

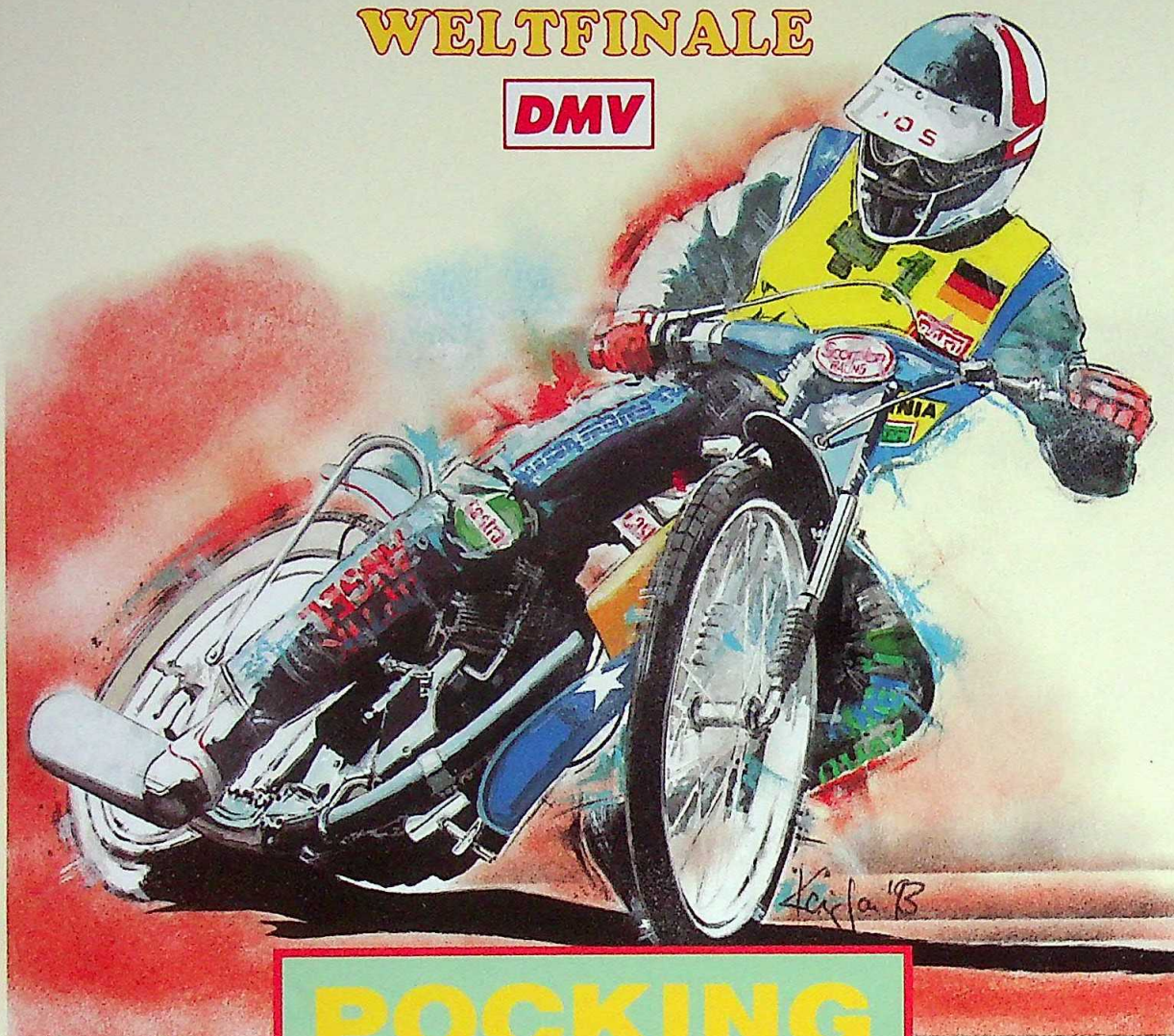
26.-29. August 1993

SPEEDWAY WELTFINALE

DMV



OMK



POCKING



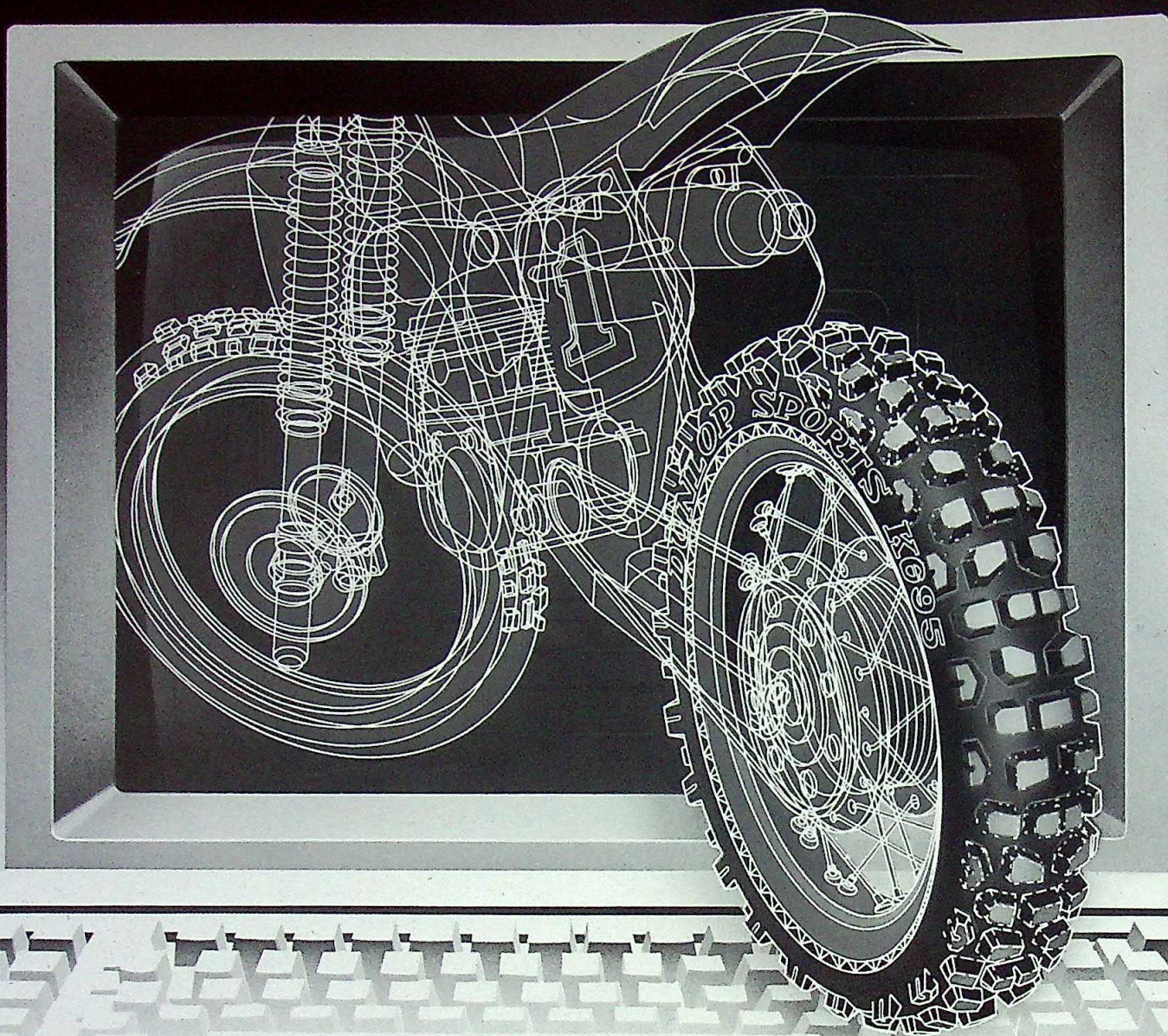
Die Kupplung im Auto.
Training Freitag,
27. 8. '93, 14-16.00 Uhr

Rennen Sonntag,
29. 8. '93, ab 13.30 Uhr



OFFIZIELLES PROGRAMMHEFT

DM 7,-



Dunlop Motocross-Reifen. Für Siege entwickelt.

Weil ein zweiter Platz kaum zählt, haben unsere Techniker gemeinsam mit den besten Cross-Piloten der Welt unsere Reifen auf Sieg programmiert. Für alle Strecken und Bedingungen.

Dunlop Motocross-Reifen sind für Fahrer und Teams zuverlässige Partner.

Die Erfolgsliste bei nationalen und internationalen Rennen spricht für sich.

Zum Beispiel der Dunlop K 695 – heute ein Standard-Reifen für mittleren bis harten Boden – wurde aus Grand-Prix-Einsätzen entwickelt.



K 295 · K 690 A · D 752 · K 990 · D 701 · K 490 · D 704

Dunlop Motorrad-Reifen.
Unsere Erfahrung macht sie erfolgreich.



26.-29. August 1993

SPEEDWAY WELTFINALE

DMV



OMK



POCKING

Individual
Speedway World Final
1993

FIM-IMN-No. 40/16
OMK-Gen.-Nr. 145/93

Veranstalter:
DEUTSCHER MOTORSPORT VERBAND e.V.
DSB-Haus des Sports II, Postfach 71 02 35
60528 Frankfurt, Otto-Fleck-Schneise 12
Tel. 0 69 / 69 50 02-0, Telefax 0 69 / 69 50 02-20

Vermarktung:
swp Speedway Weltfinale Pocking e.V.
Rottalstadion, Postfach 11 07
94052 Pocking
Tel. 0 85 31 / 78 04, Telefax 0 85 31 / 78 31

Sportl. Durchführung:
MSC Pocking e.V. im DMV
94052 Pocking, Postfach 11 07
Tel./Fax 0 85 31 / 83 83

*Lieber Besucher
dieser
DMV-Veranstaltung!*

*Der DMV wünscht Ihnen
einen angenehmen Aufent-
halt, einen spannenden Mo-
torsport-Tag und nach der
Veranstaltung einen guten
Heimweg.*

*Bitte beachten Sie:
Rennen werden nur auf den
Rennstrecken gefahren –
fahren Sie als Verkehrsteil-
nehmer daher vorsichtig!*

Ihr DMV



Motorsport und . . .

. . . ein attraktives Lei-
stungspaket für Auto-
und Motorradfahrer:
dazu gehören u. a. Ab-
schleppkostenbeihilfe,
Campingausweise, Mit-
gliederzeitschrift,
Rechtsberatung, Reise-
routenberatung, Ver-
kehrssicherheitskurse,
Wildschadenbeihilfe
und . . .

Unser Service für Ihre Sicherheit: der DAS-EuroSchutzbrief



Vor einer Panne oder einem Unfall ist man nicht ganz sicher, unerwartete Zwischenfälle können den Ferienspaß gründlich verderben. Mitglieder des DMV verlassen sich auf den DAS-EuroSchutzbrief, er bietet Sicherheit auf den täglichen Fahrten, beim Wochenendausflug und bei der Urlaubsreise in Europa. Für nur DM 74,-* steht Ihnen ein Jahr lang ein umfangreiches Service-Paket zur Verfügung: Pannenhilfe, Krankenrücktransport, Fahrzeug-Rückholung, Ersatzteilver sand, Krankenhaus-Kostenvorschuß, Kautions u. a. m. PS: Den Familien-EuroSchutzbrief für Partner und Zweitwagen gibt es schon für DM 99,-*

(* jeweils abzüglich DM 7,- DMV-Anteil)

Hans-Joachim Stuck empfiehlt



Nur DM 30,- jährlich!

. . . – mehr Informationen gibt es beim DMV.
Wollen Sie Mitglied werden?
Wenden Sie sich bitte direkt an uns.

DMV (Deutscher Motorsport Verband e.V.), Otto-Fleck-Schneise 12
60528 Frankfurt/Main, Tel. 0 69 / 69 50 02-0, Fax 0 69 / 69 50 02-20



INHALT

Offizielle Angaben	3
DMV-Tips	4
Zeitplan	5
Grußworte	6
Speedway 1923-1993	8
Das Rottalstadion	10
Das letzte Finale	11
Der Weg nach Pocking	12
Porträt Gerd Riss	14
Titel-Favoriten	16
Vorstellung der WM-Final-Teilnehmer	18
Die Organisationen FIM/CCP-OMK-DMV	26
Lauf-Übersicht zum Mitschreiben	27
Organisation der Veranstaltung	31
Zuschauer-Infos	32
Von Lauf zu Lauf	34
Die Weltmeister von 1936-1992	45
Zur Technik der Bahnrennmaschinen	46
Geschichte der Stadt Pocking	47
Impressum	49
Landkreis Passau	50
Tips für Einsteiger	52
Sport/Umwelt	52
Termine anderer Veranstaltungen	53



ZEITPLAN

Donnerstag, 26. 8. 1993
Bayerischer Abend
im Festzelt ab 18.00 Uhr

Freitag, 27. 8. 1993
Festzeltbetrieb
ab 10.00 Uhr

**Training der
WM-Teilnehmer ab 14.00 Uhr**
Offizieller Fahrerempfang
(besondere Einladung)
abends

Samstag, 28. 8. 1993
Gelegenheit zum Einkauf
„WM-Vorfreude“
Speedway-Super-Fan-Party
im Festzelt ab 19.00 Uhr

Sonntag, 29. 8. 1993
WM-Final-Tag
Festzeltöffnung
Frühschoppen ab 9.00 Uhr

Der DMV wünscht Ihnen
einen angenehmen Auf-
enthalt, einen spannenden
Motorsport-Tag und nach
der Veranstaltung einen
guten Nachhauseweg.

Übrigens:
Auch Sie können, wie vie-
le bekannte Motorsportler,
Mitglied des DMV sein.
Wir informieren Sie gerne
über die Bedingungen und
Vorteile.

Beginn des Vorprogramms
im Stadion
ab 10.00 Uhr

Offizielle Eröffnung
im Rottalstadion
ab 12.30 Uhr
anschließend
Fahrervorstellung

Start 1. Lauf
zur Speedway-WM 1993
um 13.30 Uhr

WILLKOMMEN



Grußwort des Landrats

Das sportliche Leben in einer Stadt wird wesentlich durch die Aktivität ihrer Vereine geprägt. Ich freue mich, daß wir mit dem Motorsportclub Pocking e.V. einen Verein haben, der es in der Vergangenheit verstanden hat, große motorsportliche Veranstaltungen mit Erfolg auszurichten. Mit dem Speedway-Weltfinale ist dem MSC und seinen Verantwortlichen wohl der größte Wurf in der nahezu 60jährigen Rennsporttradition Pockings gelungen.

Die absolute Elite in Speedway trifft sich im herrlichen Rottalstadion, das in diesen Tagen weltweit im Mittelpunkt des Sportgeschehens stehen wird. Motorsportbegeisterte aus aller Herren Länder werden wiederum der Faszination hautnaher Kurvenduelle verwegener Motorradartisten erliegen.

Als Mitschirmherr dieser Veranstaltung darf ich den Verantwortlichen und den Repräsentanten dieser internationalen Veranstaltung für die viele Mühe, die die Ausrichtung eines solchen Großereignisses erfordert, recht herzlich danken.

Der Veranstaltung selbst wünsche ich einen attraktiven Verlauf, den Matadoren auf dem Speedway unfallfreie Rennen und allen Besuchern einen angenehmen und ereignisreichen Aufenthalt im schönen Rottal.

Hanns Dorfner
Landrat



*Herzlich
willkommen
in Pocking*

IN POCKING



Grußwort des Bürgermeisters der Stadt Pocking

Zum ersten Mal in der Geschichte des MSC Pocking und der Stadt Pocking ist das Rottalstadion Austragungsort des Speedway-Weltfinals.

Bei allen Verantwortlichen der FIM bedanke ich mich sehr herzlich dafür, daß sie die Stadt Pocking als Austragungsort für die bedeutendste Speedway-Veranstaltung dieses Jahres ausgewählt haben.

Mit dem Speedway-Weltfinale wird das sportliche Ansehen der Stadt Pocking und unserer ostbayerischen Heimat international aufgewertet und zugleich in den Mittelpunkt des internationalen Motorsportes gerückt.

Als Mitschirmherr dieses WM-Finales und als 1. Bürgermeister der Stadt Pocking begrüße ich besonders herzlich alle Fahrer mit ihren Begleitern, die Delegationen der teilnehmenden Länder, alle Verantwortlichen der FIM, der OMK und des DMV, sowie alle Ehrengäste und Motorsportfreunde.

Ich heiße Sie alle – auch im Namen des Stadtrates Pocking und der gesamten Bevölkerung – in unserer Stadt willkommen und wünsche Ihnen bei uns einen angenehmen Aufenthalt.

Eine derartige Großveranstaltung erfordert viel Arbeit und Mühe bei den umfangreichen Vorbereitungen. Dafür bedanke ich mich ganz besonders beim rührigen MSC Pocking mit dem Vorsitzenden Herrn Georg Traunspurger. Ich wünsche allen Fahrern erfolgreiche und unfallfreie Rennen beim Kampf um den begehrten Titel des Speedway-Weltmeisters 1993.

Allen Zuschauern und Freunden des Motorsports wünsche ich einen spannenden und fairen Wettkampf in unserem herrlichen Rottalstadion.

Josef Jakob
1. Bürgermeister



GRUSSWORTE

Zu Beginn der 50er Jahre entstand mit Muskelkraft und Schweiß aus einer Kiesgrube eine Sandbahn. Vor 30 Jahren wurde der Motorsportclub Pocking e. V. im DMV gegründet und vor 18 Jahren wurde die Sandbahn in eine moderne Speedwaybahn umgebaut. In diesen Jahren gab es 2 Contifinale, 2 Europafinale, 2 OMK-Pokalfinale, 2 Deutsche Meisterschaftsfinale, ungezählte Ligakämpfe und den bisherigen Höhepunkt das WM-Paar-Finale '86. Der gute Ruf des MSC Pocking hat sich aber durch die traditionsreichen Länderkämpfe am Ostersonntag gefestigt. Niemand hat es in all den Jahren für möglich gehalten, daß jemals das Weltfinale der Einzel-Speedway-Weltmeisterschaft in Pocking stattfinden könnte. Daß es außerdem das letzte klassische Finale ist, stellt die Stadt Pocking, das Rottalstadion und den MSC Pocking an das Ende einer Tradition von 6 Jahrzehnten.

Unter allen, die den MSC über die 3 Jahrzehnte tatkräftig unterstützt haben, wie unsere Schirmherren Landrat Hanns Dorfner und der 1. Bürgermeister der Stadt Pocking Josef Jakob, müssen wir uns bei einem stellvertretend für alle anderen ganz besonders bedanken: Altbürgermeister Franz Krah. Nur dank seines Einsatzes und seiner Initiative waren die Umbauten von der Sandbahn zum Speedwaystadion und die Modernisierungen überhaupt möglich. Franz Krah



hat die Grundlagen geschaffen die es seinem Nachfolger ermöglichen, dem Projekt Speedway-Weltfinale '93 zuzustimmen.

Unser Dank gilt aber auch den Vertretern der Presse, des Funks und des Fernsehens, dem Landratsamt Passau, der Stadt Pocking und ihren Bürgern und Vereinen, der Feuerwehr, der Polizei, dem Roten Kreuz, den Maltesern, den Clubs der Landesgruppe Südbayern und allen anderen, die uns selbstlos unterstützt haben und werden.

Dank aber auch den Zuschauern aus der ganzen Welt, die es sich nicht nehmen lassen dieses letzte Weltfinale „live“ zu erleben und die die würdige Kulisse im Rottalstadion bilden, wenn es heute zum letzten Male heißt Individual Speedway Worldchampionship World Final.

Motorsportclub Pocking e. V. im DMV

Georg Traunspurger

Im Bild v. l.: Josef Jakob, Otto Jetzlsperger, Georg Traunspurger

DMV/MSC

Liebe Besucher des WM-Finals!

Die Voraussetzungen für ein großes WM-Finale sind geschaffen.

Als vor fast drei Jahren die Entscheidung über den Austragungsort des WM-Finals 1993 zu treffen war, fiel unsere Wahl auf das Rottalstadion in Pocking. Es war eine rein sportliche Entscheidung, denn der DMV legte immer Wert darauf, den Fahrern beste Voraussetzungen für ihren Sport zu bieten.

Dieses Stadion ist mit großem Aufwand des MSC und der Stadt Pocking modernisiert und auf einen hohen, WM-würdigen, Standard gebracht worden. Dafür gebührt den Verantwortlichen des MSC und dem Bürgermeister der Stadt Pocking unser Dank.

Mit dem Glanz bisheriger Final-Austragungsorte wie Wembley und Los Angeles sowie dem sport-historischen Status eines letzten klassischen Finales verbindet sich ein hoher Anspruch an diese Veranstaltung.

Ambitionierte Fahrer, ein engagiertes, interessiertes, aber sicher auch diszipliniertes Publikum werden ihren Teil zum Erfolg dieser Veranstaltung, dem letzten traditionellen Weltfinale, beigetragen. In diesem Zusammenhang danken wir dem Bayerischen Fernsehen für die TV-Produktion sehr herzlich.

Unser Dank gilt allen Helfern aus den Vereinen, Verbänden, der Stadt und des Landkreises. Unser herzlicher Gruß geht an die Zuschauer, die Fahrer, die Offiziellen und die Ehrengäste.

– Präsidium des DMV –



SPEEDWAY

Motorsportfaszination seit 70 Jahren

Das heutige Speedway ist aus dem „Dirt-Track-Sport“ entstanden. Seine Anfänge gehen in die USA in das Jahr 1909 zurück. Das erste nachgewiesene Speedway-Rennen fand am 15. Dezember 1923 in Australien statt. 1928 brachte der Neuseeländer Johnny Hoskins Speedway auf die Britische Insel. Der Sport etablierte sich in England schnell und lockte bis zu 30 000 Zuschauer an die Rennstrecken. Schon 1929 gründete sich auf der Insel eine Profi-Liga. 1931 und 1933 (in Paris) gab es ein inoffizielles „Welt-Championat“. 1936 wurde der Australier Lionel Van Praag im Londoner Wembley-Stadion vor 66 000 begeisterten Zuschauern erster offizieller Speedway-Weltmeister.



Die WM wurde – außer in den Kriegsjahren – bis zum heutigen Tage in Vorläufen und jeweils einem Finale ausgetragen, das in Wembley, Chorzow (Polen), Göteborg und im Münchener Olympia-Stadion bis zu 100 000 Zuschauer anlockte. In Deutschland waren bis in die siebziger Jahre die großen Sandbahnrennen auf 1000

GESCHICHTE

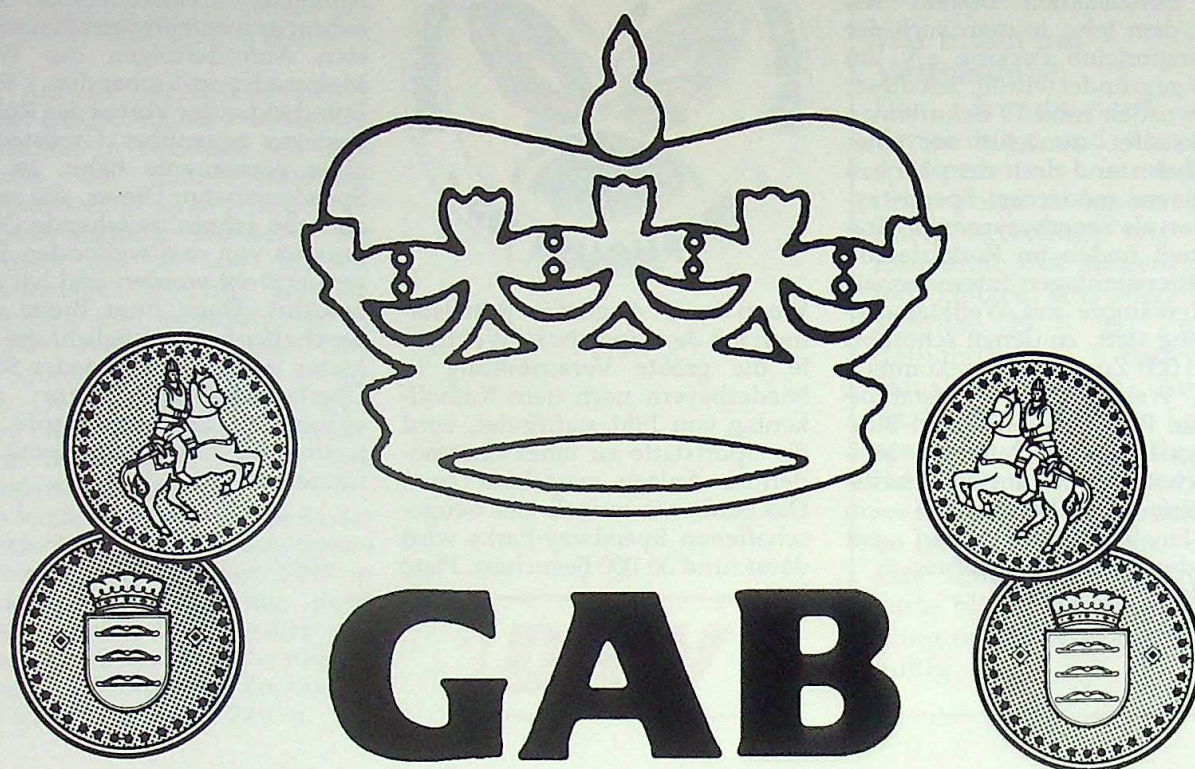
Meter langen Pferderennbahnen und Grasbahnrennen populärer als der Speedway-Sport. 1983 erhielt Deutschland erstmals ein Speedway-Einzel-WM-Finale zugesprochen, das der DMV-Verein MSC Norden e.V. im Halbmond-Stadion in Norden ausrichtete. 30 000 Zuschauer sahen dort mit Egon Müller den ersten und bisher einzigen Speedway-Weltmeister. 1989 veranstaltete der ADAC Südbayern im Münchener Olympiastadion das zweite Weltfinale auf deutschem Boden. 42 000 Menschen sahen den Dänen Hans Nielsen als Weltmeister. 1993 ist turnusmäßig der Deutsche Motorsport Verband e.V. (DMV) wieder Ausrichter des Speedway-WM-Endlaufes. Die Entscheidung für das letzte Weltfinale der Speedway-Geschichte fiel auf Pocking.



Foto: Johann Huber

DMV

Speedway in Pocking



GRAFARCO BIER

Krone der Braukunst

**Adldorf
Bad Birnbach
Valley**

SPEEDWAYPARK

Das Rottalstadion besteht seit 1963, dem Jahr, in dem auch der Motorsportclub Pocking e.V. im DMV gegründet wurde. Seit dieser Zeit wurden rund 70 Bahnrennen veranstaltet, zunächst auf einer Sandbahn und nach dem Umbau zu einem modernen Speedway-Stadion als Speedwayrennen. Traditionell finden im Rottalstadion an Ostersonntagen internationale Länderkämpfe mit Weltklassebesetzung statt, zu denen schon bis zu 10 000 Zuschauern gekommen sind. Weitere Großveranstaltungen im Rottalstadion waren Bundesliga-Kämpfe, Deutsche Meisterschaften, Weltmeisterschaftsvorläufe und – bereits 1986 – ein WM-Finale, der Endlauf zur Speedway-Paar-Weltmeisterschaft.



Wenn am 29. August im Rottalstadion mit dem Speedway-Weltfinale die größte Veranstaltung in Niederbayern nach dem Katholikentag von 1951 stattfindet, wird die Sportstätte zu einer ultramodernen Anlage ausgebaut sein. Das Stadion innerhalb des neugeschaffenen Speedway-Parks wird dann rund 30 000 Besuchern Platz bieten.

ROTTALSTADION

Sämtliche sporttechnische Einrichtungen entsprechen den neuesten Anforderungen des Welt-Motorradsport-Verbandes FIM. Entscheidender Vorteil des Rottalstadions gegenüber Großstadion ohne permanente Bahn, ist die Speedwaybahn: Dieser, seit mehr als zehn Jahren bestehende Ovalkurs ist von den weltbesten Fahrern erprobt worden und hat sich bewährt. Dank ihrer Breite und Beschaffenheit ermöglicht die 400 Meter lange Bahn an jeder Stelle Überholmanöver. Harte und spannende Positionskämpfe der weltbesten Fahrer sind somit garantiert. □

**Generalagentur
Jetzlsperger**

84520

Neuötting

☎ 0 86 71 / 24 89,

0 86 79 / 65 11 u. 57 55

Deutscher Herold
Versicherungen

Deutsche Bank Gruppe ☒

Ob es um sinnvolle Vorsorge oder um ausreichende Risikoabsicherung geht – ich unterbreite Ihnen ein überzeugendes Angebot. Sprechen Sie mit mir.

**Unser
Versicherungs-
schutz ist seinen
Preis wert,
denn fehlende
Absicherung
kann sehr teuer
werden.**

- Lebens- und
- Sachversicherungen
- Private
- Rentenversicherungen
- Betriebliche
Versicherungen
- Rechtsschutz
- Krankenversicherung
- Bausparen über
kompetente Partner

Der Deutsche Herold. Ihr Partner.

FINALE

Das letzte Finale

Die Ära der Speedway-Endläufe endet am 29. August 1993 im Rottalstadion in Pocking. Seit 1936 wurde der Einzel-Speedway-Weltmeister in einer einzigen Finalveranstaltung ermittelt. Wir erinnern uns an Los Angeles, Amsterdam, Göteborg, Norden, München und natürlich ans legendäre Wembley-Stadion. Große Sportler feierten ihre Triumphe: Ove Fundin, Barry Briggs, Ivan Mauger, Bruce Penhall, Egon Müller, Ole Olsen, Erik Gundersen u.v.a.m.

Das letzte klassische Finale in der Geschichte des Speedway-Sports kommt am 29. August 1993 in Pocking zur Austragung, denn 1994 beginnt das Zeitalter der Speedway-Grand-Prix-Rennen. Speedway-Weltfinale Pocking – das letzte Finale aller Zeiten!



IN POCKING

Wir bitten um Verständnis!

Den Anordnungen der Rennleitung und des Absperrpersonals ist unbedingt Folge zu leisten. Die Karte berechtigt nur zur Einnahme des aufgedruckten Platzes am offiziellen Renntag (29. 8. 93). Zuwiderhandlung bedeutet Hausfriedensbruch. Außer Sitzkissen dürfen keine sperrigen Gegenstände auf die Tribüne mitgenommen werden. Eine Kartenrückgabe ist ausgeschlossen. Eine entwertete Eintrittskarte bleibt nur in Verbindung mit einer Auslaßkarte gültig.

Jeden Montag 19 Uhr **Stammtisch des MSC** im Clublokal

cafe - restaurant
riermeyer

- Modern eingerichtete Fremdenzimmer
- Gemütliche Aufenthaltsräume
- Gutbürgerliche Küche
- Eigener Parkplatz und Garagen
- Clublokal der Sparte Ski im SV Pocking
- Clublokal des Sportfischereivereins Pocking e. V.
- Clublokal des Alpenvereins, Ortsgruppe Pocking
- Clublokal des Motorsportclubs Pocking
- Clublokal des Malteser-Hilfsdienstes

Simbacher Straße 13 – 94060 POCKING – Tel. (0 85 31) 45 35

WM 1993

Kont. Vorrunde Ludwigslust/D

1. Csaba Hell (H) 14
2. Armando Del Chiele (I) 13
3. Toni Pilotto (A) 11
4. Robert Csillik (H) 11
5. Robert Barth (D) 10
6. Mike Ott (D) 9
7. Nikolajs Kokins (LA) 9
8. Herbert Muessehl (D) 8
9. Sergej Kusin (RUS) 8

Kont. Viertelfin. Landshut/D

1. Jacek Kryzaniak (PL) 14
2. Antal Kocso (H) 13
3. Robert Nagy (H) 12
4. Gerd Riss (D) 11
5. Roman Matousek (CZ) 11
6. J. Olszewski (PL) 8
7. N. Kokins (LAT) 8
8. Bohumil Brhel (CZ) 8
9. Robert Barth (D) 7

Kont. Halbfinale Prag/CZ

1. Armando Castagna (I) 13
2. Zoltan Adorjan (H) 12
3. Antal Kocso (H) 11
4. Bohumil Brhel (CR) 10
5. Jacek Kryzaniak (PL) 10
6. Gerd Riss (D) 9
7. Slavomir Drabik (PL) 9
8. Robert Nagy (H) 8

Kont. Vorrunde Marmande/F

1. Marvyn Cox (D) 15
2. Marek Hucko (PL) 14
3. Tomas Topinka (CZ) 13
4. Massimo Mora (I) 10
5. Kryst. Kuczwalski (PL) 9
6. Philippe Berge (F) 9
7. Lubomir Jedek (CZ) 9
9. Christ. Dubernard (F) 8
9. Antonin Svab (CZ) 7

Kont. Viertelfin. Wr. Neustadt/A

1. Armando Castagna (I) 15
2. Dariusz Stenka (PL) 10
3. Zoltan Adorjan (H) 10
4. Slawomir Drabik (PL) 10
5. Jozsef Petrikovics (H) 9
6. Jacek Rempala (PL) 9
7. Miroslav Kowalik (PL) 9
8. Petr Vandirek (CZ) 8
9. Z. Schneiderwind (CZ) 8

Kont. Halbf. Zielona Gora/PL

1. Tomasz Gollob (PL) 12
2. Piotr Swist (PL) 12
3. Marvyn Cox (D) 11
4. Vaclav Milik (CR) 10
5. Antonin Kasper (CR) 10
6. Zoltan Hajdu (H) 9
7. Piotr Paluch (PL) 9
8. Laszlo Bodi (H) 8



Der Weg nach Pocking

Overseas-Finale Coventry/GB

1. Martin Dugard (GB) 13
2. Joe Screen (GB) 10
3. Ronnie Correy (USA) 10
4. Billy Hamill (USA) 9
5. Greg Hancock (USA) 9
6. Sam Ermolenko (USA) 9
7. Chris Louis (GB) 8
8. Leigh Adams (AUS) 7
9. Gary Havelock (GB) 7
10. Andy Smith (GB) 6

Skandinavien-Finale

Seinäjäki/SF:

1. Tommy Knudsen (DK) 14
2. Per Jonsson (S) 13
3. Tony Rickardsson (S) 12
4. Brian Karger (DK) 11
5. Peter Karlsson (S) 10
6. Hans Nielsen (DK) 9
7. Henrik Gustafsson (S) 9
8. John Jørgensen (DK) 9
9. Gert Handberg (DK) 7
10. Jimmy Nilsen (S) 6

Welthalbfinale

Lonigo/I

1. Hans Nielsen (DK) 13+3
2. Billy Hamill (USA) 13+2
3. Greg Hancock (USA) 12
4. Leigh Adams (AUS) 11
5. Gary Havelock (GB) 9
6. Armando Castagna (I) 9
7. Gerd Riss (Bad Wurzach) 9
8. Andy Smith (GB) 8+3
- Reserve: 9. Brian Karger (DK) 8+2

Welthalbfinale

Vetlanda/S

1. Joe Screen (GB) 12
2. Tomasz Gollob (PL) 11+3
3. Henrik Gustafsson (S) 11+2
4. Tony Rickardsson (S) 10
5. Sam Ermolenko (USA) 10
6. Per Jonsson (S) 10
7. Chris Louis (GB) 9+3
8. Peter Karlsson (S) 9+2
- Reserve:
9. Ronney Correy (USA) 9+1

QUALIFIKATION

Kont. Vorrunde Ljubljana/SLO

1. Gregor Pintar (SLO) 13
2. Paolo Salvatelli (I) 12
3. Anatoly Khlynov (RUS) 11
4. Flur Kalimulin (RUS) 11
5. Rainer Selb (A) 10
6. Sebastian Maag (D) 9
7. Zoltan Kovacs (H) 8
8. Martin Peterca (SLO) 8
9. Fabrizio Vesprini (I) 8

Kont. Viertelfinale Gorzow/PL

1. Tomasz Gollob (PL) 12
2. Piotr Swist (PL) 12
3. Antonin Kasper (CR) 10
4. Marvyn Cox (D) 10
5. Tomas Topinka (CR) 9
6. M. Starostin (RUS) 9
7. Pjotr Paluch (PL) 9
8. K. Kuczwalski (PL) 9
9. Marek Hucko (PL) 9

Commonwealth-Finale

King's Lynn/GB

1. Leigh Adams (AUS) 14
2. Andy Smith (GB) 13
3. Martin Dugard (GB) 11
4. Jason Lyons (AUS) 10
5. Joe Screen (GB) 10
6. Chris Louis (GB) 10
7. Dave Mullet (GB) 9
8. Gary Havelock (GB) 8
9. Dave Norris (GB) 8
10. Mitch Shirra (NZ) 6
11. Richard Knight (GB) 6

Kont. Vorrunde Tarnow/PL

1. Jacek Rempala (PL) 14
2. Rif Saitgareev (RUS) 13
3. Dariusz Stenka (PL) 11
4. Jan Holub (CZ) 11
5. Heinrich Schatzer (A) 10
6. Andy Bössner (A) 10
7. Vlad. Trofimov (UKR) 10
8. A. Koroljovs (LAT) 9
9. Rinat Mardanschkin (RUS) 9

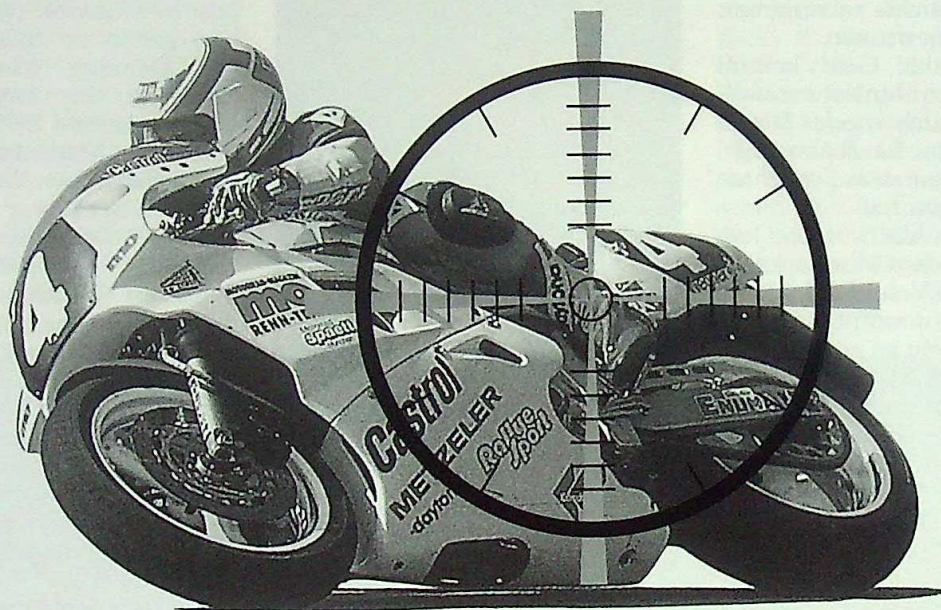
Kont. Viertelfinale Kaposvar/H

1. Zoltan Hajdu (H) 11
2. Laszlo Bodi (H) 11
3. Paolo Salvatelli (I) 11
4. Valentino Furlanetto (I) 10
5. Zswolt Böszörményi (H) 10
6. Vaclav Milik (CR) 9
7. Flur Kalimoulin (RUS) 9
8. Slawomir Dudek (PL) 8
9. Zoltan Kovacs (H) 7

Weltmeister 1993?

Der DMV wünscht allen
Teilnehmern viel Glück!

IHRE SICHERHEIT IST UNSER ZIEL



Motorsport gehört zu den schönsten aber auch gefährlichsten Sportarten die es gibt. Um die Lust am fahren ungetrübt genießen zu können, ist eine gute und sichere Motorradbekleidung unbedingt notwendig. Wir von FREY-DAYTONA haben Ihre Sicherheit seit mehr als 30 Jahren im Visier. Jahrelange Erfahrung,

neue Materialien und Fertigungsmethoden optimieren unsere Produkte in Haltbarkeit, Tragekomfort sowie Pflegeleichtigkeit und gewährleisten ein Maximum an Sicherheit. Qualität - wir stehen dafür ein.



Protec GP

Road-Star

Security EVO



84307 Eggenfelden Tel.: 08721/8425 Fax.: 08721/8424

Dirk Raudies - Oliver Koch - Manfred Baumann - Stefan Prein - Helmut Bradl - Jochen Schmid - Andy Preining - Adi Stadler - Udo Mark
vertrauen auf FREY - DAYTONA

GERD RISS

„Ich bin eigentlich schon Weltmeister, wenn ich nach Pocking komme“, erklärte Gerd Riss unmittelbar nach der Qualifikation beim Semifinale in Lonigo. Hoppla, wieso nimmt der denn plötzlich den Mund so voll, wird sich jeder fragen, der Deutschlands Mister Speedway der letzten Jahre kennt. Denn Gerd Riss ist alles andere denn als Sprücheklopfer oder Showman bekannt. Damit es keine Mißverständnisse gibt, fügte er gleich hinzu: „Amateurweltmeister. Alle anderen sind Profis, ich habe daher in Pocking nichts zu verlieren, kann nur dazugewinnen.“

Wer aber glaubt, Gerd kommt nach Pocking um hinterherzufahren, der liegt auch wieder falsch. Ein Blick auf seine Laufbahn zeigt, daß er sich nie mit dem Erreichten zufriedengegeben hat.

Schon im zarten Alter von drei Jahren kam er mit dem Motorsport in Berührung. Mit Vater Paul, einem erfolgreichen Autorennfahrer ging es schon von klein an zu den Bergrennen. Mit fünf bekam er ein Go-Kart, wechselte aber schon bald von vier auf zwei Räder. Eine 50-ccm-Moto-Guzzi als Weihnachtsgeschenk war der Auslöser für den Achtjährigen. Das Ding mußte natürlich bewegt werden, wozu der Holzplatz um das elterliche Zimmereigeschäft im Bad Wurzacher Ortsteil Seibranz sich bestens eignete. Eine 250-ccm-Moto-Cross-Maschine mit 13 war der logische Aufstieg des zweiradbegeisterten Jungen.



Gerd Riss – Der ungekrönte „Amateur-Weltmeister“

Sich mit anderen zu messen, das war für ihn schon immer eine Herausforderung gewesen. Seine ersten Erfolge feierte er als Bad Wurzacher Stadtmeister im Kegeln und im Skifahren. Die im ober-schwäbischen und bayerischen Raum überaus beliebten Skijöring-Wettbewerbe waren der Einstieg für Gerd in den Motorradrennsport. Seine Erfolge fanden in der regionalen Presse Beachtung. Ex-Speedway-Star Hans Wassermann erkannte dabei sein Talent zu mehr. Der damalige Speedwaytrainer beim MC Krumbach lud ihn ein und ließ ihn ein Speedwaymotorrad bewegen. Auch danach kein Zweifel für Wassermann: „Der Junge hat's drauf.“ Am 18. Oktober 1981 beim Grasbahnrennen in Bad Waldsee folgte das Renndebüt. Ein Jahr später wurde er mit dem Krumbacher Team Deutscher Pokalsieger. 1983 konnte dieser Titel nicht nur verteidigt



PORTRÄT

werden, Gerd kam auch in Krumbachs „Erster“ zum Einsatz und wurde Deutscher Mannschaftsmeister. In Pfarrkirchen schloß Gerd die Saison mit dem Gewinn der Deutschen Juniorenmeisterschaft ab.

Den Aufstieg in die internationale Klasse schaffte er mühelos. Die OMK setzte ihn gleich für die Sandbahnweltmeisterschaft ein, wo er auf Anhieb den sechsten Platz im Finale in Herxheim belegte. Seither qualifizierte er sich in jedem Jahr fürs Weltfinale und auch in diesem Jahr in Mühlendorf (am 26. September) gehört er zu den Favoriten. Die Krönung seiner bisherigen Laufbahn war zweifelsohne der Weltmeistertitel 1991 auf der Sandbahn in Marienbad. Deutscher Sandbahnmeister war er 1988 und 1989. Im Speedway wurde er 1986 und 1992 Deutscher Einzelmeister sowie 1989 und 1991 mit dem AC Landshut Deutscher Bundesligameister. Der heutige Kapitän der Speedway-Nationalmannschaft fehlte nie bei Team- oder Paar-Wettbewerben, egal wo sie stattfanden und ob er dafür einen lukrativen Startvertrag bei einem freien Rennen ausschlagen mußte. Platz vier bei der Paar-Weltmeisterschaft 1989 und 1991 sowie der fünfte Platz in der Team-WM '89 und '90 waren die letzten nennenswerten Erfolge, in den letzten Jahren war er meist der einzige eifrige Punktesammler für deutsche Teams.

1986 stieg er in die englische Liga bei Ipswich ein, in der zweiten Liga-Saison aber schon wieder aus. Die Belastung war für ihn zu groß geworden. Denn zwischen den Liga-Starts flog er immer zu den Rennen auf den Kontinent, da er den Erfolg auf den heimischen Sand- und Grasbahnen nicht missen wollte. Wenn es sich einrichten ließ, arbeitete er auch noch einen Tag im Zimmereigeschäft. Zum Ende der Saison, gerade wenn die wichtigen Entscheidungen anstanden, fühlte sich Gerd völlig ausgelaugt und fertig.

Also zurück nach Seibranz und da konnten ihn auch die immer wieder aus England kommenden Angebote seither nicht mehr weglocken. Mit Vater Paul und Mutter Elsa sowie seiner Schwester Jutta

PORTRÄT

und deren Familie lebt er nicht nur räumlich zusammen; sie nehmen ihm auch heute noch einiges an Vorbereitungsarbeit ab und sind bei fast allen Rennen dabei. Gerd fährt am liebsten Wochenende für Wochenende seine Rennen in Deutschland. Abstecher zu den großen Rennen in Frankreich oder England sind willkommene Abwechslung sowie im Winter ein mehrwöchiger Argentinien-Aufenthalt oder wie im letzten Jahr die Ivan-Mauger-Tour nach Australien und Neuseeland. Nach einem normalen Rennsonntag steht er aber am Montagmorgen wieder im Geschäft. Am Dienstagabend ist er meist im mittlerweile verpachteten Gasthaus der Eltern, wo sich der Gerd-Riss-Fan-Club zum Stammtisch trifft. Weitgereist und bodenständig – eine eigenartige Mischung, die ihm aber schmeckt. Noch etwa fünf Jahre will er dies machen und dann das Geschäft



zu Hause übernehmen. Öffentliche Auftritte sind ihm am liebsten auf der Bahn mit einem Helm über dem Kopf. Ein bißchen neidisch ist er schon auf manche Kollegen mit Show-Ambitionen. „Das ist schon einer, von dem müßte ich etwas abhaben“, sagt er zuweilen, womit dieses Thema für ihn aber auch schon wieder abgehakt ist. Riss bleibt Riss. Zumindest in der Öffentlichkeit gibt er sich eher ruhig

GERD RISS

und zurückhaltend. Er hat sich seine eigene Philosophie zurechtgelegt: „Wenn du gewinnst, hast du alle auf deiner Seite, fährst du hinterher, beachtet dich keiner.“ Seit er international fährt, begleitet ihn Mechaniker Herbert zu den Rennen. Mit Anton Nischler hat er seit drei Jahren einen Partner gefunden, der nicht nur als Tuner, sondern auch als Betreuer, Mechaniker und Psychologe großen Anteil an den Erfolgen hat. Und war Gerd Riss wieder einmal erfolgreich, dann rollt er meist ebenso cool wieder ins Fahrerlager zurück, so als ob er gerade seine Pflicht erfüllt hätte. Ein leichtes Winken mit der Hand, vielleicht eine Wheelie, und seine große Anhängerschar ist glücklich. Nein, ein Sprücheklopfer ist er nicht, da schon eher der schnelle Mann mit den leisen Tönen oder eben der Weltmeister der Amateure.

– Rainer Fischer –



FAVORITS



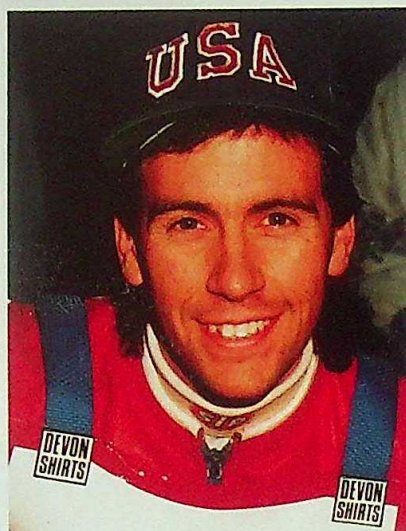
GARY HAVELOCK

England
25 Jahre

Der Brite qualifizierte sich erst einmal für einen WM-Endlauf im letzten Jahr in Wroclaw und er wurde auf Anhieb Weltmeister! Auch in Pocking ist Havelock noch nie gefahren. Er startet in der britischen Liga für Bradford und in Polen für Stal Gorzow. Für Pocking qualifizierte er sich in allen Vorrunden mit knappen Ergebnissen: In King's Lynn wurde er Achter, in Coventry beim Übersee-Finale nur Neunter, in Lonigo Fünfter, punktgleich mit Gerd Riss. Dennoch ist „Havy“ zuversichtlich, im Rottalstadion eine gute Rolle zu spielen. Auch mit dem Weltmeister fährt stets ein Deutscher: Die GM-Motoren von Gary Havelock stammen aus der PS-Schmiede von Otto Lantenhammer.

Statistik

WM 1993: Commonwealth-Finale Platz 8, Overseas-Finale Platz 9, Welthalbfinale Platz 5
WM-Endläufe: 1992 (Wroclaw) Platz 1



GREG HANCOCK

USA
23 Jahre

Greg Hancock kommt wie fast alle amerikanischen Speedwayfahrer aus Californien. Im Winter lebt er in Whittier/Cal., im Sommer in England und ist Kapitän der britischen Ligamannschaft von Cradley Heath. Außerdem fährt er in der polnischen Liga für Unia Leszno und in der schwedischen Speedway-Liga für Getingarna Stockholm. In der Einzel-Weltmeisterschaft hat Hancock noch nie ein WM-Finale erreicht, gleichwohl ist er zweifacher Weltmeister: 1992 gewann er mit Sam Ermolenko und Ron Correy die Paar-WM und mit dem amerikanischen Team die Mannschafts-WM. Seine GM-Motoren werden vom Engländer Eddie Bull getunt.

Statistik

WM 1993: Overseas-Finale Platz 5, Welthalbfinale Platz 3
WM-Endläufe: keine

TITELKAMPF



HANS NIELSEN

Dänemark
34 Jahre

Hans Nielsen ist einer der ältesten Weltfinal-Teilnehmer, aber er ist auch der mit Abstand erfolgreichste. Mit drei Einzel-WM-Titeln (1986, 1987 und 1989), drei Vizetiteln, sechs Paar-Weltmeisterschaften und neun Mannschafts-WM-Titeln gehört er zu den besten Dрифтерn aller Zeiten. Der sympathische Lockenkopf aus Brovst spielt in seiner Freizeit leidenschaftlich gern Golf und will 1993 seine WM-Titel 19 und 20 erringen. Nielsen startet dieses Jahr in der dänischen Superliga für seinen Heimatclub Bovst, in der britischen Liga für Coventry sowie in Polen für Motor Lublin. Das Welthalbfinale in Lonigo konnte er gewinnen und ist damit als Kenner der Pockinger Bahn einer der Hauptfavoriten. Hans Nielsen wird mit einem in Deutschland vorbereiteten Motorrad starten: Er fährt einen liegend eingebauten Jawa-Motor von Klaus Lausch.

Statistik

WM 1993: Skandinavien-Finale Platz 6, Welthalbfinale Platz 1
WM-Endläufe: 1980 (Göteborg) Platz 10, 1981 (Wembley) Platz 9, 1982 (Los Angeles) Platz 7, 1983 (Norden) Platz 7, 1984 (Göteborg) Platz 2, 1985 (Bradford) Platz 2, 1986 (Chorzow) Platz 1, 1987 (Amsterdam) Platz 1, 1988 (Vojens) Platz 2, 1989 (München) Platz 1, 1990 (Bradford) Platz 4, 1991 (Göteborg) Platz 3

Ölwechseln auch Sie zu Valvoline !

weltweit
in über 110
Ländern



MOTOR OIL

VALVOLINE OEL GMBH & CO. · Überseering 9 · D-22 297 Hamburg
Tel. (040) 63 20 12-0 · Tx. 2 15 696 · Fax (040) 6 31 46 64

Norbert Ebenhöf, Bezirksleiter
A. d. Höhe 2 · 93 095 Hagelstadt · Tel. 0 94 53 / 3 04

FAHRERVORSTELLUNG / WM-TEILNEHMER

Nr. 1

GERD RISS

AC Landshut und MSV Herxheim
28 Jahre

Gerd Riss ist der deutlich beste und erfolgreichste deutsche Speedwayfahrer der letzten Jahre. Er ist als Allround-Talent auf Gras-, Sand- und Speedwaybahnen gleichermaßen stark. 1991 war sein größter Triumph der Gewinn der Langbahn-Weltmeisterschaft. Der Oberschwabe aus Seibranz bei Bad Wurzach ist ziemlich der einzige echte Amateur unter 15 Profis beim Weltfinale in Pocking. Er hat vor zwei Jahren seine Meisterprüfung als Zimmermann abgelegt und arbeitet die ganze Woche in der elterlichen Zimmerei mit. Der Junggeselle stand schon dreimal im Einzel-WM-Finale: Seine beste Platzierung war 1989 in München Platz 9. 1991 wurde er in Göteborg Letztier, weil er als erster Fahrer auf der Speedwaybahn einen horizontal eingebauten Motor einbaute, den er damals noch nicht beherrschte. Letztes Jahr scheiterte der ruhige und beliebte Württemberger unglücklich in der Qualifikation. 1993 in Pocking will der einzige deutsche Stahlschuhakrobat es mit dem liegenden Motorenkonzept, das andere mittlerweile übernommen haben, gegen die übermächtigen Profis noch einmal wissen.

Statistik

WM 1993: Kontinentales Viertelfinale Platz 4, kontinentales Halbfinale Platz 6, Welthalbfinale Platz 7

WM-Endläufe: 1987 (Amsterdam) Platz 10, 1989 (München) Platz 9, 1990 (Bradford) qualifiziert, wegen Verletzung nicht gestartet, 1991 (Göteborg) Platz 16

Nr. 2

ARMANDO CASTAGNA

Italien
29 Jahre

Der Norditaliener aus Vicenza Arzignano ist neben Gerd Riss der einzige kontinentale Fahrer, der sich in Lonigo für das Weltfinale qualifiziert hat. Im Unterschied zu Riss fährt er aber als Profi in England (Reading Racers). Der Heimvorteil und jahrelange Erfahrung aus der britischen Liga spielten sicherlich eine Rolle bei der Endlauf-Qualifikation. „Armando nazionale“ wird hunderte von italienischen Speedwayfans nach Pocking locken. Der dreifache WM-Finalist, vielfache italienische Meister vom LA Favorita und ehemalige deutsche Mannschaftsmeister mit dem AC Landshut kam bisher jedoch über einen 8. WM-Platz (1990) noch nicht hinaus.

Statistik

WM 1993: Kontinentales Viertelfinale Platz 1, kontinentales Halbfinale Platz 1, Welthalbfinale Platz 6

WM-Endläufe: 1986 (Chorzow) Platz 15, 1990 (Bradford) Platz 8, 1991 (Göteborg) Platz 11

Nr. 3

BILLY HAMILL

USA
23 Jahre

Billy Hamill ist, genau wie sein Landsmann Greg Hancock, 23 Jahre, kommt aus Californien (Arkodia), fährt für Cradley Heath in England; beide residieren in Großbritannien in Tellmouth. Hamill startet auch in drei Ligen; außer in England in Schweden für Smederna Eskilstuna und in der dänischen Superliga für Fjelsted. In der Einzel-WM stand der US-Boy 1991 in Göteborg schon einmal im Finale; letztes Jahr wurde er in Lonigo Paar-Weltmeister und 1990 in Pardubice sowie 1992 in Kumla mit den USA Team-Weltmeister.

Statistik

WM 1993: Overseas-Finale Platz 4, Welthalbfinale Platz 2

WM-Endläufe: 1991 (Göteborg) Platz 12

**Altbausanierung
Zimmerer und
Fliesenarbeiten**

Bauunternehmen

LAGLEDER

Pocking · Südallee 63 · ☎ (08531) 4717

FAHRERVORSTELLUNG / WM-TEILNEHMER

Nr. 4
HENRIK GUSTAFSSON
Schweden
23 Jahre

Der langmännige Schwede hätte das Welthalbfinale in Vetlanda gewinnen können, wäre er nicht einmal ausgefallen. Gustafsson gehört trotz seiner 23 Jahre schon seit Jahren zur Weltspitze; er war bereits Vize-Weltmeister der Junioren (1988) und ist Vize-Weltmeister im Team-Speedway. Er wohnt in Kumla und fährt für Indianerna (Schweden), King's Lynn (England), Wrocław (Polen) und Holstebro (Dänemark). Er gehört auch zu den Favoriten auf den Langbahn-WM-Titel – nicht zuletzt dank schneller GM-Motoren des Kirchheimer Tuners Otto Weiss.

Nr. 5
SAM ERMOLENKO
USA
32 Jahre

„Sudden-Sam“ – einer der größten Show-Leute auf der internationalen Bahnsport-Bühne. Der Publikumsliebbling auf fast allen Bahnen sah schon bei seinem WM-Debüt 1985 wie der kommende Weltmeister aus. Ein komplizierter Beinbruch bei der Langbahn-WM in Herxheim 1989 warf den Wheelie-König aus Maywood in Californien praktisch zwei Jahre zurück. Der ehemalige Paar- und Mannschaftsweltmeister ist bei Budgoszcz in Polen, Västerås in Schweden und Wolverhampton in der britischen Liga beschäftigt. Einer der konstantesten Fahrer, der mit 32 Jahren die nötige Erfahrung zum ganz großen Erfolg hätte.

Nr. 6
JOE SCREEN
England
20 Jahre

Joe Screen ist in der Speedway-Weltmeisterschaft ein noch unbeschriebenes Blatt. Gleichwohl zählt der erst 20jährige Engländer schon seit Jahren zu den größten Talenten auf der Aschenbahn. Der von Exweltmeister Peter Collins gemanagte Brite konnte 1992 bei der Junioren-WM in Pfaffenhofen seiner Favoritenstellung noch nicht gerecht werden und wurde Dritter. Dieses Jahr steht Screen als einziger Fahrer im Finale der Junioren-Weltmeisterschaft (nach Redaktionsschluß in Pardubice) und der Einzel-WM. Mit seinem überraschenden Sieg beim Welthalbfinale in Vetlanda muß auch er zu den Pocking-Favoriten gerechnet werden.

*Letzte
Meldung:
Junioren-
Weltmeister
1993!*

Statistik
WM 1993: Skandinavien-Finale Platz 7, Welthalbfinale Platz 3
WM-Endläufe: 1990 (Bradford) Platz 6, 1992 (Wrocław) Platz 4

Statistik
WM 1993: Overseas-Finale Platz 6, Welthalbfinale Platz 5
WM-Endläufe: 1985 (Bradford) Platz 3, 1986 (Chorzow) Platz 7, 1987 (Amsterdam) Platz 3, 1988 (Vojens) Platz 4, 1991 (Göteborg) Platz 7, 1992 (Wrocław) Platz 8

Statistik
WM 1993: Commonwealth-Finale Platz 5, Overseas-Finale Platz 2, Welthalbfinale Platz 1
WM-Endläufe: keine



Wagner GmbH
Bäckerei – Konditorei
Hans-Resch-Straße 10

94099 Ruhstorf-Hütting
Telefon (0 85 34) 7 41
Telefax (0 85 34) 7 92

Kirchplatz 3
94060 Pocking

Offizieller Brotlieferant des WM-Finales.

Wir liefern große Brezen, Semmeln und eine große Auswahl an Feingebäck.

FAHRERVORSTELLUNG / WM-TEILNEHMER

Nr. 7
PETER KARLSSON
Schweden
23 Jahre

Peter Karlsson ist einer der zahlreichen jungen schwedischen Fahrer, die in jüngster Zeit den Weg zur Weltspitze gefunden haben. Er kommt aus Gullsäng und startet in der schwedischen Liga für Örnarna Mariestad sowie für die „Wölfe“ von Wolverhampton in England. Der schwedische Meister der Jahre 1989 und 1991 fährt schon seit 13 Jahren Speedway und kennt auch die Pockinger Bahn bereits.

Nr. 8
PER JONSSON
Schweden
27 Jahre

Per Jonsson ist mit dem WM-Titelgewinn 1990 in Bradford und als amtierender Vize-Weltmeister einer der erfolgreichsten Fahrer unter den 16 Finalisten überhaupt. Der 27jährige Schwede aus der Nähe von Stockholm war bereits 1985 Junioren-Europameister. Jonsson ist Kapitän seines Heimatclubs Getingarna und der Reading Racers in England, außerdem startet er in der polnischen Liga für Apator Torun. Der in den Medien wenig auffällige Schwede ist sportlich nicht zu unterschätzen.

Nr. 9
LEIGH ADAMS
Australien
22 Jahre

Der Australier steht zum ersten Mal in einem Speedway-WM-Finale, wurde aber letztes Jahr in Pfaffenhofen Junioren-Weltmeister. Damals wurde er von dem deutschen Tuner Otto Weiss betreut, jetzt betreibt er seine Karriere von England aus, wo er in der britischen Liga für Poole fährt. In Polen startet er für Wroclaw. Adams wurde 1993 auch australischer Speedwaymeister und gehört zu den größten Talenten der internationalen Speedway-Szene.

Statistik
WM 1993: Skandinavien-Finale Platz 5, Welthalbfinale Platz 8
WM-Endläufe: keine

Statistik
WM 1993: Skandinavien-Finale Platz 2, Welthalbfinale Platz 6
WM-Endläufe: 1987 (Amsterdam) Platz 5, 1988 (Vojens) Platz 5, 1990 (Bradford) Weltmeister, 1991 (Göteborg) Platz 9, 1992 (Wroclaw) Platz 2

Statistik
WM 1993: Commonwealth-Finale Platz 1, Overseas-Finale Platz 8, Welthalbfinale Platz 4
WM-Endläufe: keine

Blumen-Heider

Ihr **BLUMENGESCHÄFT** für einen zufriedenen Einkauf!



Durch Direktimport aus Holland,
Italien und Thailand
kein Zwischenhandel,
deshalb unsere günstigen Preise.

Teleflor International -
Blumengrüße in alle Erdteile!

Passauer Straße 7
8398 Pocking

Telefon 08531/8134 FAX 08531/12503

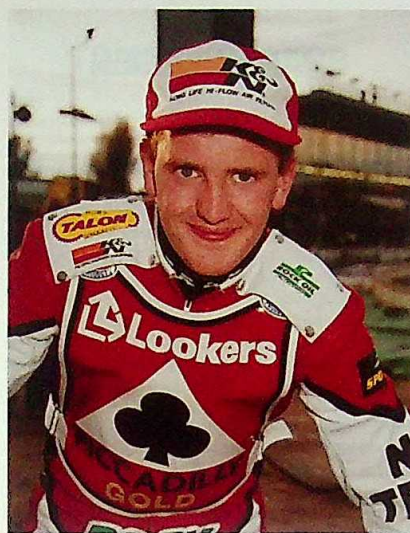
FAHRERVORSTELLUNG / WM-TEILNEHMER



Billy Hamill/USA



Sam Ermolenko/USA



Joe Screen/GB



Armando Castagna/I



Leigh Adams/AUS



Henka Gustafsson/S



Peter Karlsson/S



Per Jonsson/S

FAHRERVORSTELLUNG / WM-TEILNEHMER

Nr. 10
HANS NIELSEN
Dänemark
34 Jahre

Hans Nielsen ist einer der ältesten Weltfinal-Teilnehmer, aber er ist auch der mit Abstand erfolgreichste. Mit drei Einzel-WM-Titeln (1986, 1987 und 1989), drei Vizetiteln, sechs Paar-Weltmeisterschaften und neun Mannschafts-WM-Titeln gehört er zu den besten Dрифтерn aller Zeiten. Der sympathische Lokalkopf aus Brovst spielt in seiner Freizeit leidenschaftlich gern Golf und will 1993 seine WM-Titel 19 und 20 erringen. Nielsen startet dieses Jahr in der dänischen Superliga für seinen Heimatclub Bovst, in der britischen Liga für Coventry sowie in Polen für Motor Lublin. Das Welthalfinale in Lonigo konnte er gewinnen und ist damit als Kenner der Pockinger Bahn einer der Hauptfavoriten. Hans Nielsen wird mit einem in Deutschland vorbereiteten Motorrad starten: Er fährt einen liegend eingebauten Jawa-Motor von Klaus Lausch.

Nr. 11
TONY RICKARDSSON
Schweden
23 Jahre

Rickardsson war 1991 beim WM-Finale in seiner schwedischen Heimat die Sensation schlechthin, denn bei seinem WM-Debüt wurde der damals erst 21jährige auf Anhieb Vize-Weltmeister. Im letzten Jahr konnte der Schwede aus Avesta, der schon mit zwölf Jahren Jugend-Speedway fuhr, diese Leistung nicht bestätigen. Der Pocking-Debütant fährt in der schwedischen Liga für Rospiggarna, in Polen für Zielona Gora und in der britischen Liga für die „Hexen“ aus Ipswich.

Nr. 12
GREG HANCOCK
USA
23 Jahre

Greg Hancock kommt wie fast alle amerikanischen Speedwayfahrer aus Californien. Im Winter lebt er in Whittier/Cal., im Sommer in England und ist Kapitän der britischen Ligamannschaft von Cradley Heath. Außerdem fährt er in der polnischen Liga für Unia Leszno und in der schwedischen Speedway-Liga für Gotingarna Stockholm. In der Einzel-Weltmeisterschaft hat Hancock noch nie ein WM-Finale erreicht, gleichwohl ist er zweifacher Weltmeister: 1992 gewann er mit Sam Ermolenko und Ron Correy die Paar-WM und mit dem amerikanischen Team die Mannschafts-WM. Seine GM-Motoren werden vom Engländer Eddie Bull getunt.

Statistik

WM 1993: Skandinavien-Finale Platz 6, Welthalfinale Platz 1 · WM-Endläufe: 1980 (Göteborg) Platz 10, 1981 (Wembley) Platz 9, 1982 (Los Angeles) Platz 7, 1983 (Norden) Platz 7, 1984 (Göteborg) Platz 2, 1985 (Bradford) Platz 2, 1986 (Chorzow) Platz 1, 1987 (Amsterdam) Platz 1, 1988 (Vojens) Platz 2, 1989 (München) Platz 1, 1990 (Bradford) Platz 4, 1991 (Göteborg) Platz 3

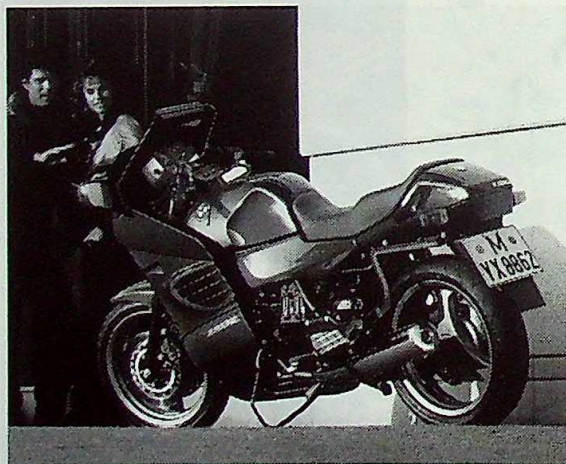
Statistik

WM 1993: Skandinavien-Finale Platz 3, Welthalfinale Platz 4
WM-Endläufe: 1991 (Göteborg) Platz 2, 1992 (Wroclaw) Platz 15

Statistik

WM 1993: Overseas-Finale Platz 5, Welthalfinale Platz 3
WM-Endläufe: keine

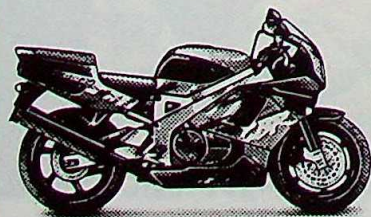
BMW K 1100 RS. DER KLEINE SCHRITT ZUM IDEAL.



Schon ihr Vorgänger – der beliebteste Sporttourer aller Zeiten – hatte einiges, was andere immer noch nicht bieten. Z. B. Motorelektronik serienmäßig oder den 3-Wege-Kat und ABS auf Wunsch. Zum idealen Sporttourer war es dann nur noch ein kleiner Schritt. Die neue BMW K 1100 RS bekam dazu, was wir noch verbessern konnten: das durchzugsstarke 1100er Triebwerk, ein sportlich-strafferes Fahrwerk und die neue Vollverkleidung. Der nächste Schritt liegt bei Ihnen: Besuchen Sie uns.



Ihr starker Motorradpartner in Ostbayern



BMW



YAMAHA

DIE YAMAHA SICH SELBST ERLEBEN.

Riesenauswahl, großes Ersatzteillager
Zubehör, Bekleidung
Super-Gebrauchangebot



**Motorradzentrale
Leebmann**

...bringt die Leistung!

Auto Leebmann GmbH

Passau-Kohlbruck
0851/700158

FAHRERVORSTELLUNG / WM-TEILNEHMER

Nr. 13
CHRIS LOUIS
England
.. Jahre

Für den Sohn des legendären englischen Speedway-Stars John Louis ist es das erste Weltfinale. Der Engländer, der wie sein Vater für die Ipswich Witches fährt, wurde 1989 in Lonigo Junioren-Vizeweltmeister und ein Jahr später in Lvov (Ukraine) sogar Junioren-Weltmeister. Chris Louis konnte sich beim Welthalbfinale in Vetlanda überraschend für sein erstes Einzel-WM-Finale in Pocking qualifizieren. Er startet außer in England auch in der 1. polnischen Liga für Stal-Westä Rzeszow.

Nr. 14
GARY HAVELOCK
England
25 Jahre

Der Brite qualifizierte sich erst einmal für einen WM-Endlauf im letzten Jahr in Wrocław und er wurde auf Anhieb Weltmeister! Auch in Pocking ist Havelock noch nie gefahren. Er startet in der britischen Liga für Bradford und in Polen für Stal Gorzow. Für Pocking qualifizierte er sich in allen Vorrunden mit knappen Ergebnissen: In King's Lynn wurde er Achter, in Coventry beim Übersee-Finale nur Neunter, in Lonigo Fünfter, punktgleich mit Gerd Riss. Dennoch ist „Havy“ zuversichtlich, im Rottalstadion eine gute Rolle zu spielen. Auch mit dem Weltmeister fährt stets ein Deutscher: Die GM-Motoren von Gary Havelock stammen aus der PS-Schmiede von Otto Lantzenhammer.

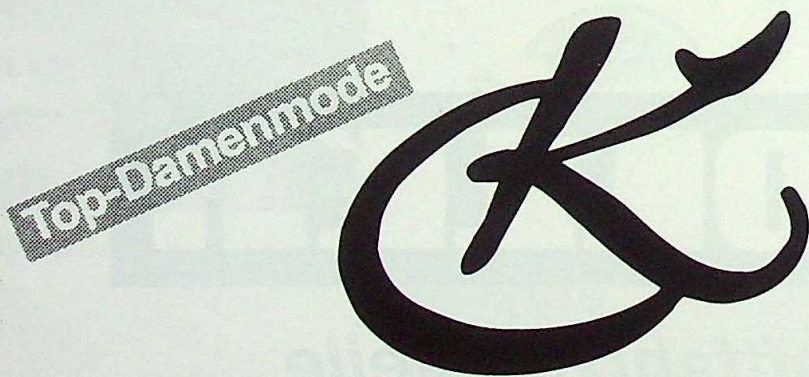
Nr. 15
TOMASZ GOLLOB
Polen
22 Jahre

Tomasz Gollob ist der erfolgreichste polnische Fahrer seit Jahrzehnten. Er konnte in den letzten beiden Jahren praktisch alle Landestitel gewinnen, wurde 1993 Sieger des FIM-Speedway-Champions-Cup und war dieses Jahr fast ausnahmslos bei jedem Einzel-, Mannschafts- und Paar-WM-Rennen punktbesten Fahrer. Der erst 22jährige Bromberger, der früher Moto Cross fuhr, startet für die polnische Meistermannschaft von Polonia Bydgoszcz und ist punktbesten Fahrer in der dänischen Superliga für Fredericia. In Vetlanda beim Halbfinale war er hinter Screen ausnahmsweise „nur“ Zweiter. Gollob ist in Pocking der Geheimtip.

Statistik
WM 1993: Commonwealth-Finale Platz 6,
Overseas-Finale Platz 7, Welthalbfinale Platz 7
WM-Endläufe: keine

Statistik
WM 1993: Commonwealth-Finale Platz 8,
Overseas-Finale Platz 9, Welthalbfinale Platz 5
WM-Endläufe: 1992 (Wrocław) Platz 1

Statistik
WM 1993: Kontinentales Viertelfinale Platz 1,
kontinentales Halbfinale Platz 1, Welthalbfinale Platz 2
WM-Endläufe: keine



Cyrill Kotter GmbH

8398 Pocking · Simbacher Straße 53
neben minimal · Telefon (08531) 4963

FAHRERVORSTELLUNG / WM-TEILNEHMER

Nr. 16
ANDREW SMITH
 England
 27 Jahre

Der Engländer ist einer der wenigen seines Landes, die auf der Speedwaybahn wie auf der Sandbahn gleichermaßen stark fahren. So stand Smith beispielsweise letztes Jahr im Finale der Langbahn-Weltmeisterschaft in Pfarrkirchen, wo er allerdings einen Unfall auslöste, bei dem er selbst sich einen komplizierten Armbruch zuzog. 1993 ist der 27-jährige Brite wieder in Bestform und konnte sich als Sieger des Stechens gegen Brian Karger in Lonigo noch als Achter für Pocking qualifizieren. Smith fährt in der britischen Liga für Coventry, in der polnischen Liga für den Meister Polonia Bydgoszcz und in der schwedischen Eliteliga für Smederna Eskilstuna. Bekannt ist er für seinen aggressiven Fahrstil.

Reservefahrer

Nr. 17
RONNIE CORREY
 USA
 26 Jahre

Der Amerikaner aus Kalifornien stand in den letzten vier Jahren immer im Weltfinale, heuer langte es in Vetlanda nach einem Stechen nur zum Reserveplatz. Seit 1986 ist Correyy in der britischen Liga aktiv, 1993 mit Ermolenko für Wolverhampton; außerdem fährt er in Polen für Stal Rzeszow und in Schweden für Bysarna.

Reservefahrer

Nr. 18
BRIAN KARGER
 Dänemark
 26 Jahre

Der Däne aus Horsens stand im letzten Jahr im WM-Finale (in Wroclaw), wo es aber nur zum letzten Platz reichte. Dieses Jahr verpaßte er einen Fixplatz in Lonigo erst im Stechen um Platz 8 gegen Andy Smith. Karger fährt in der dänischen Superliga (Fredericia), in der britischen Liga (Swindon), in der polnischen Liga (Zielona Gora) und startete auch einige Jahre in der Speedway-Bundesliga. Hier wurde der Profi-Rennfahrer mit dem MSC Diedenbergen dreimal Deutscher Mannschaftsmeister. 1986 war er Dritter der Junioren-Europameisterschaft, 1988 Dritter der Junioren-WM.

Statistik

WM 1993: Commonwealth-Finale Platz 2,
 Overseas-Finale Platz 10, Welthalbfinale
 Platz 8
 WM-Endläufe: 1989 (München) Platz 7

Statistik

WM 1993: Overseas-Finale Platz 3, Welthalbfinale Platz 9
 WM-Endläufe: 1989 (München) Platz 14, 1990
 (Bradford) Platz 14, 1991 (Göteborg) Platz 10,
 1992 (Wroclaw) Platz 12

Statistik

WM 1993: Skandinavien-Finale Platz 4, Welthalbfinale Platz 9
 WM-Endläufe: 1992 (Wroclaw) Platz 16

HOLLER

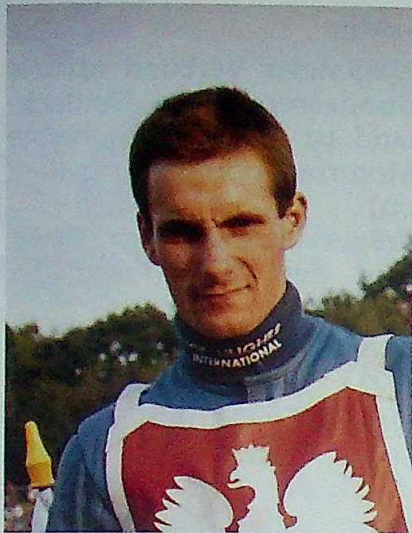
Kraftfahrzeugteile



Autolack-Fachhändler

94060 POCKING

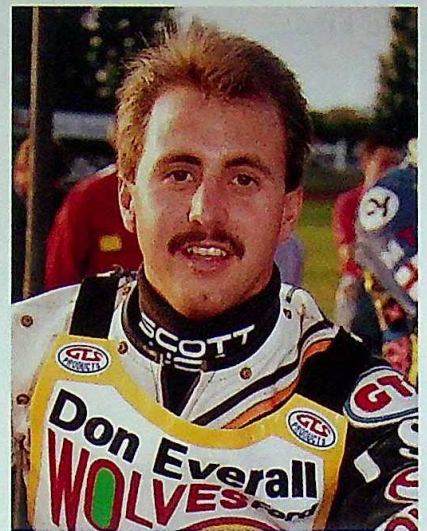
FAHRERVORSTELLUNG / WM-TEILNEHMER



Tomasz Gollob/PL



Brian Karger/DK



Ronny Correy/USA



Andy Smith/GB



Chris Louis/GB



Tony Richardsson/S



Gerd Riss, in Pocking mit Nr. 1 am Start

FIM-OMK-DMV

Die FIM

Federation Internationale
Motorcycliste
19, ch. William Barbey
CH-1292 Chambesy
(Suisse)
Gegründet 1904
Zur Zeit über 60 nationale
Mitgliedsverbände

Management Council

Jos Vaessen,
Präsident/*President*
Francesco Zerbi,
Vizepräsident/
Vice-president
Tore Kittilsen,
Schatzmeister/
Treasurer
Guy Maitre,
Generalsekretär/
General-secretary
Vizepräsidenten:
Vice-presidents:
Neville E. Goss MBE
Vito Ippolito
Jan Krivka
Orio Mauri
Jean Pierre Mouglin
Wilhelm Noll
Andrzej Witkowski
Ed Youngblood



Track Racing Commission

Günter Sorber,
Präsident/*President*
Renzo Giannini,
Vizepräsident/
Vice-president
Janos Nadasdi,
Vizepräsident/
Vice-president
Mitglieder/*Members:*
W. R. Bates-
Brownsword
Bill Boyce
Gennady Fomin
Andrzej Grodzki
Juhani Halme
Frank Hansen
Leopold Pospisil
Rolf Randborg
Trevor J. Redmond
Robert W. Smith
Hennie v. d. Boomen
Miloslav Verner
Fahrervertreter:

Bild links:
CCP-Präsident
Günter Sorber



FIM-OMK-DMV

OMK

Nationaler Verband für die
Bundesrepublik Deutsch-
land ist die OMK (Oberste
Motorradsport-Kommissi-
on).
Trägerverbände der OMK
sind der ADAC und der
DMV.

DMV

Der DMV (Deutscher Motor-
sport Verband e. V.) ist
durch die OMK als zustän-
diger Verband und für die
Bewerbung und Durchfüh-
rung des Speedway-Weltfi-
nals 1993 benannt worden.
1993 feiert der DMV sein
70jähriges Bestehen.
Dem DMV gehören über 400
Ortsclubs in allen Teilen der
Bundesrepublik Deutsch-
land an.
Dem geschäftsführenden
Präsidium des DMV gehö-
ren zur Zeit an:
– Hans-Günther Meyer,
Scheessel (Präsident)
– Wilhelm Noll,
Kirchhain
(Vizepräsident)
– Herbert Kring,
Neunkirchen
(Schatzmeister)
– Karl-Friedrich Capito,
Neunkirchen
(Sportpräsident)
Geschäftsführer ist
Wilhelm A. Weidlich,
Frankfurt.
Vorsitzender der LG Südbay-
ern ist Erich Haumeyer





26.-29. August 1993

SPEEDWAY WELTFINALE



DMV



POCKING

**DMV-
FAN-
SERVICE**
zum Mitschreiben



**WM-
LAUF-
TABELLE**
zum Mitschreiben



SPEEDWAY '93



WM-FINALE



Platz

- # Lauf/Heat 1
- 1 Gerd Riss
 - 2 Armando Castagna
 - 3 Billy Hamill
 - 4 Henka Gustafsson

- # Lauf/Heat 2
- 5 Sam Ermolenko
 - 7 Peter Karlsson
 - 6 Joe Screen
 - 8 Per Jonsson

- # Lauf/Heat 3
- 10 Hans Nielsen
 - 11 Tony Rickardsson
 - 9 Leigh Adams
 - 12 Greg Hancock

- # Lauf/Heat 4
- 15 Tomasz Gollob
 - 14 Gary Havelock
 - 16 Andy Smith
 - 13 Chris Louis

- # Lauf/Heat 5
- 13 Chris Louis
 - 1 Gerd Riss
 - 5 Sam Ermolenko
 - 9 Leigh Adams

- # Lauf/Heat 6
- 14 Gary Havelock
 - 10 Hans Nielsen
 - 2 Armando Castagna
 - 6 Joe Screen

- # Lauf/Heat 7
- 11 Tony Rickardsson
 - 15 Tomasz Gollob
 - 7 Peter Karlsson
 - 3 Billy Hamill

- # Lauf/Heat 8
- 4 Henka Gustafsson
 - 8 Per Jonsson
 - 12 Greg Hancock
 - 16 Andy Smith

- # Lauf/Heat 9
- 6 Joe Screen
 - 16 Andy Smith
 - 1 Gerd Riss
 - 11 Tony Rickardsson

- # Lauf/Heat 10
- 12 Greg Hancock
 - 5 Sam Ermolenko
 - 15 Tomasz Gollob
 - 2 Armando Castagna

■ Innenbahn
Gate 1 (inside)

■ Bahn
Gate 2

□ Bahn
Gate 3

■ Außenbahn
Gate (outside)

Platz
Pos.

Nr. No.	Name Name	Land Country	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total	Lauf/Heat				Total
------------	--------------	-----------------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------	-----------	--	--	--	-------

Jeder Fahrer kommt 5mal an den Start, die Punktverteilung ist: 3 Punkte für den Sieger, 2 Punkte für den zweiten Platz, 1 Punkt für den dritten Platz und keinen Punkt für den letzten Platz und ebenfalls keinen Punkt, wenn das Rennen – aus welchen Gründen auch immer – vorzeitig beendet wird. Der Fahrer mit der größten Gesamtpunktzahl am Ende der Veranstaltung ist Weltmeister 1993. Im Fall, daß zwei oder mehrere Fahrer auf den Plätzen 1, 2 und 3 punktgleich sind, wird ein Stechen über die Platzierung entscheiden, ebenso über Platz 10 (für Grand Prix 1994). Die Startpositionen sind durch Helmfarben gekennzeichnet – rot auf der Innenbahn, blau auf Bahn 2, weiß auf Bahn 3 und gelb auf der Außenbahn.

All riders shall have five rides and will score 3 points for a win, 2 points for a second place, 1 point for third place, and no points for fourth place or if he is a non-finisher for any reason. The rider scoring the most points overall will be the 1993 World Champion. In the event of riders tying on points for first, second or third places there shall be a run off to decide finishing positions. Starting positions are indicated by helmet colours – red (inside), blue (lane two), white (lane three), yellow (outside).

- # Lauf/Heat 11
- 8 Per Jonsson
 - 9 Leigh Adams
 - 3 Billy Hamill
 - 14 Gary Havelock

- # Lauf/Heat 12
- 13 Chris Louis
 - 4 Henka Gustafsson
 - 10 Hans Nielsen
 - 7 Peter Karlsson

- # Lauf/Heat 13
- 7 Peter Karlsson
 - 12 Greg Hancock
 - 14 Gary Havelock
 - 1 Gerd Riss

- # Lauf/Heat 14
- 2 Armando Castagna
 - 13 Chris Louis
 - 8 Per Jonsson
 - 11 Tony Rickardsson

- # Lauf/Heat 15
- 16 Andy Smith
 - 3 Billy Hamill
 - 10 Hans Nielsen
 - 5 Sam Ermolenko

- # Lauf/Heat 16
- 9 Leigh Adams
 - 6 Joe Screen
 - 4 Henka Gustafsson
 - 15 Tomasz Gollob

- # Lauf/Heat 17
- 1 Gerd Riss
 - 8 Per Jonsson
 - 15 Tomasz Gollob
 - 10 Hans Nielsen

- # Lauf/Heat 18
- 9 Leigh Adams
 - 2 Armando Castagna
 - 7 Peter Karlsson
 - 16 Andy Smith

- # Lauf/Heat 19
- 3 Billy Hamill
 - 12 Greg Hancock
 - 13 Chris Louis
 - 6 Joe Screen

- # Lauf/Heat 20
- 5 Sam Ermolenko
 - 14 Gary Havelock
 - 11 Tony Rickardsson
 - 4 Henka Gustafsson

Platz

RECYCLING UND UMWELTSCHUTZ BEIM KUPPLUNGSWECHSEL

Jedes 2. Auto in Deutschland ist ab Werk LuK-gekuppelt. Logisch, daß die Austausch-Kupplung auch von LuK kommt. Das LuK-RepSet, die Kupplung komplett, in Erstausrüster-Qualität, mit asbestfreier Kupplungsscheibe, Druckplatte und Ausrücklager. Defekte Kupplungen werden von Handel und Handwerk nicht weggeworfen.



Das LuK-RepSet ist in den meisten Fällen ein Recycling-Produkt. Das heißt, aus gebrauchten Teilen werden von LuK nach den strengen Qualitätsnormen der Fahrzeughersteller wieder neue gemacht.

Schalten Sie um, wechseln Sie zum Meister mit dem LuKnow-how. Sie finden ihn über 1000 mal in Deutschland, auch in Ihrer Nähe.



DER MEISTER FÜR KUPPLUNGEN

AS Autoteile-Service GmbH & Co · Paul-Ehrlich-Straße 21 · 63225 Langen
Telefon (0 61 03) 753-0 · Telefax (0 61 03) 753-295 · Telex 4 185777 · Btx * 22435#



WM-FINALE



ORGANISATION



RENNORGANISATION

Veranstalter	Deutscher Motorsport-Verband e. V. MSC Pocking e. V. im DMV
Schirmherren	Landrat des Landkreises Passau Hanns Dorfner 1. Bürgermeister der Stadt Pocking Josef Jakob
FIM Jury President	Janos Nadasdi, MAMS
FIM Referee	Frank Ebdon, ACU
Rennleiter	Siegfried Preuß, OMK
Technischer Delegierter	Colin Moram, FIM
Gesamtleitung	Wilhelm A. Weidlich – DMV Georg Traunspurger – MSC Otto Jetzlsperger – LG Südbayern
Rennsekretär	Berndt Traunspurger
Technischer Kommissar	Florian Betzl, OMK
Abnahmekommissar	Fritz Zahnweh, OMK
Fahrerlagerchef	Bernhard Knauer
Fahrerbetreuer	Josef Onderka
Startmarschall	Franz Hofmann
Rundenanzeiger	Josef Oswald
Bahndienst	Alfred Weidinger, Alfons Wagner
Zeitnahme	Wolfgang Sturm, Wolfgang Braunegger
Kassenleitung	Robert Weiß
Sprecher	Helmut Korn, Klaus Witt, Peter York
Rennärzte	Dr. Wilhelm Löffler, Dr. Wilfried Bromme Dr. Richard Baustädter, Dr. Jan-Henry Petri
Sanitätsdienst	Bayerisches Rotes Kreuz, Pocking Malteserhilfsdienst, Pocking
Feuerschutz	Freiwillige Feuerwehr, Pocking
Polizei	Polizei Pocking, Bad Griesbach, Passau
Ordnungsdienst	Werner Danner Landesgruppe Südbayern des DMV
Renndienst	Walter Schinko
Pressedienst	Thomas Schiffner, Rainer Fischer, Wolfgang Radszuweit, Robert Pairan
Pressebetreuung	Peter Stangl, Rudi Riermeier
Technik/TV/Radio	Toni Zehentmeier
Siegerehrung	Anton Zacher
FIM-Betreuung	Alex Kierst, Birgit Homm
VIP-Betreuung	Norbert Huber
DMV-Büro	Peter Weinzettl
Verkehrsleitung	Franz Lindinger
Camping	Helmut Wittmann
Stadionwart	Udo Kasper
Bauleitung	Franz Stögmeier – Bauhof der Stadt Pocking
Stadionpläne	Karl-Heinz Gradl

ZUSCHAUER

Regelkunde

Speedway für Anfänger

Charakteristik der Bahn:

Länge: 396,20 m

Breite der Kurven: 17,20 m

Breite der Geraden: 11,20 m

Runden pro Lauf: 4

Distanz pro Lauf: 1,584 km

Startprozedur:

Die Fahrer nehmen an der weißen Startlinie Aufstellung. Der Schiedsrichter schaltet das grüne Licht an – der Start steht unmittelbar bevor. Der Schiedsrichter löst die Startmaschine aus – das Band schnellte nach oben: Start.

Kennzeichnung der Fahrer:

Die Fahrer tragen Rückennummern von 1–18. Außerdem haben sie Helmüberzüge: Rot, blau, weiß, gelb. Die Farbe des Helmüberzugs kennzeichnet den Startplatz:

rot = Innenbahn

blau = Bahn 2

weiß = Bahn 3

gelb = Außenbahn

Wertung:

Nach Punkten.

Laufsieg = 3 Punkte

Platz 2 = 2 Punkte

Platz 3 = 1 Punkt

Platz 4 = keine Punkte

Weltmeister ist der Fahrer mit den meisten Punkten nach 20 Rennen.

Ergibt sich nach Heat 20 Punktgleichheit auf den Plätzen 1, 2 oder 3, so werden Stechen um die Plazierungen zwischen den punktgleichen Fahrer gefahren.

Ausschlußgründe:

Berührt ein Fahrer das Startband, wenn das grüne Licht brennt, wird er vom Start dieses Laufes ausgeschlossen. Überfährt ein Fahrer



die weiße Innenbegrenzung der Bahn mit 2 Rädern, so wird er in diesem Lauf nicht gewertet = keine Punkte.

Muß der Schiedsrichter einen Lauf wegen eines Fahrers abbrechen (z. B. Sturz, unfaires Fahren), so wird der Lauf ohne den Abbruchverursacher wiederholt.

Verzögert ein Fahrer den Start, wird die 2-Minuten-Frist angezeigt (Hupe und gelbe Rundumleuchte). Wenn ein Fahrer innerhalb dieser Frist nicht in der Startzone startbereit ist, wird er von diesem Lauf ausgeschlossen.

Licht- und Flaggen-Signale:

rote Flagge: Abbruch eines Rennens, Stop;

schwarz-weiß-karierte Flagge: Ende eines Rennens;

gelbe Flagge, schwarz gekreuzt: letzte Runde;

grünes Licht am Start: Start steht bevor;

rotes Licht um die Bahn: Rennen abgebrochen;

Lichter am Startgalgen (ca. 20 m vor der Startlinie): Leuchtet eines dieser Lichter auf, so ist der Fahrer mit der entsprechenden Helmfarbe vom betreffenden Lauf ausgeschlossen worden.

DMV

**DMV VISA CARD
DAS-EUROSCHUTZBRIEF**

(0 69) 69 50 02-0

DMV

SERVICE

Musik im Festzelt

Unser Festwirt Alois Kapfhammer hat keine Kosten und Mühen gescheut, sie im Festzelt gut zu unterhalten. Es singen und spielen für Sie am Donnerstag: die Trachtenkapelle Hals, am Freitag: die Freudenthaler Spatzen, am Samstag: La Chapelle-Showband, am Sonntag: die Jugendblaskapelle Neukirchen/Inn und die Zellberg Buam mit Florian Silbereisen.

Natürlich ist für Essen und Trinken bestens gesorgt!

Zivile Preise!

ACHTUNG:

Team-Weltfinale 1994: Deutschland gegen die besten Speedwaymannschaften der Welt, am 18. September 1994 in Brokstedt.

**HALT
STOP**

**BITTE
WEITER**

Glas - ohne Alternative, aber für viele Anwendungen



DIE GLASPROFIS
glas schieb GMBH

Bergerstr. 8
Betrieb:
Gewerbering 44
94060 Pocking
Tel. 0 85 31/49 45
Fax 0 85 31/88 16

**Glas schützt
vor Kälte, vor Hitze,
vor Lärm und bietet
Sicherheit.
SANCO.
Die ganze Palette
rund um's Glas.**



Mit 26 Appartements

Mit Kochnische, Badezimmer, geräumigem Wohn-/Schlafzimmer, rustikale Balkonloggia, Telefon- und Fernsehanschlüssen, Aufenthalts- und Frühstücksraum, Pkw-Stellplätzen, Liegewiese, Aufzug, separate Telefonkabine.

Alle Bäder wie Bad Füssing, Griesbach und Birnbach sind von hier aus schnell zu erreichen.

Günstige Einkaufsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe.

APPARTEMENT- u. GÄSTEHAUS

Besitzer:

Franz und Therese Viertl

Pocking/Rottal

im Bäderdreieck
Niederbayern

– Masseur im Haus –
Gute Erholung!

Familie Viertl

Rennbahnweg 6

94060 Pocking/Rottal

Telefon (0 85 31) 17 95

LÄUFE 1-4 ZUM MITSCHREIBEN

1	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	1	rot	Riss, Gerd	D		
	2	blau	Castagna, Armando	I		
	3	weiß	Hamill, Billy	USA		
	4	gelb	Gustafsson, Henka	S		
2	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	5	rot	Ermolenko, Sam	USA		
	7	blau	Karlsson, Peter	S		
	6	weiß	Screen, Joe	GB		
	8	gelb	Jonsson, Per	S		
3	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	10	rot	Nielsen, Hans	DK		
	11	blau	Rickardsson, Tony	S		
	9	weiß	Adams, Leigh	AUS		
	12	gelb	Hancock, Greg	USA		
4	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	15	rot	Gollob, Tomasz	P		
	14	blau	Havelock, Gary	GB		
	16	weiß	Smith, Andy	GB		
	13	gelb	Louis, Chris	GB		

Ihr schönes Heim liegt
uns am Herzen!

Indlinger Straße 11, 94060 Pocking
Tel. 0 85 31/40 36, Fax 40 37

**gruber
maler**

DAS HAUS DER 1000 IDEEN



Das neue Escort XR3i Cabrio Sondermodell

Michael Schumacher
EDITION



EICHINGER POCKING

Passauer Straße 170 - 172 - Telefon 0 85 31 / 10 95

Tag + Nacht Abschleppdienst ☎ 01 61 - 1 81 26 55

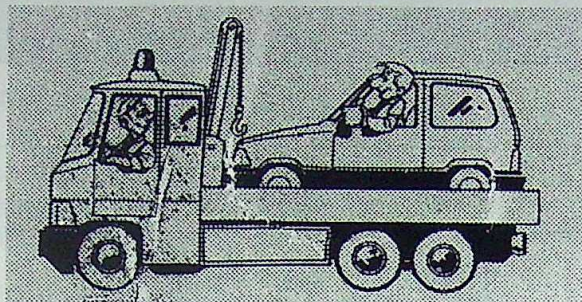
LÄUFE 5-8 ZUM MITSCHREIBEN

5	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	13	rot	Louis, Chris	GB		
	1	blau	Riss, Gerd	D		
	5	weiß	Ermolenko, Sam	USA		
	9	gelb	Adams, Leigh	AUS		
6	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	14	rot	Havelock, Gary	GB		
	10	blau	Nielsen, Hans	DK		
	2	weiß	Castagna, Armando	I		
	6	gelb	Screen, Joe	GB		
7	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	11	rot	Rickardsson, Tony	S		
	15	blau	Gollob, Tomasz	P		
	7	weiß	Karlsson, Peter	S		
	3	gelb	Hamill, Billy	USA		
8	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	4	rot	Gustafsson, Henka	S		
	8	blau	Jonsson, Per	S		
	12	weiß	Hancock, Greg	USA		
	16	gelb	Smith, Andy	GB		

Altöttinger Autoverwertung

K. D. RAUSCH

Abschlepp- & Rückholdienst



An- u. Verkauf von
Unfallwagen
Ersatzteilverkauf neu und
gebraucht aller Fahrzeuge

84561 Mehring/Öd
Fuggerstraße 24
Telefon 08677/66100
Telefax 08677/66101



AUTOVERMIETUNG
PLECHINGER

PKW – LKW – TRANSPORTER

Neuburger Straße 93
94032 PASSAU

 **0851/6033**

LÄUFE 9-12 ZUM MITSCHREIBEN

9	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	6	rot	Screen, Joe	GB		
	16	blau	Smith, Andy	GB		
	1	weiß	Riss, Gerd	D		
	11	gelb	Rickardsson, Tony	S		
10	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	12	rot	Hancock, Greg	USA		
	5	blau	Ermolenko, Sam	USA		
	15	weiß	Gollob, Tomasz	P		
	2	gelb	Castagna, Armando	I		
11	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	8	rot	Jonsson, Per	S		
	9	blau	Adams, Leigh	AUS		
	3	weiß	Hamill, Billy	USA		
	14	gelb	Havelock, Gary	GB		
12	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	13	rot	Louis, Chris	GB		
	4	blau	Gustafsson, Henka	S		
	10	weiß	Nielsen, Hans	DK		
	7	gelb	Karlsson, Peter	S		

Die ganze Welt
des Glases

sehenswert

Eine der größten
Senstationen
im Bäderdreieck

GLASHÜTTE AUSTEN

Wertstücke echter Handwerkskunst

LINDENSTRASSE 1 - 94072 BAD FÜSSING

OFFIZIELLER SPONSOR DER SIEGERPOKALE FÜR DAS
SPEEDWAY WELTFINALE 1993

Wir präsentieren IHNEN

die exclusive Sammler - Collection made by Hofbauer
in Lizenzbauweise aus 24 % Bleikristall!

Automodelle wie Ferrari F40, Lamborghini, Porsche 959
aber auch Motorräder, Lokomotiven, Skylines, Musikinstrumente, u.s.w.



Rauschendorfer

prämierte Wurst - ausgesuchtes Fleisch

METZGEREI · FEINKOST
PARTY- UND BUFFETSERVICE
FLEISCH- UND WURSTGROSSHANDEL
EIGENE SCHLÄCHTEREI

BERGERSTRASSE 17 · GEWERBERING 1
D-94060 POCKING
TEL. 0 85 31/73 73 · FAX 0 85 31/79 54

*... wir sind eingepreist
auf Qualität*



LÄUFE 13-16 ZUM MITSCHREIBEN

13	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	7	rot	Karlsson, Peter	S		
	12	blau	Hancock, Greg	USA		
	14	weiß	Havelock, Gary	GB		
	1	gelb	Riss, Gerd	D		
14	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	2	rot	Castagna, Armando	I		
	13	blau	Louis, Chris	GB		
	8	weiß	Jonsson, Per	S		
	11	gelb	Rickardsson, Tony	S		
15	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	16	rot	Smith, Andy	GB		
	3	blau	Hamill, Billy	USA		
	10	weiß	Nielsen, Hans	DK		
	5	gelb	Ermolenko, Sam	USA		
16	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	9	rot	Adams, Leigh	AUS		
	6	blau	Screen, Joe	GB		
	4	weiß	Gustafsson, Henka	S		
	15	gelb	Gollob, Tomasz	P		

WIR HOLEN IHRE PROBLEME AB

- **Gefahrgut
Sondermüll**
 - Spezialbehälter zum Sammeln, Lagern und Transportieren
 - Saug/Druck-Tankfahrzeuge

- **Fettabscheider
Kanalreiner
Ölabscheider
Sandfangrückstände**
 - Entsorgung mit Spezialtankfahrzeugen

- **Abfall
Altpapier
Altglas
Schrott usw.**
 - Container von 3 bis 35 m³ Volumen

- **Kabel-
entsorgung**
 - Ankauf und Aufarbeitung von Kabelabfällen in unserer eigenen Aufbereitungsanlage

- **Wertstoff-
entsorgung**
 - Altbatterien, Altpapier, Verbundglas, Holz unbehandelt, Flachglas, Leuchtstoffröhren, Metalle, PE-Folien, Schrott, Styropor usw.

AREG

ABFALL-RECYCLING-ENTSORGUNGSGESELLSCHAFT MBH

Neukirchen/Inn
☎ 085 02 / 6 60

Pocking
☎ 085 31 / 40 47

HOTEL MOLDAU



Hotel – Restaurant
MOLDAU

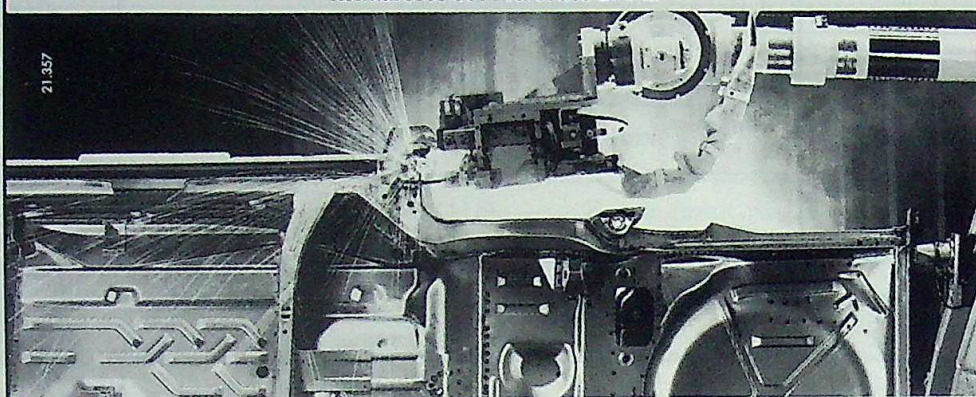
Hartkirchner Str. 31
94060 Pocking
Telefon 0 85 31 / 81 17

*Alle hier in Pocking
teilnehmenden Fahrer
schlafen in unserem Haus!*

LÄUFE 17-20 ZUM MITSCHREIBEN

17	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	1	rot	Riss, Gerd	D		
	8	blau	Jonsson, Per	S		
	15	weiß	Gollob, Tomasz	P		
	10	gelb	Nielsen, Hans	DK		
18	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	9	rot	Adams, Leigh	AUS		
	2	blau	Castagna, Armando	I		
	7	weiß	Karlsson, Peter	S		
	16	gelb	Smith, Andy	GB		
19	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	3	rot	Hamill, Billy	USA		
	12	blau	Hancock, Greg	USA		
	13	weiß	Louis, Chris	GB		
	6	gelb	Screen, Joe	GB		
20	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf	5	rot	Ermolenko, Sam	USA		
	14	blau	Havelock, Gary	GB		
	11	weiß	Rickardsson, Tony	S		
	4	gelb	Gustafsson, Henka	S		

Rohkarosse des Mercedes 200 E.



Wir kämpfen um jeden Punkt.

► Daß unser Stern überall als Garant für Langlebigkeit und Zuverlässigkeit gilt, hat einen einfachen Grund: absolute Genauigkeit.

► So setzen zum Beispiel in der Karosseriemontage 160 Schweißroboter mit höchster Präzision über 4.500 Schweißpunkte, um die 480 Einzelteile einer Rohkarosse des Mercedes 200 E zusammenzubauen.

► Wenn also ein Mercedes nach zehn Jahren noch so fit ist wie am ersten Tag, dann liegt das an unserer etwas pedantischen Art, ihn zu bauen.



Mercedes-Benz
Ihr guter Stern auf allen Straßen.



Josef LÄNG & SOHN K.G.
Vertreter der Mercedes-Benz A.G.
EGGENFELDEN-POCKING · Tel. 0 87 21 / 20 27 · Tel. 0 85 31 / 82 25

LÄUFE _____ ZUM MITSCHREIBEN

	Nr.	Helm- farbe	Name, Vorname	Nation	Platz	Punkte
Lauf		rot				
		blau				
		weiß				
		gelb				
Lauf		rot				
		blau				
		weiß				
		gelb				
Lauf		rot				
		blau				
		weiß				
		gelb				



DMV VISA CARD
DAS-EUROSCHUTZBRIEF

(0 69) 69 50 02-0



SPEEDWAY

SPEEDWAY WM-PLÄTZE 1-3 VON 1936-1992



HISTORIE

FINALE POCKING

29. 8. 1993

1. _____
2. _____
3. _____

Jahr	Ort	Gold	Silber	Bronze
1936	Wembley/GB	van Praag/AUS	E. Langton/GB	Wilkinson/AU
1937	Wembley/GB	Milne/USA	Lamoreaux/USA	C. Milne/USA
1938	Wembley/GB	Wilkinson/AUS	J. Milne/USA	Lamoreaux/US
1949	Wembley/GB	T. Price/GB	J. Parker/GB	Lawson/GB
1950	Wembley/GB	Williams/GB	Green/GB	Warran/AUS
1951	Wembley/GB	Young/GB	Watermann/GB	Biggs/AUS
1952	Wembley/GB	Young/GB	Williams/GB	Oakley/GB
1953	Wembley/GB	Williams/GB	Watermann/GB	Mardon/NZ
1954	Wembley/GB	Moore/NZ	Crutcher/GB	Nygren/S
1955	Wembley/GB	Craven/GB	Moore/NZ	Briggs/NZ
1956	Wembley/GB	Fundin/S	Moore/NZ	Forrest/GB
1957	Wembley/GB	Briggs/NZ	Fundin/S	Craven/GB
1958	Wembley/GB	Briggs/NZ	Fundin/S	Lawson/AUS
1959	Wembley/GB	Moore/NZ	Fundin/S	Briggs/NZ
1960	Wembley/GB	Fundin/S	Moore/NZ	Craven/GB
1961	Malmö/S	Fundin/S	Knutsson/S	Nordin/S
1962	Wembley/GB	Craven/GB	Briggs/NZ	Fundin/S
1963	Wembley/GB	Fundin/S	Knutsson/S	Briggs/NZ
1964	Ullevi/S	Briggs/NZ	Plechanov/SU	Fundin/S
1965	Wembley/GB	Knutsson/S	Plechanov/SU	Fundin/S
1966	Ullevi/S	Briggs/NZ	Harrfeldt/N	Woryna/PL
1967	Wembley/GB	Fundin/S	Jansson/S	Mauger/NZ
1968	Ullevi/S	Mauger/NZ	Briggs/NZ	Jancarz/PL
1969	Wembley/GB	Mauger/NZ	Briggs/NZ	Sjösten/S
1970	Wrocław/PL	Mauger/NZ	Waloszek/PL	Woryna/PL
1971	Ullevi/S	Olsen/DK	Mauger/NZ	Jansson/S
1972	Wembley/GB	Mauger/NZ	Persson/S	Olsen/DK
1973	Kattowice/PL	Szczakiel/PL	Mauger/NZ	Plech/PL
1974	Ullevi/S	Michanek/S	Mauger/NZ	Sjösten/S
1975	Wembley/GB	Olsen/DK	Michanek/S	Louis/GB
1976	Kattowice/PL	P. Collins/GB	Simmons/GB	Crump/AUS
1977	Ullevi/S	Mauger/NZ	P. Collins/GB	Olsen/DK
1978	Wembley/GB	Olsen/DK	Kenneth/GB	Autrey/USA
1979	Kattowice/PL	Mauger/NZ	Plech/PL	Lee/GB
1980	Ullevi/S	Lee/GB	Jessup/GB	Sanders/AUS
1981	Wembley/GB	Penhall/USA	Olsen/DK	Knudsen/DK
1982	Los Angeles/USA	Penhall/USA	L. Collins/GB	Sigalos/USA
1983	Norden/D	Müller/D	Sanders/AUS	Lee/GB
1984	Ullevi/S	Gundersen/DK	Nielsen/DK	King/USA
1985	Bradford/GB	Gundersen/DK	Nielsen/DK	Ermolenko/US
1986	Kattowice/PL	Nielsen/DK	Pedersen/DK	Tatum/GB
1987	Amsterdam/NL	Nielsen/DK	Gundersen/DK	Ermolenko/US
1988	Vojens/DK	Gundersen/DK	Nielsen/DK	Pedersen/DK
1989	München/D	Nielsen/DK	Wigg/GB	Doncaster/GB
1990	Bradford/GB	Jonsson/S	S. Moran/USA	Wiltshire/AU
1991	Ullevi/S	Pedersen/DK	Rickardsson/S	Nielsen/DK
1992	Wrocław/PL	Havelock/GB	Jonsson/S	Handberg/DK

TECHNIK

Speedway-Motorräder: Technik, Sicherheits- einrichtungen . . .

Speedway-Motorräder sind Spezialmaschinen mit 500 ccm Hubraum. Die methanolbetriebenen Viertaktmotoren haben einen Zylinder und vier Ventile. Der Vergaserdurchlaß darf maximal 34 mm betragen. Das rund 8000.- DM teure Motorrad hat kein Getriebe, sondern lediglich ein Vorgelege. Die Kraftübertragung erfolgt von der Kurbelwelle über eine Primärkette zum Vorgelege und von dort an das Hinterrad.

Eine Bremse sucht man an einer Speedwaymaschine vergeblich. Die Geschwindigkeit kann lediglich bei Zurücknehmen des Gasgriffes reduziert werden. Eine Reißleine am Arm des Fahrers unterbricht den Zündkreis der Maschine bei einem Sturz. Dies ist eine der Sicherheitsmaßnahmen zum Schutz des Fahrers.



Benutzt werden in der Hauptsache Motoren dreier Hersteller: Die italienischen GM-Motoren, die englischen Godden und die tschechischen Jawas.

. . . und Umweltschutz

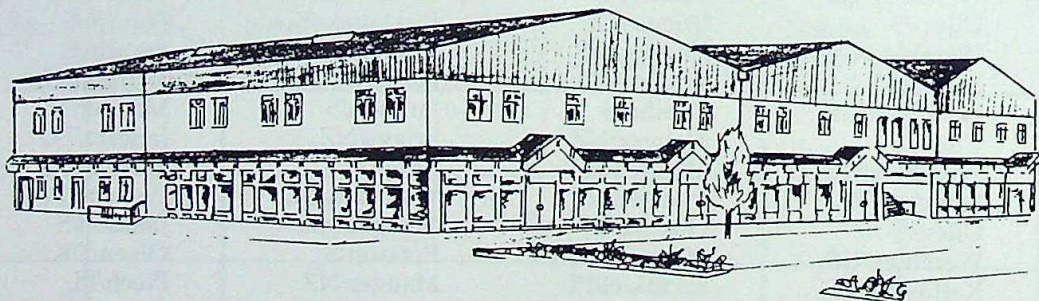
Methanol ist der einzige Treibstoff, der für Bahnmotoren zugelassen ist. Bei vollständiger Verbrennung von Methylalkohol bleiben nur Wasserdampf und Kohlendioxid übrig. Zur Schmierung des Motors wird biologisch voll ab-

UMWELTSCHUTZ

baubares Öl auf pflanzlicher Basis verwendet.

Die Maschinen müssen mit Schalldämpfern ausgerüstet sein. Vor jedem Rennen erfolgt eine Geräuschmessung. Überschreitet ein Motorrad den vorgegebenen Höchstwert, darf mit dieser Maschine am Rennen nicht teilgenommen werden. Verliert ein Fahrer den Schalldämpfer während des Rennens, wird er disqualifiziert.

Ab 1993 hat die Aufsichtsbehörde des Motorradsports, die Oberste Motorradsport Kommission Deutschlands (OMK), neue Umweltschutzbestimmungen erlassen. Diesen Auflagen zufolge ist jeder Fahrer für die Entsorgung von Altöl, Reifen etc. selbst verantwortlich. Tanken der Motorräder ist nur noch an speziellen Plätzen bzw. unter Beachtung von Sicherheitsvorkehrungen erlaubt. Das Waschen der Motorräder darf nur mit Reinigungsmitteln mit biologisch abbaubaren Substanzen erfolgen.



● SCHWIMMBAD

alle Beckenarten und -formen

● SAUNA

Paneel-, Block- und Massivholzsauna

● DAMPFBAD

vom steckerfertigen Set bis zur Luxuskabine

● WHIRLPOOL

das prickelnde Anti-Streß-Erlebnis

● SOLARIUM

gesunde und schonende Bräune

● FITNESS

Riesenauswahl – auch zum Ausprobieren

● WASSERTECHNIK

für Haus und Garten

● SOLARHEIZUNG

für Brauch- und Schwimmbadwassererwärmung

Besuchen Sie
unsere

Nutzen Sie

Profitieren Sie
durch unsere

1000 m² große
Ganzjahres-
Ausstellung

20jährige
Erfahrung

fachkundige
Beratung

in Neuötting im
IC, direkt an der B 12
zwischen Passau
und München.

im Schwimmbad- und
Saunabau.
Wir sind der Spezialist
für Schwimmbad-
Sanierung.

und unsere
Angebotsvielfalt.



fromberger
SCHWIMMBAD- UND SAUNATECHNIK

LOHGERBERSTR. 13
84524 NEUÖTTING
TEL. 0 86 71 / 200 68
FAX 0 86 71 / 7 25 21

PORTRÄT DER STADT POCKING

Pocking liegt zwischen den Flüssen Rott und Inn am Rande einer breiten Schotterfläche. Von der ursprünglichen Landschaft ist heute kaum noch etwas geblieben. Wälder und Wiesengründe sind längst großflächigen Feldern gewichen. Aus einem unscheinbaren Bauerndorf ist eine Stadt geworden.

Die fruchtbare Ebene zwischen den Flüssen hat schon früh Menschen angezogen; steinzeitliche Funde (z. B. Steinbeilfragment) bekräftigen dies. Auf ein frühes Siedlungsgebiet verweisen ebenso Funde aus der Bronzezeit (ab 1700): Messer, Gehänge, Helm, wie aus der Urnenfelderzeit (ab 1300): Brandgräber, Reste von Grabhügeln, die noch in der Nähe von Zell, Rutzing, Schönbürg und Veicht in Fragmenten bestehen, stützen diese Ansicht. Die keltischen Viereckschanzen bei Hub und zwischen Hartkirchen und Inzing belegen, daß unsere nähere Heimat zumindest seit der Zeit der Kelten (ab 500 v. Chr.) dauernd besiedelt war.

Baumaßnahmen brachten 1951 die ersten Römerfunde zutage. Heute wissen wir, daß an der jetzigen Indlinger Straße eine ausgedehnte römische Siedlung gelegen hat. Neben zahlreichen Münzen wurden viele Zeugnisse von Handwerk und Gewerbe im Boden entdeckt. Diese römische Siedlung, deren Namen wir nicht kennen, lag an der Straße Salzburg-Passau. Ihre Haupterwerbsquelle war wohl die Töpferei; daneben wurde aber auch Eisen bearbeitet und vielleicht sogar Glas geschmolzen. Sie verfügte, wie die Funde bezeugen, durch die gut ausgebauten römischen Militärstraßen über vielfältige Kontakte zu den römischen Siedlungen an der Donau und am Rhein. Es handelte sich hier wohl um eine zivile Siedlung (kaum Waffenfunde), die vermutlich der Versorgung der Kastelle in Passau diente. Münzfunde lassen den Schluß zu, daß sie vom Ende des 1. bis in die Mitte des 4. Jahrhunderts bestand. Dann wurde sie, wie viele andere auch, wohl von den eindringenden Alemannen niedergebrannt.

Über den Rückzug der Römer aus unserer Gegend und die Inbesitz-

nahme des Landes durch die Bajuwaren wissen wir nichts. Auf den Fortbestand einer römischen Tradition könnte die Georgskirche (abgerissen) am Rande der einstigen Römersiedlung durch ihr Patronat verweisen. An verschiedenen Stellen (Simbacher Straße, Schlupfing) wurden bei Grabungs- oder Bauarbeiten Bajuwarengräber angeschnitten, das ausgedehnteste Feld um 1900 bei Inzing mit ca. 500 Gräbern. Die reichen Grabbeigaben weisen bis in die erste Hälfte des 6. Jahrhunderts zu-

rück. Sie sind bedeutende Zeugen der Siedlungsgeschichte unserer Heimat und befinden sich heute in den prähistorischen Staatssammlungen von München und Berlin. Der Name Pocking selbst stammt von den eingewanderten Bajuwaren, wie die Namen vieler Ing-Orte des Inn-tals. Ein belegbarer Nachweis über den Ort findet sich erst in einer Schenkungsurkunde von 820 an das Kloster Mondsee. Dieses Kloster besaß bereits seit 788 Besitzungen in Berg, Schönbürg, Nöham, Koj und Doblham (1602

Brillen und Contactlinsen für besseres Sehen

Prüfen Sie Ihre Augen!

Können Sie nachstehende Schrift aus normaler Leseentfernung von 30 cm mühelos lesen?

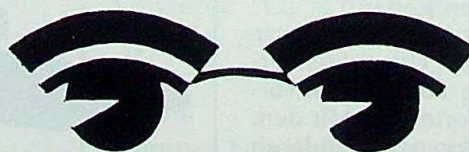
Das menschliche Auge verliert mit zunehmendem Alter die Fähigkeit, sich auf kurze Entfernungen einzustellen. Nach dem 40. Lebensjahr fällt es meist recht schwer, diese Schrift ohne Sehhilfe zu erkennen. Eine Lesebrille wird akut.

Sehen Sie die Linien dieser Kreisflächen gleichmäßig tiefschwarz, auch wenn Sie das Blatt beim Betrachten drehen?



Wenn Sie eine der Fragen mit NEIN beantwortet haben, ist es Zeit, Ihre Augen (oder auch Ihre bisherige Brille) überprüfen zu lassen!

Ihr
Brillenspezialist



AUGENOPTIK

HÖRGERÄTE

SOMMER

moderne Brillenoptik
Das Fachgeschäft für:
Contactlinsen
Hörgeräte

8390 PASSAU · Bahnhofstraße 13 · Tel. 0851/51396
8390 PASSAU · Donaupassage · Tel. 0851/71917
8398 POCKING · Tettenweiser Str. 7 · Tel. 08531/7813

PORTRÄT DER STADT POCKING

kauft das Domkapitel zu Passau dem Kloster diese Besitzungen ab). Am heutigen Stadtgebiet von Pocking hatten aber noch eine Reihe anderer bedeutender Klöster und Stifte Besitz:

Aldersbach, Asbach, Vornbach, Berchtesgaden, Suben, St. Nikola in Passau, Reichenbach. Seit dem 13. Jahrhundert dehnen die bayerischen Herzöge ihr Gebiet zunehmend aus und gewinnen auch in unserer Gegend mehr und mehr Einfluß. Wesentliche Teile Pockings kommen in dieser Zeit unter die Hoheit des Pfleggerichts Griesbach. Die territorialen Zuständigkeiten bleiben ohne große Veränderungen bis zur Säkularisation, der großen bayerischen Reform am Anfang des 19. Jahrhunderts. Im Zuge der Umgestaltung Bayerns unter Montgelas werden zwischen 1808 und 1818 die Grundlagen für die Neubildung von Gemeinden erlassen. Nach diesen Regelungen wird 1824 auch die Gemeinde Pocking gegründet.

Das wichtigste Ereignis für die Entwicklung des Ortes im vorigen Jahrhundert ist sicher der Bau der Eisenbahn (1879–1888) von Neu- markt nach Passau und der Anschluß nach Simbach (1914). Der Verkehrsknoten zieht Handel und Gewerbe an (Zuchtviehversteigerungshalle, Lagerhaus, Motorenfabrik). Die Einwohnerzahl verdoppelt sich in dieser Zeit der wirtschaftlichen Blüte auf ca. 1400 Menschen. 1909 entsteht sogar eine eigene Lokalzeitung, die „Pockinger Zeitung“, die sich bis 1935 halten kann. Pocking entwickelt sich immer deutlicher zum Mittelpunkt im unteren Rottal.

1937 wird an der Gemeindegrenze nach Kirchham ein Fliegerhorst errichtet. Pocking fällt die Versorgung des Standortes zu. Mit dem Bau des Rottwerkes, am anderen Ortsende wird Pocking auch Rüstungsstandort. Die völlige Umgestaltung des Ortes in der NS-Zeit kommt über die Planung nicht mehr hinaus.

Nach dem Zusammenbruch des Dritten Reiches kommen zahlreiche Flüchtlinge auch nach Pocking. Die Neusiedler umfassen 1960 etwa ein Drittel der Bevölkerung von nun mehr als 3000 Bewohnern. Die Entwicklung Füs-

sings zu einem bedeutenden Badeort, die Neubelebung des Rottwerkes, die Errichtung der Rottalkaserne bieten eine große Zahl von Arbeitsmöglichkeiten. Sie ziehen Menschen an und führen zur Gründung vielfältiger Einrichtungen: Gymnasium, Sonderschule, Arbeitsamt, Krankenkasse usw., vor allem aber in der jüngsten Zeit zu einer beachtlichen Zahl von Einrichtungen im Handel- und Dienstleistungsbereich (Einkaufsmärkte, Fachärzte etc.).

Diese Entwicklung Pockings zu einem wirtschaftlichen und administrativen Zentrum findet 1971 seinen vorläufigen Höhepunkt in dem freiwilligen Zusammenschluß der Nachbargemeinden Hartkirchen, Indling und Kühnham mit Pocking zur Großgemeinde Pocking. Im selben Jahr noch erfolgt die Erhebung Pockings zur Stadt. 1972 wird als Folge der Gebietsreform der Landkreis Griesbach aufgelöst, und Pocking gehört von da an zum Großland-

■ Der neue Golf VR6. Die neue Sechszylinder-Klasse. ■

Wir haben für Sie die neue Sechszylinder-Klasse.

Er heißt Golf VR6, bietet auf kultivierte Weise Leistung über alle Drehzahlbereiche, ist umfangreich ausgestattet, edel und unaufdringlich verpackt.

Einige Gründe also, ihn näher kennenzulernen. Sie sind eingeladen. Zur Probefahrt.



Ihr Partner im Rottal



STEINHÖGL-RINGLER

FÜRSTENZELL ☎ 08502/207 · POCKING ☎ 08531/4031

kreis Passau.

Wer heute durch unsere Stadt geht, dem fehlt im Gegensatz zu den Städten der Umgebung ein sichtbarer Mittelpunkt. Pocking hatte nie Marktrechte, daher auch keine geschlossene Bauweise, selbst kirchlich war es nur eine Filiale von dem historisch bedeutenderen Ort Hartkirchen. In der gesamten Neuzeit gibt es keinen Adelssitz. Pocking hat sich aus den Siedlungskernen um die Kirche (1491) und entlang der heutigen Tettenweiser und Simbacher Straße als Dorf entwickelt. Wir finden daher in Pocking auch keine nennenswerte historische Bausubstanz. In den letzten Jahren wird der Kernbereich der Stadt bewußt zum Mittelpunkt umgestaltet. Dort werden im Herbst und in der Adventszeit Märkte abgehalten, die sich eines großen Zulaufs erfreuen. Durch den Bau der Stadthalle erhielt Pocking auch ein kulturelles Zentrum.

Zur heutigen Stadtgemeinde gehören eine Reihe von umliegenden Ortschaften, von denen die bedeutendste der Markt Hartkirchen ist. Hartkirchen wird erstmals 1235 als Markt erwähnt, ist aber zweifellos viel älter und geht möglicherweise aus einem Sprengel der Kaiserpfalz Inzing hervor, die bereits im 8. Jahrhundert belegbar auftaucht. In Hartkirchen erkennt man heute noch deutlich die geschlossene Bauweise des Marktes um einen zentralen Platz. Der Markt war eine lange Periode wohl der bedeutendste Ort diesseits des unteren Inns bis zur Rott und konkurrierte zeitweise sogar mit Scharding. So ist auch zu verstehen, daß Hartkirchen kirchenorganisatorisch bis ins 19. Jahrhundert die Mutterpfarre von Mittich und Pocking war.

Auch die anderen Stadtteile wie Eggersham, Rohr, Zell, Berg, Indling und Pfaffing reichen mit ihren Wurzeln teilweise bis ins 8. Jahr-

hundert zurück. In Eggersham, Rohr und Inzing standen einst sogar Schlösser, die leider nur noch auf Kupferstichen zu betrachten sind. Einzig das Schloß von Schönburg, das in seiner heutigen Form aus dem Jahre 1676 stammt, steht noch. Von der Kunst des ländlichen Bauens zeugen allenthalben noch alte und ehrwürdige Holzhäuser. Blockbauten mit Strohdächern waren noch bis ins vorige Jahrhundert üblich. Die Strohdächer verschwanden, aber da und dort sind die Häuser selbst noch in einem recht ursprünglichen Zustand erhalten. Sie sind heute wertvolle Verbindungsglieder von Vergangenheit und Zukunft.

(Dr. Sebastian Kaiser)

Im Gelände und auf der Straße haben Sie mit Lenkerarmaturen von Magura jedes PS Ihres Bikes voll im Griff. Insider kennen den Vorsprung von Magura.



MAGURA®

Gustav Magenwirth GmbH+Co.,
D-7432 Bad Urach 1



swp
Speedway Weltfinale Pocking
GmbH
Geschäftsführer:
Wilhelm A. Weidlich

konzepte TOPSPEED projekte
Wilhelm A. Weidlich

Thomas Schiffner, Rainer Fischer,
Siegfried Preuß, Robert Pairan, DMV

Hauser, Huber, Patrick, Strohhammer,
Aigner, Pock

J.C.C. Bruns, Minden

LANDKREIS

Landschaft

Die Landschaft des Landkreises Passau ist äußerst reizvoll und vielgestaltig. Schon Adalbert Stifter schreibt vom „blauen Band der Berge“ des Waldgebirges, das in leichten Hügeln und Wellen bis zu den Ufern der Donau reicht. In den Bereichen des Dreiburgenslandes, um den Oberfrauenwald und der Wegscheider Hochfläche erreichen diese Berge nahezu die 1000-m-Grenze. Laub- und Fichtenwälder krönen die Kuppen der Berge und Wiesen und Felder werden von sprudelnden Wassern durchzogen, die in Ilz und Donau münden. Auch wegen seines milden Klimas wird dieses Gebiet zu den interessantesten Feriengengebieten Bayerns gezählt und der Südliche Bayerische Wald genannt. Die mächtige Donau setzt dem Vorwaldgebiet seine natürliche Grenze. Nur noch leichte Hügel verlaufen am südlichen Ufer, die sich aber schon bald in der weiten Ebene des Rottals verlieren. Während die großen Mischbestände des Neuburger Waldes einen breiten Gürtel um die Stadt Passau ziehen, blühen im Frühling im Hügelland zwischen Donau und Rott die weiten Obstanlagen und im Sommer wogen die reifen Felder dieses fruchtbaren Landes.

Geschichtliche und kulturelle Besonderheiten

Der Landkreis Passau weist wegen seiner landschaftlichen Schönheiten eine Reihe interessanter geschichtlicher und kultureller Besonderheiten auf: prähistorische Funde im Raum Pocking-Ortenburg, im Bereich der Gemeinde Obernzell handwerkliche Geräte aus der Steinzeit, Spuren keltischer Siedlungstätigkeit und römische Waffen und Gebrauchsgegenstände. Die jüngere Geschichte zeigt sich in einer Vielzahl bedeutender Bauten. Das Schloß Obernzell, gebaut 1423, ist zwischenzeitlich eine Zweigstelle des Bayerischen Nationalmuseums und hat sich auf die Ausstellung von Keramik spezialisiert.

Kultur, Erholung und Freizeit

Wohl eine der schönsten Klosterkirchen und Bibliotheken im Osten Bayerns finden wir in der ehemaligen Zisterzienser-Klosterkirche Fürstenzell. Dieses Kleinod, das in der Zeit von 1693–1745 erbaut wurde, wird als eines der Hauptwerke von Johann Michael Fischer angesehen. Bemerkenswert ist auch die Rokokobibliothek von Deutschmann.

Unweit von Fürstenzell liegt das Schloß Neuburg, das erstmals um das Jahr 1000 gebaut wurde. In seiner jetzigen Gestalt zählt es zu den frühesten Renaissance-Schlössern auf deutschem Boden.

Einige Kilometer flußaufwärts finden wir in Vornbach eine ehemalige Benediktiner-Abteikirche mit prunkvoller Barockausstattung. Und wiederum wenige Kilometer weiter steht das Schloß Neuhaus, das ehemals den Charakter einer Wasserburg inne hatte und heute im Besitz der Englischen Fräulein ist.

Eines der größten Schmuckstücke im Süd-Westen des Landkreises ist die Cuvillies-Kirche in Asbach, die in der Zeit von 1776–1780 erbaut wurde. Die ehemalige Benediktinerabtei wird zur Zeit als Zweigstelle des Bayerischen Nationalmuseums genutzt.

Eine der selten vollständig erhaltenen Kirchenburgen mit festgefügttem Mauergürtel um Kirche und Friedhof stellt die mächtige gotische Kirche in Kößlarn dar.

Ebenfalls eine beliebte Wallfahrtskirche liegt im Sammarei, in deren Innerem die schindelgedeckte ursprüngliche Wallfahrtskirche mit über 1000 Motivtafeln steht.

Ein weiteres Kleinod kirchlicher Kunst stellt die ehemalige Klosterkirche Maria Himmelfahrt in Aldersbach dar, die zu den bedeutendsten Asamkirchen Bayerns

PASSAU

zählt und deren Hochaltar von J. M. Götz gestaltet wurde.

Reich ist dieses Land auch an Burgen und Schlössern. Zu nennen wäre hier Schloß Ortenburg mit seiner reich geschnitzten Holzkassettendecke aus der Renaissancezeit. Weitere Schlösser, die alle in Privatbesitz sind, sind Schloß Schönburg bei Pocking, Schloß Walchsing in der Gemeinde Aldersbach und Schloß Vornbach in der Gemeinde Neuhaus.

Erholung und Freizeit

Die Städte und Gemeinden des Landkreises Passau bieten eine Vielzahl von Freizeitanlagen. An überregionalen Einrichtungen sind besonders erwähnenswert der Rannasee mit dem Jugendfreizeitdorf, die Mattenskisprunganlage in Rastbüchl, Gemeinde Breitenberg, der Dreiburgensee, der Rohrbachstausee, der Freudensee sowie der Badensee in der Stadt Pocking. Beliebt sind auch der Wildpark in Ortenburg, der Vogelpark in Irgenöd und das Süßwasseraquarium in Jaging, Markt Ortenburg.

Besonders hervorzuheben sind die neugeschaffenen großen Golfanlagen im Bereich der Stadt Griesbach sowie die Golfanlage in der Gemeinde Thyrnau.

Die Stadt Vilshofen verfügt über ein Eisstadion. Besondere Erholungsmöglichkeiten bieten auch die Bäder Bad Griesbach und Bad Füssing mit modernst ausgebauten Thermalbädern.

Der harte Kern des MSC Pocking

Georg Trauspurger – 1. Vorsitzender seit 30 Jahren; **Otto Lagleder** – 2. Vorsitzender; **Hans Strixner** – Schatzmeister; **Siegfried Preuß** – Geschäftsführer; **Franz Lindinger** – Sportleiter; **Norbert Huber** – Touristik + Festorganisator;

Berndt Trauspurger – Jugendreferent + Speedwayfahrer; **Peter Stangl** – Presse und Nachbarclubs;

Toni Zehentmeier – Post, Radio, TV, Elektronik; **Bernhard Knauer** – Fahrerlagerchef; **Ludwig Hofeichner** – 30 Jahre im Club – Barrierenbau; **Helmut Wittmann** – Cheforganisator, findet für alles eine Lösung; **Bernhard Wallner** – Kassenprüfer + Clubzahnarzt; **Werner Danner** – Kassenprüfer + Experte für Ordnungsdienst; **Hans Perl** – Ordnungsdienst;

Anton Zacher – Fahrervorstellung + Siegerehrung; **Alex Kierst** – Chef de Honneur; **Christine Kierst** – Osteuropaexpertin;

Karl Bimesmeier – Wurstlieferant; **Josef Feigl** – Seitenwagenbeifahrer-Europameister '92 – Maschinenabnahme; **Alfons Fischer** –

Bahndienst; **Werner Freudenstein** – Bahndienst;

Hermann Freundhuber – Tribüne; **Fritz**

Karl-Heinz Gradl – Chef für Planung und Beschaf-

Günter Gross – Flag Marshal; **Rosa Hallhuber** –

– Ligafahrer – Flag Marshal; **Klaus Helder** – Blumen-

Huber – Flagmarshal – OMK-Pokalsieger + Bei-

Ordnungsdienst; **Hans Kilger** – Steaklieferant;

Nachbar, Gönner und Sponsor; **Franz Krah** –

Landenhammer – Ice-Speedway-Rider; **Georg Lim-**

Vereinsarzt; **Alois Löw** – Grillmeister; **Rudolf**

Peter Nieder – Ice-Speedway-Rider; **Max Nieder-**

Josef Obermeier – Startmaschine; **Josef**

deutscher Seitenwagenmeister; **Dieter Orlowski** –

mitglied – Rundenanzeiger; **Walter Pawlitschko** –

Marshal; **Gunter Plettl** – Flag Marshal – Speedwaydriver; **Gustav Ragaller** – Kontaktmann zum Sportverein; **Herbert Rainer** – Stadtrat;

Walter Rauschendorfer – Wurstlieferant; **Johann Riermeier** – Vereinswirt, Sohn des Gründungsvorsitzenden; **Rudolf**

Riermeier – sein Bruder – Chef der Beletage, Zielrichterhaus; **Günter Ring** – Bahnreferent – Fahrerlager – Barrierenbauer;

Albert Schabl – Seitenwagenfahrer; **Albert Schieb** – Glaslieferant; **Karl Schmid** – Ausflugsbus-Chauffeur; **Josef Seidl** –

Malteserchef; **Karl Sinnhuber** – Ex-Ligafahrer; **Inge Stabenow** – Finanzen; **Georg Strasser** – Kontaktmann zur Landeshauptstadt;

Karl-Heinz Suske – Ex-Ligafahrer; **Josefine Trauspurger** – Frau von „Schorsch“, muß alles mitmachen; **Ralph Trauspurger** –

Exspeedwayfahrer – Ligatrainer; **Alfons Wagner** – Chef des Bahndienstes; **Helmut Weber** – Icespeedwayrider – Exweltmeister;

Alfred Weidinger – Wasserwagenchef; **Oskar Wimmer** – 1. Bürgermeister von Inzell, Winterquartier des MSC



TIPS FÜR EINSTEIGER

Bahnsport

Im Bahnsport unterscheidet man vier verschiedene Disziplinen. Speedway findet auf ca. 400 m „kurzen“ Bahnen statt. Vier Fahrer stehen bei jedem Lauf (Heat) über nur vier Runden am Startband. Da bleibt dem Fahrer nicht viel Zeit, einmal begangene Fehler wieder auszuwetzen. Aber im System „Jeder gegen Jeden“ geht jeder Teilnehmer mehrmals an den Start.

Bis zu acht Fahrer können dagegen bei Langbahn-Rennen gleichzeitig an den Start gehen. Der Kurs ist mit durchschnittlich 1000 m deutlich länger als beim Speedway. Aber der Untergrund ist ähnlich rutschig. Deshalb zählen die Bahnsportler auch zu den Quertreibern im Motorradsport:

Bevorzugte Fortbewegungsweise ist der Drift in den Kurven.

Auch bei Grasbahn-Rennen sind bis zu acht Teilnehmern gleichzeitig am Start. Untergrund ist jedoch, wie der Name schon sagt, gewachsener Grasboden und damit eine, im Verlauf des Wettbewerbes, immer holpriger werdende Strecke.

Während sich Speedway, Langbahn und Grasbahn noch ähnlich sind, ist Eisspeedway schon wieder ein ganz anderer Sport. Denn anders als bei den übrigen Bahnrennen driften die Eisspeedway-Piloten nicht durch die Kurven auf den Oval, sondern erzielen dank ihrer 2,8 cm langen Spikes atemberaubende Schräglagen.

Bahnrennen werden mit 500-ccm-Einzyylinder-Viertakt-Motoren gefahren. Um möglichst viel Leistung zu erzielen, werden diese

Maschinen allesamt mit Methanol betankt. Einer der umweltfreundlichsten Treibstoffe, die überhaupt möglich sind (verbrennt fast rückstandslos zu Wasser und Kohlendioxid). Das besondere an den Bahnsport-Maschinen ist, daß sie überhaupt keine Bremsen haben. Die Motoren verdichten so hoch, daß eine Wegnahme des Gases in aller Regel ausreicht, um die Maschine abzubremesen.

Für die Zukunft plant die OMK Schülerklassen vom Alter ab sechs Jahren auf Automatik-Motorrädern. Diese Klassen sollen mit Clubsport-Lizenz möglich sein. Eine Jugendklasse mit J-Lizenz gibt es bereits und ist z. Z. auf Zweiventil-Motoren beschränkt.

(Mehr Infos beim DMV)

Sport und Umwelt

In keiner anderen Sportart wird man so mit den Belangen der Umwelt und des Umweltschutzes konfrontiert wie im Motorsport – dabei gibt es aber in kaum einer anderen Sportart so viele Bemühungen und Kompromisse im Sinne der Umwelt.

Aktive Sportler stehen im Rampenlicht – nicht nur im positiven Sinne. Sie werden von allen Seiten genau unter die Lupe genommen und haben deshalb Vorbildfunktion. Die gesamte Szene wird nämlich schnell nach dem Fehlverhalten einzelner beurteilt.

In diesem Sinn der Appell an alle aktiven Sportler: Nur dort und zu den Zeiten Fahren und Trainieren, wenn es auch erlaubt ist – auf permanenten Rennstrecken und Übungsgeländen! Dort hat man sich mit dem Problem Sport und Umwelt auseinandergesetzt und eine Lösung für beide Teile gefunden.

Da wo man diese Gelegenheit zum Fahren und Trainieren findet, dahin möchte man auch gerne wieder zurückkommen. Entsprechend sollte jeder Sportler den Platz auch verlassen. Abfall gehört in Müllbehälter, Altöl und andere Schmier-

stoffe müssen fachgerecht entsorgt werden. Die sollten mit nach Hause genommen und dem Sondermüll zugeführt werden.

Als aktiver Motorsportler steht man sich ständig im Gespräch mit der Öffentlichkeit. Ob im Freundeskreis, auf der Arbeitsstelle oder in der Freizeit, ständig wird man mit dem teilweise recht negativen Image der Motorsportler konfrontiert. Auch darauf sollte man vorbereitet sein, und es gibt gute Gründe, die letztlich für den Motorsport sprechen:

Möglichst viele genehmigte und geregelte Veranstaltungen sind die einzige effiziente Methode, „wildes“ Fahren einzudämmen. Dazu gehören genauso permanente Trainingsstrecken. Jedes Dorf hat einen Fußball- und Tennisplatz, beides keineswegs ökologische Nischen, denn nie hat ein Vogel auf dem Fußballplatz gebrütet oder ein Reh auf dem Tennisplatz geäst. Dafür gibt es aber vergleichsweise wenige Off-Road-Übungsplätze und nur zwei permanente Straßenrennstrecken in Deutschland.

Motorradsport ist Verkehrserziehung: Schon Jugendliche werden von der Faszination Motorradsport gefesselt und finden ihr Betätigungsfeld in den Jugendgrup-

pen der Vereine. Wer mit einer Trialmaschine über 1/2 m hohe Stufen zirkeln kann, den erschrecken auch Bordsteine oder Straßenbahnschienen nicht mehr. Und wer im Sport genügend gefordert wird, der braucht sich auch im Straßenverkehr nicht auszutoben, sondern beherrscht sein Fahrzeug mit vielen Sicherheitsreserven.

Auch von Benzinverschwendung kann keine Rede sein. Zwar ist Benzinverbrauch außer in der Petro-Formel kein Wettbewerbsmaßstab, aber technisch gesehen ist jeder Fahrer daran interessiert, daß die Leistungsausbeute bei seinem Motorrad optimal ist. Das heißt maximale Ausbeutung des Kraftstoffes durch optimale Einstellung und Abstimmung. So braucht ein Motorrad beim Trial-WM-Lauf ca. 8 Liter Treibstoff. Wieviel Sprit brauchen 40 000 Zuschauer bei einem Fußballspiel? Aber natürlich sollte man nicht immer nur mit dem Finger auf die anderen zeigen, sondern zunächst auch vor der eigenen Haustür kehren. Aber jeder sollte zumindest wissen, daß in Deutschland der Anteil des Benzinverbrauches durch den gesamten Motorsport nur bei ca. 0,008 Prozent liegt.

– R. Pairan –

VORSCHAU

Bahnsport



TERMINE

Veranstaltungen

Vorschau Herbst 1993 (auszugsweise)

- | | | |
|-----|----------|---|
| 5. | 9. 1993 | DMV-Grasbahnrennen Berghaupten |
| 5. | 9. 1993 | DMV-Grasbahnrennen Klein-Krotzenburg |
| 12. | 9. 1993 | DMV-Sandbahnrennen Pfarrkirchen
Deutscher Bahnpokal Endlauf Solo |
| 19. | 9. 1993 | DMV-Speedwayrennen Diedenbergen
Deutsche Speedway Junioren Meisterschaft · Endlauf |
| 26. | 9. 1993 | ADAC-Sandbahnrennen Mühldorf · Langbahn-WM-Finale |
| 3. | 10. 1993 | DMV-Speedwayrennen Brokstedt · Finale 1. Bundesliga |



Das anziehende Modezentrum im Herzen der Stadt!



*Modisch aktuell...
seit über 190 Jahren!*



Josef Seidl

Textil- und Gardinenhaus Josef Seidl
94060 Pocking - Tel. 0 85 31/73 17

Unser Service:
**Eigene Schneiderei
im Hause**

10 Jahre IMT - '83 Norden - '93 Pocking

**INTERNATIONALE
MOTORSPORT
TOURISTIK**



Ihr Bahnsport-
Reisespezialist!

Speedway-Team-WM-Finale in Coventry (GB)

Reisetermin: 16.-20. 9. 1993 - Restplätze

635.-

Langbahn-WM-Finale in Mühldorf (D)

Reisetermin: 24.-26. 9. 1993 - Restplätze

285.-

Vorschau '94 Eis-Speedway-GP-Rennen

1. Reise:
5 Tage nach Moskau/
Saratov (GUS)
Reisetermin: 13.-17. 1. 1994

3. Reise:
2 Tage nach Assen (NL)
Reisetermin: 5.-6. 3. 1994

2. Reise:
5 Tage nach Inzell (D)
Reisetermin: 3.-7. 2. 1994

4. Reise:
5 Tage nach Hamar (N)
Reisetermin: 24.-28. 3. 1994

Prospekte werden auf Anforderung ab Oktober versandt!

Info

Nähere Informationen und Prospekte anfordern bei:
I.M.T. Joachim Gedig, Entenstiege 3, 59348 Lüdinghausen
Tel. (0 25 91) 66 83
oder Busunternehmen A. Althoff, Tel. (0 25 91) 40 04

SPEEDWAY-HIGHLIGHTS

Höhepunkte der Speedway-Geschichte sind immer
noch die "Renner" in unserem Programm:

- 1981 - WEMBLEY - das letzte Mal im legendären Stadion vor 72.000 Zuschauern gewann Bruce Penhall (USA)
- 1982 - LOS ANGELES - B.Penhall - erfolgreiche Titelverteidigung und Abschied gen Hollywood
- 1983 - NORDEN - Egon Müller gewann Deutschlands bislang einzigen Speedway-WM-Titel vor einer begeisterten Kulisse
- 1985 - LONG BEACH/USA - (Team-WM) Dänemark dominierte in Kalifornien
- 1988 - LONG BEACH/USA - (Team-WM) Wieder Dänemark - ein tolles Finale
- 1989 - GOLDEN GREATS LANDSHUT - Die "Oldtimer" zeigten noch einmal ihr Können
- 1990 - BRADFORD - Der Schwerte Per Jonsson in einem denkwürdigen Finale
- 1991 - GÖTEBORG - Jan "O."-taktisch - des kleinen Dänen letzter Triumph?
- 1991 - Highlights des Jahres von der Eis-WM bis hin zur Entscheidung in Göteborg

In Vorbereitung

SPEEDWAY-WM-FINALE POCKING

Alle diese Filme sind mit TV-Kameras oder U-Matic (professionelles Video-System) aufgenommen - erstklassige Qualität - und können mit Original englischem Kommentar oder mit deutscher Nachvertonung bezogen werden. Preis je Kassette nur noch DM 79,- (zzgl. Porto bei Nachnahme)

**Speedway-Video Service • Apfelallee 15
63543 Neuberg • Tel. 0 61 83 / 7 12 77**

An MOTORSPORT aktuell kommt keiner vorbei!



Ein schneller Sport braucht eine schnelle Zeitung

Sonderangebot: Testen Sie vier Ausgaben kostenlos und unverbindlich MOTORSPORT aktuell – die schnellste Motorsport-Zeitung der Welt.

Lesen Sie 1 Monat lang nicht nur ausführliche und aktuelle Rennberichte über die Motorrad-Grand-Prix, sondern erfahren Sie jeden Mittwoch alle Neuigkeiten aus der Motorsport-Szene mit pfiffigen Interviews, fachkundigen Kommentaren, informativen Vorschauen und TV-Hinweisen.

Dazu liefert MOTORSPORT aktuell jede Woche Berichte, Resultate und Fotos aus allen Sparten des Motorsports,

von der Formel 1 über die Tourenwagen und GT bis zur Rallye-WM und sämtliche Disziplinen des Motorradsports (Grand Prix, Superbike, Motocross, Enduro, Bahnsport und Trial).

Exklusive Kolumnen von Stars wie Gerhard Berger, Karl Wendlinger, Didier Auriol, Michael Doohan, Rolf Biland, Helmut Bradl und Kevin Schwantz ergänzen unser lückenloses Angebot.

**MOTOR
SPORT
aktuell**

JA,

ich möchte MOTORSPORT aktuell 4 Wochen lang kostenlos kennenlernen. Nur wenn ich nach Erhalt der zweiten Gratis-Ausgabe nicht absage, beziehe ich MOTORSPORT aktuell bei jederzeitiger Kündigungsmöglichkeit zum Halbjahrespreis von nur 59,50 DM weiter.

Name, Vorname: _____

Strasse, Hausnummer: _____

Postleitzahl, Ort: _____

Datum, Unterschrift: _____

Garantie: Ich habe die Zusicherung, dass ich diesen Auftrag innerhalb von 10 Tagen durch eine kurze Notiz an den Verlag kündigen kann.

Datum, Unterschrift: _____

**Bitte einsenden an: MOTORSPORT aktuell,
Postfach, CH-8032 Zürich**



Spitzenleistung jenseits der Belastungsgrenzen.

Wo immer Castrol FORMULA RS RACING SYNTEC SAE 10W-60 an den Start geht, beweist es seine Extra-Klasse. Auf den Rennstrecken dieser Welt, auf anspruchsvollsten Motorenprüfständen oder im Einsatz für Sie.

Unser voll-synthetisches HIGHTEC-Leichtlauföl in richtungsweisender Motorsport-Qualität bietet aber nicht nur Spitzenleistung jenseits der Belastungsgrenzen, sondern erfüllt auch extreme Anforderungen an die Verantwortung. Nachzulesen auf jedem Rückseitenetikett oder hier und jetzt.

Leistung:

- RACING-Viskosität SAE 10W-60.
- Maximaler Verschleißschutz.
- Mehr PS durch geringeren Reibungswiderstand.
- Schützt vor Kaltstartverschleiß.
- Turbo-getestet.
- Garantiert kein Schwarzschlamm.
- Ideal für alle Pkw-Otto- und Diesel-Motoren.
- Hervorragend auch für 4-Takt-Motorräder.

Verantwortung:

- Geringster Ölverbrauch, bessere Emissionswerte.
- Verringerung der Dieselpartikel-Emission.
- Sehr saubere Brennräume.
- Reduzierter Phosphorgehalt schützt den Katalysator.
- Extreme Verringerung des Chlorgehaltes für eine optimierte Entsorgung des Altlöls.



...worauf Du Dich verlassen kannst.