jiných domácích závodech neobjevuje.

evaluated, those will be “The Junior Cup of President of AČR” for racers up to 25 years of age and “The Senior Cup of President of AČR” for pilots over 45 years of age. In propositions a new modification of the rules appeared, the weight

besonderen Klassen bewertet, d.h. „Cup des Präsident AČR Junior Cup“ für Rennfahrer bis 25 Jahren und „Cup des Präsident AČR Senior Cup“ für Rennfahrer über 45 Jahren. In der Proposition erschien neu auch besondere Regel – Gewichtshandikap, das in anderen heimlichen Rennen nicht existiert.



Právě snaha organizátorů o maximální vyrovnanost dvacetičlenného startovního pole přináší na okruhy neuvěřitelně dramatickou podívanou, při níž nebývá nouze o předjíždění, ale také o vzájemné střety vozů a výlety mimo trať. Mnozí z jezdců by mohli vyprávět o pomačkaných karosériích, proražených olejových vanách, či vylomených kolech. Diváci takové situace vždy hodnotí nadšeným aplausem a „ovacemi stojících“. Další devizou prestižního seriálu je kvalitní jezdecké obsazení, které bylo letos obohaceno o několik dravých a nadějných mladíků. Velice důležitá je i technická podpora ze strany mladoboleslavské automobilky, či ojedinělá možnost pojištění závodních vozů, kterou Česká pojišťovna a.s. bere jako otázku stavovské cti.

Pohárové závody identických octavií zkrátka přesvědčily všechny skeptiky, že nemají konkurenci a dostaly se do pozice, kdy udávají tón celému domácímu okruhovému dění. Staly se dokonce v této oblasti jakýmsi etalonem kvality a úspěchu. Již nyní se v kuloárech a kancelářích vymýšlí a hledá nejzajímavější řešení pro rok 2005. Detaily pochopitelně dosud známé nejsou. Jisté ale je, že opět půjde o prestižní a atraktivní závody, při nichž se bude divákům tajit dech...

handicap, which does not appear in any other domestic races.

Right the organizer's effort for maximal balance of the twentieth on the starting grid bring brings the most dramatic moments to the circuits, where surely is not lack of only overtaking, but also of collisions and flights out of the track. A lot of racers could talk about wrinkled car bodies, perforated oil sumps or broken wheels. The audience always appreciates those situations by applause and "standing ovations". Next device of the races are the quality racers participating, which was enriched this year by several young and sharp-shooting youngmen.

Very important is also the technical support from the Škoda automobile factory and a unique possibility of insurance of the racers, which is taken as a fellow honour by Česká pojišťovna.

Simply the cup races of identical Octavias persuaded all the sceptics, that it does not have any concurrence and it got into the position, where it sets the pace for the whole circuit process. They became even some king of etalon of quality and success in this area. Already now the most interesting solution for the year 2005 is being searched in the offices and cloakrooms. The details are no known yet, but it is clear, that it will again be prestigious and attractive races, during which the audience will catch its breath...

Gerade die Bemühung der Organisatoren um maximale Ausgeglichenheit der zwanzig Fahrzeuge bringt auf die Rennstrecken unglaublich dramatische Schau mit, wobei das Überholen, Zusammenstöße und „Ausflüge“ außer die Rennstrecke nicht fehlen werden. Viele von den Rennfahrern könnten über zusammengedrückte Karosserie, durchgeschlagene Ölwanne oder ausgeknickte Räder erzählen. Die Zuschauer bewerten immer diese Situationen mit begeistertem Applaus und „Ovationen der Stehenden“. Weitere Vorteile der prestigien Serie ist die qualitätsvolle Teilnahme, die dieses Jahr um einige, neue, wilde und zukunftsvolle Rennfahrer bereichert wird. Sehr wichtig ist auch die technische Unterstützung der Autowerke in Mladá Boleslav oder einmalige Möglichkeit der Fahrzeugsversicherung, die Česká pojišťovna a.s. als Standesehre nimmt. Die Cuprennen der identischen Octavia überzeugte alle Skeptiker, dass diese Rennen keine Konkurrenz haben und die Position haben, das ganze heimliche Ringsgeschehen zu beeinflussen. Sie wurden in diesem Bereich als Etalon der Qualität und Erfolgs angeschaut. Schon jetzt sucht man in Büeros und Couloirs eine interessante Lösung fürs Jahr 2005. Die Details sind nicht selbstverständlich bekannt. Es ist aber sicher, dass wieder um prestige und attraktive Rennen gehen wird, bei der die Zuschauer den Atem anhalten werden....

pojišťovna - Škoda Octavia Cup



Zeptali jsme se...



PhDr. Vladimír Špidla

*Předseda vlády České republiky
Prime-Minister of Czech Republic
Ministerpräsident der Tschechischen Republik*

Při své červnové návštěvě autodromu jste řekl, že kladný vztah k motorismu a motoristickému sportu určila knížka Dědeček automobil. Které pasáže z ní Vám nejvíce utkvěly v paměti?

Z té knihy Dědeček automobil mně nejvíce utkvěla v paměti kapitola, která popisuje závod motocyklů ve Francii, kdy český reprezentant si vezl na zádech malou dílničku, aby mohl opravovat poškozený stroj a Francouzi mu říkali „putující kovář“. Takže to je tenhle příběh závodů a české šikovnosti.

Dá se předpokládat, že k řízení auta máte kladný vztah. Pracovní vytížení Vám však asi nedovolí řídit často. Nemáte někdy chuť sednout si sám za volant?

Skutečně někdy ano. Není to sice často, ale někdy ano.

Autodrom Most je vlastně produktem rekultivace bývalé výsypky uhelného povrchového lomu. Když si areál okruhu prohlížíte, napadlo by Vás, že jde o bývalou „měsíční krajinu“?

Když se dívám na autodrom v Mostě, tak by mne skutečně nenapadlo, že to je bývalá „měsíční krajina“, i když na druhé straně, když se mi to řekne, tak nejsem tolik překvapen, protože už jsem viděl i jiné velmi úspěšné rekultivace, ale při prvním, druhém, ani třetím pohledu by mne to opravdu nenapadlo.

Mostecko je stále lokalitou s nejvyšší nezaměstnaností v republice. Věříte, že jednou tu může být významným oborem zaměstnanosti právě cestovní a rekreační ruch?

Ano, myslím si, že cestovní ruch může být významným oborem zaměstnanosti na Mostecku, protože ten osud, který Mostecko čeká a na kterém chceme působit, je normální středoevropské území s rozvinutým hospodářstvím v řadě oborů a také významným cestovním ruchem.

During your visit of the autodrome in June you said, that your positive relation to motoring and the motoring sport had been given by the book *Dědeček automobil* ("Grandfather automobile"). What passages remained in you mind the most?

*The passage from the book *Dědeček automobil* that stayed in my mind the most is that one, in which a motorbike races in France are subscribed, where the Czech representative brings a small workshop on his back to be able to repair the damaged machine and the French call him the "wayfaring black-smith." So it is this story of races and Czech handiness.*

We can suppose, that you have a positive relation to car driving. But your workload probably does not allow you to drive too often. Do you have sometimes a taste to sit in the car and drive yourself?

Really I do. It is not too often, but I do.

Autodrome Most is actually a result of reclamation of former waste rock disposal of the open pit mine. When you are looking at this site, would you think it is the former "moonscape"?

When I am looking at Autodrome Most I really would not think, that it used to be a "moonscape", but on the other hand, when its told to me, I am not too surprised, because I've already seen a lot of successful reclamations, but on the first, nor the second nor the third look, I would not really say that.

The Most region is still the area with the highest unemployment in the country. Do you believe, that once the tourism and the recreation industry can be an important branch of the employment?

Yes, I think, that the tourism industry can be an important branch of the employment at the region of the city Most, because the faith of Most, in which we would like to participate is common in the mid-European countries with advanced economy in many branches and also in the tourism industry.

Bei Ihrem Autodrombesuch im Juni sagten Sie, dass ihre positive Stellung zum Motorsport das Buch „Opa das Automobil“ bestimmte. Welches Kapitel des Buches haben Sie immer noch im Gedächtnis gespeichert?

Aus dem Buch „Opa das Automobil“ erinnere ich mich am meisten ans Buchkapitel, die das Wettrennen der Motorradfahrer in Frankreich beschreibt, wo der tschechische Motorradfahrer immer auf den Rücken kleine Werkstatt bei sich hatte, damit er sein Motorrad reparieren kann und die Franzosen nannten ihn „Schmiedwanderer“. Also das ist diese Wettrennengeschichte und Geschichte über die tschechische Geschicklichkeit.

Man kann also voraussetzen, dass Sie ositive Stellung zum Autofahren haben. Die Arbeitsauslastung erlaubt aber Ihnen nicht so oft das Auto zu fahren. Haben Sie manchmal Lust sich allein hinter das Lenkrad setzen?

Tatsächlich manchmal ja. Es ist nicht so oft, aber manchmal ja.

Das Autodrom ist eigentlich ein Produkt der Rekultivierung der ehemaligen Kippe des Kohlentagebaues. Wenn Sie das Autodromgelände anschauen, würden Sie die Idee haben, dass es um ehemalige „Mondgelände“ handelt?

Wen ich Autodrom in Most anschau, dann würde es mich wirklich nicht einfallen, dass es ehemaliges „Mondgelände“ ist. Andererseits, wenn das mir jemand sagt, dann bin ich nicht so überrascht, weil ich schon früher andere sehr erfolgreiche Rekultivationen sah. Aber beim ersten, zweiten, dritten Blick würde es mich wirklich nicht einfallen.

Die Region Most ist die Lokalität mit der grössten Arbeitslosigkeit in der Tschechischen Republik. Glauben Sie, dass hier einmal der Reiseverkehr der bedeutende Arbeitsgeber sein könnte?

Ja, ich denke, dass der Reiseverkehr der bedeutende Beschäftigungsbereich in der Region Most sein kann. Das Schicksal, worauf die Region Most wartet und welches wir auch beeinflussen möchten, ist ein normales, mitteleuropäisches Gebiet mit hochentwickelter Industrie in mehreren Fachgebieten und bedeutendem Reiseverkehr.

...Wladimíra Špidly

Matador Škoda Pick-up Free Style

Matador – Škoda Pick-up Free Style



Deset let úspěšného poháru

**Ten years of a successful cup
Zehn Jahre des erfolgreichen Pokals**

Okruhový seriál Matador - Škoda Pick-up Free Style se na českých okruzích objevoval pěknou řádku roků a vždy byl zárukou kvalitní podívané pro motoristické fanoušky. Ani pro jeho účastníky nešlo nikdy o nudné závodění, spíš naopak. Vozy totiž jezdily po čertech rychle, piloti si nedarovali ani centimetr trati a navíc, díky menší ekonomické náročnosti, bývalo startovní pole pick-upů pravidelně velmi bohaté. Když loni na podzim po deseti úspěšných letech pohár skončil, zbyly po něm příjemné vzpomínky smíšené i se špetkou nostalgie.

Malé užitkové vozy, „mininákladáčky“ z Mladé Boleslavi, byly po dlouhou dobu výrazným obchodním artiklem na českém i evropském trhu. Myšlenka zřídít na podporu jejich prodeje závodní projekt na sebe nenechala dlouho čekat. Brzy se ukázala jako velice správná a celý marketingový produkt začal žít vlastním velmi dynamickým životem. Upravené pick-upy se začaly pravidelně objevovat i v závodech do vrchu a jejich pohár měl své pevné místo i při velkých motoristických podnicích na brněnském a mosteckém okruhu.

Za jejich volanty se objevila celá plejáda výrazných osobností českého motoristického sportu. Startovali zde Josef Paseka, Petr Kolář, Karel Patočka, Jan Kopecký, školou za volanty pick-upů ale prošli i mladíci Jiří Janák, Jan Dostál, Michal Matějovský a Mi-

The circuit serial Matador - Škoda Pick-up Free Style used to appear on the Czech circuits for a lot of years and it used to be guarantee of a quality show for the motor-ing fans. Even for its participants it was no boring racing, it was a right opposite. The cars were going infernally fast and pilots fought for every centimetre of the track, and what more, due to lower financial needs, that in other racing branches, the string grid of the pick-ups used to be very rich. When cup ended last autumn after ten successful years, memories mixed with a little nostalgia remained.

Small commercial cars, the mini-trucks from Mladá Boleslav were an important business article for a long time on Czech and European trade. The idea to create a race project to support their sale came soon. And soon it showed, that it was he right idea, and the marketing product began to live its own dynamic life. Modified pick-ups appeared regularly also in the uphill races and their cup had it fixed place also during big events on autodromes in Brno and Most.

The whole pleiad of pronounced personalities of Czech motoring appeared in their cockpits. The ones who started here were Josef Paseka, Petr Kolář, Karel Patočka, Jan Kopecký, but also the youngmen went through the school of in pick-ups – Jiří Janák, Jan Dostál, Michal Matějovský and

Die Ringstreckenserie Matador - Škoda Pick-up Free Style erschien auf den tschechischen Strecken eine ganze schöne Reihe von Jahren, und immer war er eine Garantie der qualitativen Show für Motorfans. Weder für seine Teilnehmer ging es nie um ein langweiliges Rennen, eher umgekehrt. Die Fahrzeuge fuhren teuflisch schnell, die Fahrer beschenken sich um keinen Zentimeter der Strecke, und zugleich, dank den kleineren ökonomischen Ansprüchen als in anderen Rennabteilungen, war das Startfeld von Pick-up Fahrzeugen regelmäßig sehr reich. Als er letztes Jahr im Herbst nach zehn erfolgreichen Jahren beendet wurde, blieben nach ihm angenehme Erinnerungen, vermischt auch mit einem Tropfen von Nostalgie.

Die kleinen Nutzfahrzeuge, die „Mini - Lkws“ aus Mladá Boleslav, waren eine lange Zeit ein bedeutender Geschäftsartikel auf dem tschechischen auch auf dem europäischen Markt. Die Idee ein Rennprojekt zu eröffnen, für die Unterstützung ihres Verkaufes, ließ auf sich nicht lange warten. Bald erwies sie sich als sehr richtig und der ganze Marketingprodukt begann das eigene sehr dynamische Leben zu führen. Die angepassten Pick-up Fahrzeuge fingen an sich regelmäßig auch in Bergrennen zu erscheinen, und ihr Pokal hatte seinen festen Platz auch bei großen Motorveranstaltungen auf dem Ring in Brno und auch auf der Strecke in Most. Hinter den Lenkrädern zeigte sich eine ganze Reihe von ausdrücklichen Persönlichkeiten des tschechischen Motorsportes. Es starteten hier Josef Paseka, Petr Kolář, Karel Patočka, Jan Kopecký, durch die Schule am Lenkrad von Pick-up Fahrzeugen gingen auch die Jungs Jiří Janák, Jan Dostál, Michal Matějovský und Michal Dolák, die dieses Jahr in die höhere



Matador Ško



chal Dolák, kteří letos postoupili do vyšší pohárové třídy a úspěšně jezdí Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cup.

Na závody poháru pick-upů byla vždy vzrušující podívaná. Identicky upravené vozy okouzlovaly diváky nejen svým počtem na trati, ale také rychlostí. Jezdci museli prokazovat maximální schopnost soustředění, když se v chumlu pětadvaceti vozů řítili po startu do mosteckého retardéru. Velice často docházelo ke vzájemným kolizím i vylétům z dráhy a diváci vždy takové situace vítali nadšenými ovacemi. Kvůli tomu nakonec zpravidla na závody chodí.

Hodně se spekulovalo o důvodech zániku úspěšného poháru. Ty byly ale velice jednoduché. Upřímně řečeno, po deseti letech se přeci jen dalo pozorovat, že pick-upy už měly svůj horizont za sebou. Ačkoli šlo mezi jezdci a stájemí stále o velmi oblíbený pohár, v posledních letech už zaznamenával jistou stagnaci, nemluvě o tom, že v Mladé Boleslavi byla výroba pick-upů již před drahým časem zastavena. „A to byl právě jeden z hlavních důvodů. Logicky vzato už totiž podobný marketingový nástroj na podporu prodeje těchto vozů nepotřebujeme,“ řekl tehdy JUDr. Jiří Gottwald ze Škody Auto a.s.

Skončil tak nejen jeden z nejzajímavějších českých okruhových pohárů, ale možná se dokonce dá tvrdit, že šlo i o konec jedné z mnoha kapitol českého motoristického sportu. Nejde ovšem v žádném případě o konec definitivní, vždyť sportovně upravené pick-upy se dál objevují na českých okruzích v mistrovské divizi 4, kde zdatně sekundují mnoha jiným strojům.

Navíc se dá očekávat, že kdesi v kuloárech se už pomalu rodí myšlenka podobného značkového poháru, který si nebude činit zbytečné ambice, bude finančně nenáročný a divácky atraktivní. Motorističtí fanoušci se možná v budoucnosti dočkají nového seriálu, který závody oblíbených pick-upů beze zbytku nahradí.

Škoda Pick-up Free Style

Michal Dolák, who moved to the higher cup class and now they successfully race in the Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cup.

The look on the cup races of pick-ups was always exciting. Identically modified machines used to charm not only by their number, but also by the speed. The racers had to prove the ability of maximal concentration, when they were heading in a group of twenty-five into the retarder of the Most's circuit. Collisions were very usual here and so did the flights out of the track and such situations were always welcomed by applause of the audience. At least, this is why they come to see the races.

A lot of speculations were around the cause of the cup's ending. But those were very simple. Openly said, after ten years, it was possible to see, that the pick-ups already passed their best times. However the cup was still very favourite among racers and teams, in the last year it was experiencing some kind of stagnation, and we don't even mention the fact, that manufacturing of pick-ups in Mladá Boleslav stopped many years ago. "And that was right one of the main reasons. Logically taken, we do not need any marketing tool to support their sale anymore," said JUDr. Jiří Gottwald from Škoda Auto a.s.

So this is how one of the most important Czech circuit cups ended, but maybe we can even say, that it was end of one of the phases of Czech motoring sport. But this surely isn't any definitive end, because the modified sports pick-ups still appear in the master's division, where they successfully back many other machines.

And what more, an idea is being created in the cloakrooms, of organizing alike cup, without any excessive ambitions, but with low financial needs and with high interest for audience. So the motoring fans will maybe see a cup in the future, which will fully replace the races of favourite pick-ups.

Pokalklasse stiegen, und erfolgreich fahren sie im Pokal Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cup.

Die Rennen des Pick-up Pokals boten immer eine aufregende Show an. Die identisch angepassten Fahrzeuge bezauberten die Zuschauer nicht nur durch ihre Anzahl auf der Strecke, aber auch durch die Geschwindigkeit. Die Fahrer mussten eine maximal Fähigkeit der Konzentration erweisen, als sie im Haufen von fünfundzwanzig Fahrzeugen nach dem Start zum Retarder in Most rasten. Ganz häufig kam es zu gegenseitigen Kollisionen und Ausflügen aus der Strecke, und die Zuschauer kamen immer solche Situationen mit begeisterter Huldigung bewill. Deswegen kommen sie zuletzt auch zu Rennen.

Man spekulierte auch viel über die Gründe des Unterganges des erfolgreichen Pokals. Die waren aber sehr einfach. Ehrlich gesagt, nach zehn Jahren konnte man doch merken, dass die Pick-up Fahrzeuge ihr Horizont schon hinter sich haben. Obwohl ging es unter den Fahrern und Teams ständig um einen sehr beliebten Pokal, in den letzten Jahren zeigte er eine gewisse Stagnation, geschweige darüber, dass die Produktion von diesen Fahrzeugen in Mladá Boleslav schon vor geraumer Zeit beendet wurde. „Und das war gerade ein von den Hauptgründen. Logisch genommen brauchen wir nämlich kein solches ähnliches Marketingwerkzeug für die Verkaufsunterstützung dieser Wagen,“ sagte damals JUDr. Jiří Gottwald aus Škoda Auto a.s. Es hörte also nicht nur einer von den interessantesten tschechischen Ringstreckenpokalen auf, aber man kann sogar behaupten, dass es auch um die Beendigung einer der vielen Kapitel des tschechischen Motorsportes ging. Es handelt sich aber jedenfalls um kein definitives Ende, denn es erscheinen doch weiter die sportlich angepassten Pick-up Fahrzeuge auf dem tschechischen Ringstrecken in der Meisterdivision 4, wo sie kräftig vielen anderen Maschinen sekundieren.

Man kann weiterhin erwarten, dass es schon langsam eine Idee eines ähnlichen Markenpokals wächst, welcher sich keine unnötigen Ambitionen bilden wird, wird finanziell nicht anspruchsvoll und für Zuschauer attraktiv. Die Motorfans erleben vielleicht in der Zukunft eine neue Rennserie, welche die Rennen von beliebten Pick-up Fahrzeugen restlos ersetzt.



Zeptali jsme se...



Mgr. Stanislav Gross

*Ministr vnitra České republiky
Minister of the Interior
Innenminister*

Plánovaná výstavba polygonu pro výcvik bezpečné jízdy by mohla přinést cvičiště, kde by potřebné nadstandardní jezdecké dovednosti získávali i řidiči z řad policistů, hasičů, zdravotnické záchranné služby atd. Jak vidíte tento nápad?

Takové iniciativy vítám. Zkušenosti našeho rezortu s profesionální přípravou řidičů speciálních složek jsou jen ty nejlepší.

Jaký je Váš osobní vztah k motoristickému sportu?

Fandím všem našim závodníkům i týmům, kteří soupeří se zahraniční konkurencí.

Jaký jste v civilu řidič a jaké krédo za volantem vyznáváte?

V posledních letech bohužel moc často nejezdím. Pokud jde o krédo, zastávám názor, že alkohol za volant nepatří.

Jak se Vám areál mosteckého okruhu líbí a co Vás na něm zaujalo nejvíc?

Líbí se mi jeho přehlednost. Zaujalo mě to, že na pohled u závodních aut neplatí fyzikální zákony (především v retardéru na konci cílové rovinky).

The planned construction of a polygon for safe driving school could bring a training area, where also police, firemen and emergency drivers could get advanced driving abilities. What is your attitude to this idea?

I welcome such an initiative. The experiences of our resort with professional preparation of drivers are only the best ones.

What is your personal relation to motoring sport?

I root all our drivers and teams, who compete with the rivals from abroad.

What kind of driver you are and what is your credo while you are driving?

Unfortunately I am not driving too much in the last years. Concerning the credo, I support the idea that alcohol does not belong behind the steering wheel.

How do you like the area of the circuit in Most and do you find it interesting here?

I like its lucidity. I find interesting, that it seems, that physical laws are not valid on the cars here (especially in the retarder at the end of the finishing straight).

Geplante Ausbau des Polygons fürs Training der sicheren Fahrt könnte ein Trainingsplatz mitzubringen, wo die nötigen, hochwertigen Fahrfertigkeiten auch die Fahrer von der Reihe der Polizisten, Feuerwehrmänner, Rettungsleuten usw. gewinnen. Wie schauen Sie diese Idee an?

Solche Initiative begrüße ich. Die Erfahrungen unseres Ressorts mit professioneller Fahrervorbereitung der speziellen Einheiten sind die besten.

Wie ist Ihre persönliche Stellung zum Motorsport?

Ich schwärme unseren Rennfahrern und Teams, die mit ausländischer Konkurrenz kämpfen.

Was für ein Fahrer sind Sie in Ihrem persönlichen Leben und welches Kredo Sie bevorzugen?

In den letzten Jahren fahre ich leider nicht so viel. Wenn es um das Kredo handelt, bin ich der Meinung, dass Alkohol nicht hinter das Lenkrad gehört.

Wie gefällt Ihnen das Areal des Autodroms und wofür interessieren Sie sich am meisten?

Mir gefällt die Übersichtlichkeit. Mich interessiert, dass auf die Rennfahrzeuge keine physikalischen Gesetze gelten (vor allem im Retarder am Ende der Zielgerade).

...Stanislava Grosse

EuroBOSS





NDS - EuroBOSS

Plnokrevné formule 1 v Mostě

Fullblooded formulas 1 in Most

Vollblütige Formel 1 in Most

Mistrovství EuroBOSS (Big Open Single Seaters, tedy volná série silných jednosedadlových vozů) vzniklo v půlce devadesátých let. Jde o skutečně nejrychlejší automobilový evropský šampionát. V roce 2002 byl do jeho kalendáře zařazen také Autodrom Most.

Historie mistrovství

V samotném začátku se jednalo pouze o klubovou soutěž, ve které si několik movitých nadšenců mohlo na okružích ve Velké Británii vyzkoušet své

The EuroBOSS mastership (Big Open Single Seaters) was created in the half of 90s. It is really the fastest automobile championship in Europe. In 2002 also Most was added into its calendar.

History of the championship

In the beginning it had represented only a club mastership on circuits in Great Britain, where several rich devotees could have tested their abilities in F1 racecars. Today's owner of

Die Meisterschaft EuroBOSS (Big Open Single Seaters, also die freie Serie der starken Einsitzfahrzeuge) entstand in der Hälfte neunziger Jahre. Es geht um der tatsächlich schnellste europäische Automobilchampionat. Im Jahre 2002 wurde in seinen Kalender auch das Autodrom Most eingegliedert.

Historie der Meisterschaft

Am Anfang handelte sich nur um einen Klubwettbewerb, in dem einige vermögende Bewunderer auf den Strecken in Großbritannien ihre Fähigkeiten am Lenkrad von älteren Formel 1 Fahrzeugen

schopnosti za volanty starších vozů formule 1. Velkou roli v šampionátu EuroBOSS tehdy hrál dnešní majitel stáje F1 Minardi, Paul Stoddart, který zakoupil několik vozů značky Tyrrell. Tyto monoposty pak po dlouhá léta tvořily kostru mistrovství. Stoddart se spolu se svými vozy představil i fandům v Mostě, když zde před několika lety v rámci podniku Thoroughbred Grand Prix absolvoval v kokpitu jednoho ze svých vozů demonstrační jízdu. Druhý Tyrrell tehdy pilotoval Nigel Greensall.

Začátkem nového tisíciletí se šampionátu EuroBOSS ujal nizozemský podnikatel Klaas Zwart a mistrovství tím ztratilo svůj dosavadní klubový charakter. Zwart, který je sám úspěšným pilotem sportovních vozů a monopostů, se rozhodl, že s podporou sponzora NDS a ve spolupráci se sportovními svazy RAC Motor Sports Association a FIA pozvedne EuroBOSS na mezinárodní úroveň. Jeho cílem bylo přilákat mezi účastníky více špičkových pilotů a více rozmanitých vozů. Podívanou na silné a exotické vozy formule 1 chce Zwart platícímu divákovi nabídnout za dostupné peníze a pokud možno bez všech zábrán a zákazů, se kterými se dnes setkáváme v přísném a téměř sterilním světě Grand Prix. A to všechno se mu také podařilo.

Dalším důležitým krokem bylo opuštění výhradně britských závodních drah a zajištění startu na předních okruzích Evropy. Jezdí se tedy v Irsku, Holandsku, Francii, v Německu a v sezóně 2002 měli šanci vidět slavné stroje v plném nasazení také diváci na svazích a tribunách Autodromu Most v České republice. Rozhodně šlo o velmi hodnotnou podívanou. O sportovní zážitek, který navždy zůstane v jejich paměti. Byl to podnik, který mimo jiné přinesl také velkou tragédii, k jakým občas bohužel v motoristickém sportu dochází. Byl to ale také podnik, při němž došlo k dalšímu pokoření mosteckého traťového rekordu.

Letos už k dohodě o návratu formulí z mistrovství EuroBOSS do Mostu bohužel nedošlo. Také takové věci se v motoristickém sportu stávají, neboť i zde platí přísné zákony trhu a peněz, zákony vyvážení nabídky a poptávky. Nic to ovšem nemění na tom, že mistrovství EuroBOSS v Mostě v roce 2002 jednoznačně stálo za vidění.

Minardi Team, Paul Stoddart, who had bought several Tyrrell cars, then played the leading role in EuroBOSS. Those monoposts had formed the basic frame of the mastership for a long time.

Stoddart represented himself also to the fans in Most, when several years ago on the Thoroughbred Grand Prix, he absolved a demo-ride in one of his cars. The second Tyrrell was piloted by Nigel Greensall.

But in the begging of the new millennium the Dutch businessman Klaas Zwart took up the EuroBOSS championship and it lost its club character. Zwart (himself a successful pilot of racecars and monoposts) decided, that by the support of the sponsor NDS and in cooperation with sports association RAC Motor Sport Association and FIA, he will raise EuroBOSS to the international level. His target was to attract more top pilots and various cars to participate, in what he succeeded. Zwart's organization wants to offer the paying audience a spectacle on the strong and exotic F1 cars for an acceptable price, and if possible, this all without all the restrictions and prohibition we meet in the world of Grand Prix. And also this succeeded.

Another important step was to leave the British track and to organize also the starts on the top European circuits. So now the races are held in Ireland, Holland, France, Germany and in the 2002's season also the fans on tribunes and slopes on autodrome in Most in the Czech Republic could have seen those races. But this was also an event, which brought a big tragedy, which unfortunately sometimes happen in the motoring sport. But it was also an event, during which the track record was taken down. But unfortunately an agreement on return of the EuroBOSS formulas into most was not made. Also such a things happen in the motoring sport, because also here the severe laws of trade and demands and offers are valid. But it does not change anything on the fact that the EuroBOSS mastership in Most in 2002 was worth seeing.



EuroBOSS



probieren konnten. Eine große Rolle in dem Championrat EuroBOSS spielte damals der heutige Inhaber vom Team F1 Minardi, Paul Stoddart, welcher einige Fahrzeuge der Marke Tyrrell kaufte. Diese Monoposten bildeten dann jahrelang das Gerüst der Meisterschaft. Stoddart stellte sich zusammen mit seinen Fahrzeugen auch den Fans in Most vor, als er hier vor einigen Jahren im Rahmen der Veranstaltung Thoroughbred Grand Prix im Cockpit eines seiner Fahrzeuge eine Demonstrationsfahrt absolvierte. Den zweiten Tyrrell lenkte damals Nigel Greensall.

Am Anfang des neuen Jahrtausends übernahm die Führung vom EuroBOSS der niederländische Unternehmer, Klaas Zwart, und die Meisterschaft verlor dadurch ihren bisherigen Charakter. Zwart, der selbst ein erfolgreicher Pilot von Sportfahrzeugen und Monoposten ist, entschied sich, dass er mit der Unterstützung NDS und in der Zusammenarbeit mit den Sportsvereinen RAC Motor Sports Association und FIA die Meisterschaft EuroBOSS zur internationalen Ebene aufhebt. Sein Ziel war es, unter die Teilnehmer mehr Spitzenfahrer herbeizulocken. Eine Show von starken und exotischen Fahrzeugen der Formel 1 will Zwart dem zahlenden Zuschauer für anständiges Geld anbieten, und möglichst ohne alle Hinderungen und Verbote, mit welchen sich man heutzutage in der strengen und fast sterilen Welt Grand Prix trifft. Und das alles gelang es ihm ja auch.

Ein weiterer wichtiger Schritt war das Verlassen von ausschließlich britischen Rennstrecken und die Startgarantie auf den bedeutendsten Strecken Europas. Man fährt also im Irland, in den Niederlanden, in Deutschland und in der Saison 2002 hatten die Chance, die berühmten Maschinen im vollen Einsatz zu sehen, auch die Zuschauer in den Zuschauerbereichen und auf Tribünen des Autodroms Most in der Tschechischen Republik. Auf jedem Fall ging es um eine wertvolle Aufführung, um ein Sporterlebnis, welches für immerhin in ihren Erinnerungen bleibt. Es war eine Veranstaltung, welche außer anderem eine große Tragödie mitbrachte, zu welchen ab und zu im Motorsport kommt. Es war aber auch eine Veranstaltung, bei welcher es zur weiteren Überschreitung des Streckenrekords in Most kam.

Ostré formule jedna na vlastní oči

Pod názvem Transgas Open – Euro Boss se na Autodromu Most konal 12.-14. července velký motoristický podnik sezóny. Seriál vozů ze série F1, F3000, Indy Cars a Formule Nippon měl na zdejší trati premiéru a bitvy starších formulí sledovalo na dvacet tisíc diváků. Nejen paddockem, ale i diváckými svahy šly hlasy, že tentokrát jde o sportovně a technicky nejhodnotnější podívanou od vrcholných dob Intersérie v osmdesátých letech. Promotéři mistrovství EuroBOSS dodrželi své sliby a do severních Čech se dostavilo skutečně kvalitní pole osmnácti superychlých strojů.

Už kvalifikační jízdy se staly očekávanou senzací a honičkou za absolutním traťovým rekordem. Ten dosavadní měl hodnotu 1:15,501 a vytvořil ho rakouský jezdec Josef Neuhäuser na sportovním prototypu Lola Judd při závodech zmíněné Intersérie v roce 1999. Jako první nyní dokázal překonat tento rekord další Rakušan Frederico Careca na voze arrows. Careca však brzy překonal i Earl Goddard na benettonu a mladý Jihoafričan si v posledním kole tréninku časem 1:15,065 vybojoval i pole-position. „Bylo to kolo, do kterého jsem dal absolutně vše. Hlavně v první šikaně jsem potřeboval „big-balls“ (mnoho odvahy), nevěděl jsem ale, že se mi podaří původní rekord trati překonat

Sharp formulas on your own eyes

Under the name Transgas Open - Euro Boss an important motoring event was held on autodrome Most on 12.-14. July. The serial of races of F1, F3000, Indy Car and Formula Nippon cars had its premiere on the local track and the fights of older formulas was watched by more than twenty thousands people. In the paddock and on the slopes a voices were heard, that this time it is the best sports and technical show since the best times of Interseries in the 80s. Promoters of the EuroBOSS series have kept their promises and really a quality starting grid created by eighteen superfast cars came into the Czech Republic. Already the qualification races became the expected sensation and a hunt for absolute track record started. The recent had a value 1:15,501 and it was created by Austrian racer Josef Neuhauser on the sports prototype Lola Judd during the races of mentioned Interseries in 1999. Now Austrian Frederico Careca broke the record as the first on his Arrows. But Carreca was soon overcome by Earl Goddard on Benetton and young south African reached the pole position in the last round of training by the time 1:15,065. "It was a lap into which I gave absolutely everything. Mainly in the first chicane

Dieses Jahr kam es leider zu keiner Vereinbarung über die Rückkehr von Formelfahrzeugen der Meisterschaft EuroBOSS nach Most. Auch solche Sachen passieren im Motorsport, denn es gelten hier auch die strengen Gesetze des Marktes und Geldes, die Gesetze eines ausgeglichenen Angebotes und Nachfrage. Das ändert allerdings nichts darauf, dass die Meisterschaft EuroBOSS in Most im Jahre 2002 sich eindeutig anzuschauen lohnte.

Heftige Formel eins auf eigene Augen

Unter dem Namen Transgas Open – Euro Boss fand auf dem Autodromu Most am 12.-14. Juli eine große Motorveranstaltung der Saison statt. Die Serie von Fahrzeugen F1, F3000, Indy Cars und Formel Nippon, hatte auf der hiesigen Rennstrecke ihre Premiere und die Kämpfe der älteren Formelwagen verfolgte gegen zwanzig tausend Zuschauer. Nicht nur im Paddock, aber auch in den Zuschauerbereichen konnte man Stimmen hören, dass es diesmal um sportlich und technisch wertvollste Show seit den berühmtesten Zeiten der Interserie in den 80' Jahren geht. Die Promoters der Meisterschaft EuroBOSS hielten ihre Versprechungen ein, und nach Nordböhmen kam es tatsächlich ein gutes Startfeld von achtzehn superschnellen Fahrzeugen.

Schon die Qualifikationsfahrten wurden eine erwartete Sensation und Raserei für den absoluten Streckenrekord. Der hatte seinen Wert 1:15,501 und war vom österreichischen Fahrer Josef Neuhäuser auf dem sportlichen Prototyp Lola Judd während der schon erwähnten Rennen Interserie im Jahr 1999. Als der erste überwand diesen Rekord ein weiterer Österreicher, Frederico Careca, mit dem Fahrzeug Arrows. Den Careca überwand allerdings bald auch Earl Goddard mit seinem Benetton, und der junge Südafrikaner erkämpfte sich in der letzten Trainingsrunde mit der Zeit von 1:15,065 auch die Pole Position. „Es war die Runde, in die ich absolut alles gab. Hauptsächlich in der ersten Schikane brauchte ich „big-balls“ (viel Mut), aber ich wusste es nicht, dass es mir gelingt



EuroBOSS

o téměř půl sekundy," komentoval svůj výkon Goddard v boxu těsně po vystoupení z vozu, s nímž v roce 1994 dosáhl Michael Schumacher svého prvního titulu mistra světa. Také bývalý pilot mezinárodní F3000, Phil Andrews zajel na Benettonu-Judd svůj nejlepší čas až koncem kvalifikace. Stačil však pouze na třetí startovní místo. „Doposud se mi nepodařilo vůz pro tento okruh náležitě vyladit. Od závodu si ale slíbují mnohem více...“, mínil favorizovaný Andrews.

Také Klaas Zwart nebyl se svým čtvrtým místem na startu spokojen. Cítil se být blokováán pomalejšími soupeři. Sesazený rekordman Neuhäuser obsadil páté místo před nečekaně rychlým Kanad'anem Robbie

I needed the big-balls," Goddard commented his results immediately after leaving the car, in which Michael Schumacher reached his first world master's title. Also the former international F3000 racer Phil Andrews made his best time on Benetton-Judd in the end of the qualification. But it was enough only for the third starting position. "Up to now I did not tune the car for this circuit well. But I expect much more from the race...", favourite Andrews meant. Also Klaas Zwart was not satisfied with his fourth place. He felt blocked by slower rivals. Deposed ace Neuhäuser took the fifth place in front of surprisingly fast Canadian Robbie Stirling in heavy ChampCar. Behind the seventh Toivonen the track

den ursprünglichen Streckenrekord fast um eine halbe Sekunde zu überwinden," kommentierte seine Leistung Goddard in der Box sofort nach dem Aussteigen aus dem Fahrzeug, mit dem im Jahre 1994 Michael Schumacher seinen ersten Weltmeistertitel erreichte. Auch der ehemalige Pilot der internationalen F3000, Phil Andrew, fuhr mit seinem Benetton-Judd die beste Zeit erst am Ende der Qualifikation. Es reichte allerdings nur auf den dritten Startplatz. „Bisher gelang es mir nicht das Fahrzeug für diese Strecke ordnungsgemäß einzustellen. Vom Rennen verspreche ich es mir aber viel mehr...“, meinte der favorisierte Andrews.

Auch Klaas Zwart war nicht mit seinem vierten Platz am Start zufrieden. Er fühlte sich blockiert zu sein mit den langsameren Gegnern. Der abgesetzte Rekordmann Neuhäuser besetzte den fünften Platz vor dem unerwartet schnellen Kanadier Robbie Stirling im schweren ChampCar. Hinter dem siebten Toivonen platzierte sich der Streckenrekordbesitzer in Brands Hatch, Matthew Mortlock. Schon der alleinige Blick auf seinen funkelnden Arrows während der



Stirlingem v těžkém ChampCaru. Za sedmým Toivonenem se umístil držitel traťového rekordu v Brands Hatch, Matthew Mortlock. Už samotný pohled na jeho jiskřící arrows při jízdě po mostecké rovince stál za návštěvu autodromu. Jeho tým postavil vůz tak nízko, že se „skid-blocks“ podvozku postaraly o opravdový ohňostroj...

Šestnáctiletý Scott Mansell byl nejrychlejším vozem třídy F3000 a startoval z celkově jedenáctého místa. V nedělním závodě Goddard zaspal start. Do čela šel ihned Careca na výborně připraveném arrowsu týmu Hooker Racing v rakouských barvách. Tempo rychlého Carecy, který jel jeden z nejlepších závodů své kariéry, dokázal držet pouze Goddard. Oba benettony týmu Ascari s Zwartem a Andrewsem

record owner from Brands Hatch Matthew Mortlock placed. Only the view in his sparkling arrows during the race on Most's straight was worth the visit of the autodrome. His team built the car so low, that the skid blocks of the chassis took care about real fireworks. Sixteen years old Scottish Mansel was the fastest in the F3000 class car and he started from the overall eleventh place.

In the Sunday's race Goddard overslept on the start. Careca took the lead immediately on his perfectly prepared Arrows of the Hooker racing team in the Austrian colours. Only Goddard was able to keep the tempo of fast Careca, who raced one of the best races of his life. Both Benetton's of the Ascari team with Zwart and Andrews

Fahrt auf der Zielgerade in Most lohnte sich für den Besuch des Autodroms. Sein Team baute das Fahrzeug so niedrig auf, dass es sich die „skid-blocks“ am Fahrgestell um ein Feuerwerk kümmerten... Der sechzehnjährige Scott Mansell war das schnellste Fahrzeug der Klasse F3000 und startete aus dem gesamten elften Platz.

In dem Sonntagrennen versäumte Goddard den Start. In die Führung ging sofort mit seinem ausgezeichnet vorbereiteten Arrows vom Team Hooker Racing in den österreichischen Farben Careca. Das Tempo des schnellen Careca, welcher ein der besten Rennen seiner Karriere fuhr, schaffte nur Goddard einzuhalten. Beide Fahrzeuge Benetton vom Team Ascari, mit Zwart und Andrews, hatten bald einen leichten Abstand. Neuhäuser hielt sich am Anfang den guten fünften Platz, aber nach zwei Runden musste er abtreten. Um diese Position eröffnete sich ein schöner Kampf zwischen

EuroBOSS



brzy měly lehký odstup. Neuhäuser zpočátku držel dobré páté místo, po dvou kolech ale musel odstoupit. O tuto pozici se poté rozpoutal krásný souboj mezi Mortlockem a Stirlingem. Začátkem sedmého kola se však tato velkolepá podívaná dočkala nepěkného přerušení. Careca s Goddardem v závěťří začali na rovince dotahovat opozdilce Milavce a chystali se jej předjet o kolo. Manévr však vyšel tak, že se před pomalejší vůz před nájezdu do retardéru dostal zprava pouze Careca. Vůz po levici rychlému vedoucím bral výhled na ostrůvek retardéru a Rakušan svou formuli 1 zatáhl doleva příliš brzy. Jeho arrows vjel na vyvýšený obrubník, který se náraz změnil v odpalovací rampu. Pod aerodynamicky již beztak důficilní vůz ročníku 1995 se dostal vzduch zespoda a v rychlosti kolem 250 km/h se vynesl do výše. Fatální Carecovou smůlou bylo, že vozidlo své první přistání do štěrkopískové záchytné zóny absolvovalo koly vzhůru a při tom si pravděpodobně přivodil svá smrtelná zranění páteře. Arrows pak pokračoval v přemetech až do ochranné bariéry vně první zatáčky. Následné scény oživování pilota fatálně připomínaly Imolu roku 1994...

had a light loss soon. Neuhäuser was holding the good fifth place in the beginning, but after two laps he had to leave the race. Then a wonderful fight started for this position between Mortlock and Stirling. But in the seventh round this great show had an unpleasant interruption. Careca followed by Goddar were going to overtake slower Milavec by one round on the finishing straight, but the manoeuvre finished like that, that only Careca got into the retarder from right. The car on the left was in the direction of sight of Careca on the island of retarder and Austrian took his formula to the left too soon. His Arrows then went on the elevated edge-stone, which was suddenly changed into a launching pad. Air got under the aerodynamically problematic car from 1995 and it got into the air by speed about 250 km/h. Careca's fatal bad luck was that his car felt on the "roof" in the first hit into the gravel and during this Careca suffered the fatal injuries. The Arrows then continued turnovers until it hit the outside barrier of the first bend.

The following scenes of resuscitating the pilot fatally admonished of about Imola 1994...

The race was stopped and Careca was pronounced to be the winner of the first part of the race. After

Mortlock und Stirling. Der Anfang der siebten Runde brachte aber der großartigen Show keine schöne Unterbrechung. Careca mit dem Goddard im Windschutz fingen an auf der Zielgerade den Langsameren Milavec einzuholen und hatten vor ihn um die eine Runde zu überholen. Das Manöver ging so aus, dass es sich vor das langsamere Fahrzeug vor der Anfahrt in die Schikane vom rechts nur Careca geriet. Das Fahrzeug vom links entnahm dem schnelleren Fahrer die Aussicht auf die Insel im Retarder und der Österreicher zog seinen Formelwagen nach links zu früh. Sein Arrow geriet sich auf den Randstein, aus welchem plötzlich eine Abschussrampe wurde. Unter den schon aerodynamisch defizillien Wagen des Jahrgangs 1995 kam die Luft vom unten und in der Geschwindigkeit gegen 250 Km/St und das Fahrzeug erhob sich in die Höhe. Der fatale Pech für Careca war, dass das Fahrzeug in die Kiesbettzone mit Rädern hinauf landete und dabei holte sich wahrscheinlich seine Todesverletzungen der Wirbelsäule. Der Arrows blieb in Überschlagen bis zu der Schutzbarriere außen der ersten Kurve. Die darauffolgenden Szenen der Wiederbelebung des Fahrers erinnerten Imola im Jahre 1994...

Das Rennen wurde selbstverständlich mit einer roten Flagge unterbrochen, und der unglückliche Careca war als Sieger seines ersten Teiles bewertet. Nach der Säuberung der Strecke stellten sich



Závod byl pochopitelně přerušěn červenou vlajkou a nešťastný Careca byl vyhodnocen jako vítěz jeho první části. Po úklidu dráhy se pak vozy seřadily na startu k závodům na zbývajících pět kol. S ročním časovým odstupem se dá pokračování závodu jistě hodnotit jako správné rozhodnutí. Bylo jistě v duchu zesnulého pilota. Přijel do Mostu závodit, tak jako mnohokrát před tím. Nikdy by se nechtěl stát důvodem pro odřeknutí podniku...

Také druhý start Goddard zaspal a do čela se na půldruhého kola dostal Zwart, než jej Jihoafričan vybrzdil před poslední zatáčkou. „Pozoroval jsem Klaase a viděl jsem, že tam brzdí trochu dříve. Nebyl to problém“, okomentoval pak svou akci vítěz Goddard.

Sbor sportovních komisařů vyhodnotil neštěstí rakouského pilota jako nehodu, jejíž příčinou byla jezdecká chyba. Careca, vlastním jménem Fritz Glatz, přitom mostecký okruh velice dobře znal. Nesčetněkrát zde startoval se silnými vozy v Interserii a dobře věděl o jisté záłudnosti zdejšího retardéru. Místa, která závodníci milují a o němž říkají, že je „na srdce“, protože se naplno dá projet jednou jedinou stopou. Careca jel možná svůj nejlepší závod v životě a zahynul při tom, co v životě nejvíce miloval. Navždy mu bude patřit úcta všech soupeřů i diváků.

cleaning the autodrome the racecars lined up at start again to finish the 5 remaining laps. From the point view of a one year time interval, continuing the race can be found as a good decision. It surely was in the spirit of the deceased pilot. He came to Most to race as many times before. He would never want to be the reason to cancel the event...

Also the second Goddard overslept also the second start and Zwart took the lead for half a lap, until the South African overtook him in the last band. "I was watching Klaas to break a little sooner. It was not a problem" victorious Goddard commented his action. The group of sport commissaries evaluated the Austrian pilot's disaster as an accident, whose cause was the driver's mistakes. Careca, with his citizen name Fritz Glatz, used to know the track in most very well. He started many times here in Interseries and he knew very well that some kind of gimmicks with the local retarder. The place, which the racers love, about which they say, that it is a "heart thing", because it can be passed in full speed only by one way. Careca maybe raced the best race in his life and he died during doing the thing he loved the most. The respect of all his competitors and visitors will belong to him forever.

die Fahrzeuge am Start zum Rennen auf die restlichen fünf Runden. Mit einem ein Jahr langen Abstand kann man die Fortsetzung des Rennens als eine richtige Entscheidung bewerten. Es war das bestimmt im Geist des verstorbenen Fahrers. Es kam nach Most rennen, ebenso wie vielmals vorher. Er hätte nie als Grund fürs Absagen der Veranstaltung sein wollen...

Goddard versäumte auch den zweiten Start und in die Führung geriet sich auf zwei und halbe Runde Zwart, bis ihn der Südafrikaner vor der letzten Runde ausbremste. „Ich beobachtete Klaas und sah, dass er dort ein bisschen früher zu bremsen anfang. Es war das kein Problem“, kommentierte dann sein Manöver der siegreiche Goddard.

Die Sportkommissare werteten das Unglück des österreichischen Fahrers als Unfall aus, dessen Ursache ein Fahrerfehler war. Careca, mit dem eigenen Namen Fritz Glatz, kannte dabei die Rennstrecke in Most ganz gut. Mehrmals startete hier mit starken Wagen in der Interserie und wusste gut über die gewisse Hinterlist der hiesigen Schikane. Es ist der Ort, welchen die Rennfahrer lieben und von welchem sagen sie, dass es auf „Herzen“ ist, weil man ihn voll nur in einer einzigen Spur durchfahren kann. Careca fuhr vielleicht sein bestes Rennen im Leben und starb dabei, was er im Leben am meisten liebte. Auf immer wird ihm die Verehrung aller Gegner und Zuschauer gehören.

Zeptali jsme se...



Ing. Josef Hojdar

poslanec Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR
a předseda Hospodářského výboru
Parlamentu České republiky

Menger of Parliament of The Czech Republic
and chairman of economical committee at the
parliament of the Czech Republic

Abgeordnete der Parlamentsabgeordnetenkommer ČR
und Wirtschaftskomiteevorsitzende
des Parlamenten der Tschechischen Republik

Jaký máte pocit, když se říká, že Mostecko přestává být černou dírou a právě díky areálům Hipodromu, Autodromu, Hněvína, či Aquadromu a díky budoucím rekreačním lokalitám se může jednou stát zajímavým centrem cestovního ruchu pod Krušnými horami?

„Na to nemůžu říci nic jiného, než že se raduji, protože náš region si rozhodně zaslouží veselejší budoucnost. Opravdu si umím představit, že za několik let bude tato lokalita navštěvovanou rekreační oblastí. Tady z autodromu bude dokonce vidět obrovská vodní nádrž o rozloze tří set hektarů v místě, kde je dnes jen hluchá vytěžená jáma. Právě to, co bylo původně naším handicapem, stane se nakonec výhodou. Ty vyjmenované areály jsou už teď tím, co nám leckde jinde závidí. Ono jde právě o to, že tak atraktivní sportoviště jsou soustředěna v jednom městě. To totiž jinde nemají.“

Vládní subvence na revitalizaci regionu ve výši patnácti miliard je určena i na likvidaci následků těžební činnosti. Myslíte, že návrat krajiny lidem formou budování podobných areálů jako je autodrom, je ta správná cesta?

„Pochopitelně. On ten slogan o návratu krajiny lidem zní trochu nadneseně, ale je to asi nejpřesnější popis celé té situace. Nemůžeme si namlouvat, že nepotřebujeme a nebudeme potřebovat elektrickou energii. Právě naopak. A tahle krajina byla dlouhé desítky let zdrojem energie pro velkou část republiky, ale zpátky za to nedostávala skoro nic. Proto si dnes zaslouží, aby jí to stát vynahradil. Jsem moc rád, že jsem byl u toho, když se našla politická vůle k takovému rozhodnutí. Vznik areálů jako je automobilová, či dostihová závodní dráha je potom fantastickým řešením. Nejde jen o to, aby se na vytěžených plochách, či výsypkách vysázela zeleň, ale aby získaly zcela nový způsob využití a právě to se v těchto případech podařilo dokonale. Doufám také, že se v podobném trendu bude pokračovat, nápadů je k dispozici spousta.“

Kolik kilometrů ročně naježdíte a jaký jste řidič?

„Nevím, zda se v tomhle smím hodnotit. Ročně naježdím mezi třiceti a čtyřiceti tisíci kilometrů a za volantem rozhodně neblázním. Mám už také svá léta a cítím odpovědnost za sebe i za rodinu. Jezdím kvalitním českým vozem a spíše, než rychlou, preferuji jízdu plynulou. Tahle otázka tu ale zní určitě hlavně proto, že jsme na závodech a já se musím vyznat ze svého obdivu k mužům, kteří dokážou za volanty rychlých strojů chladnokrevně řešit i ty nejzápleklitější situace. Držím jim tedy palce a všem divákům přeji co nejhezčí motoristické zážitky.“

What are your feelings if you hear to say, that the Most city region gets off being a black hole a mainly thanks to the areas of Hipodrome, Autodrome, Hněvín castle or Aquadrome and thanks to the future recreation areas can once become a center of tourism under the Ore mountains?

„I can't say anything else then that I am rejoicing, because our region surely deserves a better future. I can really imagine that in a few years, this locality will be a highly visited recreation area. From here, from autodrome, we will be able to see a huge man made lake with area of 300 hectares at the place of today's mined out mine. The very thing that used to be our handicap will become our convenience. The named areas are already that, what somewhere else envy us. The important is that so attractive sport fields are concentrated into one town. This is what they do not have anywhere else.“

The governmental subvention for region revitalisation in the amount of 15 billion crowns is purposed for liquidation of the consequences of the mining activities. Do you thing, that returning the countryside to people in the form of the alike areas, like the autodrome is the right way?

„Of course. You know, that slogan about returning the countryside to people sounds a little excessive, but it is probably the most exact subscription of the situation. We cannot flatter ourselves, that we do not need and that we will not need electric power. It is exactly contrary. This region used to be a source of energy for a major part of the republic for several decades, but it did not get anything back for that. This is why it now deserves the state to set it off to it. I am very pleased, that I have been present to that, when the politic will for such a decision was found. The growth of areas such as automobile or horse races track is then a fantastic solution. It is not only important to plant a new verdure on the mined areas or on the waste rock disposals, but also to find absolutely new way of use of those areas, what was perfectly done in those cases. I also hope, that this trend will continue, there in a lot of ideas present.

How many kilometres per year do you drive and what kind of driver you are?

„I do not know if I can grade myself in this. I usually drive something between thirty and forty thousand kilometres per year and I am surely not doing crazy things behind the steering wheel. I also have my age and I feel responsible for myself and for my family. I drive a quality Czech car, and more than a fast drive, I prefer a smooth drive. But this question surely comes mainly because we are on races and I have to confess my admiration for the men, who in the fast race cars can calmly solve the most iffy situations. So I keep my fingers crossed for them and I wish all the fans the best motoring experience.“

Wie fühlen Sie sich, wenn man sagt, dass Region Most langsam nicht mehr ein schwarzes Loch ist und dank der Arealen Hippodrom, Autodrom, Burg Hněvín und zukünftigen Erholungslokalitäten kann einmal interessantes Reiseverkehrszentrum unter Erzgebirge werden?

Ich kann nichts anders sagen, als das, dass ich mich daraus freue, weil unsere Region die fröhliche Zukunft verdient. Wirklich kann ich mich vorstellen, dass dieses Gebiet in einigen Jahren ein häufig besuchendes Verkehrszentrum wird. Von hier aus wird man auch zukünftig ein riesiger See von einer Grösse von 300ha an der Stelle sehen, wo heute nur ein ausgefördertes Loch sich erstreckt. Das, was früher unser Handicap war, wird heute unser Vorteil. Die genannten Lokalitäten sind schon jetzt von vielen anderen beneidet worden. Es geht um einziges, dass so atraktive Sportplätze nur in einer Stadt konzentriert sind, das existiert nämlich nirgendwo.

Die Regierungssubventionen für die Revitalisierung des Regions in der Höhe von 15 Milliarden sind auch für die Liquidierung der Folgen der Förderungsindustrie adressiert. Denken Sie, dass dieser Weg der Revitalisierung durch Ausbau solcher Objekten wie Autodrom auch für die Leute zugänglich und die beste Lösung wird?

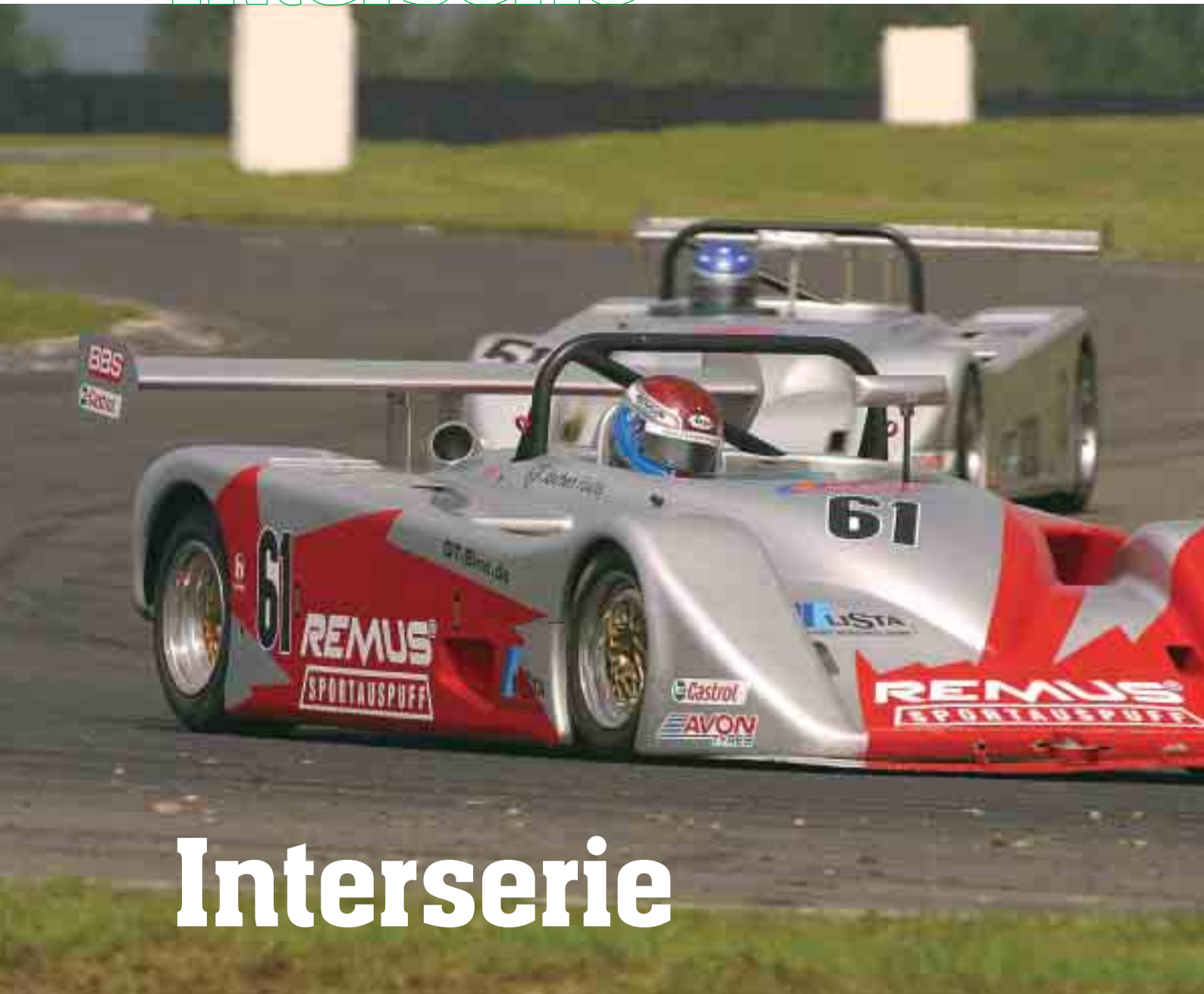
Selbstverständlich. Der Werbeslogan „Rückkehr der Landschaft den Leuten“ klingt ein bisschen gehoben, aber er ist die ganaue Beschreibung dieser Situation. Wir können uns nicht einreden, dass wir nicht elektrische Energie brauchen und brauchen werden. Aber umgekehrt. Dieses Gebiet war lange Zeit die Quelle der elektrischen Energie für den grossen Teil der Republik, aber zurück bekam es fast nichts. Heute also verdient diese Region, damit der Staat sich um diese Landschaft kümmert. Ich bin froh, dass ich dabei war, wenn so ein politischer Willen und Entscheidung gefunden wurde. Die Entstehung solchen Arealen, wie Autorennstrecke, Rennbahn, ist dann eine fantastische Lösung. Es geht nicht nur darum, auf den ausgeförderten Flächen und Kippen neue Begrünnung bepflanzen, aber sie müssen ganz neue Nutzungsart gewinnen und in diesen Fällen ist das völlig gelungen. Ich hoffe, dass in ähnlichem Trend wird man weitergehen, viele Ideen stehen zur Verfügung.

Wieviel Kilometer fahren Sie jährlich und was für ein Fahrer sind Sie?

Ich weiss nicht, ob ich diese Sache selbst bewerten kann. Jährlich fahre ich zwischen dreissigtausend und vierzigtausend Kilometer und hinter dem Lenkrad bin ich bestimmt kein Verrückte. Ich habe schon meine Jahre und fühle die Verantwortung für mich selbst und meine Familie. Ich fahre einen qualitätsvollen, tschechischen Wagen und als schnelle Fahrt, bevorzuge ich eine flüssige Fahrt. Diese Frage klingt hier aber, dass wir beim Ringrennen sind und ich bewundere die Männer, die hinter der Lenkrädern in schnellen Fahrzeugen kaltblütig die schlimmsten Situationen lösen müssen. Ich drücke ihnen die Daumen und wünsche allen Zuschauern die schönsten Erlebnisse dabei.

...Josefa Hojdara

Interserie



Interserie

33 let na okružích

33 years on the circuit ► 33 Jahre auf der Rennstrecke

Historie automobilových závodů Interserie začíná v roce 1970 a je vlastně nejstarším uceleným závodním seriálem na evropském kontinentě. Ještě před prvním startem těchto vynikajících jezdců na rychlých vozech Interserie v Mostě roku 1979 toto slovo mnoha motoristickým fanouškům nic neříkalo. Již premiéra těchto vozů na staré mostecké trati znamenala obrovský zájem diváků. Vždyť rychlejší auta na mosteckých závodech nikdo neviděl. Ještě větší zájem o přední jezdce byl u motoristických fanoušků sousedního NDR, odkud se diváci valili jako lavina a Most byl doslova v obléžení.

Prvním vítězem v roce 1979 byl v první divizi Norbert Przybilla a ve druhé divizi Kurt Lotterschmid, při tom nejrychlejším jezdce byl smolař Peter Hoffmann, který vlastně vytvořil první rekord tratě. Interserie při svém čtvrtém startu a posledním na staré trati v roce 1982 prokázala, že tato trať je pro rychlé vozy velmi nebezpečná a bez únikových zón. Vítěz obou jízd v první divizi byl Bob Wollek/F na voze Vegla-Joest-Porsche 936 dosáhl rekordu tratě výkonem 161,81 km/h. Na druhém místě skončil Norbert Przybilla a na třetím Roland Binder.

V dosavadním průběhu let jsme na startech Interserie viděli celou řadu předních jezdců. Byl to Jochen Mass, Reinhold Joest, Bob Wollek, Walter Brun, Jochen Dauer, Klaus Ludwig, Bernd Schneider, Karl Hasenbichler, Miroslav Adámek, Walter Lechner, a mnoho dalších. Právě tomu posledně jmenovanému budou patřit následující řádky.

Rakušan Walter Lechner je vlastně nejúspěšnějším jezdce Interserie v její dlouholeté historii. Stal se šampionem ročníků 1983, 1987, 1989 a potom v letech 1994 – 1996. Šest titulů šampiona roku získal na vozích March-Ford-Cosworth, Jim Beam-Porsche a Lola-Ho-

History of the automobile races of Interserie begins in 1970 and it is in fact the oldest integrated race serial on the European continent. Yet before the first start of those excellent racers on fast Interseries cars in Most in 1979 this word did not say much to a lot of motoring fans. But already the premiere of those cars on the old track in Most reached a big interest of audience. Though none have ever seen faster cars in the races in Most. Even bigger interest about the leading racers was in the neighbouring Germany, from where the visitors rolled like an avalanche and Most was in a real siege.

The first winner in 1979 was Norbert Przybilla in the first division, in the second it was Kurt Lotterschmid, however the fastest was the screw-up Peter Hoffmann, who created the first track record. Interseries during its fourth start, the last one on the old track in 1982 proved, that this track is very dangerous for fast cars and without escape zones. The winner of both races in the first division was Bob Wollek/F on Vegla-Joest-Porsche 936, with which he reach the track record 161,81 km/h. Norbert Przybilla finished on the second place and Roland Binder as the third.

As the years passed we saw a lot of top racers in the Interseries' starts. Those were Jochen Mass, Reinhold Joest, Bob Wollek, Walter Brun, Jochen Dauer, Klaus Ludwig, Bernd Schneider, Karl Hasenbichler, Miroslav Adámek, Walter Lechner and lot of others. Right to the last named the following lines will be dedicated.

The Austrian Walter Lechner is in fact the most successful racer of Interseries in its many years long history. He became champion in 1983, 1987, 1989 and the in years 1994-1996. He obtained those six champion's titles on cars March-Ford-Cosworth, Jim Beam-Porsche

Die Historie des Fahrzeugrennen Interserie begann im Jahr 1970 und eigentlich ist die älteste Rennserie in der Europa. Schon vor dem ersten Start dieser ausgezeichneten Rennfahrer der Fahrzeuge Interserie in Most im Jahre 1979 sagte dieses Wort viele motoristischen Fans nichts. Schon die Premiere der Fahrzeuge auf der alten Rennstrecke in Most bedeutete riesige Interesse von Zuschauern. Schnellere Fahrzeuge beim Rennen in Most sah niemand. Noch grössere Interesse für diese Rennfahrer war bei Motorfans in NDR, woher die Zuschauer kamen und Most war wie in der Belagerung.

Der erste Sieger im Jahre 1979 war in der ersten Division Norbert Przybilla und in der zweiten Division Kurt Lotterschmid, dabei war der schnellste Rennfahrer „Pechvogel“ Peter Hoffmann, der eigentlich Rekord der Rennstrecke schuf. Interserie bei dem vierten Start und auch letzten auf der alten Rennstrecke im Jahre 1982 wies nach, dass diese Rennstrecke für schnelle Fahrzeuge sehr gefährlich und ohne Fluchtzonen ist. Der Sieger beiden Fahrten in der ersten Division war Bob Wollek/F mit Vegla-Joest-Porsche 936 erzielte den Rekord der Rennstrecke mit Leistung 161,81 Stundenkilometer. Auf dem zweiten Platz endete Norbert Przybilla und auf den dritte Roland Binder. Im bisherigen Verlauf der Interserie sahen wir viele bekannte Rennfahrer. Es war Jochen Mass, Reinhold Joest, Bob Wollek, Walter Brun, Jochen Dauer, Klaus Ludwig, Bernd Schneider, Karl Hasenbichler, Miroslav Adámek, Walter Lechner, und viele anderen. Gerade dem letzten genannten werden die nächsten Zeile gehören.

Österreicher Walter Lechner ist eigentlich der erfolgreiche Rennfahrer der Interserie in ihrer langen Historie. Er wurde Meister der Jahrgängen 1983, 1987, 1989 und dann in Jahren 1994-1996. Sechs Titel erkämpfte mit Fahrzeugen March-Ford-Cosworth, Jim Beam-Porsche a Lola-Horag-Audi. Viermal war Meister Roland Binder/D, dreimal Leo Kinnunnen/SH, Herbert

Interserie



rag-Audi. Čtyřikrát se stal šampionem Roland Binder/D, třikrát Leo Kinnunen/SF, Herbert Müller/D, Karl Hasenbichler/A a Rolf Götz/D. Waltera Lechnera však nikdo dosud nepřekonal. Podívejme se jenom krátce na dvě nejúspěšnější závodnické sezóny. Vůbec nejlepšího úspěchu dosáhl v roce jubilejního 25.ročníku Interserie, kde mu mu podařil vskutku husarský kousek – kde startoval, tam zvítězil. V této sezoně jel v obou divizích. Dva závody s vozem Sebring-spyder JUDD F300 Can-Am s motorem o obsahu tři a půl litru a ostatní závody s vozem Lola-Horag-VW Audi turbo o obsahu 1,8 litru. Pro mostecký závod zapůjčil svůj vůz kanadskému jezdcí Abdi Abdohovi, který s ním samozřejmě nemohl udělat nic jiného než by udělal sám Lechner – zvítězit. To znamenalo, že závodní stáj Lechner-Racing Scholl Salzburg získala plný počet bodů. To je výsledek, který se nepodařilo získat žádnému jinému jezdcí, či týmu.

and Lola-Horag-Audi. Roland Binder/D became a champion four-times, Leo Kinunnen/SF, Herbert Müller/D, Karl Hasenbichler/A and Rolf Götz/D did three-times, but till now none overcome Walter Lechner. Lets have a short look on the two most successful racing seasons. He reached the best results in the year of 25. jubilee of Interseries, when he made a real daredevilry – where he started, there he won. In this season he raced in both divisions. Two races on Sebring-spyder JUDD F300 Can-Am with engine of capacity three and half liters and on Lola-Horag-VW Audi turbo with engine capacity 1,8 litres. For the race in Most he borrowed his car to Canadian racer Abdi Abdoh, with which he could not have done anything else than Lechner would do – win. That meant that the race team Lechner-Racing Scholl Salzburg obtained full points. This is a result, which any other racer or team did not reach.

Müller/D, Karl Hasenbichler/A und Rolf Götz/D. Aber Walter Lechner wurde noch nicht überholt. Schauen wir nur kurz zwei erfolgreichste Rennsaison an. Den grössten Erfolg erkämpfte im 25. Jubeljahrgang der Interserie, wann ihm wirklich ein Husarenstreich gelang – wo er startete, dort auch siegte. In dieser Saison fuhr in beiden Divisionen. Zwei Rennen mit dem Fahrzeug Sebring-spyder JUDD F300 Can-Am mit Motorhubraum von 3,5 Liter und andere Rennen mit Lola-Horag-VW Audi Turbo mit dem Motorhubraum von 1,8 Liter. Für Rennen in Most lieh sein Fahrzeug dem Kanadier Abdi Abdo, der mit diesem Fahrzeug nichts anders machen konnte, als wurde selbst Lechner machen – siegen. Das bedeutet, dass Team Lechner-Racing Scholl Salzburg gewann volle Punktezahl. Das ist ein Ergebnis, das niemandem Rennfahrer oder Team gewinnen gelang. Der sechste und letzte Titel gewann in der Rennsaison 1996, wann ursprünglich sechs Rennen

Šestý a poslední titul „šampiona roku“ získal v závodnické sezóně roku 1996, kdy bylo původně plánováno šest závodů, ale jelo se jich jenom pět. Z deseti jízd na pěti tratích stanul Walter Lechner sedmkrát na stupni nejvyšším a jednou skončil na druhém místě. Bez ohledu na rozdělení divizí zvítězil Walter Lechner před Robbie Stirlingem a Fredericem Carecou. Na pěkném šestém místě skončil náš domácí jezdec Miroslav Adámek.

V dlouholeté historii seriálu rychlých vozů Interserie byly sezóny výborné, dobré, ale i špatné. Ne vždy se všechno dařilo, stejně jako v ostatních odvětvích motoristic-

The sixth and last title “Champion of the year” he captured in the 1996’s season, when originally six races were planned, but only five finally took place. From ten races on five tracks, Walter Lechner stood on the winner’s post seven times and once he was second. No matter about the division Walter Lechner won in front of Robbie Stirling and Frederico Careca. Domestic racer Miroslav Adámek finished on a nice fifth place.

In the long history of the fastest cars of the Interseries there were great, good, but also bad seasons. Not all the time everything was working, as that happens in all

geplant wurden, aber nur fünf wurden gefahren. Von zehn Fahrten auf fünf Rennstrecken gewann Walter Lechner siebenmal den Titel und einmal auf dem zweiten Platz stand. Ohne Rücksicht auf die Verteilung der Divisionen siegte Walter Lechner vor Robbie Stirling und Frederic Careca. Auf dem schönen, sechsten Platz endete unser Rennfahrer Miroslav Adámek.

In der langen Historie der Interserie der schnellen Fahrzeuge waren die ausgezeichnete Saisons, aber auch die schlechte. Nicht immer ist alles gelungen, wie auch in den anderen Arten des Motorsports. Zu den guten Ergebnissen sind nötig die besten



kého sportu. K dobrým výsledkům jsou zapotřebí výborní jezdci, vynikající stroje a hlavně dostatek finančních prostředků, bez kterých se závodní sport na vrcholné úrovni nedá dělat. Dnes však již víme, že se Interserie opět vzhopila a dostává se do dobrých a vyjetých kolejí. Doufejme, že to dlouho vydrží. V současné době již vidíme na mnoha tratích Evropy desítky žáků závodnické školy Waltera Lechnera ze Salzburgu. A můžeme říci, že dělají čest svému učiteli a nejlepšímu jezdcí Interserie všech dob.

branches of the motoring sport. For good results, good racers, excellent machines and mainly enough financial resources, without which the motoring sport on the highest level does not work, are needed. But today we already know, that Interseries braced up again and it gets back to its old way. Lets hope that it will hold for long. In the recent time we already see a lot of students of the Walter Lechner’s racing school from Salzburg. And we can say, that they are an honour to their teacher, the best racer of all times in Interseries.

Rennfahrer, ausgezeichnete Fahrzeuge und hauptsächlich genug Finanzmittel, ohne die man Rennsport auf dem Hochniveau nie machen kann. Heute wissen wir schon, dass Interserie fest auf eigenen Füßen steht und kommt wieder in alte und gute Linie. Hoffentlich bleibt sie lange. Dieser Zeit sehen wir auf vielen Rennstrecken der Europa viele Schüler von der Rennschule von Walter Lechner aus Salzburg. Wir müssen sagen, dass sie die Ehre ihrem Lehrer und bestem Rennfahrer der Interserie aller Zeiten einbringen.

Zeptali jsme se...



Ing. Ivan Šesták

*Předseda představenstva Doprastav a.s.
Chairman of the company Doprastav a.s.
Vorstandsvorsitzender der Doprastav a.s.*

Proč se Vaše společnost stala významným partnerem mosteckého okruhu?

„Musím začít trochu zeširoka, ale snad mi bude odpuštěno. Na začátku je nutné připomenout, že se zabýváme realizací staveb v oboru dopravních cest a máme tedy k motorismu velice blízko. Důležité také je, že náš vztah ke zdejšímu okruhu a vůbec k tomuto regionu není založen jen na základní dohodě ve smyslu – Zde máte peníze a udělejte nám na okruhu reklamu – to by bylo asi málo. Naše partnerství s autodromem je už několikaleté a je založeno i na osobních a velice přátelských vztazích. Jsem také rád, že v poslední době se rozšířilo i o spolupráci se samostatným statutárním městem Most. Na výstavbě nového mosteckého Aquadromu totiž spolupracovala naše dceřinná společnost Metrostav a.s. Souvislostí se ale nabízí ještě mnohem víc. Generálním partnerem autodromu je slovenský pneumatikářský koncern Matador a právě pro něj jsme před časem v Púchovské dostavěli zkušební polygon pro testování sportovních i sériových pláštíků. V areálu Autodromu Most v budoucnosti má prý vzniknout také polygon, cvičiště pro výuku bezpečné jízdy a myslím si, že se svými zkušenostmi v tomto oboru bychom při jeho realizaci mohli být jistě platní.“

Hraje v tom všem nějakou roli i Váš osobní vztah k motoristickému sportu?

„Ale samozřejmě. Pohled na vozy bojující o setiny sekund na závodní dráze je přeci tak úžasný! Kterého chlapa by taková věc nezajímala? Zároveň mne ale v rámci mé branže často napadá obrovský rozdíl mezi běžnými silnicemi a opravdovým závodním okruhem. Vždyť stačí pohled na špičkovou mosteckou dráhu, na všechna bezpečnostní opatření, záchytné zóny, ochranné bariéry a ploty. Když to srovnám s běžnými komunikacemi, betonovými zdmi, sloupy a stromy kolem nich, napadá mě, že by bylo báječné, kdyby takhle zabezpečen byl i běžný silniční provoz. Víím, že to nejde, ale zastávám názor, že hlavním kritériem na silnicích by měla být bezpečnost a preference šťastného návratu domů. A pokud má někdo neodolatelnou touhu závodit, měl by to zkusit právě jen na opravdové dráze, kde je největší nebezpečí alespoň trochu eliminováno.“

Jaký jste Vy sám řidič a jaké krédo za volantem vyznáváte?

„No, nevím, nedokážu sám sebe hodnotit, ale rozhodně se nesnažím trhat rekordy. Je pravda, že preferuji silná auta, ale jejich další vlastností zároveň je, že bývají velice bezpečná. Navíc mě vzhledem k pracovnímu vytížení často vozí řidič, abych mohl během delších přesunů pokračovat v práci a neztrácel zbytečně čas. Když se ale dostanu za volant, mám z toho radost a užívám si to.“

Na závody tahačů jezdíte do Mostu pravidelně už několik let. Co Vás na nich tolik přitahuje?

„Podívejte se, naše společnost pracuje především s těžkou nákladní technikou. A tady jsou vidět tahače v úplně jiné podobě a roli. Já víím, že s původními sériovými nákladáky už tyhle závody mají pramálo společného. Ale fascinuje mě, když se mnohatunové kolosy řítí do zatáček, když jejich piloti dokážou zvládat smyky, dělat myšky při předjížděcích manévrech. Také akustický vjem je úplně jiný, než u běžných cestovních, či formulových závodních aut. Je to prostě fascinující a já doufám, že stejně okouzlení budou i všichni diváci, kteří na závody přijdou.“

Why did your company become such an important partner of the Most's circuit?

„I have to start a little widely, but I hope I will be regretted. At the beginning it is necessary to remind, that we are engaged in constructions in the area of traffic roads and so we have very close to motor-ing. Important is also that our relation to the local circuit and the whole region is not based only on the basic principle – here you have the money and advertise us on the circuit – that would not be pretty enough. Our partnership with autodrome in one of several in a row and it is built on friendship and good personal relations. I am please that this partnership includes also the cooperation with the statutory town Most, because our subsidiary company Metrostav cooperated on building the Aquadrome in Most. But there are much more connections appearing. The Slovak rubber industry concern Matador is the general partner of Autodrome Most and right for this company we finished a new testing polygon in Púchov for testing of sports and serial production tires. In the area of Autodrome Most a polygon should be build too in future, a training facility for safe driving school and I think, that with our experience in this area, we could surely be useful.“

Does your personal relation to motoring sport play some role in this?

„Yes, of course. The view on cars fighting for every hundredth of second is yet so charming! What man would not be interested in it? But at the same time the difference between real roads and race-track comes on my mind. Only the look on the perfect track in Most is enough, on all the safety precautions, safety gravel zones, protective barriers and fences. When I compare this to the usual road, concrete walls, poles and trees around them, an idea that it would be great if the whole traffic would be secured like this, comes on my mind. I know it is not possible, but I back the opinion, that the main criterion on roads should be the safety and the preference of safe return home. And if someone has an irresistible taste to race, ho should try that right only on the racetrack, where the biggest dangers are eliminated at least a little.“

What kind of driver you are and what is you credo while you are driving?

„Well, I don't know, I can't classify myself, by I am surely not trying to break any records. It is true, that I prefer powerful cars, but their next characteristic usually is that they are very safe. And what more, due to my big business load my driver usually takes me where I need, so I am able to continue my work, while not loosing time with driving. But when I get behind the steering wheel, I am pleased by that and I enjoy it.“

You come for the truck races in Most regularly for several years. What is so attractive on them for you?

„Well look, our company works mainly with heavy construction technics. And here you can see the trucks in absolutely different role. I know that those race trucks do not have much to do with the original serial production ones, but I am fascinated by the speed, in which those several tons heavy monsters go into the bends, when their pilots can manage with the skids or get through the small slits during overtaking manoeuvres. Also the acoustic sensation is absolutely different than during for example usual touring cars or formula racecars races. It is simply fascinating and I hope, that all the visitors of the races will be charmed the same as I am.“

Warum ist Ihre Gesellschaft der bedeutungsvolle Partner der Rennstrecke in Most geworden?

„Ich muss ein bisschen vom Breiten beginnen, aber hoffentlich wird es mir vergeben. Am Anfang ist es notwendig zur Erinnerung kommen, dass wir uns mit der Realisation und Bau von Verkehrswegen beschäftigen und haben so zum Motorsport sehr nah. Wichtig ist auch, dass unsere Beziehung zur dieser Rennstrecke und überhaupt zur dieser Region ist nicht nur auf prinzipieller Verständigung gegründet im Sinne – hier habt ihr Geld und macht eine Werbung auf der Strecke – das wäre ja etwa zu wenig. Unsere Partnerschaft mit der Rennstrecke ist schon mehrjährig und ist auch auf persönlichen und freundlichen Beziehungen gegründet. Ich bin auch froh, dass es sich in der letzten Zeit um Zusammenarbeit mit der statutarischen Stadt Most verbreitet hat. An dem Aufbau eines neuen Aquadroms in Most hat nämlich unsere Tochtergesellschaft Metrostav a.s teilgenommen. Es gibt aber noch mehrere Zusammenhänge. Generalpartner der Rennstrecke ist der slowakische Reifenkonzern Matador und gerade für den haben wir vor einiger Zeit im Púchov ein Prüfpolygon für Testierung der Sport- und Serienreifen errichtet. Im Areal der Rennstrecke im Most sollte in der Zukunft auch so ein Polygon entstehen, Übungsplatz für eine Lehre der sicheren Fahrt, und ich denke, dass wir mit unseren Erfahrungen in diesem Bereich bei seiner Realisation sicher noch nützlich sein können.“

Spielt drin auch eine Rolle Ihre persönliche Beziehung zum Motorsport?

„Aber selbstverständlich. Der Anblick auf um Hunderstel von Sekunden kämpfende Wagen an der Rennstrecke ist doch so erstaunlich! Welch einem Kerl wird so ein Ding nicht interessieren? Hierbei fällt mir oft (im Rahmen meiner Branche) auf, der große Unterschied zwischen normalen Verkehrsstrassen und richtigen Rennstrecken. Es reicht ja doch der Anblick auf die Spitzenrennstrecke in Most, auf alle Sicherheitsmaßnahmen, Kiesbettzonen, Schutzbarriere und Zäune. Wenn ich das mit üblichen Strassen vergleiche, mit Betonmauern, mit herumstehenden Pfosten und Bäumen, fällt mir immer ein, dass es ja fabelhaft wäre, wenn es so auch üblicher Straßenverkehr gewährleistet wäre. Ich weiß, dass es nicht möglich ist, aber meiner Meinung nach sollte es doch primäres Kriterium beim Straßenverkehr die Sicherheit und glückliche Rückkehr nach Hause sein. Und falls jemand eine unwiderstehliche Sehnsucht zu Rennen hat, sollte er das gerade auf eine richtige Rennstrecke versuchen, wo die größte Gefahr ein wenig eliminiert ist.“

Was für ein Chauffeur sind Sie und welches Motto hinter dem Lenkrad bekennen Sie?

„Da weiß ich nicht, ich kann mich nicht alleine nachweisen, jedenfalls versuche ich nicht die Rekorde zu brechen. Es stimmt, dass ich die starken Wagen bevorzuge, aber zugleich ist ihre weitere Eigenschaft, dass die sehr gefährlich sind. Zugleich und angesichts meiner Arbeitsauslastungen fährt mich sehr oft mein persönlicher Chauffeur, damit ich bei längeren Reisen weiter arbeiten kann und nicht die Zeit verliere. Aber immer wenn ich hinter Steuer sitze, macht es mir froh und genieße es.“

Sie fahren auf Truck – Rennen in Most regelmäßig schon mehrere Jahre. Was zieht Sie an denen do an?

„Schauen Sie nach, unsere Gesellschaft arbeitet vor allem mit schwerer Lastkrafttechnik. Und hier sind die Trucks in einer völlig anderer Aussicht und Rolle zu sehen. Ich weiß doch dass diese Race-Trucks mit den ursprünglichen seriengebauten Trucks nur sehr wenig gemeinsames haben. Aber es fasziniert mich, wenn diese viel tonnenschwere Kolosse in die Kurven rasen, wenn die Fahrer die ins Schleudern geratene Wagen, schaffen, wenn die bei Überholmanöver Mäuse springen. Auch die akustische Wahrnehmung ist völlig anders, als bei üblichen Reise- oder Formelrennwagen. Es ist einfach faszinierend und ich hoffe, dass alle Zuschauer die zur Renen kommen, ebenso bewundert werden.“

...Ivana Šestáka

European Le Mans



European Le Mans Series 2001

**Ochutnávka vytrvalostní bitvy
světové úrovně**

**Taste of an endurance fight of a world class
Probe der Dauerschlacht des Weltniveau**

Series



European

LE MANS[®]

Series[™]

Poté, co definitivně padla možnost, aby vozy European Le Mans Series startovaly první srpnový víkend v jednom ze svých pěti evropských podniků na rakouském okruhu u Salzburgu, naskytla se Autodromu Most možnost, aby se tato ojedinělá akce konala právě zde!

After the possibility of start of the European Le Mans Series cars on the circuit near Salzburg in the first weekend of August in one of its five European events, a possibility to organize this unique action arose to Autodrome Most.

Danach, dass die Möglichkeit zu Ende war, damit die Fahrzeuge European Le Mans Series die erste Augustwoche, ein von den fünf europäischen Unternehmen in Autodrom in Salzburg in Österreich starten, bekam Autodrom Most die Möglichkeit, damit diese einmalige Aktion in Autodrom Most stattfindet!

Mostecký okruh na rozdíl od Salzburgu disponoval všemi potřebnými licenčními dokumenty FIA, ale také odpovídajícím technickým zázemím a při všech svých podnicích vždy vykazoval velmi slušnou návštěvnost. Mezi vrcholy sezóny roku 2001, kterými byly v červnu historické formule seriálu FIA Cup for Thoroughbred Grand Prix F1 a zářijový podnik evropského šampionátu tahačů

The circuit in Most, unlike Salzburg, disposed with all the necessary licence documents by FIA, but also by needed technical background and during its events it always had a good attendance. Among the top events of the 2001's season, which were the historic formulas of the FIA Cup for Thoroughbred Grand Prix F1 serial in June and the European

Das Autodrom Most disponierte im Gegenteil zu Salzburg mit allen, nötigen Lizenzdokumenten FIA, aber auch mit dem technischen Hinterland und bei allen Rennen wies gute Besucherzahl auf. Zu den Gipfeln der Saison 2001, zwischen denen in Juni historische Formel der Serie FIA Cup for Thoroughbred Grand Prix F1 und in September Czech Truck Prix gehören, ordneten sich am 3.-5. August im Rahmen der ehemaligen Interserie auch die besten

European Le Mans

Czech Truck Prix se tedy 3. - 5. srpna v rámci bývalého víkendu Intersérie zařadily také nejlepší světové vozy kategorie GT, GTS a sportovní prototypy ve své prestižní sérii. Seriál je obdobou americké a asijsko-pacifické série, kde startují vozy stavěné především pro známý vytrvalostní závod 24h Le Mans. Vzhledem k specifickým technickým předpisům je nasazení většiny strojů v průběhu roku velice omezené a tak vznikly tyto závody, které rychlým a vytrvalým monstřům umožňují častější starty. Multimiliardář Don Panoz zahájil americkou sérii v roce 1999 a v roce 2000 přidal její evropskou podobu.

„V České republice se nikdy nic tak významného nejelo,“ řekl tehdy generální ředitel Autodromu Most Jiří Kroužek. „Půjde o motoristickou událost roku 2001 nejen pro náš okruh a město Most, ale pro celou zemi. Závody ELMS přenáší největší televizní stanice, jako je Eurosport, FOX, Sky, či NBC. Máme za sebou fázi nelehkého dojednávání smluvních podmínek s americkým promotérem Donem Panozem a jeho britským kolegou Johnem Mac Donaldem. Logicky to pro nás znamená mnoho složitých úkolů, které musíme zvládnout v šibeničním termínu, ale prestiž, která nám kyne, za to rozhodně stojí,“ uvedl Kroužek a dodal, že v Mostě se v srpnu objeví i mnozí jezdci, kteří pravidelně bojují na slavném francouzském okruhu při legendární čtyřadvacetihodinovce Le Mans.

Ve startovní listině pro mostecký podnik bylo hned několik významných osobností světového motoristického sportu. Vedle bývalých pilotů F 1 Brabhama, Magnusena, Johanssona, Pirra, Lehta a Dalmase se prestižního seriálu účastnili také další elitní závodníci Kristensen, Biella, Brun, Capello, Beretta, Boss, Collard, Maseen, Konrad nebo Boullion. Velmi atraktivním příslibem bylo i jednání o účasti dvou českých jezdců Jaroslava Janiše a Tomáše Engeho, kteří



AUTODROM

Series



truck race cup event Czech Truck Prix in October, on 3.-5. August in the former Interseries weekend the best world GT, GTS and sport prototype cars in its prestigious series found their place here.

This serial is an analogy for American and Asian-pacific series, where cars build mainly for the endurance race 24h Le Mans start. Due to the specific technical rules the use of this cars is very limited during the year and so those races were created, which enable those durable monsters more frequent starts. A multibillionaire Don Panoz began the American series in 1999 and in 2000 he added its European version. "There was never anything that important raced in the Czech Republic," said the managing director of Autodrome Most Jiří Kroužek. "It will be the motoring event of the year 2001 not only for our circuit and the city Most, but for the whole country. The ELMS races are televised by the biggest TV stations as Eurosport, FOX, Sky or NBC. We passed a phase of difficult negotiation about the contractual condition with the American promoter Don Panoz and his British colleague John MacDonald. Logically it brings us a lot of difficult tasks, that we have to do in a deadly short time, but the prestige it brings to us is surely worth that," Kroužek informed and added, that there will a lot of racers, who regularly fight in the legendary French 24h Le Mans appear in Most.

In the start list for the event in Most, there were several important persons of the world motoring sport. Next to the former F1 pilots Brabham, Magnussen, Johanson, Pirr, Brun and Dalmas, also other elite racers participated in the race - Kristensen, Biella, Brun, Capello, Beretta, Boss, Collard, Maseen, Konrad nebo Boullion. Very attractive promise was the negotiation about participation of two Czech racers Jaroslav Janiš and Tomáš Enge, who should start on Panoz LMP 1 Roadster. After a variety of problems also this cou-

Fahrzeuge der Kategorie GT, GTS und sportliche Prototype in ihrer prestigien Serie. Die Serie ist die Parallele zu amerikanischen und asiatisch-pazifischen Serie, wo die Fahrzeuge für Dauerfahrt 24St Le Mans starten. Im Hinblick zu speziell technischen Vorschriften ist der Einsatz der Mehrheit von Fahrzeugen im Laufe des Jahres sehr begrenzt und deshalb sind diese Rennen entstanden, die den schnellen und ausdauernden Fahrzeugen die öftere Starts ermöglichen. Der Multimilliardär Don Panoz eröffnete amerikanische Serie im Jahre 1999 und im Jahre 2000 hat das europäische Äquivalent zugegeben. „In der Tschechischen Republik fuhr noch nie etwas so bedeutende“, sagte damals Generaldirektor des Autodroms Most Jiří Kroužek. „Es geht um motoristische Begebenheit des Jahres 2001 nicht nur für unsere Rennstrecke und Stadt Most, sondern für ganze Tschechische Republik. Die Rennen ELMS übertragen die grössten Fernsehen wie Eurosport, FOX, Sky oder NBC. Wir haben hinter uns eine schwere Phase der Handlungen über die Vertragsbedingungen mit amerikanischen Promotion von Don Panoz und seinem britischen Kollege John Mac Donald. Es bedeutet für uns logisch viele komplizierte Aufgaben, die wir in Galgenfrist schaffen müssen, aber Prestige von diesem Unternehmen ist wert“, sagte Kroužek und fügte bei, dass in Most in August auch die Rennfahrer erscheinen, die regelmässig auf dem berühmten, französischen Ring in Le Mans in 24St Rennen kämpfen. Auf der Startliste fürs Unternehmen in Most standen einige, bedeutende Persönlichkeiten des Weltmotorsport. Neben den ehemaligen Rennfahrern F1 Brabham, Magnussen, Johanson, Pirr, Leht und Dalmas, nahmen sich in diesem Unternehmen auch weitere, elitäre Rennfahrer Kristensen, Biella, Brun, Capello, Beretta, Boss, Collard, Maseen, Konrad oder Boullion teil. Sehr attraktive Zusage waren die Handlungen über die Teilnahme von zwei tschechischen Rennfahrern Jaroslav Janiš a Tomáš Enge, die

by měli startovat na voze Panoz LMP1 Roadster. Po různých peripetiích také tato dvojice v mosteckém podniku s rudým monstrem skutečně startovala. Naopak většina zahraničních pilotů zvučných jmen nakonec nedorazila, neboť narychlo domluvený termín českého podniku se kryl se závody shodných kategorií v belgickém Spa a americkém Sebringu. Největším favoritem mosteckého závodu tak byla jednoznačně stáj Stefana Johanssona. Švéd, který startoval v devětasámdesáti velkých cenách formule 1, jel v Mostě s vozem Audi R8 a za svého partnera pro střídání za

ple started with the red monster on the track in Most. But on the other hand majority of the foreign racers of known names did not come finally, because the term organized in haste was coinciding with the races of alike series in Spa and American Sebring. So the biggest favourite of the races in Most was clearly the team of Stefan Johansson. The Swedish, who started in seventy-nine F1 Grand Prix, was racing with Audi R8 and as his partner for changing he chose a test pilot of the F1 BAR team Patrick Lemarie. Johansson himself showed a big compliance when he agreed to participate in

im Fahrzeug Panoz LMP1 Roadster starten sollten. Nach verschiedenen Peripetien starteten wirklich beide in diesem Unternehmen mit rotem Monstrum. Im Gegenteil viele von den bekannten, ausländischen Rennfahrern kamen nicht, weil schnell vereinbarter Termin des tschechischen Unternehmens sich mit ähnlichem Rennen in Spa in Belgien und in amerikanischen Sebring deckte. Der grösste Favorit in Most war eindeutig das Team von Stefan Johansson. Schwede, der schon in neunundsiebzigsten Rennen der F1 startete, fuhr in Most mit Audi R8 und für seinen Partner hinter dem Lenkrad wählte sich



volantem si vybral testovacího jezdce stáje F1 BAR Patricka Lemarie. Sám Johansson projevili obrovskou vstřícnost, když byl ochoten účastnit se hned několika promo akcí. Drobný skromný Švéd tak v centru Mostu absolvoval autogramiádu a besedu s fanoušky, navštívil nemocné děti v nemocnici a jiným dětem z Dětského domova přivezl koše dárků. Vraťme se ale na mosteckou závodní trať.

Rozhodně exkluzivní byla paleta strojů, které se v Mostě objevily. Vedle zmiňovaného Audi R8 tu byly nasazeny atraktivní americké

several promotion actions. Small modest Swedish so absolved an autograph giving in the centre of Most and a discussion with fans, he visited ill children in hospital Most and he brought a baskets of presents to the children in the Children's home. But let's return to the racetrack.

Simply exclusive was the palette of machines, which appeared in Most. Next to the mentioned Audi R8 also attractive American automobiles Panoz, Chrysler Viper and Chevrolet Corvette were present. Also the monsters Saleen, Debora

den Testrennfahrer F1 von Team Bar Patrick Lemarie aus. Johansson war sehr entgegenkommend und war bereit, an verschiedenen Promoaktionen sich teilnehmen. Der subtile und anspruchslose Schwede absolvierte im Stadtzentrum Autogramiade und Gespräch mit den Fans, besuchte kranke Kinder im Krankenhaus und anderen Kindern aus Kinderheim brachte Geschenke mit. Aber Rückkehr zum Autodrom.

Sehr exklusiv war die Skala der Fahrzeugen in Most. Neben dem Audi R8 von Johansson wurden attraktive, amerikanische

European Le Mans Series



automobily Panoz, Chrysler Viper a Chevrolet Corvette. Startovala také monstra značek Saleen, Debora a několik vozidel značky Porsche.

Sám závod byl velkolepou podívanou. Už jen samotná startovní procedura, která trvala tři čtvrtě hodiny, stála za to. Vozy odstavené našikmo na startovním roštu byly zakryty národními vlajkami týmů a při představování českých jezdců Engeho a Janiše jásalý desetitisíce fanoušků na tribunách. České barvy mimochodem úspěšně hájil také další Čech, pilot pohárové octavie Milan Maděryč, který startoval jako

and several Porsche cars started. The race itself was an imposing show. Only the starting procedure itself, which took 45 minutes, was worth it. The cars standing diagonally on the starting grid were covered by national flags and during introducing the Czech drivers tenths of thousands of fans were hailing on the tribunes. The Czech colours were defended also by another Czech Milan Maděryč, who raced as a host of one of the foreign team in Porsche GT3-RS. Then a "flown" start came, which was an experience itself. And then 2 hours and 45 minutes lasting marathon with everything like in the famous 24h

Fahrzeuge wie Panoz, Chrysler Viper und Chevrolet Corvette eingesetzt. Es starteten auch solche Monstra wie Saleen, Debora und einige Fahrzeuge der Automarke Porsche. Selbst das Rennen war grossartige Schau. Schon die Startprozedur dauerte 3/4 Stunde und war hochwertig. Die Fahrzeuge, die schief auf der Startlinie abgestellt wurden, wurden mit Nationalflaggen der Teams bedeckt und bei der Vorstellung der tschechischen Rennfahrer jubelten zehntausende Fans auf Tribünen. Die tschechischen Farben verteidigte erfolgreich auch der weitere Tscheche, Rennfahrer von Cup Octavia Milan Maděryč, der als Gast in einem ausländischen Team mit dem Porsche

European Le Mans



host v jednom ze zahraničních týmů s vozem Porsche GT3-RS.

Pak přišel letný start závodu, který sám o sobě byl pro diváky fantastickým zážitkem. Po něm pak dvou a tři čtvrtě hodinový maraton se vším všudy jako při slavné čtyřadvacetihodinovce, kdy mohli sledovat střídání pilotů, výměnu obutí i doplňování paliva v boxech. Podle očekávání bezkonkurenčně vyhrál tandem Johansson - Lemarie. Srdce patriota však jávalo, když si pro zelené věnce dojela dvojice českých jezdců Tomáš Enge a Jaroslav Janiš. Nebýt technického problému, který je stál pět kol, celkové výsledky by možná vypadaly ještě lépe.

Le Mans, when we could have seen pilots changing, tires exchange and filling the fuel in boxes. As expected the tandem Johansson - Lemarie won. The patriots' hearts were hailing when the couple of Czech racers Tomáš Enge - Jaroslav Janiš arrived for the laurel wreaths. If there was not the technical problem, which cost them five laps, the final results would be maybe even better. After the negotiation that followed and after the evaluation of preparation of the whole weekend, the most important thing was said by Don Panoz: "It was a good weekend, we would surely like to start here again, we will ensure a better participation of racers and

GT3-RS startete. Dann kam fliegender Start, der selbst für die Zuschauer ein phantastisches Erlebnis war. Nachdem dann 2 und ¼ stundendauerter Marathon mit allen Teilen wie bei dem berühmten 24St Rennen. Die Zuschauer sahen den Wechsel der Rennfahrer, Wechsel der Reifen und auch die Ergänzung des Treibstoffes in Boxen. Nach der Erwartung siegte konkurrenzlos das Tandem Johansson - Lemarie. Das Herz der Patrioten jubelte, als die grünen Kränze gewannen tschechische Rennfahrer Tomáš Enge und Jaroslav Janiš. Wenn keine technische Problem entstand, wo sie beide 5 Runde verloren, hätten vielleicht die Ergebnisse ein bißchen besser ausgesehen.

Series

Po všech následných jednáních a zhodnocení přípravy víkendu pak zaznělo z úst Dona Panoze to nejdůležitější: „Byl to dobrý víkend, rozhodně bychom tu chtěli startovat znovu, zajistíme lepší účast jezdců a možná bude výhodnější jet v jiném termínu, než během prázdnin. Závod by měl být ještě delší a dojezd klidně až za tmy, aby si diváci užili svítících vozů.“

Lákavé představy se ale po několika měsících bohužel začaly bortit, když evropská série postupně vzala za své. Americká odnož vytrvalostního klání se

maybe it would be suitable to race in a different term, than during holidays. The race should be even longer; finishing at dark, so the audience can enjoy the cars with lights turned on.“

But the attractive imaginations started to buckle after several month, when the European series slowly came to nothing. The American events of the endurance races continued and in one moment it seemed that only one European event will be inserted into them and that right in Most. But the terroristic attack on 11. September complicated the situation with

Nach allen vollgonden Handlungen und Bewertungen der Vorbereitung der RS-Wochenende klang von Don Panoz das wichtigste: „Es war gute Wochenende, jedenfalls sollten wir hier wieder starten, wir sichern bessere Teilnahme der Rennfahrern und vielleicht wird besser in einem anderen Termin zu fahren, als während Ferien. Das Rennen sollte noch länger sein und Auslauf im Dunkel, damit die Zuschauer die beleuchtete Fahrzeuge geniessen können“.

Lockende Vorstellungen nahmen leider nach einigen Monaten Ende, als die europäische Serie zu Ende kam. Die



jezdí dál a jeden čas byla jednání i ve stadiu, kdy to vypadalo, že do jejího programu bude zařazen jediný evropský závod, a to právě v Mostě. Terroristický útok 11. září ale zkomplikoval situaci s přepravou týmů na starý kontinent a z plánů nakonec sešlo. I tak zůstává mosteckému autodromu zásadní prvenství. European Le Mans Series mohli čeští motorističtí fanoušci vidět jedinkrát právě tady...

transport of the teams to the old continent and so the plans were left finally. But anyway the primacy belongs to Autodrome Most- The Czech motoring fans could have seen the European Le Mans series only once right here...



amerikanische Parallele der Dauerfahrt fährt man weiter und gewisse Zeit waren die Handlungen im Zustand, dass in dieser amerikanischen Serie das einzige Rennen in Most mitgebracht wird. Der terroristische Angriff von 11. September komplizierte diese Situation mit dem Transport der Teams nach Europa und diese Pläne endeten. Trotzdem hat Most einen Primat. European Le Mans Series konnten tschechische Motorfans einmal und gerade hier in Most sehen.....

Zeptali jsme se...



Ing. Jaroslav Míl, MBA

*Předseda představenstva
a generální ředitel ČEZ a. s.
General manager and Chairman
of the Managing Committee of ČEZ a. s.
Generaldirector
und Vorstandsvorsitzender der ČEZ a. s.*

Akciová společnost ČEZ uvažuje o vstupu do partnerství s mosteckým okruhem a v souladu s reklamní strategií Vaší společnosti se připravuje projekt „Autodromu Duhové energie“. Co přesně to znamená a co všechno to návštěvníkům okruhu přinese?

Ano, naše společnost uvažuje o úzkém partnerství s mosteckým okruhem pod pracovním názvem „Autodrom Duhové energie“.

Tato spolupráce zapadá do strategie naší společnosti opřené o to, že v každém regionu kde působíme bychom měli být viditelně prezentováni. Primárně v místě, které je vnímáno jako určitá dominanta, symbol či sjednocující prvek příslušného regionu. Ve východních Čechách takovým prvkem, pochopitelně vedle Krkonoš, je Duhová aréna v Pardubicích, protože pardubický hokej je určitým synonymem pro východní Čechy.

V případě severních Čech jsme uvažovali o řadě možností, nicméně severní Čechy samy o sobě mají řadu historicky významných měst, ať už je to Děčín, Ústí nad Labem či Liberec. Mluvím-li o kraji, mluvím o regionu z hlediska zásobování elektrickou energií.

Nakonec jsme se rozhodli, že skutečně viditelnou a velice zajímavou lokalitou, s kterou se mohou obyvatelé severních Čech ztotožnit, je nově postavený mostecký okruh. Modernímu mosteckému okruhu by naše partnerství mělo přinést nejen určitou stabilitu z hlediska finančních příjmů a tedy primárně možnost dalšího rozvoje, ale řekněme i propojení se s jednou z největších společností v České republice a Evropě a také se společností, která v daném regionu významně působí.

Jaký máte osobní vztah k motorismu a k motoristickému sportu?

Tady vás asi zklamu. I když jsem vlastnil motorku a pochopitelně jezdím autem, tak žádného závodění jsem se nikdy nezúčastnil a ani nepatřím k pravidelným návštěvníkům automobilových či motoristických závodů.

Na druhou stranu každý chlap je trochu klukem, kterému se prostě krásné a silné stroje líbí. V tomto směru nejsem jiný a musím říci, že pohled například na motorku Harley-Davidson nebo na některý typ aut, které se z designového hlediska podařily, mne potěší.

Chtěl byste si někdy zkusit řízení závodního trucku?

Já bych to přenechal těm, kteří jsou povolanejší. Každý se má držet svého kopyta a takový truck o výkonu 1300 koní, s akcelerací okolo 5 vteřin na 100km v hodině, není zadarmo a je škoda jej dávat do rukou někomu, kdo by ho mohl i zdemolovat.

The corporation ČEZ contemplates about entering the partnership with the circuit in Most and according to the advertising strategy of your company a project called "Autodrome of the rainbow energy" is being prepared. What does it mean and what would that bring to the visitors of Autodrome Most?

Yes, our company thinks about tight partnership with Autodrome Most under the working name "Autodrome of the rainbow energy".

This cooperation fits into the strategy of our company based on the fact that we would like to be visibly presented in every region. Primarily in place, which is concerned as some kind of dominant, symbol or some connecting element of the given region. In eastern Bohemia such an element, of course excluding Krkonoše, is the Rainbow arena in Pardubice, because the hockey in Pardubice is some kind of synonym for eastern Bohemia.

In the case of northern Bohemia we thought about a lot of possibilities, because the northern Bohemia itself has got a lot of historically important towns, as it is Děčín, Ústí nad Labem or Liberec.

If I am talking about the region, I am talking about it from the point of view of power supplying.

Finally we decided, that a really visible and interesting locality, with which the inhabitants of northern Bohemia can identify, is the newly build circuit in Most. To the modern circuit in Most our partnership should bring not only some stability from the point of view of financial receipts and so primarily the possibility of next development, but also a connection with one of the biggest companies in the Czech Republic and Europe and also with a company, which operates in the given region importantly.

What is your personal relation to motoring and motoring sport?

Here I will probably disappoint you. However I used to own a motorcycle and of course I am driving car, I've never participated in any races and I do not even belong to regular visitors of automobile and motorcycle races. But on the other hand, every man is a small boy somewhere inside, who simply loves powerful and beautiful machines. In this way I am not different and I have to say that while I am looking on a Harley-Davidson or some kind of cars, which was well done from the point of view of design, it pleases me.

Would you like to try to drive the race truck?

I think that I would leave it to the more competent ones. Everyone should stay in his business and such a truck with power 1300 hp, with acceleration about 5 second to 100 km/h surely is not for free and it's a pity to give it to the hands of someone, who can even destroy it.

Die Aktiengesellschaft ČEZ denkt an Eintritt in die Partnerschaft mit dem Autodrom Most und im Einklang mit Werbestrategie Ihrer Gesellschaft wird ein Projekt „Autodrom Duhové energie“ vorbereitet. Was bedeutet das Projekt genau und was es bringt den Besuchern des Autodroms mit?

Ja, unsere Gesellschaft überlegt über die enge Partnerschaft mit Autodrom Most unter dem Arbeitsnamen „Autodrom Duhové energie“. Diese Zusammenarbeit ist im Einklang mit unserer Strategie, die auf der Grundlage liegt, im welchen Region wir tätig sind, dort bemühen wir uns auch sichtbar zu präsentieren. Primär im Ort, der als Dominante wahrgenommen wird, ein Symbol oder vereinigt Element der betreffenden Region. Im Ostböhmen ist so ein Element, statt Riesengebirge, „Duhová aréna“ in Pardubice, weil das Eishockey in Pardubice ein gewisses Synonym für Ostböhmen ist. Im Fall des Nordböhmens denken wir an viele Möglichkeiten, ungeachtet dessen hat Nordböhmen viele historisch bedeutende Städte wie z.B. Děčín, Ústí nad Labem oder Liberec. Wenn ich über die Region spreche, dann spreche ich über die Region im Zusammenhang mit Stromversorgung. Endlich entschieden wir uns, dass wirklich sichtbare und sehr interessante Lokalität die Rennstrecke in Most ist, mit der sich die Bewohner des Nordböhmens identifizieren können. Unsere Partnerschaft mit Autodrom Most sollte nicht nur bestimmte Stabilität vom Hinsicht der finanziellen Einkommen für Autodrom und die Möglichkeit der weiteren Entwicklung mitbringen, aber auch so zu sagen Verbindung des Autodroms mit einer der grössten Gesellschaften in Tschechischen Republik und Europa, und auch mit der Gesellschaft, die in dieser Region bedeutend wirkt.

Wie ist Ihre persönliche Stellung zum Autofahren und Motorsport?

Hier wird ihr enttäuscht. Trotz ich das Motorrad hatte und selbstverständlich fahre ich mit dem Auto, habe ich an keinem Wettrennen teilgenommen und auch gehöre ich nicht zu den regelmässigen Besuchern des Fahrzeugsrennen oder Motorradrennen. Andererseits ist jeder Mann ein bisschen Junge, dem einfach die schönen und starken Maschinen gefallen. In diesem Hinsicht bin ich nicht anders und muss sagen, dass mir z.B. Blick auf Harley-Davidson oder einigen Fahrzeugstyp, wo das Desing sehr gelungen wurde, gefällt.

Möchten Sie manchmal mit dem Truck fahren zu versuchen?

Ich möchte das lieber den Kompetenten überlassen. Jeder sollte machen, was er kann. So ein Truck mit Motorleistung 1300 PS, mit Akzeleration 5 Sekunden auf 100 Kilometerstude, ist nicht kostenlos, das wird Schade jemandem ihn borgen, damit er ihn kaputt macht.

...Jaroslava Míla

Thoroughbred Grand Prix F1



Thoroughbred Grand Prix F1

ušlechtilá krása na čtyřech až šesti kolech

Noble beauty on four to six wheels

Edle Schönheit auf vier bis sechs Reifen

Jedním z nejvýznamnějších počínů v novodobé historii Autodromu Most bylo navázání kontaktů s pořadateli seriálu FIA Championship Thoroughbred Grand Prix Cars F1 a několikerá návštěva historických ušlechtilých formulových vozů na zdejší dráze. Doby, kdy motorističtí fanoušci v neděli v noci napjatě čekávali na třičtvrtěhodinový sestřih z Velkých cen na světových okruzích a vše, co se týkalo formulí jedna, mělo příchut' zakázaného ovoce, jsou naštěstí nenávratně pryč. Díky tomu se v roce 1998, kdy okruh slavil patnácté narozeniny, mohli zdejší fanoušci poprvé osobně setkat s legendami zlaté éry Velkých Cen.

Přehlídka nostalgie a krásy

Exkluzivní FIA Championship for Thoroughbred Grand Prix cars, tedy šampionát FIA ušlechtilých vozů Velkých Cen, jezdí historické formule jedna, tedy třílitrové klasické formulové vozy z let 1966 až 1985. Kolem šampionátu se shromáždila velká skupina

One of the most important events in the new history of Autodrome Most was building contacts with organizers of FIA Championship Thoroughbred Grand Prix Cars F1 and several visits of noble formula cars on local track. Times, when the motoring fans were late at the Sunday's night expecting the 45 minutes telerecord of the Grand Prix on the world's circuits and everything related to F1 had a taste of forbidden fruit are unrepeatable passed. Thanks to the fact that in 1998, when the circuit was celebrating its fifteenth anniversary, local fans could have met the legends of the golden times of Grand Prix for the first time.

A show of nostalgia and beauty

The exclusive FIA Championship for Thoroughbred Grand Prix cars is raced by historical F1 cars, that means three-litres classical formula cars from years 1966 till 1985. A big group of devotees has rose around the champion-

Eine, von der bedeutendsten Aktionen in neuer Historie von Autodrom Most, war die Anknüpfung der Kontakten mit den Organisatoren der Serie FIA Championship Thoroughbred Grand Prix Cars F1 und mehrmalige Besuch der feinen, historischen Formel auf unserer Rennstrecke. Die Zeit, wann die Motorfans im Nacht am Sonntag spannend auf dreiviertelstundendauernden Schnitt aus den Großpreisen von verschiedenen Teilen der Welt warteten und alles was die Formel 1 betraf, waren verbotene Früchte, ist zum Glück unwiederbringlich weg. Dank diesem Geschehen konnten sich die Fans im Jahre 1998, wann die Rennstrecke den 15. Geburtstag feierte, zum erstenmal persönlich mit den Legenden der Großpreisen der goldenen Ära treffen.

Die Show der Nostalgie und Schönheit

Exklusive FIA Championship for Thoroughbred Grand Prix cars, also das Championat FIA der edlen Fahrzeugen der



Thoroughbred Grand Prix F1



naděnců, pro které je závodění s těmito vozy a jejich údržba nádherným koníčkem.

Technicky se jedná o monoposty, které jsou zachovány v původním provedení a dosahují dokonce vyšších rychlostí, než současné formule jedna, neboť tehdy ještě neplatila přísná bezpečnostní omezení. Pod záštitou FIA se s těmito vozy jezdí závody, ve kterých ovšem nejde jen o rychlost, ale i o jejich nádhru a osobitý design. Ve startovním poli tedy najdeme Lotusy, které proslavili Emerson Fittipaldi a Ronnie Peterson. McLareny, známé z doby Jamese Hunta, nebo Jochena Masse. Značku March, která ve své době byla spojena se jmény Chrise Amona, Hans-Joachima Stucka, či Jackie Stewart. Posledně jmenovaný se však více prosadil ve stáji Tyrrel, jejíž modely v dnešním šampionátu historických formulí jedna také nechybí.

ship, for which racing with those cars and their maintenance became a wonderful hobby. Technically it takes monoposts, which are kept in original layout and they reach even higher speeds than actual formula one cars, because then the strict directives for safety did not exist. Under the FIA's patronage a races are held with those cars, in which not only the speed is important, but also its beauty and specific design. So we can find Lorus cars, which were made famous by Emerson Fittipaldi and Ronnie Peterson. McLaren's, know from James Hunt's or Jochen Masse's times. The March cars, which used to be connected with names of Chris Amon, Hans-Joachim Stuck or Jackie Stewart. The last named also achieved in the team Tyrrel, whose models in today's championship of historical

Großpreisen, fährt historische Formel 1, also die klassischen Dreiliterformel von 1966 bis 1985. Rund dem Championat versammelte sich große Gruppe von Schwärmer, für die das Rennen mit diesen Fahrzeugen und ihre Pflege ein interessantes Hobby sind. Technisch handelt sich um Monoposto, die in ursprünglicher Form behalten wurden und fahren schneller, als heutige F1, denn früher keine strenge Sicherheitsbegrenzungen galten. Unter der Schirmherrschaft der FIA fahren diese Fahrzeuge die Wettrennen, in denen nicht nur um die Geschwindigkeit geht, aber geht auch um ihre Schönheit und eigenes Design. Im Startfeld finden wir Lotus, die durch Emerson Fittipaldi und Ronnie Peterson berühmt wurden. McLaren, bekannte von der Zeit James Hunt oder Jochen Masse. Automarke March, die in ihrer Zeit mit Namen wie Chris Amon, Hans-Joachim Stuck oder Jackie Stewart verbunden wurden. Der letzte genannte setzte sich mehr im Team Tyrrel durch. Die Modellen Tyrrel fehlen auch nicht im heutigen Championat der historischen Formel 1. Ferrari,

Ferrari, Brabham, Williams, ale také Shadow, Ensign, Brabham, BRM, Penske, Surtees.

Víc, než dvě desítky strojů, které startují z jednoho roštu, jsou rozděleny do tří kategorií podle roku výroby a vybavení. V kategorii A jsou ty nejstarší, postavené do konce roku 1971. V kategorii B jsou vozy mladší, ale dosud nevybavené přísavným efektem. Do skupiny C jsou pak zařazeny monoposty s přísavným efektem a plochým dnem podvozku vyrobené do roku 1985. Tyto automobily musí však jezdit s minimální výškou 40 mm

formula one don't miss too. Ferrari, Brabham, Williams, but also Shadow, Ensign, BRM, Penske, Surtees. More than two tenths of machines, which start from one grid, divided into three categories according to year and equipment. In the category A are the oldest machines build before 1971. In the B category, there are younger cars, but still not equipped with the suction effect. In the category C, there are machines manufactured before 1985 engaged. But those machines have to race with maximum clearance height 40 mm and without

Brabham, Williams, aber auch Shadow, Ensign, Brabham, BRM, Penske, Surtees. Mehr als zwei Zehner von Fahrzeugen sind in drei Kategorien nach Baujahr und Ausrüstung verteilt. In der Kategorie A sind die ältesten, gebaut bis Ende 1971. In der Kategorie B sind jüngere Fahrzeuge, aber noch nicht mit Saugeffekt ausgerüstet. In der Kategorie C gehören Monoposto mit Saugeffekt und flachem Boden des Chassis, gebaut bis 1985. Diese Fahrzeuge müssen mit der minimalen Höhe von 40 mm über die Rennstrecke und ohne Einfasskante fahren, damit ihrer Andruck



od země a bez lemovacích lišt, aby byl jejich přítlak k dráze srovnatelný s ostatními stroji. Všechny vozy musí používat pneumatiky značky Avon.

Mezi jezdci, kteří s historickými formulami jedna brázdí evropské okruhy, najdeme především podnikatele, kteří mají automobilismus v náplni práce. Prodejci vozů, designéři, ladiči motorů, vedoucí servisů, či půjčovny. Mimoto ale do kokpitů slavných vozů usedá například také lékař, architekt, restaurátor starožitností, filmový režisér, anebo manažer Genesis a Philla Collinse.

edging fillets, so their downforce is similar to the other cars. All cars have to use Avon tires.

We can find mainly businessmen, whose job has something to do with automobiles, among the racers riding the European circuits in the historical formulas one. Automobile dealers, designers, engine tuners, workshop and car rental services managers. Among them also for example doctor, architect, restorer of antiques, movie director or manager of Genesis and Phil Collins regularly sit in the cockpits of the famous cars.

vergleichbar mit anderen Fahrzeugen wird. Alle Fahrzeuge müssen die Reifen von Avon benutzen. Zwischen den Rennfahrern, die mit den historischen Formel 1 auf den europäischen Rennstrecken fahren, finden wir vor allem Unternehmer, die Motorsport im Arbeitsinhalt haben. Autohändler, Designer, Motorstimmer, Leiter der Autowerkstätte oder Autoverleih. Neben diesen Unternehmern sind hinter dem Lenkrad Ärzte, Architekten, Restauratoren der Antiquitäten, Filmregisseur, oder Manager von Phil Collins oder Genesis.

Thoroughbred

Fenomenální úspěch na české dráze

V roce 1998 při své české premiéře sklidily ušlechtilé formule ovace desítek tisíc diváků. Nejlépe si vedl Bob Berridge na Williamsu mistra světa Keke Rosberga, který vyhrál oba závody. Účastníky seriálu nadchla i velkolepá party na hradě Hněvíně a i díky vřelým osobním vztahům, které byly navázány mezi promotérem závodů Steve Lydonem a vedením mosteckého okruhu, došlo k dohodě o zařazení Mostu do kalendáře závodů i pro další rok.

Kromě slavných klasických formulí byl v roce 1999 k vidění dokonce i obrovský unikát, šestikolka Tyrrell P 34! Vůz, který před 22 lety vyvinul konstruktér Derek Gardner, byl po celý víkend v obležení novinářů, fotografů i diváků, kteří také tentokrát využili možnosti „pit lane walk“, tedy procházky v boxech v bezprostřední blízkosti vystavených vozů během poledních přestávek. To, že šestikolová formule, jejímž hlavním mechanikem byl v Mostě právě konstruktér Gardner, rozhodně nepatří do výstavní síně, či dokonce do sběru, potvrdil její pilot Martin Stretton, když už v měřených trénincích jezdil časy velmi blízké favorizovanému Bobu Berridgovi. V hlavním nedělním závodě nakonec Berridge podle očekávání zvítězil, druhé místo však získal právě Stretton na Tyrrellu se čtyřmi předními malými, desetipalcovými kolečky. Pro bronz si v Mostě dojel Steve Hitchins na Lotusu. Do hlavního závodu startovalo rovných dvacet formulí a atmosféra skutečně připomínala závod současných ostrých formulí jedna.

Společenským vrcholem víkendu byla sobotní historická párty v romantických prostorách Hněvína. A právě při ní došlo k důležité události: Za uspořádání Thoroughbred Grand Prix F1 v roce 1998 získal Autodrom Most při udělování Zlatých volantů Cenu za nejlepší motoris-

Phenomenal success on the Czech track

In 1998 during its premiere in 1998 the thoroughbred formulas reaped ovations of tenths of thousands of visitors. Bob Berridge made the best on the world master Keke Rosberg's Williams, who won both races. The participants of the races were charmed also by an imposing party on the castle Hněvín and thanks to the close relations, which were made among the race's promoter Steve Lydon and management of autodrome in Most, a decision was made about adding Most into the calendar of the races for next year.

Next to classic formulas one a great unique was to be seen in 1999, six wheeler Tyrrell P34! A vehicle that was developed by Derek Gardner 22 year ago was in a siege of journalists, photographers and fans, who used the possibility of pit lane walk again, during the whole weekend. The fact, that the six wheeler formula, whose leading technician in Most was right its constructor Gardner, surely does not belong into an exhibition hall or even scrap was confirmed by its pilot Martin Stretton, when in the measured trainings he was making time very close to the favourite – Bob Berridge. In the main race on Sunday Berridge won as expected, second placed was taken right by Stretton on Tyrel with four small front ten inches large wheels. Steve Hitchins on Lotus came for bronze in Most. Exactly twenty formulas were starting into the main race and the atmosphere really reminded a race of today's sharp formulas one.

A collective peak of the weekend was the Saturday's historical party in the romantic premises of castle Hněvín. And mainly during this party the most important thing happened: For organizing the Thoroughbred Grand Prix F1 in 1998 Autodrome Most obtained the Award for he best motoring event of the year during awarding by the Gold-



red Grand Prix F1



Phänomenaler Erfolg auf der tschechischen Rennstrecke

Im Jahre 1998 bei ihren tschechischen Premiere ernteten die edlen, historischen Formel den Erfolg von zehntausend Zuschauern. Am besten fuhr neben Bob Berridge im Williams, der Weltmeister Keke Rosberg, der beide Rennen gewann. Die Teilnehmer der Serie wurden auch von großartiger Party auf der Burg Hněvín begeistert. Dank der herzlichen und persönlichen Beziehungen, die zwischen Steve Lydon (Rennenpromotion) und der Führung von Autodrom Most angeknüpft wurden, kam zur Vereinbarung über die Einordnung des Autodroms Most in den Rennkalender für nächstes Jahr. Neben den berühmten, klassischen Formel war im Jahre 1999 auch ein Unikat zu sehen, sechsräddiger Tyrrel P34! Das Fahrzeug, das vor 22 Jahren Derek Gardner entwickelte, lagerten ganze Wochenende Journalisten, Fotografen und Zuschauer um. Die Zuschauer nutzten auch Möglichkeit „pit lane walk“ (Besuch in Boxen während Mittagspausen, in der Nähe von den Fahrzeugen) aus. Pilot von Tyrrel P34 Martin Stretton bestätigte, dass diese Formel von Konstrukteur Gardner, der in Most auch als Mechaniker dieser Formel war, nicht in die Ausstellungshalle oder in die Sammlung gehört. Stretton fuhr schon in Training sehr ähnliche Zeiten wie favorisierte Bob Berridge. Im Rennen am Sonntag siegte nach Erwartungen Berridge, den zweiten Platz gewann gerade Stretton in Tyrrel mit vier vorderen, kleinen, zehnzolligen Rädern. Bronze erkämpfte in Most Steve Hitchins in Lotus. In Hauptrennen starteten zwanzig Formel und die Atmosphäre erinnerte an F1 Rennen der heutigen Formel. Gesellschaftlicher Höhepunkt des Wochenende war historische Party auf der romantischen Burg Hněvín am Samstag. Bei dieser Gelegenheit kam zu einer wichtigen Begebenheit: Für Organisation des

Thoroughbred Grand Prix F1



tický podnik roku. Generální ředitel autodromu Jiří Kroužek nechal vyrobit přesnou repliku honosného poháru a během slavnostního zahájení párty ji věnoval promotérovi seriálu historických formulí, Steve Lydonovi. „Když jsme tuto cenu obdrželi, měli jsme samozřejmě obrovskou radost,“ řekl Kroužek. „Okamžitě nás ale napadlo, že minimálně padesát procent tohoto úspěchu patří vám všem, kteří tuto krásnou podívanou realizujete. Proto dovoluji, abych pohár předal Stevovi, jako vyjádření upřímné úcty a díky a také jako naděje, že se ani letos zde v Mostě nescházíme naposledy,“ zakončil Kroužek krátký proslov. Předání poháru vzbudilo v účastnících párty ob-

en steering wheels. The managing director of Autodrome Most Jiří Kroužek had a replica of the swank cup made and he dedicated it to the promoter of historical formulas Steve Lydon during the ceremonial opening of the party. “When we obtained this price we were of course very please,” Kroužek said. “But the fact that minimally fifty percent of this success belongs to all of you who realize this event. So please let me give this cup to Steve as a pronouncing of deep respect and thanks and also as the expectances that we are not meeting here at Most for the last time,” Kroužek finished a short speech. Handing over of the cup raised a big exaltation in participants of the party and on the natural stage at the court of the

Thoroughbred Grand Prix F1 im Jahre 1998 bekam Autodrom Most den Preis für das beste motoristische Unternehmen des Jahres. Den Preis wurde bei Prämierung der Goldenen Lenkräder zuerkannt. Generaldirektor von Autodrom ließ eine genaue Kopie des Preises machen und bei der feierlichen Eröffnung der Party schenkte diese Kopie Steve Lydon (Leiter der Promotion der historischen Formel). „Als wir dieses Preis erhielten, hatten wir selbverständlich große Freude“ sagte Jiří Kroužek. „Aber gleichzeitig fiel uns auf, dass mindestens 50% des Erfolges Ihr allen gehört, die diese schöne Schau realisieren. Deshalb erlauben Sie mir, damit ich dieser

rovské nadšení a na přírodním podiu na nádvoří hradu Hněvína se s ním ihned nechali zvěčnit. Skupinová fotografie rozzářených jezdců a majitelů stáji TGP uprostřed se šťastným Stevem Lydonem a bombastická podívaná při nedělním závodě pak byly příslibem Thoroughbred Grand Prix F1 v Mostě s letopočtem 2000.

Vozy prestižního šampionátu se zde pak objevily znovu a opět fascinovaly všechny přihlížející svou krásou a rychlostí. V motoristickém světě se však objevují nové a nové nápady, nové a nové kategorie a jakýmsi nástupcem TGP se postupně stala formulová série EuroBOSS. Ale to už je zase jiná kapitola z objemné knihy o historii Autodromu Most...

castle Hněvín they had a photograph made with it. The group photograph of shining racers and owners of the TGP teams in the middle with happy Steven Lydon and bombastic show during the Sunday's race were a promise of Thoroughbred Grand Prix F1 in Most with date 2000.

Cars of the prestigious championship than appeared again here and they fascinated all the audience by the beauty and speed. In the motoring world new and new ideas are appearing, new and new categories and probably EuroBOSS series became some kind of successor of the TGP.

But this is already a different chapter from the big book of history of Autodrome Most...

Pokal Steve überbe, als Äußerung des aufrichtigen Respekts und Danks, und auch als Hoffnung, dass wir uns hier in Most nicht zum letzten mal treffen.", beendete Jiří Kroužek seine Anrede.

Die Übergabe des Pokals weckte bei den Teilnehmer der Party riesige Begeisterung und auf der natürlichen Bühne im Hof der Burg Hvěvín ließen sie mit ihm fotografieren. Dieses Gruppenphoto leuchtenden Rennfahrer und Besitzer der Teams, in der Mitte mit Steve Lydon und phantastische Schau beim Rennen in Sonntag waren die Zusage Thoroughbred Grand Prix F1 in Most mit der Jahreszahl 2000.

Die Fahrzeuge des prestigigen Championat erschienen hier wieder und faszinierten schon wieder alle Zuschauer mit ihrer Schönheit und Geschwindigkeit. In der Motrowelt treten immer neue und neue Ideen, neue und neue Kategorien hervor, gewisse Nachfolger des TGP wurde langsam die Formelserie EuroBOSS.

Aber das ist schon anderes Kapitel vom großem Buch über die Historie des Autodroms Most....



Zeptali jsme se...



Ing. Ladislav Bartoníček, MBA

*Předseda představenstva a generální ředitel
Česká pojišťovna a.s.*

*Chairman and managing director of the
Česká pojišťovna a.s.*

*Vorstandsvorsitzender und Generaldirektor
Česká pojišťovna a.s.*

Vaše společnost je známá jako spolumajitel nejprestižnějšího českého okruhového poháru, který se už sedmý rok jezdí pod názvem Česká pojišťovna - Škoda Octavia Cup. Co bylo důvodem vzniku této aktivity?

„Motoristé tvoří značnou část našich klientů a my jim nechceme nabízet jenom naše produkty, tedy povinné ručení a havarijní pojištění, ale také něco navíc. Proto jsme v roce 1997 podpořili vznik okruhového seriálu Česká pojišťovna - Škoda Octavia Cup. Pozornost, kterou si během uplynulých sedmi let vysloužil, je jasným důkazem toho, že jde o projekt životaschopný a přitažlivý. Motoristický sport je navíc pro každou automobilku vítanou příležitostí k otestování vozů v extrémních podmínkách a má tedy pozitivní vliv i na zvyšování pasivní bezpečnosti při vývoji vozidel a jejich komponentů. A to je platforma, na které se rádi podílíme i my. Větší bezpečnost motoristů leží na srdci každé moderně uvažující pojišťovny. Čím menší jsou totiž následky dopravních nehod, tím nižší vznikají náklady, vyplácené jako náhrada škody pro pojištěné klienty, A to má samozřejmě vliv i na pojistné sazby. Pojistná matematika je v tomto směru jednoznačná.“

Jaký máte osobní vztah k motorismu a motoristickému sportu, jaký jste řidič?

„K motorismu mám vztah pragmatický. Automobil považuji za hlučnou a zapáchající věc, které se v určitém procentu případů podaří přesunout člověka z bodu A do bodu B. Nic lepšího však dnes pro tento účel nemáme. Před automobilovými závodníky mám nicméně respekt a obdivuji jejich odvahu, talent i schopnost maximální koncentrace. A jaký jsem řidič? Nedá se říci, že bych jezdil moc pomalu. Snažím se však jezdit pozorně a bezpečně a nedělat při tom chyby.“

Co byste z pozice představitele největšího domácího pojišťovacího ústavu vzkázal všem neopatrným a riskujícím šoférům na českých silnicích?

„Nejenom naši pracovníci se denně přesvědčují o tom, že kvůli jedné vteřině můžete na silnici ztratit celý život. A jestliže někteří motoristé zcela zbytečně riskují a ohrožují životy ostatních, pak by si měli uvědomit, že v případě nehody přijdou v tom lepším případě o bonusy a budou platit mnohem větší pojistné, než ti, kteří jezdí opatrně a nehavaruji. Souboje za volanty patří na závodní dráhu, nikoliv do běžného silničního provozu. Proto zvu všechny motoristy na závody do Mostu, určitě se opět budou mít na co dívat.“

Your company is known as the co-owner of the most prestigious Czech circuit race, which is raced for the seventh year under the name Česká pojišťovna - Škoda Octavia Cup. What was the reason of raising this activity?

„The motorist are creating a considerable part of our clients a we do not want to offer only our products, i.e. compulsory insurance and accident insurance, but also something more. This is why in 1997 we supported the conception of circuit races serial Česká pojišťovna - Škoda Octavia Cup. The publicity, which it rated in the passed seven years, is a clear prove, that it is a viable and attractive project. The motoring sport is also a welcomed possibility for every automobile factory to test the cars in extreme conditions, and that way it has a positive influence also to the increasing of the passive safety of the cars during their development and the development of the individual components. It this is a platform, in which we are pleased to participate. A better safety of motorists lies on the heart of every up-to-date thinking insurance company. Because the lower the consequences of the traffic accidents are, the lower are the expenses, paid as the damage refunds for insured clients. And logically it influences also the insurance charges. The insurance mathematics is very simple in this way.“

What is your personal relation to the motoring and the motoring sport, what kind of driver you are?

„I've got a pragmatic relation to motoring. I consider the car a noisy and smelly thing, which – in some percent of cases – succeeds to transport people from point A to point B. But we do not have anything better for this purpose at this time. However I respect the racers and I admire their courage, talent and the ability of a maximum concentration. And what a driver am I? I can't say that I am driving too slowly, but I try to drive attentively and safely and not to do mistakes during driving.“

What would you give to know to all the careless and risking chauffeurs by the position of a representative of the biggest domestic insurance company?

„Not only our employees assure themselves everyday that because of one second you can loose your life on the road. And if some motorists are risking for nothing and they endanger life of the others, then they should realize, that in the case of accident they will loose – in the better case – their bonuses and they will pay much bigger insurance than the drivers who drive carefully and without accidents. Fights behind the steering wheels belong to the racetrack and not to the usual road traffic. This is why I invite all the motorists for the races in Most, they will surely have a lot to watch again.“

Ihre Gesellschaft ist Bekanntermaßen Miteigentümer des prestigeträchtigen Rundstreckenpokals Česká Pojišťovna – Škoda Octavia Cup, der schon seit sieben Jahren ausgetragen wird. Was waren die Gründe für diese Aktivitäten?

„Autofahrer bilden einen beträchtlichen Teil unserer Kundschaft und wir wollten ihnen nicht nur unser Standardprodukte, wie Haftpflicht- und Unfallversicherung, anbieten – sondern auch etwas mehr. Deshalb haben wir im Jahre 1997 die Einführung des Česká Pojišťovna-Škoda Octavia – Cups unterstützt. Die Aufmerksamkeit, die diese Serie in den letzten Jahren erfahren hat, hat bestätigt, das es sich um eine anziehende und überlebensfähige Meisterschaft handelt. Der Motorsport ist außerdem für jedes Werk eine Plattform für die Erprobung ihrer Fahrzeuge unter extremen Bedingungen und hat so auch positiven Einfluß auf die Erhöhung der passiven Sicherheit bei der Fahrzeug- und Komponentenentwicklung. Und das ist ein Gebiet auf dem wir uns gerne beteiligen. Größere Sicherheit der Autofahrer liegt jeder vernünftigen Versicherung am Herzen. Je geringer die Folgen von Verkehrsunfällen ausfallen, um so geringer sind auch unsere Zahlungen – und das hat natürlich auch Einfluß auf die Beiträge der Versicherten. Es ist eine einfache Mathematik.“

Welchen Bezug haben sie persönlich zu Motoren und zum Automobilsport. Sind sie ein guter Fahrer?

„Mein Bezug dazu ist recht pragmatisch. Das Automobil halte ich für ein lautes und stinkendes Ding, das den Menschen mit etwas Glück vom Punkt A zum Punkt B bringt. Etwas besseres steht der Menschheit ja nicht zur Verfügung. Vor Rennfahrern habe ich aber Respekt und ich bewundere ihren Mut, ihr Talent und die Fähigkeit zur absoluten Konzentration. Ich selbst versuche immer aufmerksam und sicher zu fahren und dabei keine Fehler zu machen.“

Was möchten Sie als Vertreter der größten heimischen Versicherung all den unvorsichtigen und riskierenden Fahrzeugenkern auf tschechischen Straßen mitteilen?

„Nicht nur unsere Mitarbeiter werden täglich davon überzeugt, da man wegen einer einzigen Sekunde der Unachtsamkeit sein Leben verlieren kann. Wenn manche Kraftfahrer völlig überflüssig riskieren und damit auch das Leben anderer gefährden, sollten sie sich im Klaren sein, daß sie bei einem Unfall im besten Falle im ihre Boni kommen und mehr zahlen müssen als die, die vorsichtig fahren. Duelle hinter dem Lenkrad gehören auf die Rennstrecke, nicht in den täglichen Straßenverkehr. Deshalb lade ich alle Kraftfahrer zum Rennen nach Most ein. Es wird sicher wieder eine interessante Darbietung.“

...Ladislava Bartonička

Mistrovství Evropy motocyklů



Motocyklová Evropa na mosteckém autodromu vytvořila tradici

Motorcycle Europe Created a New Tradition on Most's Autodrome

Motorradeurope im Autodrom Most bildete Tradition aus



Přestože díky závodům sportovních vozů a sportovních prototypů a také v souvislosti s Evropským pohárem tahačů bývá Autodrom Most nejčastěji spojován s automobilovým sportem, velké jméno prvnímu českému speciálnímu okruhu v zahraničí dělají rovněž motocyklové závody. Nejvíce pak pravidelně pořádaný podnik evropského šampionátu. Šestnáct klání mistrovství Evropy, které se dosud uskutečnily na mosteckém autodromu, také vytvořilo nepřehlédnutelnou tradici. Evropský šampionát na Mostecku velkou měrou doplňoval bohatou historii motoristického sportu, jehož začátky jsou spojeny právě s motocyklovými závody.

Premiéry

První motocyklové klání se v Mostě konalo dva roky po skončení druhé světové války, přesněji 25. května 1947. Až o dalších pět let později se na městském okruhu kolem pivovaru v Kopistech uskutečnil premiérový automobilový závod. Na skutečné mistrovské závody motocyklů si ovšem diváci v Mostě museli počkat do roku 1965, kdy se 19. září v pátém podniku českého šampionátu definitivně rozhodlo o československých šampiónech, kterými se stali František Boček ve stopěťadvacítkách, Bohumil Staša senior ve třídě do 175 ccm, Jan Novotný ve čtvrtlitrech a František Šťastný v prestižní kubatuře do 350 ccm.

However thanks to the sports cars and sport prototypes races and also to the European truck races cup Autodrome Most is usually being connected with automobile sport, also a great name abroad is brought to the first Czech special circuit by motorcycle races. Mostly then the regularly held event of the European championship. Sixteen events from the European mastership that have taken place on Autodrome Most till now have created a really noticeable tradition. The European championship completed the tradition of Motoring sport in the city region of Most, whose beginnings are connected right with motorcycle races.

Premieres

First motorcycle groan in Most took place two years after the Second World War, exactly 25. May 1947. Then after five years on the town circuit around brewery in Kopisty the premiere automobile races were held. But the audience in Most had to wait for a real master motorcycle races till 1965, when on 19. September in the fifth event of the Czech championship it was definitely decided about the Czech champions, who became František Boček in 125 ccm class, Bohumil Staša senior in 175 ccm class, Jan Novotný in quarter litres, and František Šťastný in prestigious cubature up to 350 ccm.

But the next master's fights of motorcycle-racers returned to Most

Trotzdem, dass dank dem Fahrzeugsrennen und Fahrzeugsprototypen, und im Zusammenhang mit Europatruckprix das Autodrom Most meistens mit dem Autosport verbunden wird, machen den grossen Namen der ersten Rennstrecke bei uns im Ausland gleichzeitig auch die Motorradrennen. Am meisten dann regelmässig organisiertes Unternehmens des Europameisterschaft. Sechzehn Rennen des Europameisterschaft, die bisher im Autodrom Most stattfanden, schufen eine unübersehbare Tradition. Die Europameisterschaft in Most ergänzte mit grossem Maß die reiche Historie des Motorsports, wo die Anfänge gerade mit Motorradrennen verbunden sind.

Premieren

Das erste Motorradrennen fand in Most schon zwei Jahren nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges statt, genauer gesagt am 25. Mai 1947. Erst fünf Jahre später fand im Stadtring, ringsum der Brauerei in Kopisty, das prämierte Autorennen statt. Auf die richtigen Meistermotorradrennen mussten die Zuschauer bis Jahr 1965 warten, wann sich am 19. September in fünftem Unternehmen der tschechischen Meisterschaft über den ersten tschechoslowakischen Champions entschied (František Boček in 125ccm, Bomumil Staša Senior in der Klasse bis 175ccm, Jan Novotný in 250ccm und František Šťastný in der prestigien Kubatur bis 350ccm).

Další mistrovské souboje jezdců s motocykly se však do Mostu vrátily až díky nově postavenému autodromu. 10. června 1984, tedy rok po slavnostním otevření okruhu, se na mostecké dráze pod hradem Hněvín uskutečnil historicky první závod československého mistrovství, ve kterém získali zlato Ladislav Polák ve třídě do 125 ccm, Pavol Dekánek ve dvěstěpadesátkách a Bohumil Staša senior v půllitrech. O osmačtyřicet dní později mostecký autodrom pro své mistrovství poprvé využili Švýcaři, v jejichž zemi není dovoleno pořádat okruhové závody a proto ani nemají vlastní dráhu.

V souvislosti se švýcarským šampionátem kredit mosteckého autodromu v motocyklovém světě stoupl hodně vysoko a bylo jen otázkou času, kdy se na novém okruhu v Mostě uskuteční závody dalšího prestižního mistrovství. Nakonec se tak stalo přesně tři roky a čtyři dny po startu prvního motocyklového klání, tedy 14. června 1987. Brno bylo zařazeno zpět do kalendáře mistrovství světa a místo jihomoravské metropole dostal Most přiděleno pořadatelství jednoho z podniků evropského šampionátu. Ještě ve stejné sezóně se na mosteckém autodromu uskutečnil poprvé závod mistrovství Německa a o deset let později se v Mostě v rámci evropského mistrovství konal prvně také jeden díl Světového poháru sajdkářů.

Nová tradice

Odstartováním prvního mosteckého závodu evropského šampionátu byla zahájena nová tradice. Most se rychle proměnil v nedílnou součást kalendáře mistrovství starého kontinentu a po svém premiérovém zařazení do seriálu v následujících letech chyběl v šampionátu pouze jednou. Došlo k tomu v roce 1992, kdy měl být okruh dějištěm jed-

only thanks to the newly build autodrome. On 10 July 1984, it means one year after the opening ceremonial on the circuit, there was held the historically first race of the Czechoslovak mastership on the Most's track under castle Hněvín, in which the gold was taken by Ladislav Polák – 125 ccm, Pavol Dekánek – 250 ccm and Bohumil Staša senior in half-litres. Forty-eight days later the Autodrome in Most was firstly used by Swiss for their mastership, in whose country it is not allowed to hold circuit races and that way they do not have their own track.

In relation with the Swiss championship the credit of Most's Autodrome in motorcycle world rose very high and it was only a matter of time, when a next prestigious mastership will be held in Most. Then that happened exactly three years and four days later after the start of the first motorcycle groan, it is on 14. June 1987. Brno was posted back to the world championship calendar and instead of the south Moravian metropolis Most obtained the organization of one of the events of the European championship. Yet at the same season the first event of the German mastership was held in Most and ten years later as a part of the European mastership a race of side-cars was held here.

New tradition

By starting the first race of the European championship a new tradition was started. Most rapidly changed into inseparable part of the mastership of the old continent and after its premiere incorporation in the serial in the next years it missed only once. It happened in 1992, when the circuit should have been the residence place of one of the races of the Superbike world championship. But the prepared



Evropy motocyklů



Weitere Meistermotorradrennen kehrten aber in Most erst dank der Ausbau des neuen Autodroms zurück. Am 10. Juni 1984, ein Jahr nach der feierlichen Eröffnung der Rennstrecke, fand an der Rennstrecke unter der Burg Hněvín das erste historische Wettrennen der tschechoslowakischen Meisterschaft statt, in der die Sieger Ladislav Polák in der Klasse 125ccm, Pavol Dekánek in 125ccm und Bohumil Staša Senior in 500ccm waren.

Achtundvierzig Tage später nützten das Autodrom Most auch die Schweizer aus, weil in ihrer Heimat nicht erledigt ist, die Ringsrennen zu organisieren und deshalb haben sie auch keine Rennstrecke.

Im Zusammenhang mit der Schweizmeisterschaft stieg sehr hoch der Kredit des Autodrom Most in der Motorradwelt und war nur Frage der Zeit, wann an der neuen Rennstrecke in Most weitere, prestigefulle Motorradrennen stattfinden würden. Endlich geschah das gerade drei Jahren und vier Tagen nach dem Start des ersten Motorradrennens, also am 14. Juni 1987.

Brno wurde zurück in das Kalender der Weltmeisterschaft eingeordnet und statt Südmährenmetropole bekam Most eingeteilt die Veranstaltung eines Unternehmens der Europameisterschaft. Noch in dieser Saison fand in Autodrom Most zum erstmalig Deutschlandmeisterschaft statt und zehn Jahren später fand im Rahmen der Europameisterschaft auch zum erstmalig ein Rennen der Weltmeisterschaft in Seitenwagen statt.

Neue Tradition

Mit dem Start des ersten Wettrennens der Europameisterschaft in Most wurde neue Tradition angesetzt. Most wurde schnell zum unteilbaren Teil des Kalenders der Europameisterschaft verwandelt und gleich nach seiner prämierten Einordnung in der Serie in den nächsten Jahren fehlte hier die Europameisterschaft nur einmal.

Mistrovství Evropy motocyklů

noho ze závodů mistrovství světa Superbike. Chystané klání se však nakonec neuskutečnilo.

V letošním dvacátém roce existence autodromu se v Mostě konal v pořadí již šestnáctý podnik evropského šampionátu. Tato bilance jasně dokazuje, že mostecký okruh patří mezi uznávané závodní dráhy a má své stálé místo vedle světově známých tratí jako je například britský Donington, německý Hockenheim nebo nizozemský Assenu, na nichž se také již několik let konají pravidelně podniky mistrovství Evropy.

groan did not finally take place here.

In this year's 20th year of existence of Autodrome Most, the sixteenth event of the European championship was held here. This balance clearly shows, that the circuit in Most belongs to the respected race tracks and that it has its own place next to the world known tracks as British Donington, German Hockenheim or Nederland's Assen, on which the regular races of the European championship are held for several years too.

Es war im 1992, wann in Most ein Rennen der Weltmeisterschaft stattfinden sollte. Dieses Rennen ist aber nicht durchgelaufen.

In diesem Jahr der zwanzigjährigen Existenz der Rennstrecke fand im Autodrom Most schon das sechzehnte Unternehmen der Europameisterschaft statt. Diese Bilanz beweist klar, dass die Rennstrecke in Most zwischen anerkannten Rennstrecken gehört und ständigen Platz zwischen weltbekannteren Rennstrecken wie britische Donington, deutsche



Slavná jména

Odstartování evropského šampionátu v závodech silničních motocyklů, jehož zahajovací ročník novodobé historie se uskutečnil v roce 1981, bylo vyvoláno potřebou o vytvoření jakéhosi odrazového můstku pro mladé jezdce mířících do mistrovství světa. Záměr zakladatelů nového seriálu závodů se vydařil a šampionátem na cestě do světového kolotoče prošli například Němec Ralf Waldmann, Španěl Juan Borja, Francouz Olivier Jacque, čeští reprezentanti Jaroslav Huleš, Jakub Smrž a Lukáš Pešek a samozřejmě velká řada Italů v čele s „Božským Big Maxem“ Massimo Biaggim a „Králem králů“ Valentino Rossim.

Mnoho z později slavných jezdců se rovněž zapsalo do vý-

Famous names

Starting of the European championship of the road motorcycles, whose starting year of the new age history took place in 1981, was imposed by the need of creation of some kind of spring board for young racers heading into the world championship. The objective of the founders of the serial succeeded and the way through the championship into the world's one was passed by German Ralf Waldmann, Spanish Juan Borja, French Olivier Jacque, Czech representatives Jaroslav Huleš, Jakub Smrž and Lukáš Pešek and of course a lot of Italians lead by the "Godlike Big Max" Massimo Biaggi and "King of the kings" Valentino Rossi.

Lot of later famous racers also enrolled into the results lists of the races in Most. For example in the

Hockenheim oder niederländische Assen hat. Hier fanden regelmässig die Europameisterschaft.

Berühmte Namen

Der Start der Europameisterschaft in Motorradrennen, wann der eröffnende Jahrgang der neuzeitlichen Historie im Jahre 1981 stattfand, wurde mit dem Bedarf um Gründung so zu sagen des Sprungbretts für junge Rennfahrer in Weltmeisterschaft hervorgerufen. Die Absicht der Gründern der neuen Rennserie gelang und diesen Weg in die Weltmeisterschaft gingen z.B. Deutscher Ralf Waldmann, Spanier Juan Borja, Franzose Olivier Jacque, tschechische Repräsentanten Jaroslav Huleš, Jakub Smrž und Lukáš Pešek und selbstverständlich eine Reihe Italiener an der Spitze mit „Himmlicher

sledkových listin závodů v Mostě. Například už v historicky prvním klání získal bronz Španěl Alberto Puig. O dva roky později se na medailové pozice prosadili Němec Dirk Raudies a teprve šestnáctiletý Ital Loris Capirossi. Další ze slavné italské líhně Stefano Perugini si v roce 1993 z mosteckého autodromu odvezl zlato a stejně úspěšný byl Francouz Jacque v následující sezóně, kdy na stupních vítězů zářili budoucí hvězdy Italové Ivan Cremonini, Roberto Locatelli, Andrea Ballerini a také další z Francouzů Régis Laconi.

Rok 1995 ozdobil triumfem Jaroslav Huleš, který v domácím klání zdolal svého velkého rivala Rossiho. V dalším ročníku šampionátu v Mostě triumfoval Argentinec Sebastian Porco a mezi medailisty byli rovněž Italové Mirko Giansanti a Roberto Rolfo. V sezóně 2002

historically first groan the bronze was taken by Spanish Alberto Puig. Two years later the medal positions were reached by German Dirk Raudies and only sixteen years old Loris Capirossi. Next from the famous Italian hatchery Stefano Perugini carried gold from the Most's autodrome and the same successful was French Jacque in the next season, when the future stars, Italians Ivan Cremonini, Roberto Locatelli, Andrea Ballerini and also French Régis Laconi were shining on the medal posts.

Year 1995 was adorned by victory of Jaroslav Huleš, who overcame his big rival Rossi in the domestic fight. In the next season of the championship in Most, the Argentinean Sebastian Porco triumphed and also Italians Mirko Giansanti and Roberto Rolfo were among the medallists. In the 2002's season the virtual golden

Big Max" Massimo Biaggi und „König der Könige" Valentino Rossi.

Viele von den später berühmten Rennfahrern wurden auch in die Ergebnisliste in Most eingetragen. Zum Beispiel im historisch ersten Rennen gewann Bronz Spanier Alberto Puig. Zwei Jahre später wurden sich in Medaillepositionen Deutscher Dirk Raudies und erst sechzehnjährige Italiener Loris Capirossi durchgesetzt. Nächster von dem italienischen Nest Stefano Perugini hat vom Autodrom Most in 1993 goldene Medaille mitgebracht und genauso erfolgreich war auch Franzose Jacque in der nächsten Saison, wann an der Medaillenpositionen die zukünftigen „Stars" Italiener Ivan Cremonini, Roberto Locatelli, Andrea Ballerini und auch nächster von den Franzosen Régis Laconi leuchteten.

Das Jahr 1995 schmückte mit seinem Triumph Jaroslav Hu-



Mistrovství Evropy motocyklů

převzal od Huleše pomyslnou zlatou štafetu talentovaný Lukáš Pešek a letos svoji bilanci rozšířil o stříbro.

Největší dramata

Už historicky první závody mistrovství Evropy v Mostě konané za účasti 227 jezdců nabídly fantastickou podívanou. Nejprve se o ni postaral Ital Corrado Catalano, když jasně vedl v závodě třídy do 125 ccm, ale kvůli nedostatku benzínu v nádrži přišel o zlato v posledních zatáčkách. Podle očekávání se potom ještě větší drama odehrálo ve čtvrtletech, kde Andorčan Javier Cardellus vyhrál pouze o délku předního kola a protože s jeho triumfem tehdy nikdo nepočítal, musel si jezdec vyslechnout španělskou hymnu.

Přímo infarktový závěr měla v roce 1994 třída stopětadvacítek, kde v duelu o zlato Ital Roberto Locatelli na cílové čáře podlehl svému krajanovi Ivanovi Cremoninimu o pouhých 0,014 vteřiny. O tři setiny vteřiny zase Francouz Bernard

estafette from Huleš was taken by talented Lukáš Pešek and this year he added silver to his balance.

Biggest dramas

Already the historically first races of the European mastership held in most with participation of 227 racers offered a great show. At first Italian Corrado Catalano took care about it, when he was clearly leading the 125 ccm class race, but due to the lack of fuel in the fuel tank he lost the gold in the last bends. As expected even bigger drama took place in the 250 ccm class, where Andorran Javier Cardellus won only by one half of the wheel length and because none counted with his title, he had to listen to the Spanish national anthem.

Almost heart disease like end had the 1994's 125 ccm class, where in the duel for gold Italian Roberto Locatelli went under his countryman Ivan Cremonini with only 0,014 second loss. The fight for silver was lost by only three hundredths of

leš, der im heimlichen Rennen seine Rivale besiegte. In nächster Weltmeisterschaft in Most triumphierte Argentinier Sebastian Porco und Medaille gewannen auch Italiener Mirko Giansanti und Roberto Rolfo. In der Saison 2002 nahm talentierter Lukáš Pešek die fiktive, goldene Stafette von Huleš über und Pešek erweiterte seine Bilanz um Silber.

Die grössten Dramen

Schon die ersten, historischen Rennen der Europameisterschaft in Most boten unter Teilnahme von 227 Fahrern fantastische Schau an. Zuerst kümmerte sich Corrado Catalano um Show, wenn seine Führung in der Klasse bis 125ccm wegen dem Benzinmangel im Benzintank in den letzten Kurven verlor.

Laut der Erwartung spielte noch grössere Drama in der Klasse bis 250 Andorier Javier Cardellus, als er nur um die Länge des vorderen Rads gewann und weil damals sein Triumph niemand erwartete, musste der Fahrer die spanische Hymne hören.

Das Infarktsende hatte in 1994 die Klasse bis 125ccm, wo im Duell zwischen Italiener Roberto Locatelli und Ivan Cremonini, der erste genannte nur um 0,014 Sekunden gewann. Um 0,03 Sekunden verlor auch Franzose Bernard Cazade im Kampf um Silber in der Klasse bis 250ccm, als ihn in den letzten Meter auch ein Franzose Jean



Cazade prohrál souboj o stříbro ve dvěstěpadesátkách v roce 1993, kdy jej v posledních metrech zdolal jeho krajan Jean Foray. Malé časové rozestupy mezi nerychlejšími jezdci ovšem nebyly výsadou pouze maloobjemových kubatur, což například dokázali v sezóně 1995 Ital Mario Innamorati a Maďar Arpád Harmatim, mezi nimiž byl v závodě třídy

second by French Bernard Cazade in the 250-ccm class in 1993, when he was overtaken in the last meter by his countryman Jean Foray. But the small differences between the fastest racers were not a privilege of only the small volume cubature, what was shown for example in the 1995's season by Italian Mario Innamorati and Hungarian Arpád

Foray besiegte. Kleine Zeitabstände zwischen der schnellsten Fahrern im Ziel waren nicht nur die Sache der kleinen Kubatur, aber ähnliches zeigte in der Saison 1995 Italiener Mario Innamorati und Ungar Arpád Harmatim, wenn zwischen ihnen im Rennen der Klasse Superbike nur ein Unterschied in 0,015 Sekunden war. Dramatische Wettkämpfe brachten



Superbike na cílové čáře rozdíl jen 0,015 vteřiny.

Dramatické souboje sebou však přinášely také kolize a pády. V té souvislosti byl jako „festival havárií a pádů“ pojmenován hned druhý závod mistrovství Evropy na mosteckém autodromu. Odborníci se shodly, že podobně hororové klání se v tehdejší Československu do té doby ještě nekonalo. Asi nejvážněji vypadala kolize sajdkáru německé posádky Lauer – Wild, který se v duelu o třetí místo otřela o stroj soupeřů a po následných kotrmelcích zůstal v písku pod převrácenou „tříkolkou“ ležet spolujezdec. Řidič za pomoci záchránářů sajdkár převrátil zpět na kola, posádka následně svoji tříkolkou roztlačila, zmizela udiveným traťovým komisařům z očí a cílem projela jako třináctá.

Harmatim, between who only a 0,015 second difference was at the finishing line at the Superbike class.

But the dramatic fight brought also collisions and falls. In this relation the second race of the European mastership on Autodrome Most was name the "accidents and falls festival". The experts agreed that alike horror groan was not seen in Czechoslovakia till then. Probably the worst looking collision was the one of the side-car of the German crew Lauer – Wild, which touched the competitors machine in the duel for the third place and in the following flip-flops the co-driver remained lying in the sand with the side car. Driver with help of the rescuers turned the sidecar back on wheels. But then the crew pulled its machined back to the track and for the surprise of the commissaries it continued and finished thirteenth.

auch Kollisionen und Fälle mit. In diesem Zusammenhang wurde als „Festival der Fälln und Havarien“ gleich der zweite Europameisterschaft in Most benannt. Die Fachleuten wurden einig, dass so eine Horrormeisterschaft in damaliger Tschechoslowakischen Republik bisher noch nie war. Vielleicht am schlechtesten sah die Kollision des deutschen Seitenwagens mit Lauer und Wild aus, der im Kampf um den dritten Platz die Maschine des Gegners abrieb und nach folgenden Rollen blieb unter dem Seitenwagen im Sand der Mitfahrer liegen. Der Fahrer mit Hilfe des Rettungsdienstes kippte den Seitenwagen wieder auf die Räder um, die Besatzung des Seitenwagens trat ihre Motorrad an und unter Aufsicht der erstaunten Streckekommissaren fuhr weg und besaß den dreizehnten Platz.



Ing. Luboš Měkota

*Předseda představenstva a generální ředitel
Mostecká uhelná společnost a.s.
Chairman and managing director
of Mostecká uhelná společnost a.s.
Vorstandsvorsitzende und Generaldirektor
Mostecká uhelná společnost a.s.*

Ačkoli je zvykem na těžební společnosti tak trochu žehrat, protože svou činností mění ráz krajiny, v případě autodromu, hipodromu i mnoha rekreačních lokalit na Mostecku platí, že nebyt těžební činností, nikdy by nevznikly. Jaké další zajímavé areály tu budou po dokončení rekultivací sloužit lidem?

„Krajině na Mostecku se postupně vrací její přírodní ráz. Je nutné připomenout, že rekultivace a obnova krajiny jsou záležitostí řady let a dokonce desetiletí. V minulých obdobích tu tak mohly vzniknout i sportovní a rekreační areály, jako je například autodrom a hipodrom, které dnes patří mezi lákavé atrakce regionu a šíří jeho pověst i v zahraničí. Podobným projektem by mělo být také jezero Most, které vzniká v místě bývalého lomu Most - Ležáky pod vrchem Hněvín. V roce 1999 bylo rozhodnuto o záměru zaplnit zbytkovou jámu vodou. V současné době v této oblasti probíhají rekultivační a sanační práce, které si vyžadají investici převyšující jednu miliardu korun. Celková plocha hladiny jezera Most bude 311 hektarů a v jeho okolí by v budoucnu měl vzniknout prostor pro různé sportovní rekreační a zájmové aktivity jak pro obyvatele regionu, tak i pro jeho návštěvníky.“

Jaký máte osobní vztah k motoristickému sportu?

„Automobilový i motocyklový sport mám rád, ale rozhodně nejsem žádný náruživý fanoušek, který pečlivě sleduje výkonnost jednotlivých týmů nebo si nenechá ujít jediný závod. Více mne zajímají motocykly, takže pokud mi vyjde čas, tak se podívám na některý z motocyklových závodů. Ještě raději však řídím svůj vlastní motocykl.“

Jaký máte vztah k řízení auta? Chtěl byste někdy ozkoušet skutečný závodní speciál, či dokonce truck?

„Řízení auta je pro mne každodenní nutností, která ale není nepřijemná. Jako téměř každý muž se dobře cítím v silném, rychlém, ale bezpečném voze. Proto pochopitelně považuji za zajímavé a lákavé vyzkoušet si možnosti závodního speciálu či trucku přímo na automobilovém okruhu.“

However it is usual to berate the mining companies a little, because they are changing the landscape by their activity, in the case of autodrome, hippodrome and lot of other recreation areas in Most it holds, that without the mining company they would never exist. What other interesting area will serve to people after the reclamation will be finished?

"The natural look is slowly returning to the countryside at the Most region. It is necessary to mention, the reclamation and renewal of the countryside are long time projects for several years or even decades. So in the past years the sports and recreation areas like autodrome and hippodrome could have been built here, which now belong among the attractive draws of the region and they disseminate its reputation also abroad. I similar project should be the lake Most, which rises in the former mine Most-Ležáky under the hill Hněvín. In 1999 a decision was made to fill the remanent mining pit by water. In recent times, there are some reclamation and rehabilitation works done, which will demand an investments exceeding one billion crowns. The total area of the lake Most will be 311 hectares and in its surroundings there should be a place for various sports-recreation activities so for the locals so for the visitors."

What is your personal relation to motoring?

"I like automobile and motorbike sport, but I am not that kind of fan, who carefully follows all the performances of the individual teams or does not miss any race. I am more interested in motorbikes, so if I will have enough time, I will visit some of the motorbike races. But the most I like to ride my own motorbike."

What is your relation to the car driving? Would you like to try a real racing special or even truck?

"Driving a car is a everyday need for me, but it is not an unpleasant one. As almost every man I feel good in a powerful fast, but safe car. This is why I surely find interesting a alluring to try the racing special or even truck on the automobile circuit."

Obwohl gibt's Gewohnheit, auf die Fördergesellschaften zu meckern, weil sie mit ihrer Tätigkeit den Charakter der Landschaft ändern, im Fall des Autodroms, Hippodroms und anderer Erholungslokalitäten im Gebiet Most gilt, wenn hier keine Fördertätigkeit wäre, dann würden keine solchen Areale entstehen. Welche andere interessanten Areale werden hier nach dem Rekultivierungsende den Leuten dienen?

Das Gebiet Most kehrt Schritt für Schritt zu dem natürlichen Charakter zurück. Es ist notwendig zu erwähnen, dass die Rekultivierung und Renovierung der Landschaft die Frage einiger Jahren oder einiger zehn Jahren sind. In vergangener Zeit konnten hier auch Sport- und Erholungsarealen entstehen, wie z. B. Autodrom oder Hippodrom, die heutzutage zu den lockenden Attraktionen des Region gehören und die den Ruf im Ausland verbreiten. Ähnliches Projekt sollte auch der See Most werden, der auf der Grundlage des ehemaligen Bruchs Most – Ležáky unter der Burg Hněvín entsteht. Im Jahre 1999 wurde über die Absicht das übrige Krater mit Wasser vollfüllen entschieden. Heutzutage laufen in diesem Gebiet Rekultivierungs- und Sanierungsarbeiten, die eine Investition über eine Milliarde verlangen. Gesamte Oberfläche des See Most wird 311ha und in der Umgebung sollte zukünftig ein Raum für verschiedene Sport- und Erholungsaktivitäten nicht nur für die Bewohner des Regions sondern auch für die Besucher entstehen.

Wie ist Ihre persönliche Stellung zum Motorsport?

Der Auto- und Motosport habe ich sehr gern, aber auf keinen Fall bin ich ein leidenschaftlicher Fan, der gründlich und püntlich die Leistungen einzelne Teams betrachtet oder läßt sich kein einziges Rennen entgehen. Mehr interessiere ich mich für Motorräder, also wenn ich Zeit habe, schaue ich ein Wettrennen von mehreren an. Noch lieber fahre ich mein eigenes Motorrad.

Wie ist Ihr Verhältnis zum Autofahren? Möchten Sie einmal ein wirkliches Rennfahrzeug oder sogar Truck versuchen?

Das Autofahren ist meine tägliche Notwendigkeit, die mir aber nicht unangenehm ist. Wie fast jeder Mann fühle ich mich gut in einem starken, schnellen, aber sicheren Wagen. Deshalb halte ich natürlich interessant und lockend, die Möglichkeiten eines wirklichen Fahrzeuges oder Truck gerade auf der Rennstrecke auszuprobieren.

...Luboše Měkoty

Zeptali jsme se...



Ing. Miroslav Rosina, CSC.

*Viceprezident pro zahraniční vztahy
Matador a. s. Púchov*

*Vice-president for foreign relations
Matador a. s. Púchov*

*Vizepräsident für Auslandsbeziehungen
Matador a. s. Púchov*

Ptát se jak jste spokojen s prodejem pneumatik značky Matador na evropských trzích, by nejspíš nebylo příliš objektivní, protože v takovém oboru nemůže úplná spokojenost nastat asi nikdy. Přesto, jaký je trend zahraničního prodeje pneumatik Matador a na jakou úroveň byste se chtěli dostat?

„Za prvních sedm měsíců letošního roku dosáhl nárůst tržeb z prodeje osobních pneumatik oproti stejnému období loňského roku zhruba šesti procent, u prodeje lehkých nákladních pneumatik dvaceti a nárůst tržeb z prodeje nákladních pneumatik byl kolem jedenácti procent. Úroveň, na kterou se Matador chce dostat, koresponduje se strategií rozvoje portfolia výrobků, které ukazuje cestu k náročnému zákazníkovi evropského formátu a to napříč celým sortimentem. U osobních pneumatik to znamená vstup do segmentu vysokorychlostních pneumatik, u lehkých nákladních pláštíků je to rozšíření sortimentu na všechny typy dodávkových vozidel, jejichž podíl na přepravě zboží neustále stoupá. O zcela nový okruh zákazníků se jedná o úplně nový okruh zákazníků a také o velice dynamicky se rozvíjející trh vozidel se schopností jezdit po silnicích i mimo ně. Významný podíl na tržbách Matadoru tvoří nákladní pneumatiky a naše strategie je tu také jasná. Etablovat naši značku jako stabilního hráče a partnera pro spediční a přepravní společnosti na trhu sjednocené Evropy. Být partnerem se schopností poskytnout zákazníkům vysoký kilometrový průběh a schopnost protektorovat naše ojeté pláště tak, aby na jedné kostře absolvovaly kolem půl milionu kilometrů bez poruchy.“

Jak lákavé jsou pro vaše obchodní cíle východní trhy a balkánské země?

„Tyto oblasti pro nás jsou jednoznačně potenciálními trhy pro další nárůst prodeje v budoucnosti. Speciálně Rumunsko, Bulharsko a bývalé země Jugoslávie představují při očekávaném oživení domácí spotřeby významný potenciál růstu. Dodejme, že Matador tu historicky má poměrně vysoké podíly na trhu a charakter spotřebitelů a podmínek používání pneumatik je velmi podobný našemu. Zvláštní kapitolu se strategickým významem pro další rozvoj Matadoru představují země Ruské federace a Kazachstánu, kde má Matador vlastní zastoupení ve výrobní činnosti - společný podnik na výrobu osobních pneumatik s firmou Sibur v Omsku. V obchodní činnosti nás reprezentuje firma Slovsintrade v Moskvě a Matador - A v Alma Atě. Trhy s rozhodujícím podílem na obratu Matadoru jsou ovšem

It would probably not be to inventive to ask you, how are you satisfied with sales of Matador tires on European markets, because in such a branch one can be never satisfied. But anyway, what is the trend of foreign sales of Matador tires and what level would you like to reach?

"In the first seven months of this year, the income from sales of tires for passenger cars rose about six percents compared to the same period of the last year, what it take about the tires for light trucks, there it was twenty percents and for the heavy truck about eleven percents. The level, which Matador wants to reach, corresponds to the strategy of development of portfolio of products, which shows way to demanding European type customer and this through the whole assortment. On tires for passenger cars it means entry to the segment of tires for high speeds, on light-truck ones it presents enlarging the assortment on all types of delivery vans, whose share on the amount of transport increases permanently. New very important and dynamically developing branch are now also vehicles able to go both on rounds so out of them. An important share of Matador's income is created by tires for trucks and our strategy is clear in this segment. To establish our trademark as a stable player and partner for forwarding and transport companies on the united European markets. To be a partner with ability to offer our customers lifetime of many kilometres and the ability to re-tread our tires so to be able to absolve half a million kilometres on one frame without any breakdown."

And what about eastern and Balkan markets, are the attractive for your marketing tasks?

"Those territories are simply potential markets for us, where we could increase are sales in future. Especially Romania, Bulgaria and countries of the former Yugoslavia present a great increase if the planned development of their economics will succeed. We can add, that Matador has got quite a big trade share here historically and the character of consumers and conditions of using tires is similar to ours. A special chapter, which is strategically important for future development of Matador is presented by the countries of Russian federation and Kazakhstan, where Matador own a representation in manufacturing – collective factory for manufacturing of tires for passenger cars with company Sibur in Omsk. In the marketing

Fragen, wie zufrieden mit dem Verkauf der Reifen MATADOR in europäischen Märkten sind, wird nichts entdeckend, weil in solchem Bereich die absolute Zufriedenheit nie kommen könnte. Trotzdem, wie ist der Trend vom ausländischen Verkauf der Reifen Matador und auf welchem Niveau möchten Sie einmal stehen?

In den ersten sieben Monaten dieses Jahres erreichte der Zuwachs der Einnahmen vom Reifenverkauf für PKW im Vergleich zum letzten Jahr etwa 6%, beim Verkauf der leichten Reifen für LKW 20% und der Zuwachs der Einnahmen vom Reifen für LKW etwa 11%. Das Niveau, auf dem Matador stehen möchte, korrespondiert mit Entwicklungsstrategie von Produktportfolio, die den Weg zum anspruchsvollen Kunde des europäischen Formates durch das ganze Sortiment zeigt. Bei Reifen für PKW bedeutet das, den Eintritt in die Segment der Hochgeschwindigkeitsreifen. Bei leichten Reifen für LKW ist das eine Erweiterung des Sortiments auf alle Typen der Lieferkraftwagen, wo ihr Anteil im Verkehr ständig steigt. Neue Kunden des Marktes sind Besitzer der Wagen, die auf und abseits der Strasse fahren kann. Bedeutender Anteil im Einkommen vom Matador sind Reifen für LKW und unsere Strategie ist hier auch klar. Unsere Marke etablieren als stabilen Spieler und Partner für Speditions- und Transportgesellschaften auf dem Markt der vereinigten Europa. Ein Partner sein, der im Stande ist, den Kunden hoch Kilometerlauf und Fähigkeit der Runderneuerung von abgefahrenen Reifen anbieten kann, damit die Kunden auf einer Reifenkarkasse rund 500 000Km ohne Defekt fahren können.

Wie interessant sind für Sie die Handelsziele in Ostmärkten und balkanischen Ländern?

Diese Gebiete sind eindeutig für uns potentielle Märkte für weiteren Verkaufswuchs in der Zukunft. Speziell Rumänien, Bulgarien und ehemalige Länder der Jugoslawien bieten bei der Belegung der heimischen Konsumierung bedeutendes Potential des Wuchs an. Matador hat hier historisch hohe Anteile auf dem Markt und Charakter der Kunden und Bedingungen der Reifennutzung sind sehr ähnlich zu unserem. Besonderes Kapitel mit strategischer Bedeutung für die weitere Entwicklung bieten die Länder der Russischen Föderation und Kazakhstan an, wo Matador seine eigene Vertretung

...Miroslava Rosiny

Zeptali jsme se...

trhy Střední Evropy. Česká republika, Slovensko, Ma arsko, Polsko, tam všude máme vytvořené dobré zázemí pro udržování podílů na trhu na vysoké úrovni. Známost obchodní značky Matador tu vykazuje výsledky zcela porovnatelné i s našimi největšími konkurenty. Velkou úlohu pro akceptaci a rozvoj výrobního sortimentu hraje také země Evropské Unie. Po vstupu středoevropských a pobaltských zemí do EU v příštím roce bude Matador v tomto vyspělém tržním prostředí realizovat osmdesát procent svých tržeb a to naprosto jasně vypovídá o zaměření marketingových aktivit na evropské trhy. Dodávám, že trhy na Balkáně a v Ruské federaci nadále představují i možnost další expanze.“

Už zmíněný trend příklonu k vysokorychlostním pneumatikám vyšší kategorie se ve výrobním programu Matadoru dá pozorovat už nějaký čas. První byla Aquilla, nyní přišla i Hectorra s asymetrickým dezénem. Jaký úspěch mají tyto pláště na zahraničních trzích?

„Přechod Matadoru na vysokorychlostní pneumatiky typu Aquilla a Hectorra je právě v souladu se snahou o dosažení všech zákaznických skupin a souvisí i s vývojem na trhu osobních pneumatik v Evropě. Na vyspělých trzích už podíl takových pláštů dosahuje skoro 25%. Ve Střední Evropě tento trend probíhá s malým zpožděním, ale je zase mnohem dynamičtější, než v západních zemích unie. Takže i tady platí nezbytnost být ve správný čas na správném místě.“

Jak vnímáte spolupráci vaší společnosti s Autodromem Most z marketingového hlediska? V čem vidíte výhody majetkového vstupu Matadoru do Autodromu Most?

„Spolupráce s Autodromem v Mostě se v dlouhodobém horizontu projevila jako jeden ze základů nástupu značky Matador na trh České republiky. Za deset roků od jejího znovuzavedení na trh dosáhla naše značka podle posledních průzkumů úplně stejnou spontánní znalost jako domácí Barum. Tento úspěch jde jednoznačně i na vrub našeho angažmá v Mostě. Je to správné přesvědčení zákazníků, že Matador zvládá kvalitou svých výrobků i náročné podmínky sportovních zápolení a tato kvalita se zpětně přenáší i do sériové výroby. Mostecko a sever Čech je pro Matador navíc důležitým trhem pro realizaci dopravních pásů ve zdejších těžebních společnostech. Pokud to všechno mám shrnout, spolupráce s autodromem nám vždy vytvářela a naším kapitálovým vstupem nám i v budoucnosti přinese vynikající možnost testování a prezentace všech druhů pneumatik, ale hlavně přímý styk se zákazníky a odbornou veřejností v České republice, kterou mimochodem i nadále považují za domácí trh.“

activities we are represented by company Slovsintrade in Moscow and Matador-A in Alma Ata. But the most important markets, with the biggest share on Matador's income are the in Middle Europe. Czech Republic, Slovakia, Hungary, Poland, all there we have got a good background for keeping the shares on a high level. The knowledge of trademark Matador shows results comparable to our competitors. A big role for acceptance and development of the manufacturing assortment is play be European Union's countries. After the accession of mid-European and Baltic countries to the EU, Matador will realize eighty percents of it income in this market and this clearly shows the orientation of marketing activities on European markets. But I add, that markets on Balkan and in the Russian federation still present a possibility of next expansion.“

The mentioned trend of attaching to high-speed tires of higher category is already visible for some time. Aquilla was the first, now Hectorra with asymmetric design came. What is the success of those tires on foreign trade?

“The change to high-speed tires of types Aquilla and Hectorra is right the effort to reach all the groups of customers and it is connected with the development of the trade of passenger cars in Europe. On the advanced markets the share of such a tires already reaches almost 25%. In the middle Europe this trend is a little delayed, but on the other hand much more dynamic that in the EU countries. So also here its is valid, to be on the right place in the right time.“

How do you perceive the cooperation of your company with Autodrome Most from the marketing point of view? Where do you see the advantages of proprietary entry into Autodrome Most?

“The cooperation with Autodrome Most showed in the long time horizon of view as one of the basics of entry of our trademark on the Czech Republic's market. After ten years of its re-establishment on the trade, marketing researches proved, that our trademark reached the same spontaneous knowledge as domestic Barum. This success simply results also from our participation in Most. It is the right persuading of customers that Matador succeeds also in the severe conditions of racing due to its quality and this quality is brought back to the serial production. The region around city Most and the whole north of Bohemia is an important market for Matador for realization of conveyor belts in local mining companies. If I should summarize that all, the cooperation with autodrome always created and by our entry it will always bring us possibilities of testing and presentation of all types of tyres, but mainly a direct connection to customers and expert public in the Czech Republic, which I, by the way, still consider a domestic market.“

in Produktion hat - gemeinsame Betrieb für Reifenproduktion für PKW mit Sibur in Omsk. In Handelstätigkeit repräsentiert uns Firma Slovintrade in Moskau und Matador in Alma Ata. Die wichtigsten Märkte mit bedeutendem Gewinnanteil sind Mitteleuropa. In Tschechischen Republik, Slowakei, Ungarn, Polen wurde sehr gutes Hinterland für Haltung des Gewinnanteil auf hohem Niveau gebaut. Popularität der Marke Matador zeigt hier Ergebnisse, ganz vergleichbare mit unserer größten Konkurrenz. Die EU-Staaten spielen große Rolle in der Akzeptation und Entwicklung des Produktsortimentes. Nach dem Eintritt der mitteleuropäischen und baltischen Staaten in die EU im nächsten Jahr wird Matador in diesem entwickelten Marktwelt 80% seiner Einkommen realisieren und das spricht klar über die Orientierung der Handelsaktivitäten auf europäische Märkte. Die Märkte in der Russischen Föderation und im Balkan darstellen weitere Möglichkeit der Expansion.

Schon der erwähnte Trend der Orientierung zu den Hochgeschwindigkeitsreifen der höheren Kategorie kann man im Produktionsprogramm Matadors eine gewisse Zeit betrachten. Erste war Aquilla, jetzt kam Hectorra mit asymmetrischem Muster. Wie groß ist der Erfolg dieser Reifen auf ausländischen Märkten?

Der Übertritt Matadors zu den Hochgeschwindigkeitsreifen Aquilla und Hectorra ist im Einklang mit Bemühung der Gewinn aller Kundengruppen und hängt mit der Entwicklung auf dem Markt von Reifen für PKW in Europa. Auf den entwickelten Märkten erreicht Anteil solcher Reifen fast rund 25%. In Mitteleuropa läuft dieser Trend mit kleiner Verspätung, aber ist mehr dynamisch als in den westlichen Staaten der EU. Also auch hier gilt die Notwendigkeit in der richtigen Zeit und auf dem richtigen Platz zu sein.

Wie nehmen Sie die Zusammenarbeit Ihrer Gesellschaft mit Autodrom Most aus dem Marketing-Hinsicht wahr? Die Zusammenarbeit mit Autodrom Most zeigte sich im langfristigen Horizont als einen Grundstein von den Eintritt der Marke Matador auf den Markt in der Tschechischen Republik?

Nach zehn Jahren seit ihrer Neuzulassung auf den Markt erreichte unsere Marke nach der letzten Prüfung, die ganze spontane Kenntnis wie heimliche Barum. Dieser Erfolg geht auf Kosten unseres Engagement in Most. Es ist richtiges Kredo der Kunden, dass Matador schafft mit Qualität seiner Produkten auch die anspruchsvolle Bedingungen motoristischen Kämpfen und diese Qualität wurde gleichzeitig in die Serienherstellung übertragen. Region Most und Nordböhmen ist für Matador wichtiger Markt für die Realisation des Fördergurtes in Fördergesellschaften. Wenn ich alles summieren soll, die Zusammenarbeit mit Autodrom und durch unseren Kapitaleintritt bring in der Zukunft ausgezeichnete Möglichkeiten für Test und Präsentation allen Arten von Reifen, und hauptsächlich Kontakt mit den Kunden und fachlicher Öffentlichkeit in der Tschechischen Republik, die ich für den Homemarkt weiter halte.

...Miroslava Rosiny

MATADOR Púchov a.s.

Historie a současnost

Představuje se generální sponzor Autodromu Most

History and Presence - General Sponzor of Autodrom Most present itself

**Geschichte und Gegenwart - Man stellt sich der Generalsponsor
des Autodroms Most**



MATADOR



MATADOR a.s. začal psát svou historii v roce 1905, kdy bylo v Bratislavě zaregistrováno obchodní jméno nové společnosti s názvem MATADOR - gumové a balátové závody. Už v roce 1925 začala tato firma produkovat první pneumatiky stejnojmenné značky. Potřeba rozšířit výrobu pneumatik v poválečném období vedla představitele společnosti Matador Bratislava k rozhodnutí postavit nový výrobní závod. Jeho základní kámen byl položen v Púchově v roce 1947 a výroba zde byla oficiálně zahájena prvního května 1950, kdy zde vznikla první pneumatika s názvem MATADOR. Firma začíná vyrábět osobní a nákladní diagonální pneumatiky pro potřeby československého trhu. V roce 1953 se závod osamostatnil a přijal název Gumárne 1. mája Púčov. O rok později začíná kromě pneumatik vyrábět i ochranné vložky a autoduše a v roce 1955 rozšiřuje výrobu o gumotextilní dopravní pásy. Velká část produkce je určena pro export a už v roce 1959

MATADOR a.s. began to write its history in 1905, when the company trademark "MATADOR – gumové a balátové závody" (rubber and balata gum works) was registered in Bratislava. Already in 1925 this company began to produce the first tires under the same name. The need to increase the production in the after-war period brought the representatives of Matador Bratislava to decision to build a new factory. Its base-stone was laid in 1947 in Púchov and the production here was officially started in May of 1950, when the first tire with name MATADOR was produced here. The company begins to manufacture diagonal tires for passenger and transport vehicles for the needs of the Czech trade. In 1953 the factory disaffiliated and took the name "Gumárne 1. mája Púčov" (Rubber works of the first May). One year later it starts to manufacture also protective inserts and air tubes and

MATADOR a.s. begann ihre Geschichte im Jahre 1905 zu schreiben, als es in Bratislava der Geschäftsname der neuen Gesellschaft mit dem Namen MATADOR – Gummi- und Balatbetriebe. Schon im Jahre 1925 fing diese Firma an, die ersten Reifen der gleichnamigen Marke herzustellen. Der Bedarf die Reifenherstellung in der Nachkriegszeit zu verbreiten führte die Vertreter der Gesellschaft Matador Bratislava zur Entscheidung einen neuen Produktionsbetrieb aufzubauen. Sein Grundstein wurde in Púchov im Jahre 1947 gelegt und mit der Herstellung wurde offiziell am 1. Mai 1950 begonnen, als hier der erste Reifen mit dem Namen MATADOR entstand. Die Firma fängt an die diagonalen Pkws und Lkws Reifen für den Bedarf des tschechoslowakischen Marktes. Im Jahre 1953 wurde der Betrieb selbstständig und nahm den Namen Gumárne 1. mája Púčov ein. Um ein Jahr später beginnt er außer den Reifen auch die Schutzzwischenlagen und Reifenluftschlauche zu erzeugen, und im Jahre 1955 erweitert er die Herstellung

MATADOR Púchov a.s.

mu byl udělen titul „Vzorný exportní závod“. V roce 1968 se v Púchově začalo s výrobou nákladních radiálních pláštíků STEEL. V roce 1970 byla podepsána licenční smlouva s firmou RUDÝ ŘÍJEN Otrokovice o používání ochranné známky BARUM. O rok později začínají púchovské gumárny vyrábět osobní radiální pláště. V roce 1976 se začaly vyrábět nákladní radiální pláště ALL STEEL.

Od roku 1979 produkuje závod v Púchově ocelolanové dopravní pásy v nové výrobní hale. V roce 1987 zakládá firma Výzkumný ústav

in 1955 in extends its production also on rubber-textile conveyor belts. A big part of production is foreseen for export and already in 1959 the company obtained title "Exemplary export works". In 1968 a production of radial tires STEEL began in Púchov. In 1970 a licence contract was subscribed with the company RUDÝ ŘÍJEN Otrokovice about using the trademark BARUM. One year later production of radial tires ALL STEEL for passenger cars started.

Since 1979 the division in Púchov produces steel-cable conveyor

um gummi-textile Förderbände. Ein großer Teil der Produktion ist für den Export bestimmt und schon im Jahre 1959 wurde ihm der Titel „Musterexportbetrieb“ erteilt. Im Jahr 1968 begann man in Púchov mit der Herstellung von radialen Lkws Reifen STEEL. Im Jahre 1970 wurde ein Lizenzvertrag mit der Firma ROTER OKTOBER Otrokovice über die Nutzung der Schutzmarke BARUM unterschrieben. Um ein Jahr später beginnen die Gummibetriebe in Púchov, radiale Pkws Reifen zu erzeugen. Im Jahre 1976 begann man die radialen Lkws Reifen ALL STEEL zu erzeugen. Seit dem Jahr 1979 produziert der Betrieb in Púchov Stahlseilfördergurte einer neuen Erzeugungshalle. Im Jahre 1987 gründet die Firma ein Forschungsinstitut für Gummistoff. Am 1. Juli 1988 erhält sie das Statut eines Staatsbetriebes und genau um zwei Jahre später transformiert sie sich in eine Aktiengesellschaft mit dem Namen Gumárne Barum Púchov. Um weitere drei Jahre später, am 1. Juli 1993, wurden die Betriebe Gumárny Barum Púchov auf MATADOR Púchov umbenannt und sie kehren zu ihrer ursprünglichen Marke zurück.



gumárenský. 1. července 1988 získává statut státního podniku a přesně o dva roky později se transformuje v akciovou společnost s názvem Gumárne Barum Púchov. O další tři roky později, 1. července 1993 byly Gumárny Barum Púchov přejmenovány na MATADOR Púchov a vracejí se tak ke své původní značce.

V roce 1994 proběhla transformace na privátní společnost a v ten-

belts in a new factory. In 1987 the company founds Research facility of rubber. On 1. July 1988 the company reaches status of public enterprise and exactly two years later it becomes a stock company with name "Gumárne Barum Púchov". Another three years later on the 1st July 1993 the company is renamed to MATADOR Púchov and so they return to its original trademark. In 1994 a transformation to a private company

Im Jahre 1994 verlief die Transformation in eine private Gesellschaft und in dem gleichen Jahr erhält die Firma die Qualität Zertifikation für die Herstellung von Reifen von der Zertifizierungsgesellschaft DET NORSKE VERITAS. Im Jahre 1995 wurde in der Gesellschaft auch die Zertifizierung der Qualität für die Herstellung der Förderbänder, Luftschlauchen und technischer Gummistoffe durch die Firma TÜV BAYERN SACHSEN durchgeführt.



Ing. Miroslav Rosina, Stanislav Matějovský a Adam Lacko

týž rok získává firma certifikaci řízení kvality na výrobu pláštěů od certifikační společnosti DET NORSKE VERITAS. V roce 1995 se ve společnosti uskutečnila i certifikace řízení kvality na výrobu dopravních pásů, duší a technické gumy firmou TÜV BAYERN SACHSEN.

V tomto roce Matador začíná v akciové společnosti Matador Machinery vyrábět stroje a zařízení pro gumárenský průmysl. V roce 1996 byl ve smyslu britské národní normy BS 7750 a norem ISO/DIS 14001 firmou DET NORSKE VERITAS certifikován systém environmentálního managementu (E.M.S.) jako jedné z prvních firem ve střední a východní Evropě!

V roce 1995 zakládá Matador v sibiřském městě Omsk společný slovensko-ruský podnik na výrobu

took place and in the same year the company obtains certification for tires manufacturing and quality control from company DET NORSKE VERITAS. In 1995 a quality control certification for manufacturing of belts, tubes and technical rubber by the company TÜV BAYERN SACHSEN.

In this year Matador begins to manufacture machines and equipment for rubber industry in the company Matador Machinery. In 1996 the system of environmental management (E.N.S.) was certificated in the sense of British national standard BS 7750 and standards ISO/DIS 14001 by the company DET NORSKE VERITAS – as one of the first companies in middle and eastern Europe.

In 1995 Matador founds a Slovak-Russian factory in Omsk on Siberia

In diesem Jahr fängt Matador an, in der Aktiengesellschaft Matador Machinery die Maschinen und Einrichtungen für die Gummiindustrie zu erstellen. Im Jahre 1996 wurde im Sinne der britischen nationalen Norm BS 7750 und laut ISO/DIS 14001 durch die Firma DET NORSKE VERITAS dem System des Environment-Managements (E.M.S.) die Zertifikation erteilt, als einer der ersten Firmen in der Mittel- und Osteuropa!

Im Jahre 1995 gründet Matador in der Sibirienstadt Omsk einen gemeinsamen slowakisch-russischen Betrieb für die Herstellung von radialen Pkws Reifen, welche nach einiger monatelangen Zusammenarbeit von slowakischen und russischen Technikern im April 1996 begonnen wurde.

Im Oktober 1998 wurde in Púchov der Vertrag über die Gründung des

MATADOR Púchov

osobních radiálních pneumatik, která byla po několikaměsíční spolupráci slovenských a ruských techniků zahájena v dubnu 1996. V říjnu 1998 byla v Púchově podepsána smlouva o založení společného podniku Continental Matador na výrobu nákladních autopláští ALL STEEL, která byla slavnostně spuštěna v lednu 1999.

V současnosti patří Matadoru 33. místo v žebříčku světových gumárenských firem. Je pátým největším vývozcem Slovenské republiky a export představuje více, než 80% jeho celkové produkce. Matador je druhou největší společností na Slovensku v chemickém a farmaceutickém průmyslu. Skupinu Matador tvoří 19 společností, které zaměstnávají celkem 3.600 zaměstnanců. Core business společnosti je dnes především výroba osobních a nákladních pneumatik, dopravních pásů, ale také strojů a zařízení pro gumárenský průmysl. Tržby za prodej výrobků, zboží a služeb dosáhly v akciové společnosti Matador za rok 2002 8 miliard a 600 miliónů Slovenských korun a to v porovnání s rokem 2001 představuje nárůst o 4,9%. Co se týče exportu pneumatik, až 32% tržeb tvořil vývoz do západní Evropy. Následují země CEFTA s podílem 24%. Prodej na



Ing. Štefan Rosina

a.s.



for manufacturing radial tires, where the production started after several months of cooperation of Russian and Slovak technicians in April 1996. In October 1998 a contract was subscribed in Púchov about a collective Continental-Matador factory for manufacturing ALL STEEL transport vehicles tires, which was ceremonially started in January 1999.

At the present times, Matador belongs to the 33. place of the biggest world rubber companies. It is the fifth biggest Slovak exporter; export presents over 80% of its production. Matador is the second biggest company in the chemical and pharmaceutical industry in Slovakia. The group Matador is created by 19 companies, which together employ 3600 employees. The core business of the company is created mainly by manufacturing of tires for passenger and transport vehicles, conveyor belts, but also by machines and equipment for rubber industry. The receipts of the share company Matador in 2002 are 8 billions 600 millions Slovak crowns and it presents 4,9% increase compared to 2001. Concerning the tires, 32% of income was created by export into Western Europe. Followed by CEFTA countries with 24%. The home trade share reached 20% with increase

gemeinsamen Betriebes Continental Matador für die Herstellung von Lkws Reifen ALL STEEL unterschrieben, welche feierlich im Januar 1999 gestartet wurde.

In der Gegenwart gehört dem Matador den 33. Platz in der Rangliste der Weltgummifirmen. Er ist der fünftgrößte Exporteur der Slowakischen Republik und der Export stellt mehr als 80% seiner Gesamtproduktion dar. Matador ist die zweitgrößte Gesellschaft in der Slowakei in der chemischen und pharmazeutischen Industrie. Die Gruppe Matador bildet 19 Gesellschaften und sie beschäftigen insgesamt 3.600 Angestellte und Arbeiter. Das Core Business der Gesellschaft bildet heutzutage vor allem die Herstellung von Pkws und Lkws Reifen, Förderbänder, aber auch Maschinen und Einrichtungen für Gummiindustrie. Die Umsatzerlöse für den Verkauf von Erzeugnissen, Waren und Dienstleistungen erreichten in der Aktiengesellschaft Matador für das Jahr 2002 gesamt 8 Milliarden und 600 Millionen slowakischen Kronen und im Vergleich mit dem Jahr 2001 stellt es das Anwachsen um 4,9% dar. Was den Export von Reifen betrifft, bis die 32% der Erlöse bildete der Ausfuhr in die Westeuropa. Es folgen die Länder CEFTA mit dem Anteil von 24%. Der Verkauf auf dem heimischen Markt erreichte die 20% mit einer zwischenjährigen Erhöhung bis 15%, dann folgt die Tschechische Republik mit 10%, die USA mit 9% und GUS mit 5% Anteil. Bedeutungsvolle Erfolge erreichte



domácím trhu dosáhl 20% s meziročním navýšením až 15%, následuje Česká republika s 10%, USA s 9% a země SNS s 5% podílem.

Významných úspěchů dosáhla firma také při vývozu strojů a zařízení pro gumárenskou výrobu, které byly exportovány především do Číny, Ruské federace, Indie a dalších zemí. V oblasti vývoje a výzkumu zaznamenal Matador pozitivní trend s orientací na sofistikované výrobky, což vytváří velice dobrý předpoklad zařazení firmy mezi střední cenový segment. V roce 2002 byla produkce společnosti rozšířena o 33 nových rozměrů v provedení od 13 až do 18 palců a letos pokračuje v projektu HIGH TECHNOLOGY PRODUCTION 2, který je zaměřen na rozšíření sortimentu osobních a lehkých nákladních pláštů, dále pak OFF ROAD a SUV pláštů.

Rozšířením sortimentu výroby vznikly nové aktivity v oblasti výroby strojů a zařízení pro gumárenský průmysl, v oblasti výroby dopravních pásů vznikly nové výrobky s vyšší odolností proti teplotám a hoření.

MATADOR se dále řídí zásadami svého strategického směřování. Je to budování nezávislé, dynamické a na zákazníky se orientující společnosti, která přistupuje k obchodním kooperacím a mezinárodní spolupráci v rámci naplňování vize rozvoje společnosti ve skutečně globálním aspektu.

15% compared to the previous year, next is the Czech Republic with 10%, USA 9% and CIS with 5% share.

An important success was reached also with the export of equipment and machines for rubber industry, which were exported mainly into China, Russian Federation, India and other countries. In the area of research and development Matador noticed a positive trend with orientation on sophisticated products, what created a good assumption for joining the middle prices segment. In 2002 the production of the company was extended by 33 new dimension in design from 13 to 18 inches and the project HIGH TECHNOLOGY PRODUCTION 2 continues this year, which is focused on extending the assortment of passenger and transport tires, then OFF ROAD and SUV tires.

By extending the assortment of production new activities were created in the area of machines and equipment for rubber industry, in the area of conveyor belts manufacturing new products with better resistance to temperature and burning were created.

MATADOR still follows the principles of its strategic aim. It is the building of independent, dynamic and customer oriented company, which approaches the business and international cooperation in the range of vision fulfilling from a really global aspect.

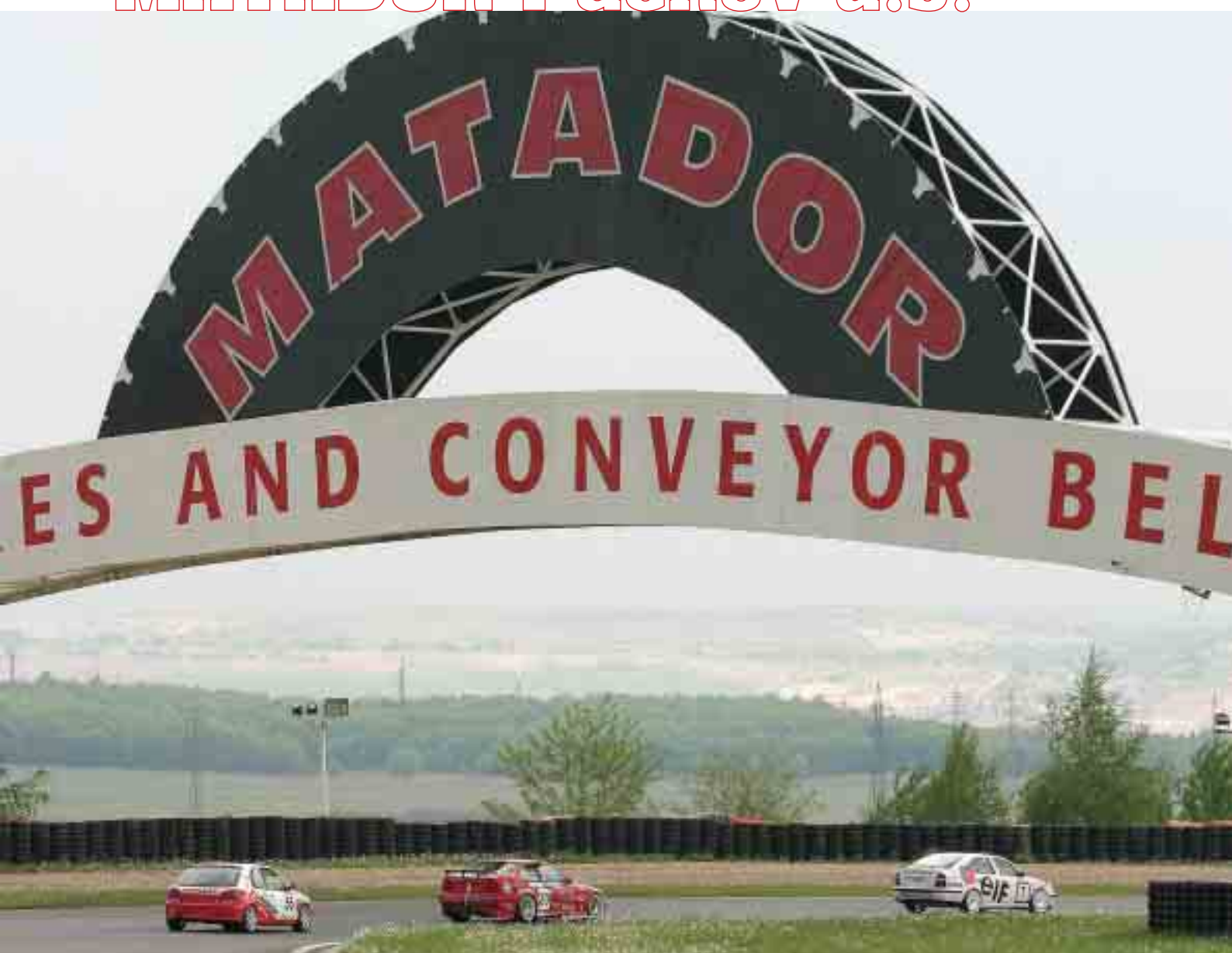
die Firma auch bei der Ausfuhr von Maschinen und Einrichtungen für die Gummiproduktion, welche vor allem nach China, Russische Föderation, Indien und weitere Länder exportiert wurden. Im Bereich der Entwicklung und Forschung erwies Matador einen positiven Trend mit der Orientierung an Sophistikerzeugnisse, was eine sehr gute Voraussetzung der Eingliederung der Firma unter ein mittleres Preissegment bildet. Im Jahre 2002 wurde die Produktion der Gesellschaft um 33 neue Größen in der Ausführung von 13 bis 18 Zoll erweitert, und dieses Jahr setzt sie das Projekt HIGH TECHNOLOGY PRODUCTION 2 fort, welches an die Erweiterung des Sortiments von Pkws und leichten Lkws Reifen, weiterhin dann von OFF ROAD und SUV Reifen, gezielt ist.

Durch die Sortimentauserweiterung entstanden neue Aktivitäten im Bereich der Maschinen- und Einrichtungsherstellung für Gummiindustrie, im Bereich der Herstellung von Förderbändern entstanden neue Erzeugnisse mit einer höheren Temperatur- und Brennensbeständigkeit.

MATADOR richtet sich weiter laut den Prinzipien seiner strategischen Steuerung. Es ist der Aufbau einer unabhängigen, dynamischen und an die Kunden sich orientierender Gesellschaft, welche zur Geschäftskooperationen und internationalen Zusammenarbeit im Rahmen der Visionserfüllung der Gesellschaftsentwicklung in dem tatsächlich globalen Aspekt eingeht.



MATADOR Púchov a.s.



Štefan Rosina nejml.



Zeptali jsme se...



Ing. Štefan Rosina, Dr.h.c.

*Předseda správní rady MATADOR Púchov a.s.
Chairman of the control board MATADOR Púchov a.s.
Vewaltungsratsvorsitzende MATADOR Púchov a.s.*

Vztah pneumatikářského koncernu a automobilového okruhu je navýsost logický. Co Vaší společnosti přináší fakt, že jste se stali generálním sponzorem Autodromu Most?

„Rozhodnutí společnosti MATADOR o přijetí generálního sponzorství Autodromu Most vycházelo a v praxi i potvrdilo logiku komunikace výrobce pneumatik se zákazníkem prostřednictvím motoristického sportu. Hodnocení efektivity této komunikační linky je v současnosti, kdy MATADOR slaví 10. výročí od znovuuvedení značky MATADOR prostřednictvím svých výrobků na trh, nanejvýš vhodné a aktuální. Jsem proto velice rád, že mohu konstatovat, že naše rozhodnutí bylo správné a že jsme dokázali ve společném tandemu s týmem pracovníků MATADORu a mosteckého autodromu úspěšně zvládnout všechny úkoly i očekávání, které jsme si před lety dali. Z našeho hlediska, jako výrobce pneumatik, strojů a zařízení pro gumárenský průmysl a výrobců dopravních pásů, to bylo především etablování značky MATADOR na českém trhu, přesvědčení zákazníků o kvalitě výrobků a z obchodního hlediska zařazení se mezi nejúspěšnější značky na českém trhu. Považuji to za velký úspěch v tak krátkém čase. Je samozřejmé, že vzájemnou spolupráci jsme navázali mnoho pracovních a obchodních kontaktů, z nichž mnohé už jsou v rovině osobních a přátelských vztahů. Symbióza extrémních podmínek motoristického sportu a výzkumně – výrobního potenciálu naší společnosti je zrcadlem zlepšování kvality komerčních pneumatik, je odrazem našich možností a vizí prosazování značky MATADOR v pneumatikářském prostředí. Komunikace a vzájemná setkání s odborníky, závodníky a obchodníky do určité míry pomáhají vytvářet i směr naší cesty. Příkladem mohou být právě sportovní pláště. Vždyť kdo by na začátku věřil, že MATADOR bude obouvat auta na prestižní závody, ať na okruzích, či v rallye, v závodech do vrchu, v crossu, či dokonce závodní trucky? A dnes je to realita. Jména Kopecký, Jureňa, Vojtišek, Bartoš hovoří sama za sebe. Marketingové výsledky a průzkumy stejně tak mluví o tom, že MATADOR se stal konkurenceschopným také v globálním aspektu.“

The relation of tire manufacturing concern to the automobile circuit is absolutely logical. What does it bring to your company, that you became the general sponsor of Autodrome Most?

"The decision of our company MATADOR about accepting the general sponsorship of Autodrome Most came out of and in praxis also confirmed logic of communication of tires manufacturer with customer by the means of motoring sport. Evaluation of effectiveness of this communication line is now, when MATADOR celebrates its tenth anniversary from renewal of the trademark MATADOR using its products on trade maximally suitable and actual. That way I am very pleased, that I can claim, that our decision was right, and that we succeeded in the tandem of people from MATADOR and Autodrome Most in fulfilling all the targets and expectations, which were formulated several years ago. From our point of view as a tire, machines and devices for rubber industry manufacturer and a manufacturer of conveyor belts it was mainly establishing the trademark MATADOR on the Czech trade, persuading the customers about the quality of the products and from the commercial point of view to get among the most successful trademarks on the Czech trade. I consider this a big success in such a short time. It is clear, that by the bilateral cooperation we have made a lot of business and commercial contacts, from whose a lot is also on the personal and friendly level. The symbiosis of the extreme conditions of the motoring sport and research-manufacturing potential of our company is the mirror of improving the quality of the commercial tires; it is the reflection of our possibilities and vision of the trademark MATADOR in the tire-manufacturing industry. The communication and mutual meeting with experts, racers and businessmen partially helps to create the direction of our way. As an example we can mention the sports tires. Who would believe in the beginning, that MATADOR would supply tires for prestigious race on circuits, in rallye, uphill races, cross or even race trucks? And today it is a reality. The names Kopecký, Jureňa, Vojtíšek, Bartoš speak for themselves. The marketing results and research also speaks about that MATADAR became competitive in the global aspect."

Das Verhältnis des Reifenkonzerns und einer Automobilrennstrecke ist höchstlogisch. Was bringt Ihrer Gesellschaft der Fakt, dass Sie der Generalsponsor des Autodroms Most wurden?

"Die Entscheidung der Gesellschaft MATADOR über die Annahme des Sponsorings Autodrom Most ging aus der Praxis aus und bestätigte die Logik der Kommunikation des Reifenherstellers mit dem Klienten mittels des Motorsportes. Die Bewertung der Effektivität dieser Kommunikationslinie ist in der Gegenwart, wann MATADOR das 10. Jubiläum seit der Wiedereinführung der Marke MATADOR mit Hilfe von ihren Erzeugnissen auf den Markt, höchstpassend und aktuell. Ich bin darum sehr froh, dass ich feststellen kann, dass unsere Entscheidung richtig war, und dass wir schafften in dem gemeinsamen Tandem mit dem Team von Arbeitern aus MATADOR und mit dem Autodrom Most erfolgreich alle Aufgaben und Erwartungen zu bewältigen, welche wir uns vor Jahren setzten. Aus unserem Gesichtspunkt, als des Reifen-, Maschinen- und Einrichtungsherstellers für Gummiindustrie und des Herstellers von Förderbändern, war es vor allem das Etablieren der Marke MATADOR auf dem tschechischen Markt, die Überzeugung von Klienten über die Qualität der Erzeugnisse und aus dem Handelsgesichtspunkt die Eingliederung unter die erfolgreichsten Marken auf dem tschechischen Markt. Ich betrachte es als ein großer Erfolg in so kurzer Zeit. Es ist selbstverständlich, dass wir durch die gegenseitige Zusammenarbeit viele Arbeits- und Handelskontakten anschlossen, aus denen schon manche im Ebene von persönlichen und freundschaftlichen Beziehungen sind. Die Symbiose von extremen Bedingungen des Motorsportes und des forschungs-produktiven Potenzials unserer Gesellschaft ist der Spiegel der Qualitätsverbesserung von kommerziellen Reifen, der Reflex unserer Möglichkeiten und die Vision für das Durchsetzen der Marke MATADOR in der Reifenwelt. Die Kommunikation und gegenseitige Treffen mit Fachleuten, Rennfahrern und Händlern helfen im gewissen Maß auch die Richtung unserer Wege zu prägen. Als Beispiel kann es gerade die Sportreifen sein. Also würde am Anfang glauben, dass MATADOR für Prestigerennen bereifen wird, ob auf den Ringstrecken, oder im Rallye, in Bergrennen, im Cross, oder sogar die Race Trucks? Und heutzutage

...Štefana Rosiny

Zeptali jsme se...

Vaše společnost je výhradním dodavatelem obutí pro nejprestižnější český pohár Česká pojišťovna - Škoda Octavia Cup. Jak si ceníte tuto spolupráci? Mimočodem, dočkáme se jednou i závodních trucků na Vašich sportovních pláštích?

„Spolupráce v rámci závodů Česká pojišťovna - Škoda Octavia Cupu je pro MATADOR významná a velice si jí ceníme. To, že jsme výhradním dodavatelem pneumatik pro tuto významnou akci, potvrzuje má předchozí slova. Vzájemná spolupráce se společností Škoda Auto je pro nás jednoznačným přínosem, klademe jí vysokou prioritu a úspěšně ji rozvíjíme. Ať jde o oblast vývoje, obchodních vztahů, či motorsportu. Právě letos jsme vytvořili společný Škoda MATADOR Rallye Team s posádkou Kopecký - Schovánek. Otázka sportovních pláštů pro závody tahačů je také otázkou času a vývoje. Mohu ale prozradit, že výsledek na sebe nenechá dlouho čekat.“

Ví se, že sám aktivně závodíte a několikrát jste startoval právě v Česká pojišťovna - Škoda Octavia Cupu, ale i v závodech okruhového mistrovství ČR. Co Vám dávají chvíle za volantem závodního vozu?

„Je pravda, že mnoho „MATADORáků“ má „kapku benzínu v krvi“ a já k nim patřím také. Moje závodění je ale zařazeno spíše do kategorie relaxu, než skutečného motoristického sportu, i když se za volantem závodního auta vždy snažím dosáhnout co nejlepších výsledků. Chvilky za volantem, zvuk motorů, vůně benzínu, či pohyb po depu jsou pro mne balzámem a lékem na odbourávání stresu z pracovního života.“

Jakým řidičem jste v civilu a jaké krédo za volantem vyznáváte?

„Je asi samozřejmé, že nepatřím do kategorie řidičů hlemýždího tempa. Preferuji sportovní, dynamickou jízdu, ale pochopitelně se zachováním ohleduplnosti, pochopení a bezpečnosti pro ostatní účastníky silničního provozu. Nepatřím mezi kaskadéry na silnicích, nepreferuji vulgární gestikulaci, či frajeřiny za volantem. Spíše jsem si osvojil toleranci a úsměv pro nedostatky jiných šoférů.“

Jak vidíte budoucnost českého a slovenského motoristického sportu?

„Jednoznačně jako perspektivní a dobrou. Jeho rozvoj je samozřejmě spojen s rozvojem a úspěšností společnosti jako takové. Nadstavba, ze které se v Čechách a na Slovensku financuje rozvoj motoristického sportu je tvořena z finanční základny a možností soukromých i státních zdrojů. A je třeba započítat sem i zájem o rozvoj dětí, mládeže a sportu jako celek. Je to prostě v zájmu nás všech.“

Your company is an exclusive supplier for tires for the most prestigious Czech circuit cup - Česká pojišťovna - Škoda Octavia Cup. How do you appreciate this cooperation? By the way, will we ever see the race trucks on your sports tyres?

“The cooperation within the Česká pojišťovna - Škoda Octavia Cupu is very important for MATADOR and we appreciate it very much. The bilateral cooperation with Škoda Auto is a clear benefit for us, we give it a high priority and we develop it successfully as it takes for the area of research, commercial relations or motor sport. Actually this year we have created a collective Škoda MATADOR Rallye Team with crew Kopecký - Schovánek. The question of the sports tires for trucks is also a matter of time and development. But I can reveal, that the results will be presented soon.“

It is known that you are a racer on your own and that you had several starts in the Česká pojišťovna - Škoda Octavia Cup, but also in the races of circuit championship of Czech Republic. What do the moments at the race car bring you?

“It is true, that lot of “MATADOR people has got a drop of petrol in their blood” and I belong to them too. But my racing is more in the category of relaxation than a real racing sport, however I always try to get the best results in the race car. The moments behind the steering wheel, the noise of engines, smell of petrol or walking through the depot are a cure for the work stress healing for me.“

What kind of driver you are in your civil life and what is your credo for driving?

“I think that it is clear that I’m not a “snail speed drive”. I prefer sports dynamic race, but of course with keeping the tolerance, comprehension and safety of other road traffic participants. I do not belong to the group of stunts on roads, I do not like vulgar gesticulation or flashing in the car. I think I have familiarizes tolerance and smile for others drivers’ imperfections.“

How do you see the future of Czech and Slovak motoring sport?

“Clearly as perspective and good. Its development is of course connected with development and success of the whole society. The build up from which we finance the motoring sport is created by the financial basis and from possibilities of private companies and state resources. And it is also necessary to count the interest of the children, youth and sport development at all. Simply it is the interest of all of us.“

ist schon die Realität. Die Namen Kopecký, Jureňa, Vojtišek, Bartoš reden für sich selbst. Die Marketingergebnisse und Untersuchungen sprechen auch darüber, dass MATADOR auch im globalen Apekt konkurrenzfähig wurde.“

Ihre Gesellschaft ist der Alleinlieferant der Bereifung für den angesehensten tschechischen Pokal Česká pojišť'ovna - Škoda Octavia Cup. Wie achten Sie diese Zusammenarbeit? Nebenbei, erleben wir auch mal die Race Trucks auf Ihren Sportreifen?

„Die Zusammenarbeit im Rahmen der Rennen Česká pojišť'ovna – Škoda Octavia Cup ist für MATADOR ganz bedeutungsvoll und wir achten sie uns hoch. Das, dass wir der Alleinlieferant der Reifen für diese bedeutungsvolle Veranstaltung sind, bestätigt meine vorherigen Wörter. Die gegenseitige Zusammenarbeit mit der Gesellschaft Škoda Auto ist für uns ein eindeutiger Beitrag, wir legen auf sie eine hohe Priorität und entwickeln sie erfolgreich. Möge es sich um den Bereich der Entwicklung, um Geschäftsbeziehungen, oder um Motorsport handeln. Gerade dieses Jahr bildeten wir das gemeinsame Škoda MATADOR Rallye Team mit der Bemannung Kopecký – Schovánek. Die Frage nach den Sportreifen für die Truckrennen ist auch nur die Frage der Zeit und der Entwicklung. Ich kann aber verraten, dass das Ergebnis auf sich nicht lange warten lässt.“

Man weißt es, dass Sie selbst aktiv rennen und mehrmals starteten Sie gerade in dem Česká pojišť'ovna - Škoda Octavia Cup, aber auch in Rennen der Meisterschaft der Tschechischen Republik auf Ringstrecken. Was bringen Ihnen die Augenblicke hinter dem Lenkrad des Rennfahrzeuges?

Es stimmt, dass viele „MATADORer“ im Blut „Benzintropfen“ haben, und ich gehöre zu ihnen auch. Mein Rennen reiht sich vielmehr in die Kategorie vom Relaxen ein, als zum tatsächlichen Motorsport, auch wenn ich mich hinter dem Lenkrad des Rennautos immer bemühe möglichst die besten Ergebnisse zu erreichen. Die Augenblicke am Lenkrad, der Klang von Motoren, die Duft des Benzins, oder die Bewegung im Fahrerlager, sind für mich als Balsam und Heilmittel für den Abbau der Stresssituationen aus dem alltäglichen Leben.“

Was für ein Fahrer sind Sie im Zivilleben und welches Kredo am Lenkrad bekennen Sie?

„Es ist vielleicht selbstverständlich, dass ich nicht in die Kategorie der Fahrer mit Schnecken tempo gehöre. Ich bevorzuge eine sportliche, dynamische Fahrt, aber begrifflicherweise mit einer Rücksicht, Verständnis und Gefahrlosigkeit für die anderen Verkehrsteilnehmer. Ich gehöre nicht unter die Straßenraser, ich bevorzuge keine vulgäre Gestik, oder Prahlerei am Lenkrad. Ich eignete mir eher die Toleranz und Lächeln für die Mängel anderer Fahrer an.“

Wie sehen Sie die Zukunft des tschechischen und slowakischen Motorsportes?

„Eindeutig als perspektivisch und gut. Seine Entwicklung ist selbstverständlich verbunden mit der Entwicklung und dem Erfolg der Gesellschaft selbst. Der Überbau, aus dem man in Tschechien und in der Slowakei die Entwicklung des Motorsportes finanziert, ist aus der finanziellen Basis und aus Möglichkeiten von privaten und auch staatlichen Quellen gebildet. Und es ist nötig hier ein auch das Interesse um die Entwicklung der Kinder, Jugendlichen und des Sportes als Ganzheit zuzurechnen. Es ist einfach im Interesse uns allen.“

...Štefana Rosiny

Jiří Kroužek



Předseda představenstva společnosti AUTODROM MOST a.s. Jiří Kroužek má k motoristickému sportu pochopitelně velice blízko. Sám také několikrát závodil, ale tvrdí, že za žádného šampióna se rozhodně nepovažuje. Všechno, co dělá, chce totiž vždy dělat naplno.

The chairman of Autodrom Most a.s. Jiří Kroužek has of course very close to motoring sport. He also raced a few times himself, but he says the he does not consider himself any champion. Everything he does, he does for full.

Der Vorstandsvorsitzende des Autodroms Most a.s. Jiří Kroužek hat zum Motorsport begrifflicherweise sehr nah. Er selbst nahm mehrmals an den Rennen teil, aber behauptet, dass er sich jedenfalls für keinen Champion betrachtet. Alles, was er macht, will er nämlich immer auf volle machen.

Jiří Kroužek

Isem víc manažer, než závodník

I am more a manager than a racer



Ich bin mehr ein Manager als ein Rennfahrer

Proč Vás vlastně není za volanty závodních vozů vidět častěji? Ke světu motoristického sportu máte blíže, než kdokoli jiný a možnost trénovat byste přeci jistě měl...

„Možnost trénovat asi ano, ale co mi chybí je především čas. Když začnu zešíroka, jako každého chlapa mě automobilové závody odjakživa přitahovaly a to je také důvod proč jsem s nimi svázal svůj život a své podnikání. V běžném provozu toho pracovně najezdím víc, než hodně. A lhal bych, kdybych tu chtěl tvrdit, že mě odjakživa nelákalo vyzkoušet si na bezpečné trati skutečný závodní speciál.“

Před několika lety jste přeci byl téměř pravidelným účastníkem poháru Peugeotů.

„To ano, ale tam jsem také zjistil, že nejde dělat všechno jenom trošku a nic pořádně. Vyučila mě situace, kdy jsem ještě pár minut před startem vedl v saku a kravatě poměrně důležité obchodní jednání, pak jsem se honem převlékl do kombinézy a naprosto nesoustředěný si sedl do auta. Myslel jsem si, že je všechno v pořádku, jezdil jsem slušné časy a tak jsem vyrazil do závodu. Ale právě kvůli té nesoustředěnosti jsem hned v retardéru vyletěl z dráhy a dodnes můžu být rád, že to odneslo jen auto. Bylo to velké poučení a taky připomínka, že jen skuteční

Why we don't see you in the racecars more often? You have very close to the motoring sport, much more than majority of others and you surely would have the possibility to exercise...

„The possibility probably yes, but what I don't have is mainly time. If I start from the begging, I was always attracted by the automobile races as every man and this is also why I connected my life and business with it. In the usual traffic I drive on my business trips more than a lot. And I would lie if I would say that I was not wondering to try a real racing special on a safe track.“

A few years ago you used to be a regular participant of the Peugeot races.

„Yes, I used to, but this is where I found out, that it is not possible to do everything only a little and nothing properly. One situation had taught me a lot - I was having an important meeting few minutes before a start of a race. Then I redressed from my suit to the overall and fully unconcentrated sat into the racecar. I thought everything is ok, I was doing quite a good time so I started the race. But right due to my unconcentration I flew out of the track right in the retarder. And till now I can be pleased that only the car took the harm. It was a big

Warum sieht man Sie hinter dem Lenkrad von Rennfahrzeugen nicht öfter? Zu der Welt des Motorsportes haben Sie es nah als jeder anderer, und die Möglichkeit zu trainieren, hätten Sie doch sicherlich...

„Die Möglichkeit zu trainieren vielleicht ja, aber was mir fehlt ist vor allem die Zeit. Wenn ich vom breiten anfang, wie jeden Mann zogen mich Automobilrennen seit jeher an, und das ist vielleicht ja auch der Grund, warum ich mit ihnen mein Leben und mein Unternehmen verband. Im üblichen Verkehr fahre ich arbeitsbezogen mehr als viel. Und ich würde lügen, wenn ich hier behaupten möchte, dass es mich nie lockte sich auf einer sicheren Strecke einen tatsächlichen Rennspezial zu probieren.“

Vor einigen Jahren waren Sie doch ein fast regelmäßiger Teilnehmer am Peugeot Pokal.

„Zwar ja, aber dort stellte ich auch fest, dass es nicht geht, alles nur ein bisschen und nichts ordentlich zu machen. Es belehrte mich die Situation, als ich noch einige Minuten vor dem Start im Anzug und Krawatte eine ziemlich wichtige Geschäftshandlung führte, dann zog ich mich schnell in den Overall um, und ganz unkonzentriert setzte ich mich ins Auto. Ich dachte mir, dass es alles in Ordnung war, ich fuhr



Jiří Kroužek



ziemlich gute Zeiten und da ging ich ins Rennen. Aber gerade wegen dem Unkonzentrieren flog ich gleich im Retarder aus der Strecke raus, und bis heutzutage kann ich froh sein, dass es nur das Auto büßte. Er war eine große Belehrung und Bemerkung, dass nur die tatsächlichen Meister des Lenkrades ganz gut das Risiko bewusst sind, welches auf der Strecke droht, und dass sie fähig sind, sich maximal zu konzentrieren, was unbedingt unerlässlich ist. Damals verredete ich mich, dass ich lieber nicht mehr das Schicksal herausfordere, und dem Motorsport mehr gut tue als derjenige, der den Blick an seine Schönheit für andere gewährleisten und vermitteln werde.“

Genau vor einem Jahr nahmen Sie allerdings an dem Doppelrennen im Pokal Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cup in Most teil, und zwei Jahre vorher fuhren Sie mit dem Pokalfahrzeug Octavia auch ein Exhibitionsrennen. Ihr Vorhaben wurde also zunichte?

„Aber doch nicht. Man sagt: „Never say never“ und das gilt ein bisschen auch für diesen Fall. Die Exhibition von Octavias dachte ich mir damals aus, dass wir eine längere Pause im Rennskalender ausfüllen. Und weil es mein Einfall war, musste ich auf die Aufforderung von Kollegen nicken, welche behaupteten, dass es unerlässlich wichtig ist das Startfeld aufzufüllen. Ich nahm also an der Fahrt teil, aber auf jedem Fall bemühte ich mich nicht Rekorden zu brechen. Ich muss es auch sagen, dass das Rennfahrzeug Octavia ein fantastisches Auto ist, und die Fahrt innen ist für den Fahrer ein tatsächliches Vergnügen. Ein starker Motor, toll sitzen bleibendes neutrales Fahrgestell und das Sequenzgetriebe, dass ist die Ausrüstung, die jeden Bewunderer vom qualitativen Fahren einfach erfreuen muss.“

Und wie es war voriges Jahr im Falle der Octavia Rennen bei Czech Truck Prix?

„Dort war es wieder ein bisschen „geheizt“, aber auch eine Vereinbarung

mistři volantu si velice dobře uvědomují riziko, které jim na trati hrozí a jsou schopni maximální koncentrace, která je naprosto nezbytná. Tenkrát jsem se zařekl, že už raději nebudu pokoušet osud a motoristickému sportu víc prospěju jako ten, kdo bude podívanou na jeho krásu poskytovat a zprostředkovávat ostatním.“

Přesně před rokem jste se ovšem zúčastnil mosteckého dvojzávodu Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cupu a dva roky předtím jste s pohárovou octavií jel i exhibiční závod. Vaše předsevzetí vzalo tedy za své?

„Ale to ne. Říká se „Nikdy neříkej nikdy“ a trochu to platí i pro tenhle případ. Exhibici octavií jsem si tenkrát rok vymyslel, abychom vyplnili delší pauzu v kalendáři závodů. A protože to byl můj nápad, musel jsem kývnout na výzvy kolegů, kteří tvrdili, že je nezbytné naplnit startovní pole. Jízdy jsem se tedy účastnil, ale rozhodně jsem se nesnažil thrat rekordy. Musím taky říct, že okruhová octavia je fantastické auto a jízda v ní je pro řidiče opravdovou radostí. Silný mo-

learn for me and also a reminder, that only a real masters of driving really realize the risk, which threatens them on the track and they are able to concentrate fully, what is absolutely necessary. That time I told myself that I won't try the fortune anymore and that I will be of a bigger use to the motoring sport as the one, who will offer the show and its beauty to the others.“

But exactly a year ago you participated in the twin-race of the Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cup in Most and two years before you did even an exhibition race with the cup Octavia. Your resolution perished that time?

„Not so. We use to say “Never say never” and it is valid also for this case. The exhibition of Octavias was my idea that year, used to fill the blank space in the races calendar. And because it was my idea, I had to accept my colleagues' challenge, who were saying, that it is necessary to fill the starting grid. So I participated in the race, but I did not try to break the records. I have to say here, that the circuit Octavia is a great car

tor, skvěle sedící neutrální podvozek a sekvenční řazení, to jsou záležitosti, které každého čitatele kvalitního ježdění prostě musí potěšit“

A jak to bylo loni v případě závodů Octavií při Czech Truck Prix?

„Tam to byl opět trochu „hec“, ale i dohoda s prezidentem společnosti Matador Štefanem Rosinou, který se závodu účastnil také. Startoval jsem jako host Bohemia Racing Teamu a děkuji Milanu Maděryčovi, že mi poskytl tu důvěru. Že mě nechal jet se svým vlastním náhradním autem a věřil, že mu ho nerozbiju... (smích)“

Ti, kdo loni závod viděli, si ale jistě pamatují, že jste rozhodně nejel nejhůř a že po dopolední technické smůle jste odpoledne v hlavním závodě dojel mezi

and the race in it is a real joy for the driver. Powerful engine, greatly sitting neutral chassis and sequential gear control, those are things, which please every fan of a quality driving.“

And how was that last year during Octavia races within Czech Truck Prix?

“There it was again only a bullyrag, but also an agreement with the president of the company Matador Štefan Rosina, who participated in the race too. I started as a guest of Bohemia Racing Team and I thank to Milan Maděryč for the trust, that he let me drive his own spare car and that he believed I won't destroy it... (laughing)“

But the one who saw the race last year surely remembers, that you did quite good and that after the forenoon's technical bad luck,

mit dem Präsidenten der Gesellschaft Matador, Štefan Rosina, welcher an dem Rennen auch teilnahm. Ich startete als Gast vom Bohemia Racing Team und ich bedanke mich beim Milan Maděryč, dass er das Vertrauen hatte. Dass er mich ließ mit seinem eigenen Ersatzauto zu fahren, und glaubte, dass ich es ihm nicht zertrümmere... (Lachen)“

Diejenigen, die das Rennen voriges Jahr sahen, erinnern sich sicherlich daran, dass Sie auf jedem Fall nicht am schlechtesten fuhren, und dass Sie dann nach dem technischen Pech vormittags in dem Hauptrennen zwischen zwanzig Fahrern auf dem anständigen dreizehnten Platz fuhren.

„Ich würde es nicht wieder überschätzen. Ich bemühte mich hauptsächlich um die möglichst



dvacítkou pilotů na slušném třináctém místě.

„Zase bych to nepřeceňoval. Snažil jsem se hlavně o co nejvyrovnanější jízdu a uhýbal jsem ze stopy rychlejších jezdcům. Byl to, pravda, úmorný závod a těch dvacet rychlých kol mě stálo hodně sil, ale byl jsem šťastný, že jsem ho dokončil. Doufám, že se ale líbil především divákům. Ti určitě sledovali hlavně boje na špici, kde už se pomalu lámal chleba před koncem sezóny.“

Kdy Vás tedy příště uvidíme zase ve startovním poli?

„Myslím, že už to stačilo... (smích). Ale vlastně nikdy se nemá říkat nikdy...“

you placed twelfth in the main race in the competition of twenty racers.

“I would not overestimate that. I was trying to race a balanced race and I was giving the way to faster racers. But the truth is that it was an exhaustive race and that twenty laps took me a lot of forces, but I was happy to finish it. But I hope that mainly the audience enjoyed it. But they were surely watching the fights at the top positions, where it was slowly getting decide before the end of the season.“

When we are going to see you at the starting grid again?

“I think it was already enough... (laughing). But we should never say never...“

ausgeglichene Fahrt und wick den schnelleren Fahrern aus der besten Linie aus. Es war das, freilich, ein ätzendes Rennen und die zwanzig schnellen Runden kostete mich viel Kraft, aber ich war glücklich, dass ich es beendete. Ich hoffe, dass es aber vor allem den Zuschauern gefiel. Sie verfolgten bestimmt hauptsächlich die Kämpfe auf der Spitze, wo man langsam „das Brot“ vor dem Saisonende gebrochen wurde.“

Wann werden wir Sie nächsten mal wieder in dem Startfeld sehen?

„Ich denke, das reichte schon... (Lachen). Aber eigentlich soll es gelten „Never say never...“

Zeptali jsme se...



Ing. Vratislav Kulhánek

Předseda představenstva Škoda Auto a.s.
Company chairman Škoda Auto a.s.
Vorstandvorsitzende Škoda Auto a.s.

V prostředí Autodromu Most slavicího dvacet let své existence nelze začít jinak, než otázkou jaký je Váš osobní vztah k motoristickému sportu?

„Pokud mám jít na samý začátek toho vztahu, první co se mi vybaví je rok 1967, kdy jsem k tomuhle odvětví přičchl. S kamarádem Standou Košumem jsme začali jezdit oblastní soutěže, pak jsme postoupili do českého a později do federálního mistrovství. V té době to nebylo tak jednoduché jako teď, kdy si může pomalu každý koupit licenci. Tenkrát se výkonnostní třídy musely vybojovat a pak obhajovat. Tohle první období bylo nádherné a trvalo od toho zmíněného roku 1967 tak do roku 1981. Mám tedy obšírněji říct, že ten vztah je veskrze kladný?“

V dnešní době už podle všeho na plnohodnotné závodění, na odjetí třeba kompletní soutěže čas nemáte. Přesto se dá předpokládat, že chuť by byla...

„Chuť by skutečně byla, ale v zásadě největší problém je, že není možnost tréninku. Dnešní auta už jsou tak rychlá a jsou na tak vysoké úrovni, že bez pravidelného ježdění není možné do ostré soutěže jít. My jsme si to teď zkusili s Láďou Křečkem na Bohemce, jelí jsme s Octavií WRC a bolí mě z toho za krkem ještě teď. Usoudili jsme zkrátka, že už jsme starší pánové. Chuť by zkrátka byla, ale objektivní okolnosti už mi její naplnění zřejmě nedopřejí.“

Co Vás napadne, když se řekne Autodrom Most?

„Dá se říct, že ho považuji za svůj domácí autodrom. Vzhledem k časovým dispozicím, kdy soutěže jsou pro mě už prakticky nemožné, jsem začal využívat možnosti svézt se na okruhu. Když jsem měl chvíli volna, k dispozici nějaké auto a na okruhu byl prázdný termín, jezdil jsem si sem pro radost a pro relaxaci udělat pár ostrých koleček. A u toho, mám takový dojem, že i v budoucích letech zůstanu. Dva roky jsem skoro pravidelně jezdil také Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cup. Je ovšem pravda, že letos reálně plánuji účast na brněnském Epilogu při šestihodinovce. A rád bych se zase objevil i v Octaviacupu. Boty a helmu mám, kombinézu a rukavice taky, jde tedy jen o čas.“

In the background of Autodrome Most, celebrating its twentieth anniversary we cannot begin by any other question, than what is your personal relation to the motoring sport?

„If I should go to the very beginning, the first thing I recollect is the year 1967, when I first tasted this branch. With my friend Standa Košum we started to race in our own races, then we continued into the Czech and then Federal mastership. At those times it was not so easy as it is now, when almost anyone can buy the licence. Then you had to fight fore every power class and then defend it. This first period was beautiful and it remained from 1967 till 1981. Should I explain widely that my relation is positive?

In recent times you do not probably have time for full-time racing, for example to race in one whole series. But anyway, we can suppose that the taste still remains...

„The taste really remains, but probably the biggest problem is the impossibility of training. Today's cars are so fast and are on so high level, that it is not possible to go into a race without regular preparation. We've tried that now on "Bohemka" with Lád'a Křeček, we raced with Octavia WRC and my neck is still sore. Simply we've realized, that we are already older men. Simply the taste is, but the condition won't probable let us fill it.“

What comes on your mine when you hear "Autodrome Most"?

„I can say that I consider it my home autodrome. Due to the timetables the competitions are almost impossible to see for me, so I started to use the possibility to drive on the track. When I have a little free time, some car and the track is free I come here to drive for fun and to make a few sharp rounds. I also used to race almost regularly in Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cup for two years. And the truth is, that I am also planning participation in the Brno's epilogue in the six-hours race. I would also like to appear Octavia cup again. I have got the shoes, helmet, overall and gloves too, so the only problem is the time.“

Im Autodrom Most, das zwanzig Jahre seiner Existenz feiert, kann man nicht anders beginnen, als mit der Frage, wie ist ihre persönliche Stellung zum Motorsport?

Falls ich zum Beginn dieses Verhältnisses gehen sollte, das erste, was mich einfällt, ist das Jahr 1967, als ich zu dieser Branche roch. Mit mienem Freund Standa Košum begannen die Regionalrennen zu fahren, dann stiegen wir in die tschechische und später föderale Meisterschaft auf. Derzeit war das nicht so einfach als heute, wann fast jeder die Lizenz kaufen kann. Derzeit musste man die Leistungsklasse erkämpfen und dann verteidigen. Dieses Zeitraum war wunderschön und dauerte vom genannten Jahr 1967 bis 1981. Soll ich ausführlich schildern, dass mein Verhältnis positiv ist?

Heutzutage laut alles haben Sie keine Zeit auf vollwertiges Rennen. Trotzdem kann man voraussetzen, dass die Lust sein würde.....

Die Lust würde wirklich sein, aber im Grunde genommen, ist grösste Problem, dass keine Möglichkeit zum Training ist. Heutige Rennwagen sind schon so schnell und auf grossem Niveau, dass ohne regelmässiges Training, in „scharfes“ Rennen unmöglich zu gehen ist. Wir versuchten das mit Lád'a Křeček in Bohemka, wir fuhren mit Octavia WRC und Halsschmerzen habe ich noch jetzt. Einfach haben wir festgestellt, dass wir schon alte Männer sind. Die Lust würde schon sein, aber objektive Umstände gönnen mir nicht, diese Lust zu erfüllen.

Was fällt Sie ein, wenn man Autodrom Most sagt?

Man kann sagen, dass ich Autodrom Most für mein Heimautodrom halte. In Hinsicht zu zeitlichen Dispositionen, wann das Wettrennen für mich praktisch unmöglich ist, begann ich die Möglichkeit im Autodrom fahren zu ausnützen. Als ich Zeit hatte, ein Fahrzeug zur Verfügung und auf der Rennstrecke war kein Termin, fuhr ich einige scharfe Runde für Vergnügen und Entspannung. Und dabei möchte ich zukünftig auch bleiben. Zwei Jahre fuhr ich fast regelmässig auch

...Vratislava Kulhánka

Zeptali jsme se...

O značce Škoda se ví, že se etabluje především v automobilových soutěžích. Právě prostřednictvím prestižního Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cupu o sobě ale významně dává vědět i na okruzích. Budou okruhové aktivity značky pokračovat i po skončení stávajícího dvouletého pohárového projektu v příštím roce?

„Úplně konkrétně to v současnosti říci nemohu, ale vzhledem k tomu, že tento pohár se mimořádně vydařil, tak by byl hřích v tom nepokračovat. Pravděpodobně by to nemusela být Fabia, ale nevíme, jestli to bude Octavia – následník. Například by to mohl být i Superb. Když se totiž podíváme na cupové závody, velká auta na okruhu prostě vypadají úplně jinak, a musím říci, že lépe, než ta malá. Fabia je soutěžní auto. Octavia je spíše auto na okruhy a když se kouknete na vozy, které jezdí prestižní německé DTM, o malé auto tam nezavadíte. V domácím okruhovém poháru každopádně pokračovat chceme a osobně si myslím, že spíše to bude následník Octavie, než Superb.“

Mluvíte stále o následníku Octavie, ale jeho budoucí název nejspíš neprozradíte...

„Neprozradím. My ho totiž prostě ještě nemáme. U nás se pojmenování nových modelů nechávají na poslední chvíli a i v tomhle případě zatím skutečně nové jméno stanoveno není.“

Čím dalším v budoucnosti mladoboleslavská automobilka překvapí své příznivce a zákazníky?

„Předem přiznávám, že v nejbližším horizontu to nebude nástupce pick-upu. O následníku Octavie jsme mluvili a samozřejmě jednou musí přijít také nástupce Fabie. A vzhledem k tomu, že koncernová politika rozhodně nevyžaduje, aby auta stejných tříd byla podobná, či dokonce stejná, následník Fabie by měl vypadat výrazně odlišně, než třeba Ibiza, nebo Polo. Po Superbu by mohlo přijít zase nějaké velké auto, ale jaké, to teď skutečně nevím. Za důležité však považuji, aby naše značka pořád nacházela své spokojené zákazníky. Víte, děláme totiž opravdu dobrá auta.“

About Škoda it is known, that it establishes itself mainly in the automobile races. Right by means of the prestigious Česká pojišťovna – Škoda Octavia Cup it shows itself on the circuits a lot. Will those activities continue also in the next year after finishing the actual two-years cup project?

„I can't say that absolutely concretely now, but because the cup was extraordinarily successful, it would be a sin not to continue. Probably it would not necessarily be Fabia, but we don't know if it will be Octavia – follower. Maybe it can be even Superb. Because if we look on the cup races, the big cars simply look different on the circuit and I must say better than the small ones. Fabia is a competition car, Octavia is more a circuit car, and if you look on the prestigious German DRM, you won't meet a small car there. Anyway we want to continue in the domestic circuit cup and I think that more probably it will be the Octavia follower, then Superb“

You are talking about the follower of Octavia all the time, but you won't probably say its name...

„I won't. We do not even have it yet. In our company naming the new model is left to the very end and also in this case it is really valid.“

What is the next surprise by the Mladá Boleslav's automobile factory for its fans and customers?

„In advance I have to confess, that in the near future there will be no pick-up follower. We've talked about the follower of Octavia and of course the follower of Fabia has to come once. And because the concern politics does not demand cars from one class to be similar, the follower of Fabia can be very different than for example Ibiza or Polo. After Superb there can be again some big car, but now I really don't know which. I consider important, that our company still finds satisfied customers. You know, we are manufacturing a really good cars.“

Česká pojišťovna-Škoda Octavia Cup. Es ist auch wahr, dass dieses Jahr meine Teilnahme auf Brno-Epilog beim sechsstundendauernden Rennen real plane. Gerne möchte ich auch in Octavia Cup vortreten. Die Schuhe und Helm habe ich, Overall und Handschuhe auch, es geht also nur um die Zeit.

Über den Škoda weiss man, dass er sich vor allem in Autowettrennen etabliert. Gerade mit Hilfe von Škoda Octavia Cup ist er auch auf den Ringrennstrecken bekannt worden. Werden diese Aktivitäten auch nach Ende des zweijährigen Pokalprojekts nächstes Jahr weitergehen?

Ganz konkret kann ich nicht das heute sagen, aber in Hinsicht dazu, dass dieses Pokal sehr erfolgreich war, würde Schade in diesem Unternehmen nicht weiterzugehen. Wahrscheinlich sollte das nicht Fabia sein, aber wir wissen nicht, ob das Octavia-Nachfolger wird. Zum Beispiel kann das auch Superb sein. Wenn wir nämlich die Pokalrennen anschauen, die grossen Fahrzeuge sehen auf der Rennstrecke ganz anders aus und ich muss sagen auch besser als kleine. Fabia ist ein Wettrennfahrzeug. Octavia ist mehr Ringrennfahrzeug und wenn wir die Fahrzeuge anschauen, die prestige, deutsche DTM fahren, dann sehen wir kein kleines Fahrzeug. In heimlichen Pokalrennen möchten wir bestimmt weitergehen und ich denke persönlich, dass das der Nachfolger des Octavia wird statt Superb.

Sie sprechen immer über den Nachfolger von Octavia, aber den Namen verraten Sie wahrscheinlich nicht.....

Ich verrate den Namen nicht, weil wir ihn einfach noch nicht haben. Bei uns ist die Benennung der Modellen die letzte Sache und auch in diesem Fall existiert der Name einfach noch nicht.

Womit möchte Automobilwerk Mladá Boleslav seine Fans und Abnehmer noch überraschen?

Zuerst muss ich zugeben, dass im nächsten Horizont kein Nachfolger von Pick-Up wird. Über den Nachfolger von Octavia sprachen wir schon und selbstverständlich muss einmal auch Nachfolger von Fabia kommen. Und in Hinsicht dazu, dass die Konzernpolitik verlangt nicht, damit Fahrzeuge gleicher Klassen ähnlich oder sogar identisch seien müssen, sollte der Nachfolger von Fabia ganz anders aussehen, als z.B. Ibiza oder Polo. Nach dem Superb sollte wieder ein grosses Fahrzeug kommen, aber welches, das weiss ich momentan nicht. Für wichtig halte ich, damit unsere Automarke immer ihre zufriedene Abnehmer finden wird. Wisst ihr, wir machen wirklich gute Autos.

...Vratislava Kulhánka

Doubleseater McLaren

Doubleseater McLaren

Oficiální světová premiéra v Mostě



Official world premiere in Most

Offizielle Weltpremiere in Most



Dopravní den České Pojišťovny a Škody Auto v srpnu 1998 byl pro Autodrom Most světově ojedinělou akcí. Gigantická motoristická pouť byla připravena s podtextem zvýšení pozornosti dětí i dospělých v silničním provozu, protože na českých silnicích stále zbytečně umírá vysoký počet lidí a právě děti mezi nimi tvoří významné procento.

Nejdůležitější součástí Dopravního dne však byla návštěva kompletního West McLaren Mercedes týmu F1 v čele s majitelem Ronem Dennisem, s jezdci Mikou Häkkinenem a Davidem Coulthardem, s celým technickým zázemím včetně dvou Mercedesů třídy „A“, vyvedených v barvách týmu a třímístného McLarenu F1 GT. Tím hlavním byla ale oficiální světová premiéra dvousedadlové formule jedna. Doubleseater McLaren MP4 - 98T měl být postupně představen ve dvaceti zemích světa a Česká republika, potažmo Autodrom Most byl první v pořadí!

The Traffic day of Česká pojišťovna and Škoda Auto in August 1998 was a unique world event for Autodrome Most. The gigantic motoring fair was prepared with motto of increasing attention of children and adults in the road traffic, because there is still too many people dieing on the Czech roads for nothing and right children create a big percentage of them. But the main part of the traffic day was the visit of complete F1 West McLaren Mercedes team, lead by the owner Ron Dennis with pilots Mika Häkkinen and David Coulthard, with the whole technical background and with tree "A" class Mercedes race cars in the team colours and the triple-seater McLaren F1 GT. But the main was the official world premiere of double-seater formula one. Doubleseater McLaren MP4-98T should have been presented in twenty countries of the world and the Czech Republic, or actually Autodrome Most was the first.

Der Verkehrstag Česká Pojišťovna und Škoda Auto im August 1998 war für Autodrom Most einmalige, weltweite Aktion. Diese gigantische, motoristische Schau wurde mit einem Untertitel „Aufmerksamkeitserhöhung der Kinder und Erwachsenen im Strassenverkehr“ vorbereitet, weil auf tschechischen Strassen immer viele Leute unnötig sterben, und Kinder bilden davon ein grosser Teil. Wichtiger Bestandteil war Besuch des kompletten West McLaren Mercedes F1 Teams mit Eigentümer Ron Dennis, mit Rennfahrer Mika Häkkinen und David Coulthard und mit dem ganzen, technischen Hinterland inklusive zwei Mercedes der Klasse „A“ in Teamsfarben und dreisitzigem McLarenu F1 GT. Der Hauptpunkt war die Weltpremiere zweisitziger Formel 1. Doubleseater McLaren MP4 - 98T sollte schrittweise in zwanzig Ländern vorgestellt werden und Autodrom in Most in der Tschechischen Republik war auf dem ersten Platz.

Doubleseater McLaren

Jak to všechno vzniklo?

Jedinečné technické dílo bylo postaveno po dlouholetém přesvědčování prezidenta koncernu TAG Mansoura Ojjeha,

How did this all happen?

The unique technical masterpiece was built after a several years of persuading the president of the concern TAG Mansour Ojjeha, who

Wie ist das alle entstanden?

Der einmalige, technische Werk wurde nach langjähriger Vergewisserung des Präsident TAG Mansoura Ojjeha Konzerns gebaut,



který naléhal na majitele týmu West McLaren-Mercedes Rona Dennise tak, až se podařilo dostat pozhánání i od představitelů Mezinárodní automobilové federace FIA. Základním záměrem bylo umožnit alespoň několika lidem, aby zažili opojnou rychlost přes 300 km/h, jakou jinak může okusit jen několik desítek pilotů na světě, kteří s nejrychlejšími vozy jezdí. Takovému svezení se totiž nic nevyrovná. V zatáčkách a při brždění pasažér zažije přetížení kolem tří až tří a půl g!

Gordon Murray, technický ředitel McLaren Cars a jeden z konstruktérů netradičního vozu přiznal, že největší problém při tvorbě stroje bylo samozřejmě vytvoření místa pro spolujezdce při zachování základních linií formule, jízdních vlastností současného modelu závodního monopostu a dodržení nejvyšších bezpečnostních norem. „Celkem snadno jsme získali místo pro pasažéra, když jsme původní stodvacetilitrovou nádrž nahradili čtyřicetilitrovou, velký problém však nastal s ochranou hlavy spolujezdce. Vzhledem k velkému kokpitu jsme poté museli věnovat zvýšenou pozornost tuhosti monopostu na krut. Nakonec se

urged the West McLaren-Mercedes team owner Ron Dennis for so long, until he obtained blessing also from the representatives of the International automobile federation FIA. The basic task was to enable even several people to experience the intoxicant speed over 300 km/h, which usually only several tenths of pilots on the world, who race with the world's fastest cars can experience. Nothing can even compare to such a ride. In the bends and during braking, the passenger experiences three to three and half G!

Gordon Murray, the technical director of McLaren Cars and one of the constructors of the non-traditional car confessed, that the biggest problem during the construction of the machine was creating the space for the passenger, while keeping the basic curves of formula, the running qualities of the actual model of the race monopost and keeping the highest safety standards. "We obtained the place for passenger quite easily, when we replaced the 120 litres fuel tank with 40 litres one, but big problem was the protection of passengers head. Because of the big cockpit, we had to pay increased attention to the cockpit strength in torsion.

der den Eigentümer des West McLaren-Mercedes Ron Dennis überzeugte, dass man die Vesper auch von Repräsentanten der Internationalen Automobil Federation FIA bekam. Die Grundabsicht war einigen Leuten die interessante Geschwindigkeit über 300 Stundenkilometer ermöglichen. Die Geschwindigkeit, die nur einige Rennfahrer mit schnellsten Fahrzeugen in der Welt genießen. In den Kurven und bei dem Bremsen lebt der Fahrer die Überlastung rund 3 bis 3,5 G durch!

Gordon Murray, der technische Direktor McLaren Cars und einer von Konstrukteuren dieses ungewöhnlichen Wagens, bekannte, dass die grösste Problem bei der Ausbau, die Bildung des Sitzes für Mitfahrer war. Dabei mussten gleichzeitig Grundlinien, Fahreigenschaften und grösste Sicherheitsnormen des Monoposts eingehalten wurden. „Ganz einfach schufen wir den Mitfahrersitz, wenn wir den ursprünglichen 120L Benzintank mit 40L Benzintank ersetzten. Grosse Problem war mit dem Kopfschutz des Mitfahrers. Im Hinsicht zum grossen Cockpit mussten wir die erhöhte Aufmerksamkeit bei der Konstruktion widmen. Zum Schluss schufen wir ein Fahrzeug, das sich



nám podařilo vytvořit vůz, který se od předlohy skutečně příliš nelišil," konstatoval spokojeně Murray.

Po všech testováních a náročném prověřování všech skupin pak z týmové továrny ve Wokingu vyjel dokonalý unikát, jehož neoficiální premiéra proběhla na blízkém okruhu Silverstone při Velké Ceně Anglie. Coby první ze „smrtníků“ se tehdy svezl jeden z motoristických novinářů.

Dopravní den v plném proudu

Zatímco na diváckém svahu mosteckého okruhu byly v plném proudu dětské soutěže s dopravní

Finally we succeeded in creating a machine, which did not differ too much from its model," Murray claimed happily.

After all the tests and severe examining of all the groups a perfect unique left the factory in Woking, whose unofficial premiere was done on a near circuit in Silverstone during the Grand Prix of England. As the first of earthly people who took the ride was one of the motor sport journalists.

The traffic day in a full swing

While on the audience slope of the circuit in most the children's competition with the topics as

nicht so viel vom richtigen Monopost unterschied," sagte zufrieden Murray.

Nach alle Tests und anspruchsvollen Prüfungen aller Klassen fuhr aus der Teamfabrik in Woking ein perfektes Unikat aus. Seine inoffizielle Premiere war dann in Silverstone bei Grossbritannienmeisterschaft. Der erste Mitfahrer war damals ein motoristischer Journalist.

Verkehrstag im vollen Strom

Auf den Zuschauerhängen in Most waren im vollen Strom die Kinderwettrennen mit Verkehrsthematik, Fertigkeitfahrten, Rennen in der riesigen Autorennbahn, aber auch Ausstellungen des Autotechniks,

Doubleseater McLaren



tematikou, jízdy zručnosti, závody na obří autodráze, ale také výstavy autotechniky a závodních vozů různých kategorií, prvků pasivní bezpečnosti do aut a mnoha dalších věcí, na dráze se prezentovaly závodní vozy všech možných tříd a značek. Jezdily zde okruhové i soutěžní automobily, představila se ale také Tatra Karla Loprais, miniaturní motokára a další kuriozity. O poháry předsedů představenstva České Pojišťovny a Škody Auto se jela

traffic safety, technique driving, huge motor road races were in a full swing, but also automobile technics and race cars, passive safety elements for cars and many other things exhibitions took place a race cars of various classes and companies were presented on the track. Circuit and competition cars were racing here, Karel Loprais' Tatra was introduced and so were the mini-kart and other curiosities. A Škoda Octavia Show was raced for the cups of chairmen of the

Farhzeugen aller Kategorien, Elementen der passiven Sicherheit und anderer Sachen. Auf der Rennstrecke präsentierten Fahrzeuge aller möglichen Klassen und Modellen. Die Ringsfahrzeuge und Wettbewerbsfahrzeuge, Miniaturkart und weitere Kuriositäten fuhren hier, der Tatra von Karel Loprais wurde vorgestellt. Um Pokal der Vorstandvorsitzenden Česká Pojišťovna und Škoda Auto entschied Škoda Octavia Show. Škoda Octavia Show war dramatisches Rennen

také Škoda Octavia Show, což byl dramatický boj závodních oktávek na deset kol mosteckého autodromu, ve kterém nechyběly napínavé okamžiky, skřípějící ple-

companies Česká pojišť'ovna and Škoda auto, what a dramatic race of the circuit Octavias for ten laps of the autodrome in Most, in which dramatic moments, metal sheet

von Octavia auf zehn Runde in Autodrom, in dem die spannenden Situationen, Knirschen der Bleche und Zusammenstöße in voller Geschwindigkeit nicht fehlten. Dieses



chy a střety v plné rychlosti. Vyhrál nakonec Ondřej Navrátil před Josefem Kopeckým a Františkem Doškem.

Těsně před čtrnáctou hodinou se nad okruhem objevily vrtulníky, které postupně přistály na heliportu a do prostoru tribun přijeli vzácní hosté z West McLaren Mercedes Teamu. Na pódiu na diváckém svahu hned v úvodu proběhla malá tiskovka spojená s krátkou autogramiádou, kterou moderoval Martin Dejdar. Pánové Ron Dennis, majitel stáje, piloti Mika Hakkinen, David Coulthard a s nimi i brankář Dominik Hašek se stali terčem podpisůchtivých fanoušků a vůbec nebylo jednoduché autogramiádu ukončit.

Celý tým se pak přesunul do paddocku, kde program pokračoval prezentačními jízdami pilotů Hakkinena a Coultharda s jejich Mercedesy třídy „A“. Pochopitelně, že pozornost novinářů byla upřena k těm, kteří měli to štěstí, že patřili mezi pasažéry doubleseateru. Podle předchozích dohod se měli svézt tehdejší předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR Václav Klaus, jeden vylosovaný novinář a jeden vylosovaný divák. Přípravy na jízdu nebyly jednoduché. Krom toho,

scraping and collisions in the full speed were not missing. Finally Ondřej Navrátil won in front of Josef Kopecký and František Došek. Right before 14 o'clock helicopters appeared over the autodrome, which landed on the heliport and the expected guest from West McLaren Mercedes Team, came into the area of tribunes. On a podium at the slopes for audience a small conference took place together with short autograph giving, which was moderated by Martin Dejdar. Gentlemen Ron Dennis, owner of the team, pilots Mika Hakkinen, David Coulthard and together with them the goaltender Dominik Hašek became the targets of the autograph-willing fans and it was not easy to end the autograph giving. Then the whole team moved into the paddock, where the program continued with presentation races of the pilots Hakkinen and Coulthard with their "A" class Mercedes cars. Of course, that the attention of journalists was fastened to the ones, who had the luck, that they belonged among the passengers of the doubleseater. According to the previous agreement those time Speaker

Rennen gewann Ondřej Navrátil vor Josef Kopecký und František Došek. Kurz vor 14.00 erschienen über dem Autodrom Hubschrauber, die schrittweise auf dem Hubschrauberhafen landeten und kurz danach kamen zu Tribünen geehrte Gäste aus West McLaren Mercedes Team. Auf der Bühne neben den Zuschauern fand kleine Pressekonferenz mit kurzer „Autogrammiade“, die Martin Dejdar moderierte. Eigentümer des Teams Ronn Dennis, Rennfahrer Mika Häkkinen und David Coulthard, Torwart Dominik Hašek mussten viele Autogramme verschenken, dass dann schwer war, die Autogrammiade zu beenden.

Das Team verschieb sich dann in Paddock, wo das Programm ging weiter mit Darstellungsfahrten von Häkkinen und Coulthard mit Mercedes der Klasse „A“. Selbsverständlich gehörte die Aufmerksamkeit der Journalisten den Leuten, die Glück hatten, und gehören zu den Passagieren von Doubleseater. Nach früheren Vereinbarungen sollten der ehemalige Vorsitzende der Parlamentsabgeordnetenkommer ČR Václav Klaus, ein ausgeloster Journalist und ein ausgeloster Zuschauer als Mitfahrer fahren. Die

Doubleseater McLaren

že museli otisknout „část svého těla“ do umělé hmoty, aby se mohla vytvarovat sedačka, absolvovali také náročné lékařské testy. Komplexní prohlídka zahrnovala snad vše, včetně měření EKG, krevního tlaku, rentgenu krční páteře, lékaře zajímalo i to, zda nehrozí záchvaty epilepsie, klaustrofobie, nebo jiných psychických poruch. Celý lékařský protokol vyhotovený v mostecké nemocnici si znovu prostudoval ještě týmový lékař McLarenu a teprve pak bylo možné obléknout bělostnou kombinézu, identickou s těmi, které oblékají slavní závodníci.

Václav Klaus byl před svou jízdou pochopitelně nervózní a nechal se slyšet, že taková jízda je nejlepším způsobem odchodu z politiky, rozhodně lepším, než prohrát volby. Pak ale nasedl, byl zakurtován, oddělen speciální aerodynamickou bariérou od pilota Darrena Turnera a vyrazil na trať. Bezprostředně po dojezdu se stal obětí novinářů a líčil své pocity. Mluvil o tom, že je to opravdu neskutečný zážitek, který by přál všem. Kdyby bylo možné svézt se znovu, určitě by do toho šel. Zaujalo ho, že jízda formulí se nezdála ani tolik agresivní, byť zrychlení a přetížení v zatáčkách a při brždění bylo rozhodně velmi

of the parliament Václav Klaus, one allotted journalist and one allotted visitor should have taken a ride.

The preparations for the race were not easy. Except that they had to “print a part of their body” into the plastic, they had to absolve complex medical tests. Those complex examination included probably everything, EKG measuring, blood pressure, neck part of the backbone X-ray, doctor was interested also about that if there is a possibility of epileptic seizure, claustrophobia, or other psychic impairment. The whole medical protocol created in the hospital in Most was studied again by the team doctor of McLaren Team and only then it was possible to put the white overall on, identical with the ones, that the famous racers wear. Václav Klaus was pretty nervous before his race, and he said that such a race is the best withdrawal from politics, surely better than losing the elections. But then he was seated and he was fastened by the special belts, divided by special aerodynamic barrier from the pilot Darren Turner and he went to the track. Immediately after the arrival he became a victim of the journalists. He spoke about a great experience, which he would wish to





Vorbereitungen zur Fahrt waren nicht einfach. Sie mussten ein „Teil ihrer Körper“ in den Plaststoff abdrucken, damit man den Sitz formieren konnte. Sie absolvierten anspruchsvolle Ärzteteste. Die komplette Untersuchung bestand aus EKG und Blutdruck Messen, Halswirbelsäuleröntgen. Für Ärzte war auch wichtig, ob jemand an Epilepsie, Klaustrophobie oder andere psychische Störungen leidet. Das Ärzteprotokoll aus dem Krankenhaus in Most sah sich noch der Teamarzt von McLaren und erst dann war möglich, die weissen Overalls, identisch von Rennfahrern, sich anziehen

Václav Klaus war vor seiner Fahrt selbstverständlich nervös und erklärte, dass solche Fahrt der beste Abgang von der Politik ist, als die Wahlen verlieren. Dann saß sich in den Sitz, wurde geschnallt, wurde mit spezieller Barriere von Pilot Darren Turner abgetrennt und startete seine Fahrt. Unmittelbar nach der Fahrt wurde zum Opfer der Journalisten und musste seine Gefühle schildern. Er sprach, dass die Fahrt wirklich ein unglaubliches Erlebnis ist, das allen wünschen würde. Wenn noch die Möglichkeit wäre, dann möchte er die Fahrt noch einmal versuchen. Er interessiert sich, dass die Fahrt mit der



Doubleseater McLaren



citelné. Každopádně je nezbytná velmi dobrá fyzická kondice. Mluvil i o tom, že ze začátku nestíhal vnímat vůbec nic okolo tratí, ale s přibývajícím počtem okruhů si víc a víc zvykal a stihl například sledovat velké digitální hodiny umístěné na cílovém mostě nad tratí.

West McLaren Mercedes tým dostal před svým odjezdem z Mostu jako dar obrovský dort ve tvaru dvousedadlové formule. David Coulthard odpovídal na otázku jak se mu tento dárek líbí. „Moc děkujeme, je to milé, vidět naše závodní auto v podobě sladkého dortu, je to perfektní a vtipný nápad,“ řekl David. A jak se mu líbil mostecký okruh? „Myslím, že je to velmi dobrý okruh, bohužel nevím, jak by se tu jezdilo s formulí, protože za těch

everybody. If it would be possible he would go again. He was surprised that the race in formula was not so aggressive, however the Gs in the bend and during breaking were huge. But surely a great condition is needed for that. He said that from the beginning he was not able to notice anything around the track, but with time, he was getting used and the he was even watching the big digital clocks at the bridge over the track.

West McLaren Mercedes team obtain a present before its departure from Most, it was a huge cake in the shape of formula. David Coulthard was answering the question how does he like the present: “We thank a lot, it is nice from you, it is a great idea to see our car in the form of a sweet and tasty cake.”. And how does he like

Formel nicht so viel aggressiv ist, trotz die Akzeleration und Überlastung in den Kurven und Bremsen fühlbar war. Unbedingt ist sehr gute Fitness nötig. Er sprach auch darüber, dass am Anfang nahm er überhaupt nichts neben der Rennstrecke wahr, aber mit zunehmenden Runden wurde er mehr auf die Geschwindigkeit gewöhnt und war im Stande, die Digitaluhr auf der Zielbrücke über der Zielgerade zu beobachten.

West McLaren Mercedes Team bekam bei seiner Abreise aus Most als Geschenk die Torte in der Form von Doubleseater. David Coulthard beantwortete die Frage, wie gefällt Ihnen das Geschenk? „Wir danken allen, es ist nett, unseres Fahrzeug in der Form der Torte zu sehen, es ist eine perfekte und witzige Idee“, sagte David. Und wie gefällt ihm Autodrom Most? „Ich denke, es ist eine gute



několik koleček s Mercedesem „A“ jsem toho tolik neviděl a nemohl vyzkoušet. Okruh se mi navíc pro formuli jedna zdá trochu malý, přesněji krátký. Každopádně bych to tu zkusil moc a moc rád,“ dodal ještě skotský pilot.

Před samým závěrem ještě několik čísel: Neexistuje a ani nemůže existovat oficiální evidence počtu diváků. Podle odhadů jich však ve čtvrtku na autodrom přijelo jistě přes sedmdesát tisíc.

Oficiální traťový rychlostní rekord nepadl. Za prvé by bylo možné uznat jej pouze pokud by šlo o závod, či oficiální trénink a nikoli o prezentační jízdu. Za druhé piloti Turner a Nielsen neměli možnost se s mosteckým okruhem dokonale seznámit a přičtème i okolnost přítomnosti pasažérů ve voze. Nejrychlejší naměřený čas měla každopádně čtvrtá jízda doubleseateru, kdy jedno kolo absolvovala tato formule v čase 1 minuta 19,959 sekundy. To odpovídá průměrné rychlosti 186,756 km/h.

Pak už byl čas k odjezdu, členy West McLaren Mercedes týmu čekala neméně velká předváděcí akce na Václavském náměstí v Praze, ale ještě před odjezdem k heliportu na diváckém svahu se Ron Dennis, Mika Häkkinen a David Coulthard podepsali na veliký transparent u tunelu před vjezdem do paddocku, na kterém je znázorněna dvousedadlová

the circuit in Most? “I think it’s a very good circuit, unfortunately I don’t know how it would feel to race here with formula, because in the few rounds with Mercedes “A” I did not see too much and I could not try a lot. And what more, the circuit seems to me a little small for F1, more exactly short. But anyway I would really really like to try it here” the Scottish pilot added.

In the end a few numbers yet: there is no official and there can be no official evidence of number of visitors. According to the guesses there was about 70 000 people present. The official track record was not seized. Firstly it could not have been, because there was no official race or measured training, but only a presentation race. And secondly the pilots Turner and Nielsen did not have any possibility to study the circuit and what more, we can add the presence of passengers in the car. The fastest measured time was in the fourth race, when one of the laps the formula absolved in 1 minute and 19,959 seconds. This makes an average speed of 186,756 km/h

Then time to leave came, the West McLaren Mercedes Team members were expected on not a smaller presentation action on Venceslav’s Square in Prague, but before leaving for the heliport on the audience slopes, Ron Dennis, Mika Hakkinen and David Coulthard signed the huge biboard in front of the entry to the tunnel

Rennstrecke, leider weiss ich nicht, wie man hier mit der Formel 1 fahren würde, weil in den einigen Runden mit Mercedes „A“ ich nicht so viel sah und testen konnte. Der Ring scheint mir auch ein bißchen klein, besser sagen kurz. Aber ich möchte das gerne versuchen“, sagte noch dazu der Schotte.

Vor dem Ende noch einige Statistiken: Es existiert nicht und kann auch nicht existieren offizielle Evidenz von den Zuschauern. Nach der Schätzung kamen am Donnerstag in Autodrom Most über 17.000 Zuschauer. Ein offizieller Streckerekord ist nicht gefallen. Ein Rekord kann man anerkennen, nur wenn es um Rennen oder offizielles Training handelt und nicht um die Darstellungsfahrt. Zweitens hatten die Rennfahrer Turner und Nielsen keine Möglichkeit die Rennstrecke in Most vollkommen kennenlernen und auch die Anwesenheit des Passagiers im Fahrzeug war ungünstig. Die schnellste Runde hatte die vierte Fahrt des Doubleseaters, es handelte sich um 1 Minute und 19,959 Sekunden für die Runde. Das entspricht der durchschnittlichen Geschwindigkeit von 186,756 Stundenkilometer.

Dann kam schon die Zeit der Abfahrt, das West McLaren Mercedes Team wartete noch eine Darstellungsaktion am Wenzelsplatz in Prag, aber noch von der Abreise zum Hubschrauberhafen unterschrieben Ron Dennis, Mika Häkkinen und David Coulthard das Transparent bei dem Tunnel vor der Einfahrt in Paddock, auf dem Doubleseater dargestellt wurde. Ihre



Doubleseater M

formule. Jejich podpisy budou navždy připomínat, že tento technický unikát jsme měli poprvé na světě možnost vidět v akci právě zde, v Mostě.

Václav Klaus bezprostředně po jízdě v doubleseateru:

Dá se to srovnat s jízdou v osobním autě?

V.K. - No tak, je to auto a v tomto smyslu v osobním autě někdy taky do zatáčky jedete rychle a tlačí vás to, ale překvapivě co vyžaduje největší úsilí, je udržet hlavu. Jakkoli ji držíte pevně, vyžaduje to neustálé zapojení krčních svalů a kdybyste povolili, nebylo by to nic dobrého...

Co jste po dojezdu řekl jako první pilotovi?

V.K. - Pana Turnera jsem ještě ani neviděl, protože hned jak jsem se vysoukal z kokpitu, jste mě uloupili. Ale jakmile se dostanu do boxu, chci mu za prvé poděkovat, že mě nevyklopil a za druhé pogratulovat k tomu obrovskému umění. Je to rozhodování v tisícinách sekundy. Jen chvíli jsem stačil sledovat, jak se míhal volant a musel jsem uznat, že jde o skutečné mistrovství.

Před startem jsme s panem Turnerem mluvili a ptali se ho, zda by vám ten volant půjčil. Darren řekl, že jste mu o to neřekl. A že kdybyste si řekl, že by to jistě zvažoval.

V.K. - Nevím, neřekl jsem mu o to a myslím, že by to asi byl nesmysl.

A troufl byste si s tím jet?

V.K. - To asi nemá smysl takhle odpovídat, protože nepochybné je, že se můžete rozjet na padesáti metrech a zjistit, že to nejde...

A myslíte, že se teď stanete fanouškem formule jedna?

V.K. No, lákali mě, abych se zúčastnil nějakých dalších závodů, které budou někde tady blízko v Evropě, takže uvidím, jestli mi to časově vyjde...





leading into the paddock on which the doubleseater is shown. Their signs will always remind that this technical unique was seen for the first time right here in Most

Václav Klaus right after the race in doubleseater:

Is it comparable to a ride in a passenger car?

V.K. – Well, it's a car and in this meaning you sometimes go fast into a bend in a passenger car too and it pulls you, but surprisingly here it takes the biggest effort to hold your head. Any hard you hold it, it demands constant usage of neck muscles and if you would relax them, nothing good would happen

What did you say to the pilot after the arrival?

V.K. – I did not see Mr. Turner yet, because as I got out of the cockpit, you took me. But as soon as I have the possibility I would like to thank him for not overturning me and to congratulate him to his great art. It is making decision in thousandths of second. I watched the fast motion of the steering wheel for a short time, and I have to say that it is a real mastery.

We talked with Mr. Turner before the start and we asked him if he would land you the steering wheel. And Darren told us that you did not ask him for that. And that if you ask, he would consider it.

V.K. – I don't know, I did not ask him to and I think I would be nonsense.

And would you spunk up for that?

V.K. – I think there is no sense to answer this, because it is sure, that you can speed up on fifty meters and then realize that it is not possible.

And do you think that you will now become a F1 fan?

V.K. Well they invited me to participate in several next races, which will be somewhere near in Europe, so I will see if I can find some time...

Unterschriften werden immer erinnern, dass dieses technische Unikat wir zum erstenmal in der Welt bei dieser Aktion in Most sehen konnten.

Václav Klaus unmittelbar nach der Fahrt in Doubleseater:

Kann man das mit der Fahrt in Ihrem Auto vergleichen?

V.K. – Das ist auch ein Auto, aber in diesem Sinn, wenn Sie im normalen Auto manchmal schnell die Kurven fahren, dann fühlen Sie auch Druck, aber überraschend ist, was das grösste Bemühen kostet, ist den Kopf zu halten. Sie halten den Kopf fest, aber immer Halsmuskeln arbeiten und wenn Sie auflockern, dann wird das nichts gutes.....

Was haben Sie nach der Fahrt dem Rennfahrer gesagt?

Herr Turner sah ich noch nicht nach der Fahrt, weil gleich als ich aus dem Cockpit kletterte, haben Sie mich gestohlen. Aber wenn ich in Box komme, möchte ich Ihm bedanken, dass er mich nicht aus dem Cockpit auskippte und zur diesen grossen Kunst gratulieren. Das sind Entscheidungen in Tausendstel Sekunden. Nur eine Weile betrachtete ich, wie er mit dem Lenkrad lenkte und muss ich sagen, es ist eine Meisterschaft.

Vor dem Start haben wir mit Herr Turner gesprochen und gefragt, ob er Ihnen das Lenkrad borgen würde. Darren sagte, dass Sie ihm ums Lenkrad nicht gebeten haben. Aber wenn Sie fragten, dann würde darüber überlegen.

Ich weiss nicht, ich sagte ihm nicht um das und denke, es würde ein Unsinn sein.

Und würden sie Courage haben, den Doubleseater zu fahren?

Das hat keinen Sinn so antworten, weil zweifellos ist, dass Sie 50 Meter fahren können und dann feststellen, dass das nicht geht....

Und denken Sie, dass Sie jetzt Fan von Formel 1 werden?

Sie lockten mich, damit ich an einigen weiteren Rennen hier in Europa teilnehme, also sehe ich, ob ich dazu Zeit finde.....

Zeptali jsme se...



Ing. Gabriel Berdár

*Předseda představenstva a generální ředitel
Český Telecom, a.s.*

*Chairman and managing director
Český Telecom, a.s.*

*Vorstandvorsitzende
und Generaldirektor Český Telecom, a.s.*

Jaký je Váš osobní vztah k motoristickému sportu?

V chlapeckém věku jsem stejně jako moji vrstevníci sledoval Formuli 1 nebo závody silničních motocyklů a svět silných motorů mne fascinoval. Dnes jsou již moje zájmy jiné, avšak lidí, kteří se motoristickému sportu věnují celým srdcem, stále uznávám.

Proč se Vaše společnost stala významným partnerem mosteckého okruhu?

V motoristickém sportu hrají roli moderní technologie, rychlost, výkon, to jsou atributy důležité i pro naše podnikání. Mostecký okruh je navíc v motoristickém sportu dobrou značkou a proto naše volba v této oblasti padla na něj.

Jaký jste řidič a jaké krédo za volantem vyznáváte?

K řízení přistupuji jako k nutnosti. Vzhledem ke svému pracovnímu vytížení cestuji autem často a nejdůležitější je pro mne bezpečně dojet včas tam, kam se potřebuji dostat. To vyžaduje zejména ohleduplnost a bezpečnou jízdu.

What is your personal relation to the motoring sport?

When I was a young boy, I used to watch, as majority of my equals, formula 1 races or powerful road motorcycles races and I used to be fascinated by the world of powerful engines. But now, my interests are different, but I still respect people, who addict the motoring sports with all their heart.

Why did your company become such an important partner of the circuit in Most?

In the motoring sport, the important things are modern technologies, speed, power and those are also attributes of our business. And what more, the circuit in Most is a good brand in motoring and that way it became our choice in this branch.

What kind of driver you are and what is your credo while you are driving?

I approach driving as necessity. Due to my big business load a travel by car quite often and the most important to me is to get to the demanded destination safe and in time. That needs mainly courtesy and safe driving.

Wie ist Ihre persönliche Stellung zum Motorsport?

Als Junge schaute ich wie meine Altersgenosse die Formel 1 oder Motorradrennen und die Welt der starken Motoren faszinierte mich. Heute sind aber meine Interesse anders, aber die Leute, die sich für Motorsport mit vollem Herz widmen, ich erkenne an.

Warum wurde Ihre Gesellschaft ein bedeutender Partner vom Autodrom Most?

Im Motorsport spielen Rolle die modernen Technologien, Geschwindigkeit, Leistung. Das sind wichtige Attribute auch für unseres Unternehmen. Autodrom Most gilt im Motorsport als sehr gute Marke und deshalb unsere Wahl war gerade dieses Autodrom.

Wie ein Fahrer sind Sie und welches Kredo bekennen Sie?

Das Lenken ist für mich Nötigkeit. In Hinsicht zu meiner Arbeitsbelastung reise ich oft mit dem Auto und das wichtigste für mich ist in Ordnung und zeitlich dorthin kommen, wohin ich möchte. Das verlangt Rücksicht und sichere Fahrt.

...Gabriela Berdára

Každé město má svou dominantu. Jde-li o město, které ve své původní podobě přestalo kvůli těžbě uhlí dokonce úplně existovat, je jakýkoli výrazný krajinný, či architektonický prvek, jenž připomíná jeho minulost, velice důležitý. V případě bývalého Královského města Mostu je takovou dominantou hrad Hněvín.

Every town has got its dominant. If it takes a town, which terminated its existence in the original form due to coal mining, any expressive countryside or architectonic element, which reminds its history, is very important. In the case of former royal city Most, Hněvín is such a dominant.

Jede Stadt hat seine eigene Dominante. Wenn es um eine Stadt geht, welche in seiner ursprünglichen Form, wegen Kohleförderung, hörte völlig auf zu existieren, dann ist jede beliebige markante landschaftliche oder architektonische Elemente, der an die Vergangenheit erinnert, sehr bedeutsam. Im Falle von ehemaliger Kreisstadt Most ist so eine Dominante die Burg Hněvín.

Hněvín

dominanta i chlouba Mostu

The dominant and the brag of Most

Dominante und Stolz der Stadt Most

Na internetových stránkách města Mostu najdeme obširnou historii hradu a jednou z jejích velmi zajímavých kapitol je ta z doby Rudolfské, kdy zde byl vězněn alchymista Edward Kelley. Ten se sice na Rudolfově dvoře zpočátku uvedl velice dobře, ale časem o císařovu náklonnost přišel. „Osud-

On the web pages of city Most, we can find a particular history of the castle and one of its parts is the one from the ages of Rudolf II., when the alchemist Edward Kelley was jailed here. However he introduced himself very good on Rudolf's court at first, he lost caesar's goodwill in time. "A fight

Auf den Internetseiten der Stadt Most finden wir eine umfangreiche Geschichte der Burg und eine der sehr interessanten Kapitel ist aus der Rudolfinezeit, wenn hier der Alchymist Edward Kelly gesperrt wurde. Der sich zwar am Anfang auf dem Rudolffhof gut etablierte, aber im Laufe der Zeit kam er um Kaiserzuneigung.



Hrad Hněvín



ným se mu stal souboj s dvorním úředníkem Hunklerem v roce 1591, při kterém přišel dvořan o život. Souboje byly nařízením císaře zakázány, a proto byl Kelley zatčen a uvězněn na hradě Křivoklát. Po skoro tříletém vězení se rozhodl, že uteče. Po laně se spustil z věže, ale lano se přetrhlo a on

with the associate of the court Hunkler became fatal for him in 1591, when the courtier lost his life. The fights were prohibited by caesar's directive and this is why Kelley was arrested and jailed on Křivoklát. After almost three years spent there he decided to run away. He lowered on a rope from

„Folgenschwer wurde für ihm ein Duell mit Hofbeamte Hunkler im Jahre 1591, bei denen Beamte kam ums Leben. Duells wurden von Kaiserverordnung verboten, darum wurde Kelly festgenommen und sperrte ihn auf eine Burg Křivoklát. Nach fast dreijähriger Haftung entschied er sich zu flüchten. Er ließ sich auf einem Seil von Turm nieder,

Hrad Hněvín



spadl na skálu. Zjistilo se, že má roztržštěnou nohu, a tak mu ji amputovali a nahradili dřevěnou. Bylo rozhodnuto, že Kelley bude převezen do bezpečnějšího vězení, a tím byla cela mosteckého hradu Hněvín," píše historici. „Kelley se rozhodl, že uteče podruhé. Opět se rozhodl použít provazu, ten se však zase přetrhl, Kelley spadl do příkopu a zlomil si zdravou nohu. Panovník mu nakonec udělil milost, Kelley se na mosteckém hradě léčil ze zranění a údajně trpěl velkými bolestmi. Rozhodl se, že nebude dožívat jako mrzák a otrávil se. Skonal 1. listopadu 1597 ve věku 42 let, nikdo však neví kde je jeho hrob. Traduje se pověst, že před svou smrtí proklet mostecký hrad a město Most, aby zmizely z povrchu země za příkoří, kterých se mu zde dostalo. Pravdou je, že hrad zmizel za několik desítek let a samotné město o necelých čtyřista let také.“

Zámecká hora postupně zpustla. V roce 1879 tu byla přičiněním ctihodných městských radních postavena výletní pseudogotická restaurace, v roce 1889 rozhledna, kterou o rok později strhl víchř. V roce 1896 byl ustanoven spolek přátel Zámecké hory a začalo se se stavbou vyhlídkové věže, která byla dostavěna v září 1900. Po nejrůznějších peripetiích skončil celý areál hradu na konci dvacátého století v majetku statutárního města Mostu. Ve výběrovém řízení na pronájemce zdejších restauračních prostor tehdy zvítězil Autodrom Most. Největším argumentem byly profesionální zkušenosti s gastronomickými službami, kterými disponuje RING Catering s.r.o., jedna z firem sdružených ve skupině RING. Právě zde se tedy konají společenské akce spojené s významnými motoristickými podniky konanými na Autodromu

the tower, but the rope snapped and he fell on a rock below. His leg had a comminuted fracture and so they amputated it and gave him a wooden one. Then a decision was made, that Kelley will be moved into a more safe jail and that was the cell of the castle Hněvín," historians write. "Kelley decided to run away again, again using a rope, but the rope snapped again and Kelley fell into the moat and broke his healthy leg. So finally the ruler granted him a pardon, so Kelly was curing his hurts on the castle in Most, but he suffered with melalgia. He decided not to live as cripple and he poisoned himself. He died on 1. November 1597 in the age of 42 year, but none surely knows where his grave is. A legend is being told, that before he died he cursed the castle and the whole city Most to vanish from the surface of Earth for the dishonour it caused to him. The truth is that the castle was destroyed several decades later and the city in four hundreds years too."

The castle rock slowly wasted. In 1879 by the effort of noble counsellors a pseudo-gothic restaurant was built there and in 1889 also the observation tower, which was destroyed one year later by the wind. In 1896 a brotherhood of friends of the Castle rock began to build of a new observation tower, which was finished in 1900. After various problems the castle became an asset of the city Most at the end of the twentieth century. In the competition for hirer of the restaurant Autodrome Most won. The biggest argument were the professional experiences with gastronomy, by which the company RING Catering Ltd, one of the companies from Ring Group, disposed. So right here the various actions connected with important motoring events on Autodrome Most are held. Among the most beautiful ones, the favourite

aber das Seil zerriss sich und er fiel auf einen Felsen. Man erfuhr, dass er sich das Bein zersplitterte, es wurde ihm amputiert und bekam eine Holzprothese. Es wurde entschieden, man sollte Kelly zum sicheren Gefängnis transportieren, und mit denen Zelle meinte man Burg Hněvín," schreiben die Historiker. „ Kelly entschiedete sich für einen zweiten Flucht. Er beschloss sich wieder das Seil zu benutzen, brach sich aber bei einem Grabensturz das gesunde Bein. Der Herrscher gab ihm zuletzt eine Gnade. Kelly heilte sich auf Burg Hněvín und angeblich litt unter großen Schmerzen. Er entschied sich, dass er nicht als Krüppel weiter leben wird und vergiftete sich. Er starb am 1. November 1597 im Alter von 42 Jahre, aber niemand kennt sein Grab. Es tradiert sich eine Sage, dass er vor seinem Tod die Burg und Stadt Most fluchtete, dass die aus der Erdfäche, wegen der Kränkung der hier erleben musste, verschwinden sollte. Im Wahrheit genommen ist, dass die Burg in ein paar Jahrzehnten verschwand, und die Stadt gegen 400 Jahre später.“

Das Schlossberg verwüstete zügig. Im Jahre 1879 wurde hier mit einer Mühewaltung von ehrenwerten Stadtratsherren eine touristische pseudogothische Restauration errichtet, im Jahre 1889 ein Aussichtsturm, dem ein Jahr später ein Wind zerriss. Im Jahre 1896 ordnete sich der Schlossbergfreundschaftsverein an und man fing mit einem Aussichtsturmbau an, welcher im September 1900 errichtet wurde. Nach verschiedenen Peripetien endete das ganze Burgareal am Ende 20. Jahrhundert im Besitz der statutarischen Stadt Most. In einer Vermietersauswahlverfahren an hiesigere Restaurationsräume hat damals Autodrom Most gewonnen. Größte Argumente waren professionelle Erfahrungen und gastronomische Dienste, mit denen RING Catering s.r.o. (eine von Firmen in der Gruppe RING vereinigt) disponiert. Gerade hier finden Gesellschaftsaktionen mit Kraftfahrerveranstaltungen verbunden statt. Zwischen die schönsten von denen gehören beliebige Gelegenheitsparty zum Czech Truck Prix, Thoroughbred Grand Prix F1, European Le Mans Series



Hrad Hněvín



Prezident Václav Havel

Most. Mezi nejkrásnější z nich patří oblíbené party při příležitosti Czech Truck Prix, Thoroughbred Grand Prix F1, European Le Mans Series a dalších motoristických svátků na okruhu.

Hrad však nesl stále znatelnější stopy zubů času a proto na sklonku devadesátých let Zastupitelstvo města Mostu moudře rozhodlo o důkladné rekonstrukci celého objektu, na kterou město uvolnilo více, než padesát miliónů korun. Příkladná péče o rodinné stříbro, jak dnešní radní o hradu často mluví, přinesla dnešní podobu hradu, jeho interiérů, restauračních

parties within the Czech Truck Prix, Thoroughbred Grand Prix F1, European Le Mans Series and other motoring feasts, belong. The castle suffered more and more visible marks of time and so at the end of 90s the city Most made a wise decision about general reconstruction of the whole object, for which the city assigned more than fifty millions Czech crowns. An exemplary care about "the family silver" as the councillors speak about the castle today, brought today's look of the castle, its interiors, restaurant and accommodation premises, court and the national theatre and other places.

und motoristische Feste an der Rennstrecke.

Die Burg trug aber immer mehr erkennbarem Zahn der Zeit und deshalb entschloss sich die Vertretung der Stadt Most am Ende der 90er weislich über gründlicher Rekonstruktion des ganzen Objektes, auf deren die Stadt mehr als 50 Million Kronen flüssig machte. Vorbildliche Fürsorge um Familiensilber, wie heutigen Ratsherren über die Burg sprechen, brachte heutiger Burggestalt, sein Interieur, Restauration- und Unterkunftsräume, Vorhof, Freilichtbühne und weitere Plätze

a ubytovacích prostor, nádvoří, přírodního divadla a dalších míst. V souvislosti s historií hradu vznikla také nová tradice Slavností magistra Kelleyho a letos na konci června byla v jejich rámci na nádvoří Hněvína slavnostně odhalena socha mystického alchymisty.

Ve stadiu příprav je záměr vybudování medvědince v hradním příkopu a některých dalších atrakcí, které z hradu Hněvína udělají ještě oblíbenější cíl procházek místních i cizích návštěvníků. Také rozhled z vyhlídkové věže městské dominanty je něčím, co by si nikdo z hostů města Mostu neměl nechat ujít. Pod majestátnou hradbou Krušných hor je vidět průmyslové komplexy chemických, strojírenských a energetických podniků,

In connection with the history of the castle a new tradition of Celebration of magister Kelley was started and this year in the end of June, a statue of this mystical alchemist was unveiled within those celebrations at the castle's court. The purpose of building a yard for bears in the moat and of some other attraction, which will bring more visitors to Hněvín, is in the stage of preparations. Also the observation tower of the city's dominant is something what none of the visitors of the city should miss. Under the majestic barrier of the Ore mountains it is possible to see the industrial complexes of the chemical, engineering and energetic companies, but also the mined hole of the mine Most, where soon a water will be brought, so there will

her. Im Zusammenhang mit der Burrgeschichte entstand auch eine neue Tradition „Magister Kelly Fest“ und laufendes Jahr am Ende Juni wurde im diesem Rahmen am Vorhof von Hněvín feierlich eine Statue des mystischen Alchimisten enthüllt.

In der Vorbereitungsstufe ist ein Projekt für Errichtung eines Bärenzwingers im Burggraben und manchen weiteren Attraktionen, die aus der Burg Hněvín noch beliebigeren Ausflugziel für heimische und ankömliche Gäste machen werden. So die Aussicht aus dem Aussichtsturm der Stadtdominant ist das, was sich Keiner von den Gästen der Stadt Most entgehen sollte. Unter majestätischen Wall Erzgebirge sind Industrie-, Chemie-, Maschinen- und Energetikkomplexe zu sehen, aber



Domínik Hašek



Miloš Zeman



David Coulthard,
v pozadí Ing. Pavel Kysilka

ale i vytěženou jámu lomu Most, kam bude brzy zahájeno napouštění vody, aby na místě starého města vzniklo jezero o rozloze tří set hektarů. Z vyhlídkové věže je také velice dobře vidět celý areál Autodromu Most s dominantou přemostění Matadoru. Okruh a hrad, hrad a okruh. Symbióza míst, která spolu na první pohled nemají vůbec nic společného. Ale jen na první pohled...

be a huge lake - with the area of more than 300 hectares - created at the place where the city used to be. From the observation tower the whole area of Autodrome Most is clearly visible with its dominant – the Matador bridge. The circuit and the castle, the castle and the circuit. A symbiosis of places, which does not have anything to do with each other for the first view, but only for the first view...

auch ehemaliger Tagebau Most, wohin wird das Wasser eingelassen, um an der Stelle von alter Stadt Most ein großer See (ca. 300 Ha) entsteht. Aus dem Aussichtsturm ist auch das ganze Areal der Rennstrecke Most mit der Überbrückungsdominante Matador sehr gut zu sehen. Rennstrecke und Burg, Burg und Rennstrecke. Eine Symbiose von Stellen, die auf ersten Blick gar nichts gemeinsames haben. Aber nur auf ersten Blick ...

Zeptali jsme se...



Mercedes-Benz

Ulrich Bastert

*Jednatel a ředitel
Daimler Chrysler Automotive Bohemia s.r.o.
Manager and director
Daimler Chrysler Automotive Bohemia s.r.o.
Geschäftsführer und direktor
Daimler Chrysler Automotive Bohemia s.r.o.*

Jaký je Váš osobní vztah k motoristickému sportu?

Stručně a výstižně řečeno, „když běží formule 1, nikdo mě nesmí rušit“.

Proč se Vaše společnost stala významným partnerem mosteckého okruhu a jak jste s touto spoluprací spokojen? Využíváte zdejší dráhy třeba k testování nových modelů?

Na mosteckém okruhu se pravidelně jezdí evropský pohár tahačů a účast značky Mercedes-Benz v tomto seriálu nás přivedla na tento okruh. Letos zde jsme již podesáté. Areál mosteckého okruhu rovněž využíváme i pro školení bezpečné jízdy, které pro naše zákazníky organizujeme.

Jaký jste řidič a jaké krédo za volantem vyznáváte?

Mojím krédem je vždy bezpečně, bez „pomačkání“, dojet do cíle cesty, a tomu podřizují i styl řízení.

What is your personal relation to motoring sport?

Simply and exactly said „when formula one is on TV, none can interrupt me.“

Why did your company become an important partner of Most's circuit and how are you satisfied with this cooperation? Are you using this track for example for testing of new models?

On the circuit in Most the European truck races cup is held regularly and the participation of Mercedes Benz in this series brought us to this circuit and also for safe driving school, which we organize for our customers.

What kind of driver you are and what is your personal credo while you are driving?

My credo is to always safely reach the target without "buckling", and up to this my driving style also looks.

Wie ist Ihre persönliche Stellung zum Motorsport?

Kurz und bündig gesagt „wenn die F1 fährt, niemand soll mich stören“.

Warum Ihre Gesellschaft wurde ein bedeutender Partner vom Autodrom Most und wie sind Sie zufrieden mit dieser Zusammenarbeit? Nützen Sie die Rennstrecke in Most zum Test der neuen Modelle?

Im Autodrom Most fährt regelmäßig Europa Truck Prix und die Teilnahme von Mercedes-Benz in dieser Serie brachte uns auf diese Rennstrecke. Dieses Jahr sind wir hier zum zehnten mal. Das Areal der Rennstrecke benutzen wir auch für Schulung der sicheren Fahrt, die wir für unsere Kunden organisieren.

Was für ein Fahrer sind Sie und welches Kredo bekennen Sie?

Mein Kredo ist immer sicher, ohne Zusammenstöße fahren, in Ziel der Fahrt kommen und diesem ordne ich auch mein Stil beim Fahren unter.

...Ulricha Basterta

Budoucnost



Do jednadvacátého roku své existence vstoupí mostecký okruh s celou řadou změn. Celosvětový bezpečnostní trend velí změnit charakter zdejšího retardéru a s bezpečností souvisí i projekt velkého polygonu pro výcvik řidičů v krizových situacích, který začne vyrůstat v zadním traktu diváckého svahu.

The circuit in Most will enter its twenty-first year of existence with a whole set of changes. The global safety trend commands to change the character of local retarder, also another project is connected with safety, it is building of a large polygon for safe driving school for crisis situation, which will start to grow in the rear part of the slopes for audience.

In das einundzwanzigste Jahr seiner Existenz tritt die Strecke in Most mit einer ganzen Reihe von Änderungen ein. Der weltweite Sicherheitstrend befiehlt, den Charakter des hiesigen Retarders zu ändern, und mit der Sicherheit hängt auch das Projekt eines großen Polygons für die Ausbildung und Übung der Fahrer in Krisensituationen, welches anfängt in dem Hintertrakt des Zuschauerbereiches zu wachsen.

What will be the future of Autodrome Most in the next years?

Was erwartet das Autodrom Most in den nächsten Jahren?

Co čeká Autodrom Most v dalších letech?

Zmizí retardér, vznikne regulární zatáčka

Homologační řízení autodromu pro letošní sezónu, které bylo nastartováno už na podzim 2002, postavilo před vedení mostecké závodní dráhy celou řadu konkrétních úkolů. Aby mohlo dojít k obnově homologace typu B, která umožňuje konání závodů všech motoristických kategorií kromě současné formule jedna, bylo nutné splnit všechny požadavky zástupců bezpečnostní komise FIA. Na mnoha místech trati tedy během přelomu letopočtu došlo ke kontrole dotažení šroubů, které spojují ocelová svodidla, dosypával a rovnal se povrch zachytných šterkopískových zón. Prováděly se také změny v propojování bloků z pneumatik u svodidel. Někde se prodlužovala svodidla, jinde zase FIA ploty. Na exponovaných místech došlo také k opravám, či dokonce výměnám obrubníků podél trati. „Je to celý souhrn prací, které vyplynuly z inspekční návštěvy bezpečnostních inspektorů FIA loni v listopadu a ze závěrů prosincového jednání bezpečnostní komise FIA, které proběhlo v německém Hockenheimu,“ řekl sportovní ředitel mosteckého okruhu Gerhard Ittner. Upozornil, že inspekční zpráva o stavu autodromu nemluví o žádných zásadních závadách.

Únorová návštěva pánu Klause Steinmetze a Uwe Frumolta pak měla za úkol zkontrolovat v jakém stadiu jsou práce na dalším posílení bezpečnostních prvků okruhu. Nesla se ale také v duchu hledání optimálního řešení první zatáčky po startu, zdejšího obávaného retardéru.

„Naši hosté vyjádřili spokojenost s dosavadní realizací všech úkolů, které jsme dostali na konci loňského roku,“ řekl tehdy generální ředitel okruhu ing. Pavel Hanka. „Vyjádřili uznání našim zaměstnancům, kteří i v dost nepříznivých povětrnostních podmínkách přesně

Retarder will vanish, regular bend will be created

The homologation process of the circuit for this season, which was started on autumn 2002, posed the management of the racetrack in Most in front of several concrete tasks. To be able to renew the type B homologation, which enables organization of all motoring categories except formula one, it was necessary to fulfil all demands of the FIA's safety commission. So there were a lot of checks of fastening of the bolts connecting the crash barriers, the surface of safety gravel area was filled up and levelled. Also changes in connecting the blocks of tires near the crash barriers were done. Somewhere the crash barriers were elongated, somewhere the FIA fences. Some repairs were done on exposed places, somewhere even the edge-stones were changed. "It is a whole set of work, which eventuated from the visit of FIA's safety inspectors in last November and from negotiations of FIA safety commission in December in the German Hockenheim" Gerhard Ittner, the sports director of Autodrome Most said. He enlightened that the safety report about Autodrome Most does not speak about any serious obstructions. The February's visit of gentlemen Klaus Steinmetz and Uwe Frumolt then should have checked in what stage the works on next enforcing of the safety are. But it was also looking for the optimal solution of the shape of the first bend after the start – local feared retarder. "Our guests expressed satisfaction with recent realization of all tasks, which we obtained in the end of the last year," Hanka, the managing director of the circuit said those times. "They gave a credit to our people, who no matter about the severe whether conditions keep the given plan of works," Hanka announced. All the racetracks in

Es verschwindet der Retarder, es entsteht eine reguläre Kurve

Das Lizenzverfahren für diesjährige Saison, welches schon im Herbst 2002 gestartet wurde, stellte die Führung des Autodroms vor eine ganze Reihe von konkreten Aufgaben. Um die Lizenz vom Typ B erneuern zu können, welche ermöglicht alle Kategorien außer der Formel 1 zu veranstalten, war es notwendig alle Aufforderungen der Vertreter aus der Sicherheitskommission FIA zu erfüllen. Auf manchen Orten der Strecke kam es also während des Jahrumbruchs zur Kontrolle des Nachziehen von Schrauben, welches die Stahlleitplanke verbinden, man wurde Kiesbett aufgeschüttet und der Belag von Schutzzonen geradegemacht. Es wurden Änderungen in den Verbindungen von Reifenblöcken bei Leitplanken durchgeführt. An einigen Orten wurden die Leitplanken verlängert, anderswo wieder die FIA Zaune. An exponierten Stellen kam es auch zur Reparaturen, oder sogar zum Austausch von Randsteinen entlang der Strecke. Es handelt sich um einen ganzen Komplex von Arbeiten, welche aus dem Inspektionsbesuch der FIA Sicherheitsinspektoren letztes Jahr im November und aus den Beschlüssen der Dezemberhandlung der FIA Sicherheitskommission herausflossen, welche im deutschen Hockenheim verlief,“ sagte der Sportdirektor der Rennstrecke in Most Gerhard Ittner. Er machte darauf aufmerksam, dass der Inspektionsbericht über den Zustand des Autodroms über keine grundsätzlichen Mängel spricht. Der Februarbesuch von Herren, Klaus Steinmetz und Uwe Frumolt, hatte dann als die Aufgabe zu kontrollieren, in welchem Stand sich die Arbeiten auf der weiteren Verstärkung der Sicherheitselemente der Rennstrecke befinden. Er verlief aber auch im Geist vom Suchen einer optimalen Lösung der ersten Kurve nach dem Start, des hiesigen gefürchteten Retarders. „Unsere Gäste äußerten die Zufriedenheit mit der bisherigen Realisierung aller Aufgaben, welche wir

Budoucnost

dodržují předem stanovený harmonogram činnosti," prohlásil Hanka. Stejným procesem pravidelně procházejí všechny závodní dráhy na světě. „Technické předpisy se totiž v zájmu zvyšování bezpečnosti neustále zpřísňují a pořádat špičkové motoristické podniky smí pouze ten, kdo s tímto trendem dokáže držet krok," doplnil ing. Stanislav Minářík, který se inspekce účastnil z pozice viceprezidenta Autoklubu ČR pro automobilový sport.

Během této návštěvy také došlo k definitivnímu rozhodnutí o budoucnosti zdejšího retardéru. „Výsledek hledání nové podoby tohoto exponovaného místa vypadá tak, že ještě letos zde bude okraj trati osazen novým typem obrubníků ve tvaru jakýchsi vlnovců. Po skončení sezóny podle všeho zahájíme velkou stavební akci. Retardér v podobě mírné zatáčky na konci cílové rovinky z trati úplně zmizí a místo něj se tu objeví klasická šikana s prudkou pravou a za ní levou zatáčkou. Samozřejmě budou dostatečně široké zachytné zóny po stranách a další bezpečnostní prvky," vysvětlil Gerhard Ittner. „Jde prostě o to, aby jezdci v tomto místě museli skutečně výrazně zpomalit," doplnil ještě Stanislav Minářík.

Významná úprava tvaru mostecké trati má být zahájena v nejbližší době po skončení vrcholu letošní sezóny, kterou je Matador – FIA Czech Truck Prix 2003.

Polygon pro výuku bezpečné jízdy je to, co Autodromu Most zatím ještě chybí. Většina okruhů, které se honosí přízviskem evropské, má ve svém areálu také výukové cvičiště pro školy bezpečné jízdy a školy smyků. Ani Autodrom Most nehodlá zaostávat a proto už na prknech

the world regularly go through this procedure. "The technical directives are becoming more and more severe due to permanent increasing of safety and only the one who can keep the pace with this trends can organize the top motoring events," Ing. Stanislav Mařík, who participated in the inspection by the position of vice-president of the Autoklub of the Czech Republic for motoring sport, added. During this visit also final decision about the future of local retarder was made. "The result of looking for a new look of this exposed place is that even this year a new type of edge stones will be place here, in the shape of some kind of bellows. After finishing the season it seems that we will start a big construction action. The retarder in the shape of a light bend will vanish from the track and instead of this a classic chicane, with one hard right and then left bend, will appear. Safety zones on both sides and other safety elements will be matter of course," Gerhard Ittner explained. "It simply takes to make the drivers slow down here sharply," Stanislav Minařík added. This important modification of the shape of the Most's track should start in near future after ending of the top of this season, which is Matador – FIA Czech Truck Prix 2003.

Polygon for safe driving school is that, what autodrome still misses. A majority of circuits, which pride with appellative European, has got a safe driving school and skid school facilities in its campus. Nor Autodrome Most does not want to stand back and this also because on the projector's desks

Ende des vorigen Jahres bekamen," sagte damals der Generaldirektor der Rennstrecke Ing. Pavel Hanka. „Sie drückten das Ansehen für unsere Leute an, welche auch in ziemlich schlechten Witterungsbedingungen genau den festgelegten Zeitplan einhielten," erklärte Hanka. Den gleichen Prozess erleben alle Rennstrecke auf der Welt. „Die technischen Vorschriften verstärken sich ständig nämlich im Interesse der Erhöhung der Sicherheit, und solche Spitzenmotorveranstaltungen darf nur derjenige veranstalten, wer es schafft, mit diesem Trend den Schritt zu halten", ergänzte Ing. Stanislav Minařík, der an der Inspektion aus der Position des Vizepräsidenten des Autoklubs ČR für den Automobilsport teilnahm. Während dieses Besuches kam es auch zur definitiven Entscheidung über die Zukunft des hiesigen Retarders. „Das Ergebnis der Suche einer neuen Form dieses exponierten Ortes sieht so aus, dass es hier noch dieses Jahr der Rand der Strecke mit einem neuen Typ von Randsteinen besetzt wird. Nach dem Schluss der Saison fangen wir mit einer großen Bauaktion an. Der Retarder in seiner Form verschwindet aus der Strecke und statt dem erscheint hier eine klassische Schikane mit einer scharfen Rechts- und hinter ihr einer Linkskurve. Als Selbstverständlichkeit entstehen ausreichend breite Schutzzonen und weitere Sicherheitselemente," erklärte Gerhard Ittner. „Es geht einfach darum, dass die Fahrer in diesem Teil tatsächlich verlangsamen müssen," ergänzte noch Stanislav Minařík. Die bedeutungsvolle Änderung in der Form der Rennstrecke in Most soll in der allernächsten Zeit nach dem Schluss des Gipfels der diesjährigen Saison beginnen, was das Matador – FIA Czech Truck Prix 2003 ist.



projektantů vznikly první studie, na jejichž základě by podobný areál mohl být realizován i zde.

Důvodů pro vznik podobného cvičiště je hned několik. Tím hlavním je další zatraktivnění mosteckého okruhu i pro období mimo motoristickou sezónu a rozšíření nabídky jeho služeb. Došlo by tak i ke pozvednutí image problematického mosteckého regionu a vytvoření několika desítek nových pracovních míst. Dojít by pak mohlo i k propojení s dalšími regionálními aktivitami turistického charakteru, jako je například Krušnohorský autookruh.

Speciální školící středisko propojené se závodním okruhem by bylo v republice ojedinělým projektem a mělo by vlastní školící zázemí pro teoretickou výuku, ale i restaurační zařízení. Bylo by určeno pro školení a zvyšování kvalifikace řidičů všech kategorií, přičemž hlavní důraz bude kladen na cílové skupiny řidičů dál-

already the first studies were created, based on which such an area could be created also here.

There are even several reasons for creation of such a training ground. The main is another increasing of the attractiveness of the circuit in Most also for the period after the season and increasing the range of its services. Even the image of problematic Most's region would rise and several tenths of new employment possibilities would be created. Then connection with other tourism activities could be done, for example as the Ore mountains automobile-touring path. Special training facility connected with the racetrack would be a unique project in the country and it would have its own background for theoretical studies, but also a restaurant. It would be used for seminars and increasing of qualification of drivers of all categories, while the highest importance would be given

Das Polygon für die Ausbildung und Übung der Sicherheitsfahrt ist es, was dem Autodrom Most bisher noch fehlt.

Die Mehrheit von Rennstrecken, welche mit dem Beinamen als europäische prangen, hat in seinem Areal auch ein Übungsplatz für die Fahrersicherheitsschulen. Das Autodrom Most beabsichtigt es nicht weiterhin zurückzubleiben, und darum entstehen auf den Bretten von Projektanten die ersten Studien, aufgrund welchen ein ähnliches Areal auch hier realisiert werden könnte.

Es gibt gleich mehrere Gründe für die Entstehung eines ähnlichen Übungsplatzes. Der Hauptgrund ist die weitere Attraktivstellung der Rennstrecke auch für den Zeitraum außerhalb der Motorsaison, und die Erweiterung ihrer Dienstleistungen. Es käme auch zum Erheben des Images in der problematischen Region der Mostumgebung und zur Schaffung einiger zehn neuen Arbeitsstellen. Es könnte dann auch zur Verbindung mit weiteren regionalen Aktivitäten des touristischen Charakters kommen, wie es zum Beispiel „der Erzgebirgsautoring“ ist. Ein spezielles Bildungszentrum, verbunden mit der Rennstrecke, wäre ein vereinzelt Projekt, es sollte ein eigenes Schulungshinterland für die theoretische Lehre, aber auch eine Restauranteinrichtung haben. Es wäre geeignet für die Schulung und Qualifikationserhöhung von Fahrern aller Kategorien, wobei die Hauptbetonung auf die Zielgruppen von Fahrern im Camiontransport, in der Staatssphäre wie Polizei, Rettungsdienst, Dienstfahrer aus Ministerien und großen Institutionen, gelegt wird. Selbstverständlich werden auch Privatsektor und Einzelner bedacht.

Das ganze Zentrum sollte aus Fahrtbahnen bestehen, wo es möglich sein sollte, verschiedene Krisensituationen hervorzurufen, wie Aquaplaning, Eisglätte, Fahrt bergab und auf, Schleuder in



Polygon Most

Budoucn

kové kamionové přepravy, rezortů státní sféry, jako je policie, záchranná služba, služební řidiči ministerstev a velkých institucí, či hasiči. Pochopitelně bude pamatováno i na soukromý sektor a jednotlivce. Celé středisko by mělo být složeno z jízdních drah, kde by bylo možné navodit nejrůznější krizové situace jako jsou aquaplaning, jízda na náledí, klesání, stoupání, smykové prostředí v nejrůznějších modifikacích. Za použití kluzných ploch, zkrápění a vytápění jednotlivých rozvodů bude možné fungování polygonu po celý rok.

Areal polygonu by měl vzniknout na cca 12 hektarech pozemku stávajícího diváckého svahu, které jsou mimo motoristickou sezónu prakticky nevyužité. Projekt vychází jednak z dlouholetých zkušeností a praktického výcviku na dosavadních cvičných plochách Autodromu Most, dále i z cvičných ploch výcvikového prostoru ve Vysokém Mýtě a především z rakouských škol bezpečné jízdy jako je Fahrsicherheitssentrum Teesdorf, Saafelden a A1 Ring u Spielbergu.

Velkorysý investiční záměr je pochopitelně finančně vysoce náročný, jde však o projekt, který by mohl mít zajímavou návratnost. Mohl by být zajímavý i z hlediska dodržování směrnic Evropské unie pro dálkovou kamionovou dopravu a autobusu. Současné studie totiž mluví o rapidním nárůstu nehodovosti zaviněné řidiči nákladních vozidel a autobusů, kteří jsou nedostatečně vyškoleni v základních dovednostech a správných návycích.

Mezi další aspekty projektu patří bezesporu také výrazné cenové rozdíly mezi plánovanými cenami kurzů a cenami zahraničních ško-

on the target groups of long distance transport lorry drivers, resorts of the state as police, rescue service, drivers of the ministries and big institutions, or firemen. But of course the private sector and individuals will be remembered too.

The whole campus should consist of tracks, where it would be possible to create various crisis situations as aquaplaning, icy road driving, downgrade, upgrade, skid environment in several modifications. Using the slipping surfaces, spraying and heating the individual circuits it would be possible to use the polygon through the whole year.

The campus of the polygon should grow on about 12 hectares of the field of the recent slopes for audience, which are almost unused out of the motoring season. Project comes out of lot of years of experience on recent training areas of autodrome Most, but also from training areas as Fahrsicherheitssentrum Teesdorf, Saafelden and A1 Ring near Spielberg.

The broad-minded investment purpose is of course expensive, but this takes a project, whose reliability could be very interesting. It could be interesting from the point of view of keeping the EU directives for long distance transport and coaches. The recent study is speaking about a rapid increase of number of accident caused by lorry and coach drivers, who are not sufficiently trained in the basic skills and right habits.

Among another aspects of the project we can mention the big differences of the planned costs of courses and the costs in the training facilities of similar quality abroad. And it surely takes also the pos-

verschiedenen Modifikationen. Mit der Nutzung von Gleitflächen, Berieselung und Beheizung einzelner Verleitungen wird die Funktionsfähigkeit des Polygons ganzes Jahr möglich sein.

Das Areal des Polygons sollte auf ca. 12 Ha des Grundstückes des bestehenden Zuschauerbereiches entstehen, was außer der Motorsaison praktisch ungenutzt sind. Das Projekt kommt erstens aus jahrelangen Erfahrungen und aus der praktischen Ausbildung auf den bisherigen Übungsplätzen im Autodrom Most aus, weiterhin auch aus Übungsflächen in Vysoké Mýto und vor allem aus den österreichischen Schulen der Sicherheitsfahrt, wie es das Fahrsicherheitssentrum Teesdorf, Saalfeld und A1 Ring am Spielberg.

Das großzügige Investitionsvorhaben ist begrifflicherweise finanziell anspruchsvoll, es handelt sich allerdings um ein Projekt, welches eine interessante Rückvergütung haben könnte. Es könnte auch aus dem Gesichtspunkt vom Einhalten verschiedener Richtlinien der Europäischen Union für den Fern- und Bustransport interessant sein. Die bestehenden Studien behaupten nämlich über eine rapide Steigerung der Unfallhäufigkeit, verschuldet von Lkw und Bus Fahrern, die nicht ausreichend in den Grundfähigkeiten und richtigen Angewohnheiten geschult sind.

Unter die weiteren Aspekte des Projektes gehören zweifellos auch die großen Preisunterschiede in den geplanten Preisen für die Kurse und in den Preisen der ausländischen Schulungszentren des gleichen Niveaus. Es geht selbstverständlich auch um die Möglichkeit der Erweiterung des schon erwähnten touristischen Potenzials, aus der passiven Zuschaueröffentlichkeit auf dem Autodrom auf die aktiven

lích středisek stejné úrovně. Jde samozřejmě i o možnost rozšíření zmíněného turistického potenciálu z pasivní divácké veřejnosti na autodromu na aktivní účastníky kurzů. Podobné školící středisko na takové úrovni v republice dosud není. Polygon se službami dostupnými široké řidičské veřejnosti by pak mohl alespoň malým dílem přispět i k postupnému zvyšování obecné bezpečnosti na českých silnicích a snižování počtu dopravních nehod s těmi nejméně smutnými následky.

Projekt výcvikového střediska podporuje celá řada komunálních i krajských politiků, v jeho prospěch se angažuje i Hospodářská a sociální rada Mostecka a Ústeckého kraje. Při svých návštěvách autodromu projekt podpořilo i několik členů vlády. Jako prevence proti zbytečným dopravním nehodám se velice líbil ministru vnitra Stanislavu Grossovi, který uvítal i představu, že by zde mohli získávat potřebné návyky pro krizové momenty také policisté. Ministr pro místní rozvoj Pavel Němec i ministr průmyslu a obchodu Milan Urban zase vidí další aspekty jeho budování a provozu například v podpoře zaměstnanosti v regionu a také v další účelové rekultivaci dosud nevyužitých bývalých výsypky. Existuje dokonce možnost, aby část finančních prostředků na základní zemní práce věnoval pro tento účel stát prostřednictvím dotace z vládních patnácti miliard určených na revitalizaci regionu, těžce postiženého těžbou uhlí. Jednání pokračují, vyhodnocují se nabídky a je jen otázkou času, kdy se ojedinelý projekt začne stávat realitou, která bude užitečná všem řidičům...

sibility of increasing the mentioned tourism potential from the passive audience of autodrome to active participants of the courses. There is still no such a training facility on comparable level anywhere in the Czech Republic. Polygon with services available to the broad public than can be at least a small part of consecutive increasing of safety in Czech roads and decreasing the number of accidents with the worst consequences.

The project of such a training facility is supported by a lot of local and regional politicians and also the "Hospodářská a sociální rada Mostecka a Ústeckého kraje" (The commercial and social council of Most and Ústí regions). Also several members of government supported this project during their visits. As prevention for unnecessary traffic accident, the Minister of the Interior Stanislav Gross liked it a lot, who welcomed also the idea, that policemen can train here the useful habits for driving in crisis situations. Minister of the Local Development Pavel Němec and also minister of Industry and Trade Milan Urban see the next aspects in its building for example in increasing the employment in the region and also in another useful renewal of the unused waste rock disposal. Even a possibility exists, that state would, in the form of donation from the billions prepared for renewal of the country touched by coal mining, finance the earthworks. Negotiations continue, offers are being evaluated and it is only a matter of time, when this unique project will start becoming reality, which will be useful to all the drivers...

Kursenteilnehmer. Ein ähnliches Schulungszentrum auf solchem Niveau gibt es in der Republik bisher nicht. Das Polygon mit den Dienstleistungen, erreichbar der breiten Fahreröffentlichkeit, könnte dann wenigstens mit einem Teil auch zur schrittweise steigenden Erhöhung der Sicherheit auf den tschechischen Straßen und zur Erniedrigung der Zahl von Unfällen mit den traurigsten Folgen beizutragen. Das Projekt des Übungszentrums unterstützt auch eine ganze Reihe von kommunalen und Bezirkspolitiker, in seinen Vorteil engagiert sich auch die Handelskammer und Sozialrat in Most und Ústí nad Labem. Bei ihren Besuchen des Autodroms unterstützen das Projekt auch einige Regierungsmitglieder. Als Prävention gegen unnötige Verkehrsunfälle gefiel es sehr dem Innenminister Stanislav Gross, den ihn auch die Vorstellung befreute, dass es hier auch Polizisten die erforderlichen Angewohnheiten für Krisenmomente erlernen werden können. Der Minister für Ortsentwicklung Pavel Němec, und auch der Industrie- und Handelsminister Milan Urban, sehen wieder die weiteren Aspekte des Aufbaus und des Betriebes zum Beispiel in der Unterstützung der Beschäftigungslage in der Region und auch in der weiteren Rekultivierung der bisher nicht genutzten ehemaligen Kippe. Es existiert sogar die Möglichkeit, dass ein Teil der finanziellen Mittel für die Grundbodenarbeiten für diesen Zweck der Staat schenkt, mittels der Unterstützungen aus fünfzehn Milliarden, von der Regierung auf die Revitalisierung der Region bestimmt, schwer vom Kohlenbergbau beschädigt. Die Handlungen verlaufen, man werten sich Angebote aus, und es ist nur Frage der Zeit, wann der vereinsamte Projekt anfängt die Realität zu werden, welche nützlich für alle Fahrer sein wird.

Zeptali jsme se...



Ing. Jiří Bělohav

*Člen představenstva a generální ředitel
Metrostav a.s.*

*Boardsmembern and managing director
Metrostav a.s. answering*

*Vorstandsmitglied und Generaldirektor von
Metrostav a.s.*

Jaký je Váš osobní vztah k motoristickému sportu?

Přiznám se, že mou skutečnou „srdeční záležitostí“ je basketbal, volejbal a zimní sporty, především lyžování. Rychlost, zvuk silných motorů a vůně benzínu mají však svůj půvab a musím říct, že souhra závodních jezdců, jejich kopilotů a vozů mne vždy fascinovala. Obdivuhodná je zejména jejich předvídavost, pohotovost a schopnost zachovat si chladnou hlavu i ve velmi vypjatých a dramatických okamžicích.

Proč se Vaše společnost stala významným partnerem mosteckého okruhu?

Pokud by si někdo dal tu práci a chtěl hledat spojitost mezi dvěma tak odlišnými záležitostmi jako je motoristický sport a stavebnictví, došel by k překvapivému zjištění: Ve sportu i v mnoha odvětvích ekonomiky, stavebnictví nevyjímaje, například platí, že úspěšný může být jen ten, kdo v žádném směru nepodcenil důkladnou přípravu, a nejlepší čas v cíli mívají zpravidla ti jezdci, za jejichž zády funguje dokonale sehraný tým... Mnohé tedy máme společné. I my na sobě musíme neustále pracovat, pokud chceme držet krok se světem a být konkurenceschopní. Metrostav se navíc na severu Čech pohybuje už poměrně dlouhou dobu. Realizujeme tady mnoho zajímavých projektů, mimo jiné i takových, které zdejší kdysi měsíční krajinu pomáhají navracet zpátky k normálnímu životu.

Jaký jste řidič a jaké krédo za volantem vyznáváte?

Mám-li být upřímný, musím se přiznat, že se ze mne, bohužel, stává takzvaný „sváteční“ řidič. S ohledem na pracovní povinnosti totiž za volant mého služebního vozu usedá poslední dobou spíše firemní řidič. Já tak mám možnost věnovat se během jízdy přípravě na jednání, telefonátům atd. Když mám ale tu možnost, řízení si vychutnám. A osobní krédo? Slušnost není slabost – ani za volantem, třebaže to tak, žel často vypadá.

What is your personal relation to the motoring sport?

I must confess, that my "heart things" are basketball, volleyball and winter sports, mainly skiing. Speed, the sound of powerful engines and the smell of petrol have also their own charm and I have to say, that the interplay of the race drivers, their co-pilots and cars had always fascinated me. Admirable are mainly their foresight, aptitude and the ability to keep a calm mind in the most taut and dramatic moments.

Why did your company become so important partner of the circuit in Most?

If someone would take the trouble and would look for the connection between two so different things as the motoring and the building industry are, he would come to a very interesting finding: In the sports and in many branches of economics, including building industry, for example holds, that only those, who do no underestimate a precise preparation in every aspect can be successful, and the best time at the finish usually have those drivers, behind who's back a perfectly coordinated team works... That way we have a lot similar. We also have to improve ourselves all the time if we want to keep the pace with the world and if we want to be able to compete. And what more, Metrostav has worked on the north of Bohemia for quite a long time. We account here several interesting projects, inter alia some, which help to bring the former moonscape back to normal life.

What kind of driver you are?

If I should be open, I must confess, the I am slowly becoming so called Sunday driver. Because in the recent times, regarding my business duties usually my company driver drives my company car and so I am free to prepare my meetings, make phone calls, etc. during the trip. But if I have the possibility, I enjoy the driving. And my personal credo? Fairness is not weakness – nor at the car, however it usually does not look like that.

Welche Beziehung haben Sie persönlich zum Motorsport?

„Ich muß zugeben, daß mein Herz eigentlich dem Basketball, Volleyball und einigen Wintersportarten, vor allem dem Skilaufen, gehört. Die Geschwindigkeit, der Klang starker Motoren und der Benzingeruch haben aber auch ihren Reiz und ich muß sagen, daß mich das Zusammenspiel der Fahrer und ihrer Fahrzeuge schon immer fasziniert hat. Besonders bewundernswert ist ihre Fähigkeit Geschehnisse vorauszuahnen und jederzeit einen kühlen Kopf zu bewahren. Und das auch in sehr angespannten und dramatischen Situationen.“

Warum wurde Ihre Gesellschaft zu einem so wichtigen Partner des Autodrom Most?

Würde jemand versuchen, einen Zusammenhang zwischen zwei so unterschiedlichen Gebieten, wie dem Motorsport und dem Baugewerbe zu finden, würde er zu einem überraschenden Ergebnis kommen: Im Sport und auf vielen Gebieten der Wirtschaft (der Bauwirtschaft inbegriffen) gilt zum Beispiel, daß nur derjenige Erfolg haben kann, der seine Vorbereitung nicht unterschätzt hat und der, der hinter sich ein starkes Team hat. Wir haben also einige Gemeinsamkeiten. Auch wir müssen an uns ständig arbeiten, um mit dem Wettbewerb mithalten zu können und konkurrenzfähig zu bleiben. Metrostav ist im Norden Tschechiens schon lange tätig. Wir realisieren hier eine ganze Reihe von Projekten, unter anderen auch solche, die es zum Ziel haben, die ehemalige „Mondlandschaft“ dieser Gegend wieder in einen annehmbaren Zustand zu verwandeln.“

Was für ein Fahrer sind Sie selber?

Wenn ich ehrlich sein soll, dann muß ich leider zugeben, daß aus mir mehr und mehr ein „Sonntagsfahrer“ geworden ist. Im Hinblick auf meine Aufgaben im Unternehmen übernimmt das Fahren im Regelfalle ein Firmenchaffeur. Ich kann mich so während der Fahrt auf die bevorstehenden Verhandlungen vorbereiten, Telefonate führen und ähnliches. Wenn ich aber die Möglichkeit habe, selber zu fahren, dann genieße ich es richtig. Meine persönliche Einstellung? Höflichkeit ist keine Schwäche, auch nicht hinter dem Steuer – auch wenn es heute oft so aussieht.

...Jiřího Bělohlava

Retardér



Retardér ano, či ne?

A jak vlastně vznikl?

Retarder - yes or not? How did it come not?

Retarder ja, oder nein? Und wie entstand er eigentlich?



V souvislosti s tragickou havárií Frederica Carecy v polovině července 2002 se v některých novinách i na internetových serverech rozvinuly diskuse o tom, zda důvodem neštěstí není také špatný a nebezpečný tvar zdejší dráhy. Diskutérům nejméně vadil retardér na konci cílové rovinky, přesněji to, že po dlouhé rovině následuje nejdříve lehká pravá a hned po ní táhlá levá zatáčka. Místopředseda představenstva Autodromu Most a.s. Pavel Hanka je ale přesvědčen, že většina těch, kteří retardér napadají, patří mezi pravidelné návštěvníky autodromu a proto se měli přijít zeptat jak to vlastně tehdy bylo. „V původní projektové dokumentaci budovaného okruhu tento prvek nebyl a dráha vypadala přesně tak, jak by si přáli někteří z dnešních komentátorů: Tedy cílová rovinka zakončená táhlou levou zatáčkou. Retardér byl ale vybudován v rámci schvalovacího řízení FIA na základě jejího požadavku. Důvod je jednoduchý a logický. Bylo nutné vozidla projíždějící cílovou rovinou odklonit na levou stranu a eliminovat tak nebezpečí střetu s vozy vyjíždějícími z boxů. Ideální stopa totiž v případě absence retardéru vede vpravo. Nyní je však první „zatáčka“ doprava a proto nutí jezdce jet vlevo nebo alespoň uprostřed dráhy. Nejedná se tedy o nesmysl. Tvar dráhy skutečně není vymyšlený nezodpovědnou nebo věcí neznalou osobou. Není ani výsledkem momentálního rozmaru lidí z vedení okruhu. Retardér, coby bezpečnostní prvek vznikl prostě už před desítkami let na doporučení lidí, kteří mají s motoristickým sportem mnoho zkušeností,“ řekl Pavel Hanka.

In connection with the tragic accident of Frederico Careca in the first half of July 2002 discussions - on if the tragedy was also caused by the dangerous shape of local track - in some newspapers and web servers started. Participants of the discussions minded the retarder at the end of the finishing straight, more exactly that there is an easy right and then long left bend. But the vice-chairmen of the Autodrom Most Pavel Hanka is persuaded, that majority of those who attack retarder belongs among regular visitors of autodrome Most and that way they should have asked, how this all happened. "In the original project documentation of the track being build this element was not present and the track looked exactly as the annotators today wish, that means the finishing straight ended by a long bend left. But the retarder was build during the FIA approval procedure as its demand. The reason was simple and logical. It was necessary to divert the vehicles coming from finishing straight to the left side and so eliminate the risk of collision with the ones leaving boxes. Because the ideal way in the case of absence of retarder leads on the right. But now the first "bend" is right and so it makes the drivers to go on the left side or at least in the middle of the track. So this is not nonsense. The shape of the track really is not created by irresponsible or some non-devoted person. It is nor a result of some actual fancy of the autodrome's management. Retarder as a safety element was created decades ago due to recommendation of people with lot of experiences with the motoring sport," Pavel Hanka said.

Im Zusammenhang mit der tragischen Havarie des Frederico Careca in der Hälfte Juli 2002 fingen an sich in einigen Zeitungen und auch auf Internetservern Diskussionen abzuwickeln, ob der Unglückgrund auch die schlechte und gefährliche Form der hiesigen Strecke wäre. Die Redner störte am meisten der Retarder am Ende der Zielgerade, genauer das, dass es nach einer langen Gerade zuerst eine leichte rechte und gleich danach eine langgezogene linke Kurve folgt. Der Vorstandsvorsitzend erstellvertreter Autodrom Most a.s., Pavel Hanka, ist allerdings überzeugt, dass die Mehrheit aus denen, die den Retarder angreifen, unter die regelmäßigen Besucher des Autodroms gehören, und darum sollten sie fragen kommen, wie es damals eigentlich war. „In der ursprünglichen Projektdokumentation für den Aufbau der Strecke war dieses Element nicht, und die Strecke sah genau so aus, wie es sich heute einige Kommentatoren wünschen würden - also es war die Zielgerade, beschlossen mit einer langgezogenen Linkskurve. Der Retarder wurde aber im Rahmen des Genehmigungsverfahrens FIA aufgrund ihrer Aufforderung aufgebaut. Der Grund ist einfach und logisch. Es war notwendig die Fahrzeuge, durch die Zielgerade gefahren, auf die linke Seite abzulenken, und dadurch die Gefahr eines Zusammenstoßes mit den Fahrzeugen, aus den Boxen losgefahren, zu eliminieren. Die ideale Linie führt nämlich, im Falle der Absenz des Retarders, rechts. Jetzt ist aber die erste „Kurve“ rechts und darum zwingt sie die Fahrer links oder wenigstens in der Mitte zu fahren. Es handelt sich also um keinen Unsinn. Die Form der Strecke wurde tatsächlich von keiner unverantwortlichen oder die Sache unbewussten Person ausgedacht. Sie ist auch kein Ergebnis einer momentanen Laune der Leute aus der Geschäftsführung der Strecke. Der Retarder, als ein Sicherheitselement, entstand einfach schon von einigen zehn Jahren aufgrund einer Empfehlung von Leuten, welche mit dem Motorsport schon viele Erfahrungen haben,“ sagte Pavel Hanka.

Zeptali jsme se...



Ing. Martin Dvořák

Generální ředitel PRIMA TV
Managing director PRIMA TV
Generaldirektor PRIMA TV

Vaše televize je známá tím, že ze všech českých stanic dává snad největší prostor motoristickému sportu. Bude tento trend pokračovat dál, a může se český divák těšit na další formáty motoristických pořadů?

V současné době televize Prima vysílá několik pořadů, které se týkají motoristického sportu. Jde o velké ceny Formule 1, MS silničních motocyklů, a o pořad věnovaný truckům. Motoristickému sportu věnujeme pozornost i ve zpravodajské relaci - mimo jiné se jedná i o informace z MS v rallye. V neposlední řadě mohou se mohou diváci o motosportu dozvědět i v pořadu Autosalon. Prima a zejména její diváci skutečně považují toto sportovní odvětví za atraktivní a bude tomu tak i v budoucnu.

Vaše televize se dokonce stala významným partnerem významného závodního týmu. Tatra Prima tým exmistra Evropy Stanislava Matějovského, za nějž v Evropském poháru tahačů startuje Adam Lacko, si této ctí pochopitelně váží. Existuje záměr, že by se televize Prima stala partnerem nějakého významného závodu či poháru?

Rozhodli jsme se podporovat Tatra Prima tým pana Matějovského, protože to považujeme za zajímavý a atraktivní projekt - jde o český tým a a televize Prima si cení spojení s úspěšnými českými sportovními aktivitami. Naším záměrem je být spojeni s konkrétním týmem, který na jednotlivých závodech Evropského poháru startuje, takže o partnerství jednotlivých závodů či poháru neuvažujeme, byť se jim samozřejmě věnujeme ve zpravodajských relacích.

Měl jste už někdy možnost vyzkoušet si svezení opravdovým závodním vozem? Jaké pocity to ve Vás zanechalo?

Tuto možnost jsem měl už několikrát a pocity byly vždy výjimečné. Je to unikátní zážitek, kdy je adrenalin vybičován na nejvyšší možnou úroveň.

Your TV station is known for reserving the longest broadcasting time of all the station to the motoring sport. Is this trend going to continue and can Czech motoring fans look forward to new formats of motoring releases?

In recent times TV Prima is broadcasting several releases, which have something to do with motoring. Those are the F1 Grand Prix, World mastership of road motorcycles and a release dedicated to trucks. We pay a big attention to the motoring sport also in our news – inter alia it takes information from the World rally mastership. Last but not least our viewing public can learn a lot about motoring also in our release Autosalon. Prima and mainly its onlookers really consider this sport branch very attractive and this will remain so also in the future.

Your television even became partner of one important racing team. Tatra Prima Team of the world ex-master Stanislav Matějovský, for who Adam Lacko starts in the European truck races cup, surely appreciates this. Is there some purpose, that TV Prima would become partner of some important race or cup?

We decided to support Mr. Matějovský's team, because we consider it an interesting and attractive project – it is a Czech team and TV Prima appreciates connection with successful Czech activities. Our task is to be connected with a concrete team, which starts in individual races of the European cup, so we don't think about partnership with some individual races or even cup, however we still include them into our news.

Have you ever had a possibility to take a ride in real racecar? What feelings did it bring to you?

I already had that chance several times and the feelings are always extraordinary. It's a unique experience, when the adrenaline is psyched up to the highest possible level.

Ihr Fernseher ist dadurch bekannt, dass er aus allen tschechischen Sendern vielleicht den größten Raum für den Motorsport zur Verfügung stellt. Wird dieser Trend weiter fortschreiten, und kann sich der tschechische Zuschauer auf weitere Formate Motorsportsendungen freuen?

Zur Zeit sendet der Fernseher Prima einige Sendungen, welche den Motorsport betreffen. Es handelt sich um die Großpreise Formel 1, WM Straßenmotorräder, und Sendung für Trucks gewidmet. Dem Motorsport widmen wir die Aufmerksamkeit auch in der Nachrichtensendung – außer anderem handelt es sich auch um Informationen aus der WM im Rallye. Nicht zuletzt können die Zuschauer über den Motorsport auch in der Sendung Autosalon erfahren. Prima und besonders seine Zuschauer betrachten tatsächlich diesen Sportzweig für attraktiv und so wird es auch in der Zukunft sein.

Ihr Fernseher wurde sogar ein bedeutender Partner eines bedeutungsvollen Rennteams. Das Tatra Prima Team des Europa-Exmeisters, Stanislav Matějovský, für ihn in dem Europäischen Truckpokal Adam Lacko startet, schätzt sich diese Ehre begreiflich. Existiert ein Vorhaben, dass der Fernseher Prima ein Partner eines bedeutungsvollen Rennens oder Pokals wird?

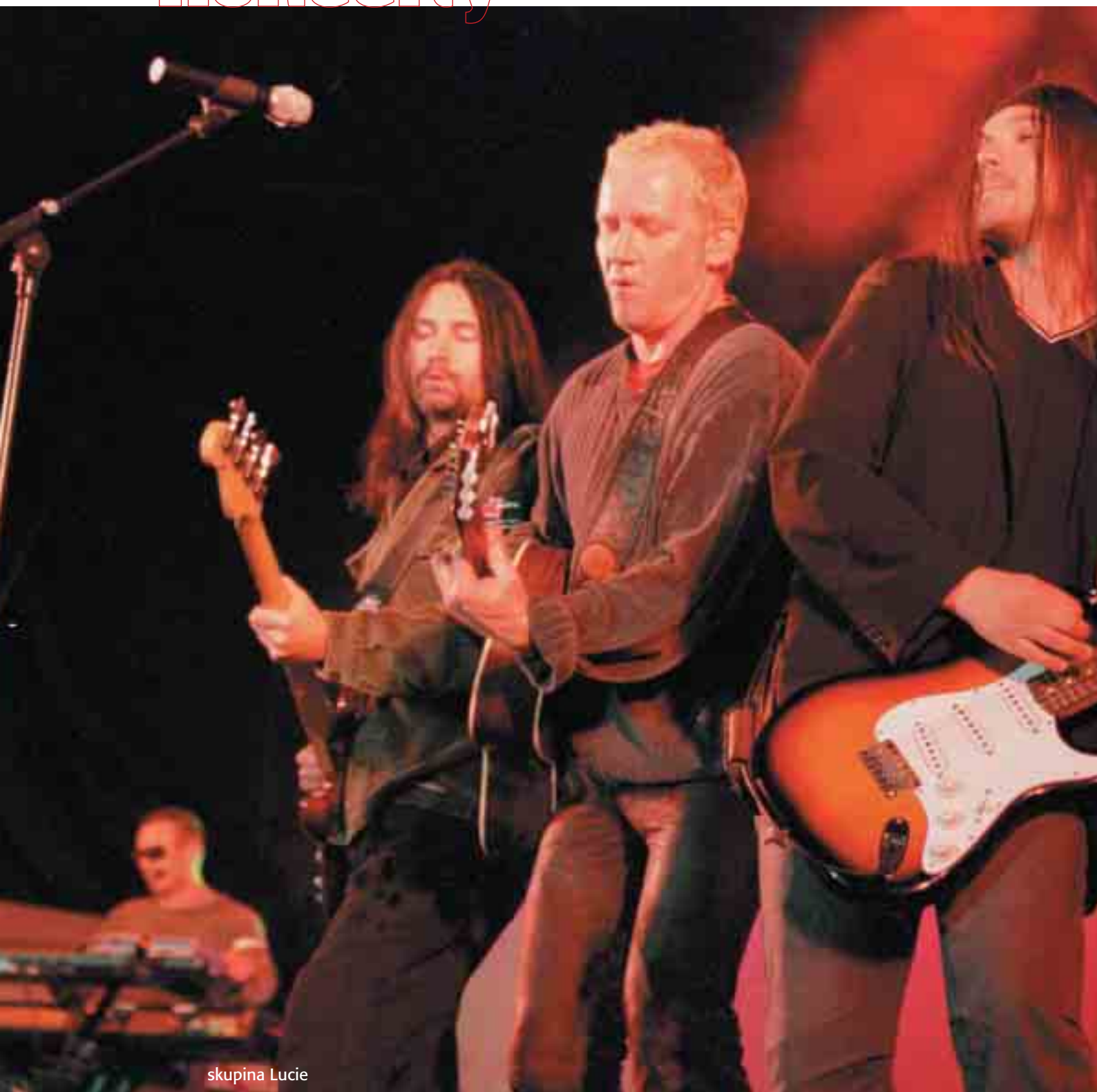
Wir entschieden uns, das Tatra Prima Team Herrn Matějovský zu unterstützen, weil wir es für ein interessantes und attraktives Projekt betrachten – es handelt sich um ein tschechisches Team und der Fernsehsender Prima schätzt die Verbindung mit erfolgreichen tschechischen Sportaktivitäten. Unser Vorhaben ist es, mit einem konkreten Team verbunden zu sein, welches bei den einzelnen Rennen des Europäischen Pokals startet, also wir denken über die Partnerschaft einzelner Rennen oder Pokale nicht nach, doch wir widmen uns ihnen in den Nachrichtensendungen.

Hatten Sie schon mal die Möglichkeit mit einem wirklichen Rennfahrzeug zu fahren? Was für Gefühle hat es bei Ihnen hinterlassen?

Diese Möglichkeit hatte ich schon mehrmals und die Gefühle waren immer außergewöhnlich. Es ist ein Unikaterlebnis, wo das Adrenalin auf das möglichst hohe Niveau aufgepeitscht ist.

...Martina Dvořáka

Koncerty



skupina Lucie



Nemusí vždy znít jen motory...

Not only the engines have to be heard all the time...

Es muss nicht nur Motoren toben...

Areál diváckého svahu Autodromu Most nabízí svou rozlehlostí prostor nejen pro stánky s občerstvením. V průběhu posledních let se hledají další a další možnosti využití této plochy, která je vlastně jen částečně zrehabilitovanou výsypkou původního povrchového uhelného lomu.

The area of the audience slopes on Autodrome Most offers, due to its extend, place not only for refreshments. During the last two years new ways of use of this area, which is in fact a renewed waste rock disposal of an open coal mine, are being looked for.

Das Areal des Zuschauerbereiches auf dem Autodrom Most bietet durch seine Geräumigkeit den Raum nicht nur für Kiosken mit Imbiss an. Im Laufe letzter Jahre sucht man weitere und weitere Nutzung dieser Fläche, welche eigentlich nur die teilweise rekultivierte Kippe der ursprünglichen Kohlengrube ist.

Koncerty

A tak se už na těchto plochách v rámci nejrůznějších motoristických podniků například proháněly děti na ponících, jezdili zde cyklisté a běhali atleti, děti z mostecké 1. Základní školy zde na betonové zdi překreslovaly své vítězné obrázky z celoškolské soutěže, probíhaly zde autogramiády hvězdných osobností nejen ze světa motoristického sportu, ale také z jiných sportovních odvětví, či z kultury a pop music. Byly zde už výstavy závodních aut i motocyklů, veteránů, hasičské i policejní techniky, k vidění zde byl autotuning, obří autodráha, k vyzkoušení bungee – jumping, virtuální kino, simulátor crash testů a spousta dalších zajímavostí. Otevřený prostor plně za tribunami také vnuknul vedení okruhu myšlenku uspořádat zde velký open air rockový koncert a tak právě zde v červnu 2000 skupina Lucie uzavírala své turné k albu Slunečnice. I přes nepřízeň počasí zde dobrých deset tisíc fanoušků zažilo fantastickou atmosféru, kterou déšť zkrátka nemohl pokazit.

O rok později se Lucie na diváckém svahu zdejšího okruhu představila podruhé a úspěch druhého megakoncertu byl opět obrovský. Pro členy nejlepší české kapely byl tentokrát pobyt v Mostě navíc oko-

And so children were racing ponies, cyclists raced, athletes were running, children from the 1. elementary school were drawing on the concrete walls their victorious painting from a schools competition, autograph of personalities from the world of motoring, but also other branches as pop music and art were given here. Exhibitions of race cars, motorcycles, veterans, firemen's and policemen's technics were held here, also auto tuning, huge motor road was to be seen, bungee jumping, virtual cinema, crash tests simulator and lot of other interesting things were here to be tried. The open space behind the tribunes also inspired the management of the circuit to organize here a big open-air rock concert and so right in June 2000 the famous Czech band Lucie was finishing its tour, accompanying the album Slunečnice, here. No matter about the bad weather almost ten thousands fans experienced a great atmosphere, which the weather simply could not disrupt.

One year later Lucie introduced itself here on the audience slopes for the second time and the success of the second mega concert was huge. For the members of the biggest Czech band the stage in

Und da tummelten sich schon hier auf diesen Flächen im Rahmen von verschiedensten Motorveranstaltungen zum Beispiel Kinder auf Ponypferden, es fuhren hier auch Fahrradfahrer, liefen Athleten, Kinder aus 1. Grundschule in Most zeichneten hier auf einer Betonmauer ihre Bilder aus dem ganzschulischen Wettbewerb, es verliefen hier Autogramstunden von Sternpersönlichkeiten nicht nur aus der Motorsportwelt, aber auch aus anderen Sportzweigen, oder aus Kultur und Pop Musik. Es waren hier auch Ausstellungen von Rennfahrzeugen, von Motorrädern, Veteranen, von Feuerwehr- und Polizeitechnik, man konnte hier auch Autotuning sehen, wahnsinnig große Autorennbahn, zum Probieren bungee – jumping, virtuelles Kino, Simulator von Crash Testen und viel weitere Interessante. Der offene Raum des Geländes hinter den Tribünen flößte der Geschäftsführung auch die Idee ein, hier ein großes Open air Rockkonzert zu veranstalten, und gerade hier, im Juni 2000, beschloss ihres Turne zum Album die Gruppe Lucie Slunečnice (Sonnenblume). Auch trotz dem schlechten Wetter erlebten hier gute zehntausend Fans eine fantastische Atmosphäre, welche das Regen



Laura a její tygři



Lenka Dusilová



řeněn odpoledním svezením po závodní dráze a přiděl adrenalinu byl pak znát i na jejich večerním muzikantském výkonu.

V loňském roce vedení autodromu naplánovalo v rámci Czech Truck Prix skutečnou lahůdku v podobě rockového retro večera se skupinami Slade, Uriah Heep a Sweet. Všichni ale ještě mají v paměti ničivé srpnové povodně, které sice na Mostecku příliš škod nenařaly, ale v pražských Holešovicích utopily zvukovou a světelnou aparaturu, která byla právě pro tento koncert přichystána.

Letos v červnu ale prostor diváckého svahu opět rozduřila aparatura o úctyhodném výkonu. To když se zde v rámci závodního víkendu Transgas Open představila slovenská formace No Name, které byla důstojným předskokanem domácí Laura a její tygři. Špičková slovenská kapela hrála na severu Čech také díky přispění špičkové slovenské firmy, kterou není nikdo jiný, než generální sponzor autodromu, pneumatikářský koncern Matador.

Všechno prostě souvisí se vším. Matador s autodromem, melodie kapel s melodií motorů a z diváků, spokojených se sportovními zážitky viděnými na závodní dráze, se večer stávají nadšení hudební fanoušci...

Most was spiced by a ride on the track and the adrenaline ration was visible also in the evening on their musical performance.

In the last year the management of the circuit planned a real delicates within the Czech Truck Prix in the form of a rock retro evening with the bands Slade, Uriah Heep and Sweet. But everybody still remembers the demolishing floods in August, which did not cause much harm to autodrome in Most, but in Holešovice it sunk the audio-visual technics prepared for the concert.

This year in June the audience slope were again booming by the apparatus with a respectable power. This was within the Transgas Open weekend, when the Slovak formation No Name, accompanied by domestic Laura a její tygři introduce themselves. The top Slovak band played on the north of Bohemia with support of top Slovak company, which is not nothing else that the general sponsor of autodrome, tyre-manufacturing concern Matador.

Everything simply relates everything. Matador with autodrome, the melody of bands with melody of engines and the fans satisfied by the sports experience seen on the track, become excited music fans in the evening.

einfach nicht verderben konnte.

Um ein Jahr später stellte sich Lucie auf dem Zuschauerbereich der hiesigen Rennstrecke zum zweitenmal vor, und der Erfolg des zweiten Megakonzertes war riesig. Für die Glieder der besten tschechischen Gruppe war diesmal der Aufenthalt zusätzlich mit Nachmittagsbefahren der Rennstrecke bewürzt, und die Adrenalinzuteilung konnte man auch bei ihrer musikalischen Leistung am Abend erkennen.

Im vorigen Jahr plante die Geschäftsführung des Autodroms im Rahmen vom Czech Truck Prix eine tatsächliche Leckerei in der Form eines Rocksretroabendes mit den Gruppen Slade, Uriah Heep und Sweet. Alle erinnern sich aber noch an das vernichtende Augusthochwasser, welches zwar in Most und Umgebung nicht viel Schäden verursachte, aber in dem Pragerstadteil Holešovice wurde die Ton- und Lichtapparatur ertrunken, welche gerade für dieses Konzert vorbereitet wurde.

Dieses Jahr, im Juni, donnerte aber im Zuschauerbereich wieder die Apparatur mit verehrungswerter Leistung, als sich hier im Rahmen des Rennwochenendes Transgas Open die slowakische Formation No Name vorstellte, welche als die würdevolle Vorgruppe die hiesige Laura a její tygři (Laura und ihre Tigern) hatte. Die slowakische Spitzengruppe spielte im Nordböhmen auch dank der Unterstützung der slowakischen Spitzenfirma, welche keiner anderer ist, als der Generalsponsor des Autodroms, der Reifenkonzern Matador.

Alles hängt einfach mit allem zusammen. Der Matador mit dem Autodrom, die Melodie der Musikgruppen mit der Melodie von Motoren, und aus den Zuschauern, zufrieden mit den Sporterlebnissen auf der Rennstrecke, werden abends begeisterte Musikfans...



No Name



Ing. Tomáš Kadlec

*Předseda představenstva
a generální ředitel Čepro, a.s.
Chairman and managing director Čepro, a.s.
Vorstandsvorsitzende
und Generaldirektor Čepro, a.s.*

Spojení takové společnosti jako je Vaše s aktivitami v motoristickém sportu je logické a pochopitelné. Které odvětví v motoristickém sportu se Vám osobně zamlouvá nejvíce?

Žádnému odvětví bych nedával přímo přednost. Každé má svá specifika. Jak velmi náročné závody v rally, tak závody na okruzích – v osobních automobilech nebo v truckách.

Díky společnostem, které podporují motoristický sport prostřednictvím své reklamy, se závody vlastně mohou konat. Závodníci jsou však přesvědčeni, že je tato podpora obecně malá. Myslíte, že podpora ze strany podnikatelských subjektů může mít zvyšující se trend?

Podpora žádného sportovního odvětví nemůže plně uspokojit potřeby sportovců. Z toho logicky vyplývá, že podpora ze strany podnikatelských subjektů může být vždycky větší. Je však také pravda, že z pohledu finančních potřeb jde o velice náročný sport a ne každý podnikatelský subjekt si může dovolit ho podporovat.

Co byste přál divákům a závodníkům nejen pro tento vrcholový víkend, ale i pro následující sezóny?

Přál bych jim pěkný sportovní zážitek, mnoho úspěchů a hlavně aby závodníci dojeli do cíle bez nehody.

Connection of such a company as the yours is with activities in motoring sport is logical and clear. What branch of motoring sport do you personally like the most?

I would not prefer any of the branches. Each of them has got its specifics. As the very severe rally races, so the circuit races – as in passenger cars so in the trucks.

Thanks to the companies, which support the motoring sport by the means of their advertising, the races can be held. But the racers are persuaded, that this support is small all around. Do you think that from the business subjects' side its trend can be increasing?

Sportsmen's need cannot be fully satisfied in any branch. And from this logically flows that the support from business subjects can be always higher. But it is also true, that from the point of view of the financial needs this is a very demanding sport and not every business subject can afford to support it.

What would you wish to the visitors and racers not only for this top weekend but also for next seasons?

I wish them a great sport experience, lot of success and mainly let the racers reach the finish without accidents.

Die Verbindung solcher Gesellschaft, wie es Ihre ist, mit den Aktivitäten im Motorsport ist ja logisch und begreiflich. Welche Gebiete im Motorsport gefallen Ihnen persönlich am meisten?

Ich würde kein Gebiet direkt bevorzugen. Jedes hat eigene Spezifikationen. Wie sehr anspruchsvolles Rallye, sowohl auch Rennen auf Ringstrecken – in Pkws oder in Trucks.

Dank den Gesellschaften, welche den Motorsport mit Hilfe ihrer Werbung unterstützen, können Rennen überhaupt stattfinden. Die Rennfahrer sind allerdings überzeugt, dass diese Unterstützung allgemein klein ist. Denken Sie, dass die Unterstützung aus der Seite der unternehmerischen Subjekte einen steigenden Trend haben kann?

Die Unterstützung keines Sportzweiges kann voll die Bedürfnisse der Sportler befriedigen. Daraus ergibt sich logisch, dass die Unterstützung aus der Seite der unternehmerischen Subjekte immer größer sein kann. Es ist allerdings auch wahr, dass es sich aus dem Gesichtspunkt der finanziellen Bedürfnisse um eine sehr anspruchsvolle Sportart handelt, und nicht jedes Unternehmersubjekt kann sich leisten sie zu unterstützen.

Was würden Sie den Zuschauern und Rennfahrern nicht nur für dieses Spitzenwochenende aber auch für die folgenden Saisons wünschen?

Ich würde ihnen ein schönes Sporterlebnis, viele Erfolge wünschen, und hauptsächlich, dass die Rennfahrer ins Ziel unfallfrei kämen.

...Tomáš Kadllec

Jezero Vrbenský



Po závodech na ryby? Proč ne?

Fishing after the races? Why not?

Nach den Rennen zum Fischfangen? Warum nicht?



**AUTODROM
DUHOVÉ ENERGIE**
MOST • ČESKÁ REPUBLIKA

Motoristický sport a rybařina spolu sice dohromady moc nejdu, ale v případě Autodromu Most platí výjimka. Majoritní akcionář a předseda představenstva Autodromu Most Jiří Kroužek je sám vášnivým rybářem a v jeho hlavě se také zrodil nápad zřídit v blízkosti mosteckého okruhu nadstandardní rybářskou lokalitu.

Během loňského roku se stal Autodrom Most a.s. provozovatelem

Motoring sport and fishing do not go together too much, but in the case of Autodrome Most an exception is valid. The majority shareholder and the chairman of Autodrome Most Jiří Kroužek is a passionate fisherman himself and so an idea to create a superior fishing district near autodrome arose in his mind.

During last year, autodrome became operator of the district Vrbenský, which lies in sight of autodrome in the direc-

Der Motorsport und Fischfangen gehen zwar nicht viel zusammen, aber im Falle des Autodroms Most gilt eine Ausnahme. Der Majoritätsaktionär und Vorstandsvorsitzende des Autodroms Most Jiří Kroužek ist selbst ein leidenschaftlicher Angler und in seinem Kopf kam auf die Welt die Idee in der Nähe der Rennstrecke in Most eine überstandardmäßige Angelnlokalität aufzubauen.



podrevíru Vrbenský, který se nachází na dohled od okruhu směrem ke hřebenům Krušných hor v listnatém lese za rekreační nádrží Matylda. Myslenku podpořil i mostecký magistrát a Mostecká uhelná společnost a.s., které dotyčná lokalita patří a vznikl tu skutečně zajímavý areál. Stará se o něj nově založená dceřinná společnost skupiny Ring s názvem Ring Fish s.r.o. a jejími zaměstnanci jsou profesionálové, členové Rybářské stráže. Sedmihektarové jezero tvoří bývalý rybník, který se spojil po propadu bývalé hlubinné šachty. Všechno tedy začalo hloubkovým průzkumem a přesným zmapováním celého dna. Bylo zjištěno, že jde o členitý podvodní terén s hloubkou až osm metrů. Následovaly zemní a úklidové práce a z okolí vodní plochy byly vyvezeny celkem čtyři plné avie odpadků. Pak přišly na řadu další úpravy. Prořez keřů, stromů a rákosí, vytyčení cestiček podél břehů, vybudování lovných míst, z nichž dvě jsou určena pro vozíčkáře. Objevily se lavičky, záchody, odpadkové koše. V jezeře samotném jsou vyčleněny ochranné zóny pro ryby včetně trdišť. Vzniklo zázemí pro správce a ostrahu, nové molo, půjčovna loděk, kotce pro strážní psy a další a další nezbytné součásti infrastruktury.

Nejdůležitější ovšem je to, co se skrývá pod hladinou. Během loňského a letošního roku zde bylo vysazeno několik tun velkých trofejních ryb, kte-

tion to the Ore mountains in a deciduous forest behind the recreation lake Matylda. The idea was supported also by the municipality of Most and Mostecká uhelná společnost, to which the mentioned locality belongs and a really interesting area was created here. A newly founded company Ring Fish Ltd. from the Ring Group takes care about it and its employees are professionals, members of the fishermen patrol. The seven hectares large lake is created by a former pond, which was joint with former, collapsed underground mine. So everything began with an in depth study and exact mapping of the bottom. It was found out, that it is a dissected terrain with depth up to eight meters. Then earth and cleaning works followed and from the surroundings four trucks full of waste were carried away. Than next modifications took place, off-cut of bushes, trees and reeds, creating paths around the banks, building the fishing posts, from which two are foreseen for disabled people. New benches, toilets and trash bins appeared. In the lake itself a protective zones for fishes are created, including reeds. Facilities for chief clerk, security, new pier, boat rental service, boxes for dogs of the security service and other necessary places were created.

But the most important is what is hidden below the surface. During last and this year several tons of big trophy

Im Laufe des vorigen Jahres wurde das Autodrom Most a.s. als der Betreibende des Unterreviers Vrbenský, welches sich im Blickfeld von der Rennstrecke, in der Richtung zu Gipfeln der Erzgebirge, in einem Laubwald hinter dem Rekreationsstausee Matylda, befindet. Die Idee unterstützte auch der Magistrat in Most und die Braunkohlengesellschaft Mostecká uhelná společnost a.s., welcher die betreffende Lokalität gehört, und es entstand hier tatsächlich ein ganz interessantestes Areal. Es kümmert sich um es die neu gegründete Tochtergesellschaft der Gruppe Ring, mit dem Namen Ring Fish s.r.o. und ihre Angestellte sind Profis, Mitglieder des Vereines „Fischerwache“. Sieben Hektare großer See bildet ein ehemaliger Teich, welcher sich nach einer Bodeneinsinkung mit einem ehemaligen Tiefschacht verband. Alles begann also mit einer Tiefuntersuchung und mit genauem Kartieren des Bodens. Es wurde festgestellt, dass es sich um ein vielgliedriges Terrain mit der Tiefe bis acht Metern handelt. Es folgten Boden- und Sicherungsarbeiten und aus der Umgebung der Wasserfläche wurden insgesamt vier vollgeladenen Lkws mit Müll weggeschafft. Dann kamen weitere Anpassungen auf die Reihe. Ästen und Durchschneiden von Busch, Bäumen und Röhricht, Absteckung von Fußwegen entlang der Ufer, Ausbau von Angelplätzen, wobei zwei davon für Rollstühle. Es erscheinen Bänke, Toiletten,



ré byly nakoupeny z domova i ciziny. Posledním přírůstkem bylo před několika týdny dokonce třináct jeseterů. Společnost jim dělají už zdomácnělí obři kapři, sumci, amuři, tolstolobici, ale i štiky a další druhy generačních ryb.

Od prvního dubna 2003, kdy zde byl slavnostně zahájen provoz, si sem

fishes was released here, which were bought from both Bohemia so from abroad. The last arrivals are even thirteen sturgeons. The society for them is made by huge carps, catfishes, amurs, bigheads, but also pickerels and other breeds of brood fishes.

Since the first of April 2003, when the facility was ceremonially opened a huge

Mülleimer. Im See selbst sind Schutzzonen für Fische einschließlich Fischsatz abgegrenzt. Es entstand die Infrastruktur für den Verwalter und für Bewachung, ein neuer Molo, ein Bootverleih, Buden für Wachhunde und weitere unerlässliche Bestandteile der Infrastruktur.

Allerwichtigste ist allerdings das, was sich unter dem Wasserspiegel versteckt.

Jezero Vrbenský

navyklo jezdit obrovské množství sportovních rybářů nejen z blízkého okolí, ale doslova z celé republiky. I přes skutečný komfort, který je zde čeká, jsou ceny za místenku ve srovnání s jinými soukromými lokalitami opravdu mírné. Rybáři registrovaní v místní organizaci ČRS platí za den 400 korun, přespolní pak 500. Víkendové ceny jsou o něco nižší, 360, respektive 450 korun. Stejně jako na každé jiné lokalitě platí i tady nejmenší zákonné míry. Ovšem vzhledem k tomu, že tu jsou vysazeny i ryby skutečně neobvyklých rozměrů, je stanovena i největší možná míra pro přisvojení u vybraných druhů. U štiky a tolstolobika je to 90 centimetrů, u sumce 160, u candáta 80, u amura 90 a u kapra 60 centimetrů. Sportovní rybáře však zpravidla ani tolik nezajímá ulovenou rybu si odnést domů a sníst. Jejich cílem je vyfotografovat se s ní, zapsat ji do výkazu úlovků a zase ji vrátit vodě.

Vznik nadstandardní rybářské lokality je dalším prvkem, který rozšiřuje povědomí o Mostecku jako o turisticky zajímavé lokalitě. Jde navíc o ojedinělý nápad, kterým se nemožno chlubit nikde jinde v širokém okolí. Opět se tak rozrostla nabídka zajímavých aktivit pro trávení volného času a krom návštěvy mnoha různých sportovišť, divadel a kin, Aquadromu, Hipodromu a Autodromu může návštěvník Mostecká využít nové možnosti a strávit příjemné chvíle klidu a relaxace u vody na rybách. V nádherném prostředí listnatého lesa, které by nečekal v blízkosti bývalých těžebních jam a průmyslových komplexů. Vznik Jezera Vrbenský v jeho dnešní podobě je dalším příspěvkem k revitalizaci bývalé „měsíční krajiny“ pod Krušnými horami...

number of sport fishermen get used to come here not only from the near surrounding, but also from the whole Czech republic. No matter about the comfort that awaits here the prices for seat reservations are very low compared to other private localities. The fishermen registered in local ČRS organization pay 400 CZK per day, commuters than 500. The weekend prizes are lower – 360 or 450 CZK respectively. As on every other locality, also here the minimal measures are valid. But because fishes of really unusual sizes were released here, also the biggest sizes are set for taking given breeds. For pickerels and bigheads it is 90 centimetres, for catfishes 160, for jackfish 80, amur 90 and for carp 60 centimetres. But usually the sports fishermen are usually not interested in taking the fish home and eating it. Their aim is to make a photo of it, write it into the report and then return in back to water.

Creation of such high standard fishing localities is an element, which spreads the privacy about the region of Most as about locality interesting for tourism. And what more it is a unique area, by which none in the wide surrounding can pride. So the offer of interesting activities for leisure time enlarged again and next to visits of sport facilities, theatres and cinemas, Aquadrom, Hipodrom and Autodrome, the visitor of Most can use the new possibility to spend pleasant moment in the calm place near the water while fishing. In the lovely atmosphere of the deciduous forest, which none would expect next to the former mines and industrial complexes. The creation of the lake Vrbenský in its recent look was a big addition to the renewal of former moonscape under the Ore Mountains...

Im Laufe des vorigen und des diesjährigen Jahres wurden hier einige Tonnen von großen Trophäefischen ausgesetzt, welche vom Innland auch Ausland gekauft wurden. Der letzte Zuwachs war vor einigen Wochen sogar dreizehn Störe. Die Gesellschaft macht ihnen schon eingelebte herkulische Karpfen, Welse, Amur, Tolstolobik, aber auch Hechte und weitere Arten von Generationsfischen.

Seit dem 1. April 2003, als hier feierlich der Betrieb eröffnet wurde, gewöhnte sich große Menge von Sportfischern nicht nur aus der nahen Umgebung zu fahren, aber sogar aus der ganzen Republik. Auch trotz dem tatsächlichen Komfort, welcher auf sie hier wartet, sind die Preise für eine Stelle im Vergleich mit anderen privaten Lokalitäten wirklich niedrig. Die Fischer, registriert in der örtlichen Organisation ČRS bezahlen pro ein Tag 400,- Kronen, auswärtige dann 500,- Kronen. Die Wochenendpreise sind um etwas niedriger, sie betragen 360,- respektiv 450,- Kronen. Ebenso wie in jeder anderen Lokalität gelten auch hier die gesetzgegebenen Mindestmaße. Allerdings im Bezug darauf, dass hier auch Fische von tatsächlich ungewöhnlichen Maßen ausgesetzt sind, ist es auch die maximal mögliche Größe für die Zueignung bei ausgewählten Arten festgelegt. Beim Hecht und Tolstolobik sind es 90 cm, beim Wels 160 cm, beim Zander 80 cm, beim Amur 90 cm und beim Karpfen 60 cm. Die Sportfischer interessieren sich aber in der Regel nicht um den gefangenen Fisch und ihn nach Hause zu bringen und aufzuessen. Ihr Ziel ist es mit ihm sich zu fotografieren, den Fang in eine Fangliste einzutragen und ihn wieder ins Wasser zu werfen.

Die Entstehung einer überstandardmäßigen Fischerlokalität ist das nächste Element, was die Kenntnis über Most und ihre Umgebung erweitert, als über eine touristisch interessante Lokalität. Es handelt sich zugleich um eine vereinsamte Idee, mit dem sich nicht woanders in der breiten Umgebung rühmen können. Wieder verbreitete sich das Angebot an interessante Aktivitäten fürs Verbringen der Freizeit und außer dem Besuch vieler anderen Sportplätzen, Theaters und Kinos, Aquadroms, Hippodroms und Autodroms, kann ein Besucher der Stadt Most und ihrer Umgebung die neuen Möglichkeiten nutzen und angenehme Ruheaugenblicke und Entspannung am Wasser beim Angeln verbringen. Es ist in der herrlichen Umgebung eines Laubwaldes, was keiner in der Nähe von ehemaligen Kohlenbaugruben und industriellen Komplexen erwarten würde. Die Entstehung des Sees Vrbenský in der heutigen Form ist ein weiterer Beitrag zu der Revitalisierung einer ehemaligen „Mondlandschaft“ unter der Erzgebirge...

