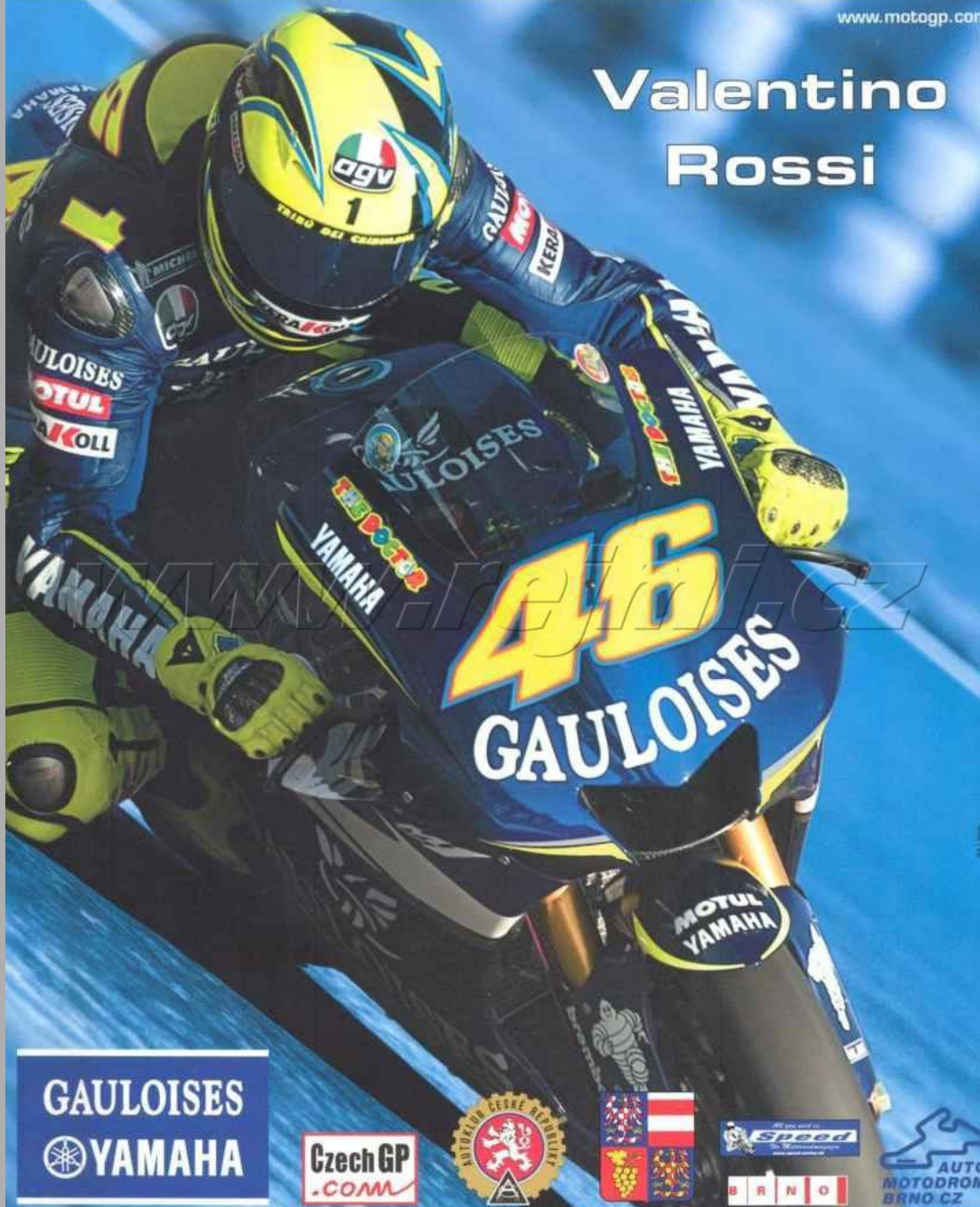


Gauloises Grand Prix České republiky



www.motogp.com

Valentino Rossi



GAULOISES
 **YAMAHA**

Czech GP
.COM



Brno 26-28/08/2005

PROGRAMOVÉ NOVINY
ČESKÉ A NĚMECKÉ TEXTY **150Kč/ €5**

© 1991, 1993, 1995, 1997, 2004 NAMCO LTD. ALL RIGHTS RESERVED.

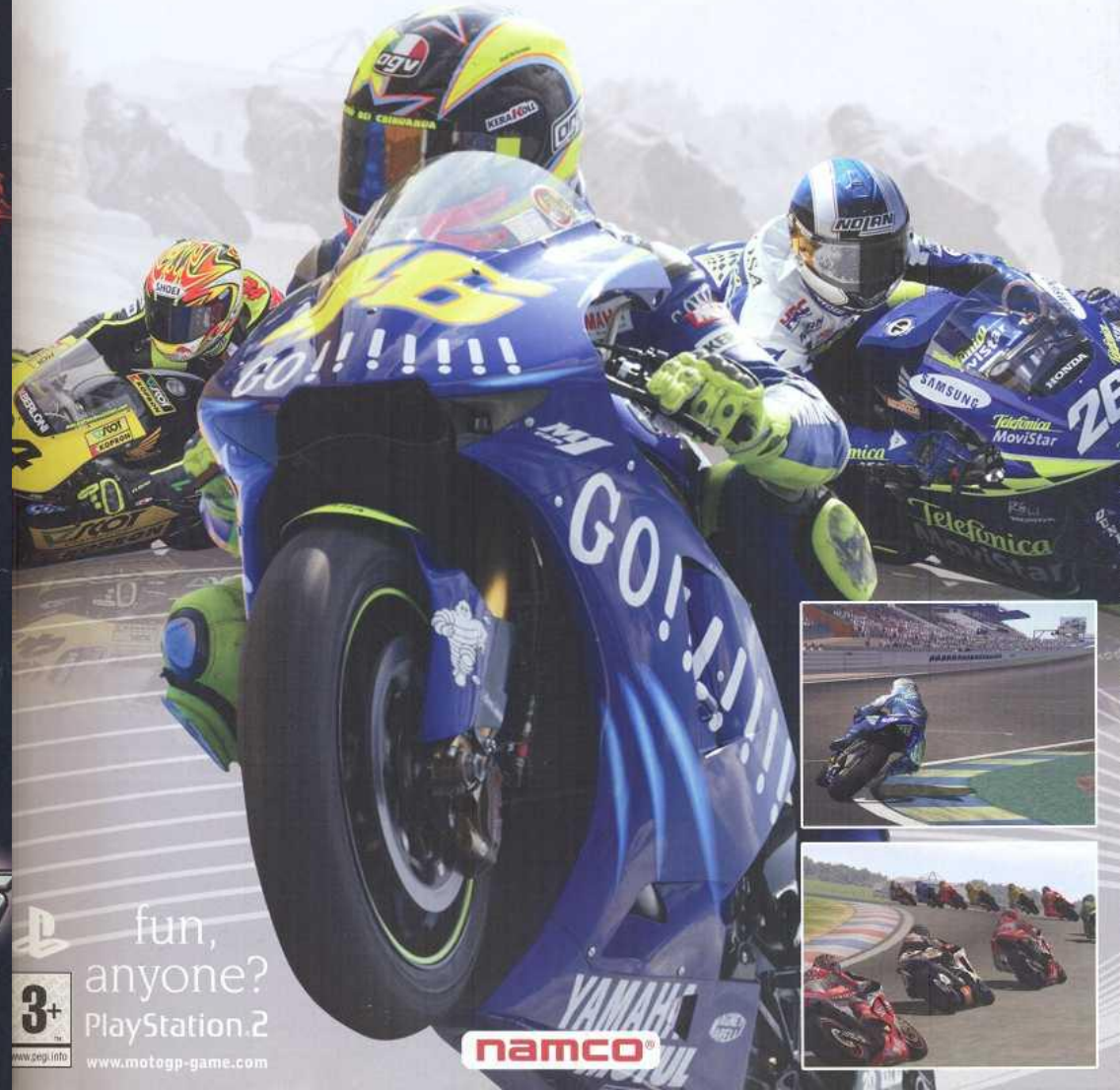
fun,
anyone?
PlayStation 2



MotoGP 4

Official Game Of MotoGP

Experience the unbelievable speed of the world's premier motorbike race.
Now featuring the 125cc and 250cc classes for the first time.



餓狼伝説 TEKKEN 5

HAVE YOU GOT WHAT IT TAKES?

www.tekken-5.com

PlayStation 2



12+

www.pegi.info

namco



fun,
anyone?
PlayStation 2

3+

www.zemp.info

www.motogp-game.com

namco



OFFICIAL LICENSED PRODUCT

Gauloises Grand Prix České republiky Brno 26-28/08/2005

OBSAH – INHALT

- S. 6 WELCOMES
- S.10 ČASOVÝ PLÁN - ZEITPLAN
- S.12 MAPA OKRUHU – PLAN DER STRECKE
- S.14 VÝVOJ SEZÓNY – SAISONABLAUF
- S.16 NEJTĚSNĚJŠÍ FINIŠ V HISTORII –
DAS KNAPPSTE FINISH DER GESCHICHTE
- S.20 PROFILY JEZDCŮ TŘÍDY MotoGP –
MotoGP FAHRER PROFILE
- S.46 BRNO 2004
- S.50 STARTOVNÍ LISTINY A BODOVÉ STAVY
– STARTLISTEN UND PUNKTESTAND
- S.64 BMW MOTORRAD POWER CUP
- S.66 O BRNĚNSKÉM OKRUHU –
ÜBER BRÜNNER RENNSTRECKE
- S.70 PROFILY JEZDCŮ TŘÍDY 250CCM –
250CCM FAHRER PROFILE
- S.77 PROFILY JEZDCŮ TŘÍDY 125CCM –
125CCM FAHRER PROFILE
- S.86 KOLA ŠTĚSTÍ – GLÜCKSPIELE
- S.89 LEGENDY – LEGENDEN
- S.90 PADDOCK VIP GALLERY
- S.92 KALENĀŘ 2005 – KALENDER 2005



Promoter
Automotodrom Brno, a.s.
PO Box 1, CZ-641 00 Brno,
Czech Republic

Advertising Production Sue Palacio
Advertising Repro Barry Jones
Photography Richard J Richards
Tel +34 (0)952 597 106
Motogphoto@Acl.Com



Publishing Director Jon Fellows
Advertising Director Charlie Wiese
Director Andrew Stevens

Published By TRMG Ltd/BSSP
1 Forum Place, Hatfield, Herts
AL10 0RN UK
Tel +44 (0)1707 273 999
Fax +44(0)1707 269 333
(c) TRMG / BSSP 2005

Printing and Reproduction
Printed by Tiskruck Velimsky
on Europapier

Project Director Bill Smith
Studio Manager Malcolm Anderson
Editorial Production Simon Lutter
Alex Kempton
Design David Colderley
Publisher Paul Skinner
Advertising Manager Jason Foster

**FIM World Championship in
association with Two Wheels
Promotions IRTA and DORNA**

While every effort has been made to ensure
the accuracy of this publication, TRMG Ltd
cannot accept liability for any omissions, error
or error contained herein.

Jihomoravský kraj tvoří bez nadsázky křižovatku Evropy. Kromě historických památek a přírodních atraktivit přitahuje návštěvníky srdečnost a pohostinnost jeho obyvatel, ale také hrdost na to, že žijí na jižní Moravě.

Südmährischer Kreis ist ohne Übertreibung Kreuzpunkt Europas. Die Besucher werden nicht nur von den historischen Denkmälern und Naturattraktionen angezogen, sondern auch von Herzlichkeit und Gastfreundschaft der Menschen, die stolz sind, dass sie in Südmähren leben.

Jihomoravský kraj - kraj vína a staleté historie

Südmähren - Land der Weine und hundertjähriger Geschichte



Brno a okolí

Střediskem kraje je Brno, druhé největší město České republiky. Výjimečnost regionu spočívá v dokonalém spojení možnosti velkoměsta s řadou atraktivních turistických cílů v okolí. Mezi nejnavštěvovanější patří například nejdejší slavkovské bojiště.

Brünn und Umgebung

Brünn, die zweitgrößte Stadt der Tschechischen Republik, ist Zentrum des Kreises. Die Aussergewöhnlichkeit des Regions besteht in perfekter Verbindung der Grossstadtmöglichkeiten mit einer Reihe der attraktiven Touristenziele in der Umgebung. Zu den meist besuchten gehört unter anderen das Austerlitzer Schlachtfeld.



Moravský kras a okolí

Jedna z ekologicky nejdůležitějších oblastí České republiky leží severně od Brna. Vedle přírodních krás je obdařena i bohatou historií a cennými architektonickými památkami.

Mährischer Karst und Umgebung

Nördlich von Brünn befindet sich eines der ökologisch saubersten Gebiete der Tschechischen Republik. Neben den Naturschönheiten ist es auch mit interessanter Geschichte und wertvollen architektonischen Sehenswürdigkeiten beschenkt.

www.jizni-morava.cz



Pálava a Lednicko-valtický areál

Kraj lužních lesů, vinic a urodných polí v nejjižnějším cípu Moravy je proslulý bohatou historií, folklorními tradicemi i stavebními památkami. Dvě ze zdejších lokalit jsou dokonce zapsány v seznamech UNESCO - kulturní krajina Lednicko-valtický areál a biosférická rezervace Pálava.

Pálava und das Areal von Lednice und Valtice

Das Gebiet der Auenwälder, der Weinberge und fruchtbarer Felder in südlichster Spitze Mährens ist berühmt durch reiche Historie, folkloristische Traditionen und Baudenkmäler. Zwei hierortige Lokalitäten sind sogar in UNESCO Register eingetragen - das Kulturgebiet des Areals von Lednice und Valtice und die biosphärische Reservation Pálava.



Znojensko a Podýjí

Kraj plný historie a kouzelné přírody. Jeho centrem je Znojmo, středisko vyhlášené vinařské oblasti. Atraktivitu regionu zvyšuje také Podýjí, jeden ze čtyř národních parků České republiky.

Znaim und Thayagebiet

Die Gegend der Geschichte und zauberhafter Natur. Das Zentrum dieser berühmten Weinregion ist Znaim. Das Thayagebiet, einer von vier Nationalparks in der Tschechischen Republik erhöht die Attraktivität des Regions noch mehr.



Slovácko

Region Moravské Slovácko - to je především bohatá minulost dokumentovaná archeologickými nálezy, vzácné stavební památky, zachovalá lidová architektura a zejména bohatý, dosud živý folklór a tradice lidové kultury.

Mährische Slowakei

Region Mährische Slowakei - das ist vor allem reiche Vergangenheit dokumentiert mit archaischen Funden, kostbaren Baudenkmälern, baulicher Volksarchitektur und besonders mit reicher, bis jetzt lebendiger Folklore und Traditionen der Volkskultur.

Gartensta

SLUŽBY V OBORU ZAHRADNÍ A KRAJINÁŘSKÁ TVORBA



Gartensta spol. s r.o.,

kancelář: Pod Třebešínem 18,
100 00 Praha 10 - Strašnice,

sídlo: K Pastvinám 322,
107 00 Praha 10 - Dubeč

tel.: +420 274 779 991

fax: +420 274 779 991

IČ: 62586904,

DIČ: CZ62586904,

www.gartensta.cz,

email: gartensta@gartensta.cz

PROJEKCE

REALIZACE

ÚDRŽBA

DĚTSKÁ HŘIŠTĚ

DROBNÁ ARCHITEKTURA

DOPRAVA A MECHANIZACE

ISO 2001



Jihomoravský kraj
Südmährischer Kreis

Zerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno
Tel.: +420 541 651 111
Fax: +420 541 651 209
e-mail: orm@kr-jihomoravsky.cz
www.kr-jihomoravsky.cz

Pátek, 26. srpna



09.00 - 09.45	125 ccm	Volný trénink 1 Freis Training 1
10.00 - 11.00	MotoGP	Volný trénink 1 Freis Training 1
11.15 - 12.15	250 ccm	Volný trénink 1 Freis Training 1
13.15 - 13.45	125 ccm	Kvalifikační trénink 1 Zeittraining 1
14.00 - 15.00	MotoGP	Volný trénink 2 Freis Training 2
15.15 - 16.00	250 ccm	Kvalifikační trénink 1 Zeittraining 1
16.15 - 16.45	BMW Power Cup	Volný trénink Freis Training
17.15 - 17.45	BMW Power Cup	Kvalifikační trénink 1 Zeittraining 1

Sobota, 27. srpna



09.00 - 09.45	125 ccm	Volný trénink 2 Freis Training 2
10.00 - 11.00	MotoGP	Volný trénink 3 Freis Training 3
11.15 - 12.15	250 ccm	Volný trénink 2 Freis Training 2
12.20 - 12.55	VIP Village Pit Lane Walk	- procházka boxy
13.15 - 13.45	125 ccm	Qualifying Practice 2 Zeittraining 2
14.00 - 15.00	MotoGP	Qualifying Practice Zeittraining
15.15 - 16.00	250 ccm	Qualifying Practice 2 Zeittraining 2
16.15 - 16.45	BMW Power Cup	Kvalifikační trénink 2 Zeittraining 2

Neděle, 28. srpna



08.45 - 09.05	125ccm	Warm Up
09.15 - 09.35	250ccm	Warm Up
09.45 - 10.05	MotoGP	Warm Up
10.10 - 10.35	VIP Village Pit Lane Walk	- procházka boxy
11.00	125ccm	Závod (19 kol) Rennen (19 Runden)
12.15	250ccm	Závod (20 kol) Rennen (20 Runden)
14.00	MotoGP	Závod (22 kol) Rennen (22 Runden)
15.30	BMW Power Cup	Závod (13 kol) Rennen (13 Runden)



LETNÍ HITY MASCOM

2.790,-
MC3732

MASCOM MC3732
Přenosný TV 37cm s teletextem
Obrazovka 37cm ■ České menu s automatickým laděním ■ Automatické i časové vypínání ■ SCART ■ AV vstupy a výstup na sluchátka ■ Teletext ■ Barva: černá, stříbrná ■ Pokojový anténa

24.990,-
LCD MC26W10B/S

34.990,-
LCD MC32W10B/S

NOVINKA

LCD MC26W10B/S LCD TV s obrazovkou 26" (66cm) **LCD MC32W10B/S** LCD TV s obrazovkou 32" (82cm)
LCD televizor s technologií Contrast Plus, HDTV ready, obrazovka 26" nebo 32" (66cm nebo 82cm) WXGA ■ České menu s automatickým laděním ■ 200 - 7 AVpřipojení ■ Super rychlý jasný panel reakční doba 8ms(GTO) ■ Prostorové uhlíky NVC 170176 stupně ■ Technolgy Contrast Plus, CRTD TV obrazovka, Digitální křehkový filtr a Sumoové redukce (6 stupňů) ■ Digitální kompenzace pohybu ■ Uživatelský Zoom - plynulá nastavení velikosti obrazu ■ Funkce P.V.T. (obraz i teletext) / P.T. (teletext v obrazu) / Mozika ■ Digitální zpracování zvuku (DSP processing), Stereo/AZ / Nicam/Dual +ii, Zvuk V55 x 3D efekty ■ 5.1 pásmový ekvalizér ■ Časovač (budík, vypínání) ■ Rychlý teletext s pamětí 1000stran ■ 3xSCART, S-VHS vstup: 3RCA AV vstupy a výstup na sluchátka na boku ■ PC terminál (VGA+Audio), DVI vstup (HDMI) ■ Výstupy pro domácí kino

Model MC26W11B/S s dvoutenorovým PIP: **26.990,-**
Model MC32W11B/S s dvoutenorovým PIP: **35.990,-**

4.990,-
MC3740 DVD

MASCOM MC3740 DVD
Přenosný TV s vestavěným DVD přehrávačem
Obrazovka 37cm ■ Přehrávač DVD/CD/MP3/MP3/KODAK/JPEG ■ České menu ■ SCART ■ AV vstupy a výstupy na sluchátka ■ Audio výstupy na domácí kino ■ Digitální výstup ■ Teletext

3.990,-
MC5518 mono

MASCOM MC5518, MC5570
Obrazovka 55cm, FST, AV vstupy
České menu s automatickým laděním ■ Kontrola otevírání obrazu ■ Digitální zpracování zvuku ■ Vozbač ■ SCART ■ AV vstupy ■ Výstup na sluchátka ■ Barva: žlutá, stříbrná
Model 5570 stereo: A2 (kódováno) ■ Prostorové zvukové efekty ■ Odstr. deště

4.390,-
MC5570 stereo

6.990,-

MASCOM MC1100Cr/60Czechlink
Digitální satelitní komplet
Ideální pro příjem programu Czechlink (CT1, CT2...) ■ Přijímač MC1100Cr ■ Anténa 60cm ■ LNB 0,3dB ■ Cena bez karty Czechlink: **4.990 Kč**

5.990,-
MC7168 stereo

MASCOM MC7168
Obrazovka 71cm, Stereo, AV vstupy
České menu s automatickým laděním ■ Stereo IAZ-dekódér / Dual ■ Prostorové zvukové efekty ■ Kontrola otevírání obrazu ■ Teletext ■ 2x AV SCART ■ AV vstupy ■ Výstup na sluchátka ■ Barva: černá, stříbrná

8.990,-
MC7170/100Hz

MASCOM MC7170/100Hz
Obrazovka 71cm, 100Hz, Stereo
100-Hz panelový ■ Technologie 100Hz Contrast plus ■ Prostorové zvukové efekty DSP ■ Super rychlý teletext s pamětí 2000stran ■ 2x SCART ■ Výstupy pro domácí kino ■ 3AV vstupy, výstup na sluchátka

MC7171 s dvoutenorovým PIP a 3x SCART: **10.990Kč**

13.990,-
MC82W715F/100Hz

MASCOM MC82W715F/100Hz
Super Flat obrazovka 82cm, 100Hz Contrastplus
200-3AV přehrávač ■ Technologie 100Hz Contrast plus ■ Dvoutenorový PIP/Phil ■ Uživatelský Zoom obrazu ■ Prostorové zvukové efekty DSP ■ Super rychlý teletext s pamětí 2000stran ■ 3x SCART ■ Výstupy pro domácí kino ■ 3AV vstupy, výstup na sluchátka, S-VHS vstup

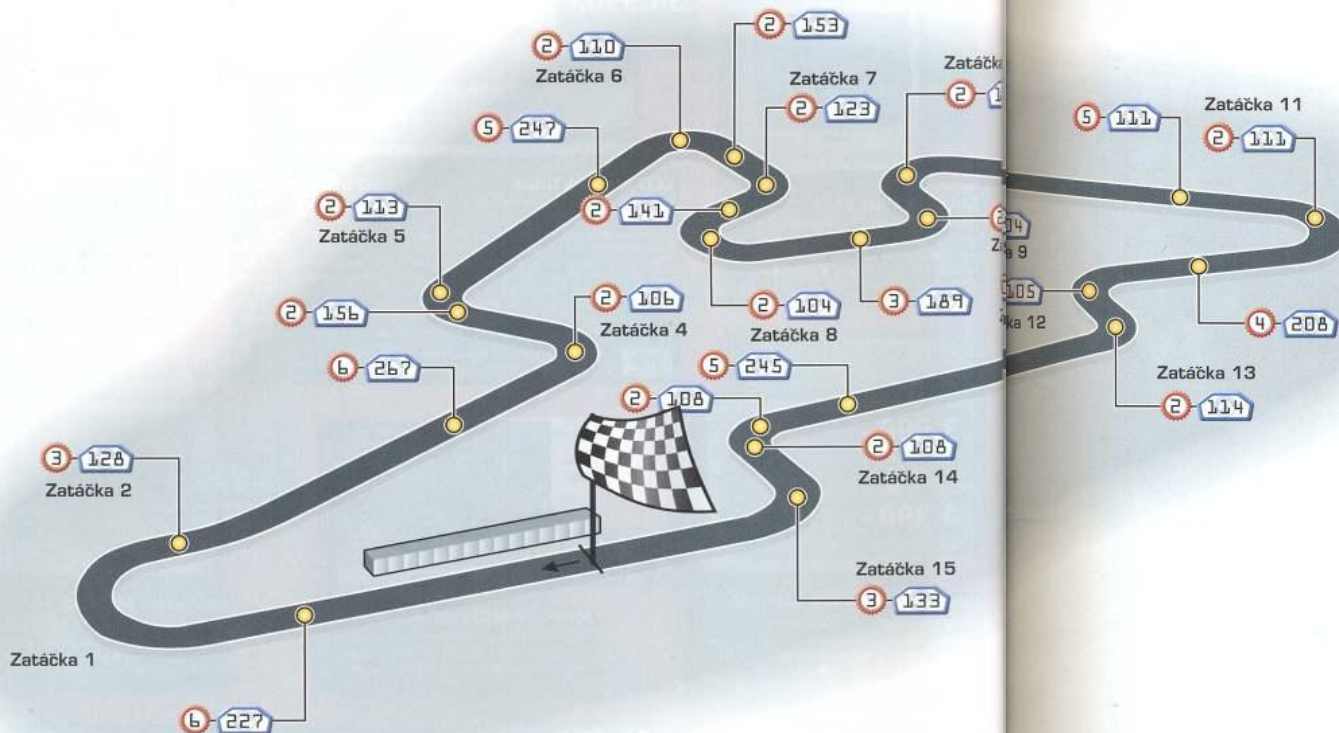
10.990,-
MC7470TF/100Hz

MASCOM MC7470TF/100Hz
Zcela plochá obrazovka 74cm, 100Hz Contrastplus
200-3AV přehrávač ■ Technologie 100Hz Contrast plus ■ Prostorové zvukové efekty DSP ■ Super rychlý teletext s pamětí 2000stran ■ 2x SCART ■ Výstupy pro domácí kino ■ 3AV vstupy, výstup na sluchátka

MC7471 s dvoutenorovým PIP a 3x SCART: **13.590Kč**

BRNO

DĚLKA 5 403 m./3.357 mil ŠÍŘKA 15 m. POLE POSITION Vlevo ZATÁČKY PRAVĚ 8 ZATÁČKY LEVĚ 6 NEJDELŠÍ ROVINKA 636 m./0.395



Vítězové 2004

125ccm J. Lorenzo (SPA), Derbi
250ccm S. Porto (ARG), Aprilia
MotoGP S. Gibernau (SPA), Honda

Rekordy

125ccm 2'07.836, L. Cecchinello, '03, Aprilia
250ccm 2'03.332, D. Pedrosa, '04, Honda
MotoGP 1'59.302, A. Barros '04, Honda

HISTORIE

Nejslavnější světoví jezdci se zúčastňují GP závodů na brněnském okruhu již od roku 1930. Okruh, který nese jméno prvního československého prezidenta T.G. Masaryka, vedl do roku 1982 vesnicemi a západní částí města Brna. Nový závodní areál byl vybudován v osmdesátých letech s cílem přivést do tehdejšího Československa závody formule 1. V roce 1987 se na novém okruhu jela motocyklová FIM Grand Prix. Okruh oblíbený mezi jezdci i fanoušky je vybudován v přírodním prostředí, které nabízí nevšední místa výhledu pro diváky. Brněnský okruh, vedoucí lesnatými kopci, je velmi členitý a jeho zatáčky testují až na hranice limitu jak talent jezdců, tak i zručnost motocyklových inženýrů.

RYCHLOSTNÍ STUPEŇ

RYCHLOST



VLAJKY UŽÍVANÉ K PŘEDÁNÍ INFORMACÍ

- ZELENÁ VLAJKA
Trat' je bez rizika.
- ŽLTÉ A ČERVENÉ PRUHOVANÁ VLAJKA
V tomto úseku trati ovlivňuje adhezi vozovky olej, voda nebo jiná látka.
- BILÁ VLAJKA S ČERVENÝM KŘÍŽEM
Kapky deště v tomto úseku trati
- BILÁ VLAJKA S ČERVENÝM KŘÍŽEM SPOLEČNĚ SE ŽLTÉ A ČERVENÉ PRUHOVANOU VLAJKOU
Dešť v tomto úseku trati
- MODRÁ VLAJKA
Signál jezdci, že se za ním přibližuje jiný jezdec jedoucí rychleji. Pomalejší jezdec je povinen usnadnit předjetí.
- ŠACHOVNICOVÁ ČERNOBILÁ VLAJKA
Konec závodu nebo tréninku.
- ŠACHOVNICOVÁ VLAJKA, BILÁ VLAJKA A MODRÁ VLAJKA
Ukazuje se pomalejšímu jezdci, který je před vedoucím jezdce s vjíždějícím do posledního kola

VLAJKY SE SMLUVENÝMI INFORMACEMI NEBO INSTRUKCEMI

- ŽLTÁ VLAJKA
Když se s ní mává hrozí nebezpečí na tomto úseku trati. Jezdci musí zpomalit a být připraveni zastavit. Předjíždění je zakázáno až do místa, kde je ukázána zelená vlajka.
- BILÁ VLAJKA
Když se s ní během závodu mává, znamená to, že jezdci mohou vyměnit motocykl.
- ČERVENÁ VLAJKA
Přerušení závodu či tréninku. Jezdci musí zajet do boxů.
- ČERNÁ VLAJKA
Vyloučení jezdce ze závodu. Vlajka je vyvěšena spolu s jezdcovým číslem. Jezdec musí zastavit v boxech.
- ČERNÁ VLAJKA S ORANŽOVÝM KOLEM
Tato vlajka znamená smluvenou instrukci pro jednoho jezdce a ukazuje se společně se startovním číslem jezdce

1 Gran Premio Marlboro de Espana			
1	Valentino Rossi	Yamaha	45'43.156 156.722Km/h
2	Sete Gibernau	Honda	45'51.787 156.231Km/h
3	Marco Melandri	Honda	46'01.616 155.675Km/h

2 betandwin.com Grand Premio de Portugal			
1	Alex Barros	Honda	47'14.056 148.743Km/h
2	Valentino Rossi	Yamaha	47'16.824 148.597Km/h
3	Max Biaggi	Honda	47'20.124 148.425Km/h

3 Taobao.com Grand Prix of China			
1	Valentino Rossi	Yamaha	50'02.463 139.304Km/h
2	Olivier Jacque	Kawasaki	50'04.163 139.225Km/h
3	Marco Melandri	Honda	50'19.037 138.539Km/h

4 Grand Prix Alice de France			
1	Valentino Rossi	Yamaha	44'12.223 158.864Km/h
2	Sete Gibernau	Honda	44'12.605 158.841Km/h
3	Colin Edwards	Yamaha	44'17.934 158.523Km/h

5 Grand Prix Alice d'Italia Mugello			
1	Valentino Rossi	Yamaha	42'42.994 169.444Km/h
2	Max Biaggi	Honda	42'43.353 169.421Km/h
3	Loris Capirossi	Ducati	42'46.868 169.189Km/h

6 Grand Premi Gauloises de Catalunya			
1	Valentino Rossi	Yamaha	43'16.487 163.848Km/h
2	Sete Gibernau	Honda	43'17.581 163.779Km/h
3	Marco Melandri	Honda	43'24.336 163.369Km/h

7 Galoises TT Assen			
1	Valentino Rossi	Yamaha	38'41.808 176.670Km/h
2	Marco Melandri	Honda	38'43.391 176.550Km/h
3	Colin Edwards	Yamaha	38'49.451 176.090Km/h

8 Red Bull US Grand Prix			
1	Nicky Hayden	Honda	45'15.374 153.154Km/h
2	Colin Edwards	Yamaha	45'17.315 153.045Km/h
3	Valentino Rossi	Yamaha	45'17.686 153.024Km/h

9 betandwin.com British Grand Prix			
1	Valentino Rossi	Yamaha	52'58.675 132.130Km/h
2	Kenny Roberts	Suzuki	53'01.844 131.999Km/h
3	Alex Barros	Honda	53'02.681 131.964Km/h

10 Alice Motorrad Grand Prix Deutschland			
1	Valentino Rossi	Yamaha	35'04.434 156.997Km/h
2	Sete Gibernau	Honda	35'05.119 156.945Km/h
3	Nicky Hayden	Honda	35'05.319 156.931Km/h



Ve své 150. GP na Alice Motorrad Grand Prix Deutschland dosáhl Valentino Rossi osmého vítězství v sezóně mistrovství světa třídy MotoGP 2005 a celkově 76. vítězství ve své kariéře Grand Prix. Chyba Sete Gibernau v posledním kole poskytla Rossimu klíčovou výhodu, kterou si Ital nemohl nechat ujít a projel cílovou čarou s náskokem 0,685 vteřiny před Španělem a zvýšil tak svůj náskok v celkovém pořadí na 120 bodů před Markem Melandrim.

Kromě dominujícího „Doktora“ si mohli vylídit ze stupňů vítězů dopřát už jen Alex Barros (Brazílie) a Nicky Hayden (USA). Rossi teď může získat svůj pátý titul v řadě už na japonském Grand Prix, která následuje hned po Brně.

Gibernau vytlačil Colina Edwardse ze třetího místa v šampionátu a teď před letní přestávkou je jen o jediný bod za týmovým kolegou Melandrim, bylo to jeho teprve čtvrté stupně vítězů za deset závodů.

Dani Pedrosa si v Německu připsal páté vítězství v šampionátu dvěstěpadesátek a zvýšil tak svůj náskok na 50 bodů. Španěl se vzpamatoval z kolize s Jorge Lorenzem v pátém kole, kvůli které ztratil místo ve vedoucí skupině a ohnul výšok. Tento incident stál ale mnohem víc Lorenza, který vypadal ze závodu a ztratil dvě místa v celkovém pořadí na Alexe de Angelise a Hiroši Aoyamu, kteří obsadili další dvě místa na stupních vítězů po fascinujícím Pedrosově návratu na první pozici. Dalšími vítězi dvěstěpadesátek v této sezóně dosud byli ještě Casey Stoner, Sebas Porto a Randy de Puniet.

Mika Kallio dostal darem další vítězství, v Německu startoval ze sedmé pole position v sezóně, když závod 125 ccm byl zastaven šest kol před koncem. Po pádu exmistra světa Manuela Poggialiho byla ve 21. kole vyvěšena červená vlajka, Kallio vedl závod před Thomasem Lüthim a Markem Simoncellim, kteří s radostí přijali další tatožní umístění na stupních vítězů. Lüthi teď vede šampionát o tři body před Kalliim.

Valentino Rossi hat beim Alice Motorrad Grand Prix Deutschland in der MotoGP Weltmeisterschaft 2005 seinen bisher achten Sieg erreicht und hatte auch seinen 150. Grand Prix Auftritt dort. Ein Fehler, den Sete Gibernau in der letzten Runde gemacht hat, bescherte Rossi einen wichtigen Vorteil, den der Italiener auf gar keinen Fall verschwenden wollte und er fuhr nur 0,685 Sekunden vor dem Spanier ins Ziel, um seine Führung in der Meisterschaft auf 120 Punkte vor Marco Melandri auszudehnen. Neben dem „Doktor“ haben in dieser Saison bisher nur Alex Barros (Portugal) und Nicky Hayden (USA) die Sicht von der obersten Stufe des Treppchens genießen dürfen. Rossi befindet sich jetzt in einer Position, mit der er möglicherweise schon beim japanischen Grand Prix, direkt nach Brunn, seinen fünften Titel in Folge sicher haben könnte.

Gibernau verdrängte Colin Edwards von dessen dritten Platz in der Meisterschaft und liegt jetzt, vor der Sommerpause, nur einen Punkt hinter seinem Teamkollegen Melandri. Das Podium auf dem Sachsenring war erst sein viertes Podium in 10 Rennen.

Dani Pedrosa erreichte in Deutschland seinen fünften Sieg in der 250ccm Weltmeisterschaft und dehnte seine Führung in der Serie auf 50 Punkte Vorsprung aus. Der Spanier erholte sich von einer Kollision in der fünften Runde mit Jorge Lorenzo, wobei sein Auspuff beschädigt wurde und er den Anschluss an die Führung verlor. Der Unfall war für Lorenzo folgenschwerer, denn er stürzte aus dem Rennen und verlor zwei Plätze in der Meisterschaft an Alex de Angelis und Hiroši Aoyama, die nächsten beiden Fahrer, die nach einer atemberaubenden Aufholjagd Pedrosas hinter ihm auf dem Podium standen. Casey Stoner, Sebastian Porto und Randy de Puniet waren die anderen bisherigen Sieger in dieser Saison.

Mika Kallio erreichte nach einem Start aus seiner siebten Pole dieses Jahres seinen zweiten Sieg, als das 125ccm Rennen in Deutschland nur 6 Runden vor Schluss bestoppt wurde. Ein Sturz des ehemaligen Weltmeisters Manuel Poggiali führte dazu, dass in der 21. Runde die roten Flaggen geschwungen werden mussten, als Kallio das Rennen vor Thomas Lüthi und Marco Simoncelli anführte. Lüthi und Simoncelli waren beide über ihre Podiumsplätze sehr glücklich. Lüthi führt die Meisterschaft jetzt mit 3 Punkten Vorsprung über Kallio.

Grand Prix ČR 1996

Nejtěsnější rozdíl v cíli v historii mistrovství světa

Sezóna mistrovství světa 1996 probíhala ve znamení souboje – zpočátku sportovního, později i v osobní rovině – mezi Alexem Crivillé a tehdejší jedničkou Mickem Doohanem, jenž byl uprostřed nejlepšího období své mistrovské kariéry.

Až do začátku sezóny nepovažoval Doohan svého španělského rivala za vážnějšího soupeře. Proto mezi těmito dvěma závodníky panovaly dobré vztahy. Trénovali spolu a Doohan dokonce pozval svého kolegu z týmu Honda na dovolenou do své rezidence na Gold Coast. Nicméně Crivillé se intenzivně věnoval předsezónní přípravě a získal takovou formu, že mohl konečně vykročit ze stínu Australana, který vyhrál dva tituly mistra světa za sebou a

dominoval sezóně s naprostým přehledem.

Nejprve to zajiskřilo 12. května v Jerezu. Crivillé kontroloval celý závod a Doohan nebyl schopen žádný ze svých útoků proti Španělovi na domácí půdě proměnit v úspěch. Když už měl Španěl vítězství na dosah ruky, diváci v euforii pronikli v posledním kole na trať a Crivillé havaroval necelých dvě stě metrů před šachovnicovou vlnkou a vítězství tak spadlo do klína Doohanovi. Tým Repsol Honda podal protest ve prospěch poraženého s tím, že závod měl být prohlášen za ukončený již v předposledním kole, právě z důvodu vniknutí diváků na trať.

Vítězství bylo přičteno Crivillému. To rozčillo Doohana, který si týmu stěžoval a tým následně protest stáhl. Takové změny

Crivillého pochopitelně značně rozrušily a také si dobře všiml změny v chování svého „týmového kolegy“. Od té chvíle se z nich stali na trati nepřátelé a atmosféra v boxech továrního týmu HRC začala být díky oběma jezdci značně mrazivá.

V Itálii, Francii, Holandsku a Velké Británii bitva pokračovala, Doohan stále vítězil, ale Crivillé naznačil, že to s ním Australan nebude mít jednoduché. V Rakousku přidal další body a to napětí ještě zvýšilo... Další závod se konal v Brně – Grand Prix České republiky. Trať patřila ke Crivillého oblíbeným, zde si dojel pro titul mistra světa třídy 125 ccm v roce 1989.

Brněnský závod téměř kopíroval průběh závodu v Jerezu, neustále střídání na vedoucí pozici, v šarvátkách směřujících k

hořkému konci mezi Doohanem a Crivilléem nechyběly ani tukance do kapotáže. V nájezdu do posledního kola jeli oba jezdci nalepení těsně vedle sebe a při této příležitosti Španěl ukázal, co se naučil. Těsně předtím, než začala klesat šachovnicová vlnka, chytil Crivillé dobrou stopu, využil mezeru a projel kolem Australana v momentě, kdy cílová čára už už mizela za nimi.

Čestné kolo byla poněkud matoucí podiváná, protože vítězství slavili oba jezdci. Došlo na cílovou fotografii, protože skutečně nebylo možno rozlišit, kdo z týmových kolegů zvítězil. Fotografie a výsledkové listiny prokázaly nejtěsnější rozdíl v historii mistrovství světa. Crivillé měl čas 45'38"884 a Doohan 45'38"886. Pouhé dvě tisíciny vteřiny. Doohan, který si nezvykl na roli poraženého, zuřil. Požádal jury o kopii cílové fotografie, kterou okamžitě zahodil.

Když bitva v Brně byla nepochybně nejnapínavější, duel pokračoval až do konce sezóny, k dalšímu incidentu došlo v Eastern Creek (Austrálie), kde oba protagonisté havarovali v honbě za vítězství v poslední zatáčce. Doohan však nakonec dokázal vybojovat třetí titul, když získal celkem 309 bodů a Crivillé 245.





nová dimenze bezpečí

Osobní ochrana V.I.P

Ochrana objektů s přístupem veřejnosti

Bezpečnostní zajištění kulturních a V.I.P. akcí

Konzultační a poradenská činnost

Elektronické zabezpečovací systémy

Převoz cenin a osob

Pronájem detektorů kovů

Sídlo SBA - Expert, a.s. :

Kongresové centrum Praha,

Na Pankráci 17, 19/1685, 140 21 Praha 4

tel/fax: +420 261 174 196, mobil non-stop: +420 606 635 648

e-mail: info@sbaexpert.cz

Kancelář předsedy představenstva SBA - Expert, a.s. :

Jiráskova 371, 295 01 Mnichovo Hradiště

tel/fax: +420 326 771 986

e-mail: info@sbaexpert.cz



1996 – 500ccm Czech Grand Prix – der knappste Zieleinlauf der Geschichte

Die Weltmeisterschaftskampagne von 1996 war zweifelsohne eine Saison, die durch ein Duell abgerundet wurde – zuerst in sportlicher Hinsicht, später mehr persönlich – zwischen Alex Crivillé und der amtierenden Nummer Eins, Mick Doohan, der damals gerade inmitten seiner Titelgewinnenden Ära steckte.

Bis zum Beginn des Jahres hatte Doohan diesen spanischen Rivalen nicht als ernstesten Konkurrenten betrachtet. Deshalb war die Beziehung zwischen den beiden recht gut. Sie trainierten beide zusammen und Doohan lud seinen Honda Teamkollegen sogar ein, ein paar Tage in seiner Herberge an der Goldküste zu verweilen. Wie auch immer, Crivillé hatte während der Vorsaison hinsichtlich seiner Vorbereitung und seiner Kondition einen wichtigen Schritt nach vorn gemacht und war mehr als bereit, sich aus dem Schatten des Australiers zu bewegen, der zuvor zwei aufeinander folgende Meisterschaften gewonnen hatte und die Serie in absoluter Autorität dominierte.

Die ersten Funken sprühten am 12. Mai in Jerez. Crivillé hatte das ganze Rennen schon dominiert, während Doohan bei seinem Heim GP nicht gegen den Spanier ankam. Als er auf dem Vormarsch zum Sieg war, kam in der letzten Runde eine verwirrende und euphorische Menschenmenge auf die Strecke gerannt und Crivillé stürzte nur 200

Meter vor der Zielflagge, wodurch Doohan den GP gewann. Das Repsol Honda Team zweifelte das Rennen im Interesse des Verlierers an und verlangte, dass das Rennen vor der letzten Runde beendet würde, da es durch den Ansturm der Massen auf die Strecke nicht richtig beendet wurde.

Der Sieg ging an Crivillé. Das verärgerte Doohan und er beschwerte sich bei seiner Crew, die dann die Entscheidung zurück nahm. Dieser ständige Wechsel ging Crivillé ziemlich auf die Nerven und er machte Anmerkungen über das Verhalten seines „Teamkollegen“. Von diesem Moment an wurden sie Feinde auf der Strecke und die Boxenatmosphäre bei der Arbeit des HRC Teams wurde eisig und beide Fahrer waren voller Groll gegeneinander.

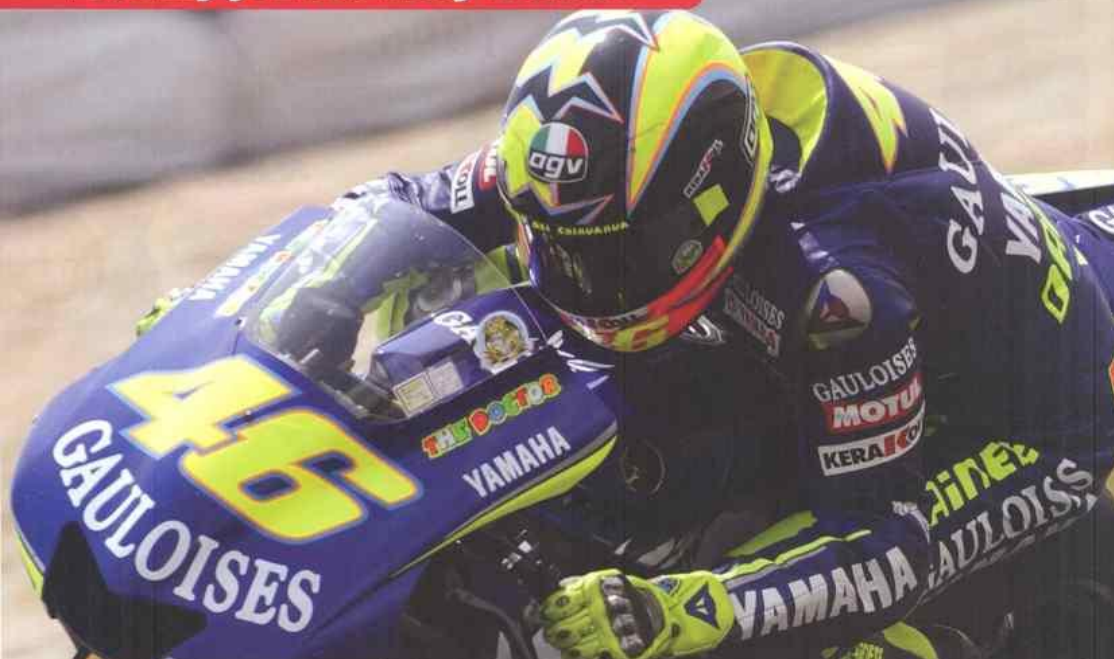
Das Duell fuhr in Italien, Frankreich, Holland und Großbritannien fort, Doohan gewann konstant, aber Crivillé hatte schon seine Zeichen gesetzt, dass es der Australier nicht mehr leicht haben würde. In Österreich erzwang er seinen Punkt und das steigerte die Spannung nur noch mehr... Das folgende Rennen fand in Brünn statt, der Grand Prix der Tschechischen Republik. Die Strecke war ein Favorit von Crivillé, nachdem er dort 1989 125ccm Weltmeister wurde.

Das Rennen war fast eine Wiederholung der Jagd in Spanien, die Positionswechsel gingen weiter und ein harter Kampf bis zum bitteren Ende fand zwischen Doohan und

Crivillé statt, in dem sogar ihre Verkleidungen aneinander stießen. Die beiden Fahrer klebten auch beim Einlauf in die letzte Runde zusammen und diesmal hatte der Spanier zweifellos seine Lektion gelernt. Gerade als die Zielflagge fallen sollte, hatte Crivillé eine gute Linie gefunden, sah die Lücke und fuhr von dem Australier weg über die Ziellinie, die dann zwischen den beiden lag.

Die Ehrenrunde war ziemlich verwirrend, denn beide Fahrer feierten ihren Sieg! Es musste ein Foto-Finish ausgewertet werden, denn die beiden Teamkollegen waren schlecht auseinander zu halten. Die Fotos und die Zeiten ergaben den dichtesten Zieleinlauf bei einem Weltmeisterschafts-Event. Die Rennzeiten waren für Crivillé 45'38"884 und für Doohan 45'38"886. Zwei Tausendstel einer Sekunde lagen zwischen ihnen. Doohan war außer sich und konnte nicht glauben, dass er das Rennen verloren hatte. Er fragte bei der Jury nach einer Kopie des Foto-Finish und warf den Beweis sofort wieder weg.

Auch wenn Brünn den heißesten Punkt mit sich brachte, wurde das Duell für den Rest der Saison fortgesetzt. Ein weiterer Zwischenfall fand in Eastern Creek (Australien) statt, wo die beiden Fahrer bei einem Kampf um die Führung in der letzten Kurve stürzten. Am Ende des Jahres konnte Doohan mit 309 Punkten seinen dritten Sieg einfahren. Crivillé hatte 245 Punkte.



Valentino Rossi

ITA Urbino, 16/02/79



První GP	MAL '96
Starty	150
Vítězství	76
Stupně vítězů	111
Pole position	40
Nejrychlejší kolo	64
Tituly MS	6 ('04, '03, '02, '01, - MotoGP '99 - 250 '97 - 125)



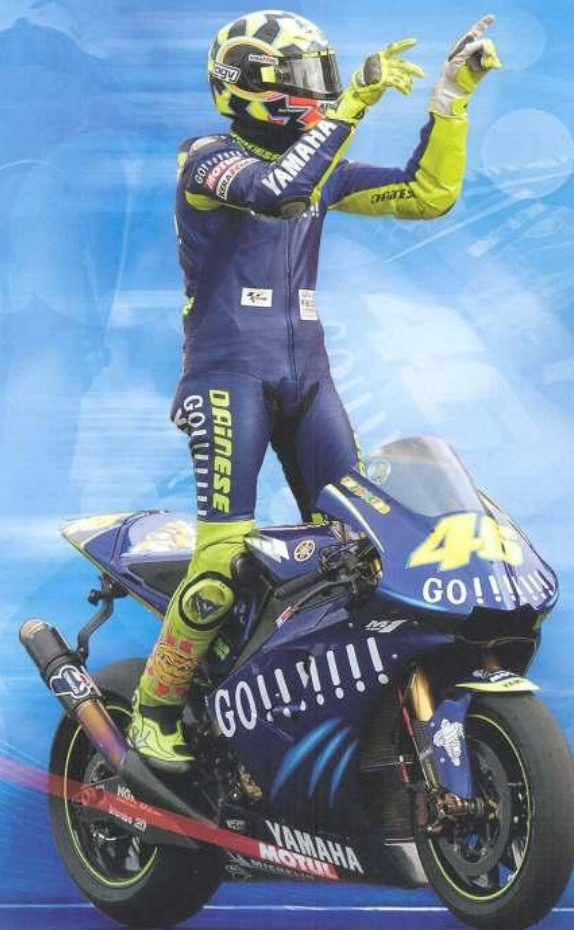
46

Opravdový mistr, který ovládl moderní motocyklový sport a možná nejlepší jezdec všech dob. V roce 2001 se Valentino Rossi, vítěz mistrovství světa ve třídách 125, 250 a 500 ccm, kde získal tituly vždy ve druhé sezóně, stal pouze druhým jezdcem v historii, který dokázal vyhrát ve všech třech kategoriích. Jeho otec Graziano byl populárním jezdcem v sedmdesátých letech, charismatický syn debutoval v Grand Prix ve třídě 125 ccm v roce 1996 na Aprilii a vyhrával třetí v první sezóně. Rossioho přirozené talent a lehkost mu získaly obrovské davy fanoušků a v pouhých šestadvaceti letech je jednou z opravdových sportovních legend. V roce 2002 dominoval vůbec prvním závodním čtyřtáktů Yamaha na stroji Honda RC211V a vypadal stejně neporazitelně i přes snahu Gibernau a Caprirossiho. Závodník neotřelého charakteru podstoupil největší výzvu, když opustil tábor Hondy a zakotvil v roce 2004 u Yamahy. Itál v této sezóně jel opět fantasticky, poradil si s Gibernauem i Biaggiem a obhájil titul mistra světa s devíti vítězstvími. V první polovině sezóny 2005 je téměř neporazitelný, kopíruje sezónu 2002, zvítězil v šesti z prvních osmi závodů a třetí místo v Laguna Seca je před Britskou GP jeho zatím nejhorším výsledkem.

Der wahre Meister und Verfechter des modernen Motorradrennsportes und der wahrscheinlich größte Fahrer, der je gelebt hat. 2001 wurde Valentino Rossi, der die 125ccm, 250ccm und 500ccm Weltmeisterschaft in je seinem zweiten Jahr erobert hatte, der zweite Fahrer der Geschichte des Motorradrennsports, der alle drei Titel gewonnen hat. Als Sohn von Graziano, gefeierter Fahrer der Sebziger, kam der charismatische Italiener 1996 mit Aprilia zum Grand Prix, er gewann 125ccm Rennen in seiner ersten Saison. Rossios natürliche Gabe und sein Flair hat aus ihm bereits einen großen Favoriten der Fans gemacht und mit nur 26 Jahren ist er bereits eine wahre Legende des Sports. 2002 dominierte er die erste MotoGP 4-Takt Serie an Bord der Honda RC211V und war auch 2003, trotz der Bemühungen von Gibernau und Caprirossi, genauso unangreifbar wie zuvor. Mit seinem temperamentvollen Charakter nahm Rossi 2004 die größte Herausforderung seiner Karriere an, indem er Honda verließ und einen Vertrag als Yamaha Werksfahrer unterzeichnete. Der Italiener lieferte eine weitere fantastische Saison und hielt sich die Attacken von Gibernau und Biaggi erfolgreich vom Hals und verteidigte seine MotoGP Krone mit neun Siegen. In der ersten Hälfte des Jahres 2005 war er unaufhaltsam, indem er seine Kampagne von 2002 widerspiegelte und sechs der ersten acht Rennen gewann und sein dritter Platz in Laguna Seca war vor dem Britischen Grand Prix sein bisher schlechtestes.

Gauloises Yamaha Team Yamaha

Für höchste Ansprüche



2004 WORLD CHAMPION



Leistung, Zuverlässigkeit, Effizienz.

Das 300V Factory Line Öl wurde in Zusammenarbeit mit den Rennsport-Werksteams der Hersteller entwickelt und beruht auf den neuesten technologischen Innovationen.



MOTUL

fluid force

HOTEL SECURITY SYSTEMS

- inteligentní přístupový systém ECEMATIC PS 200X
- systémy inteligentních budov
- elektronické zámkové systémy
- elektronické protipožární systémy
- elektronické zabezpečovací systémy
- vývoj a dodávka software
- dodávky všech typů trezorů včetně instalace propojení se zámkovými systémy

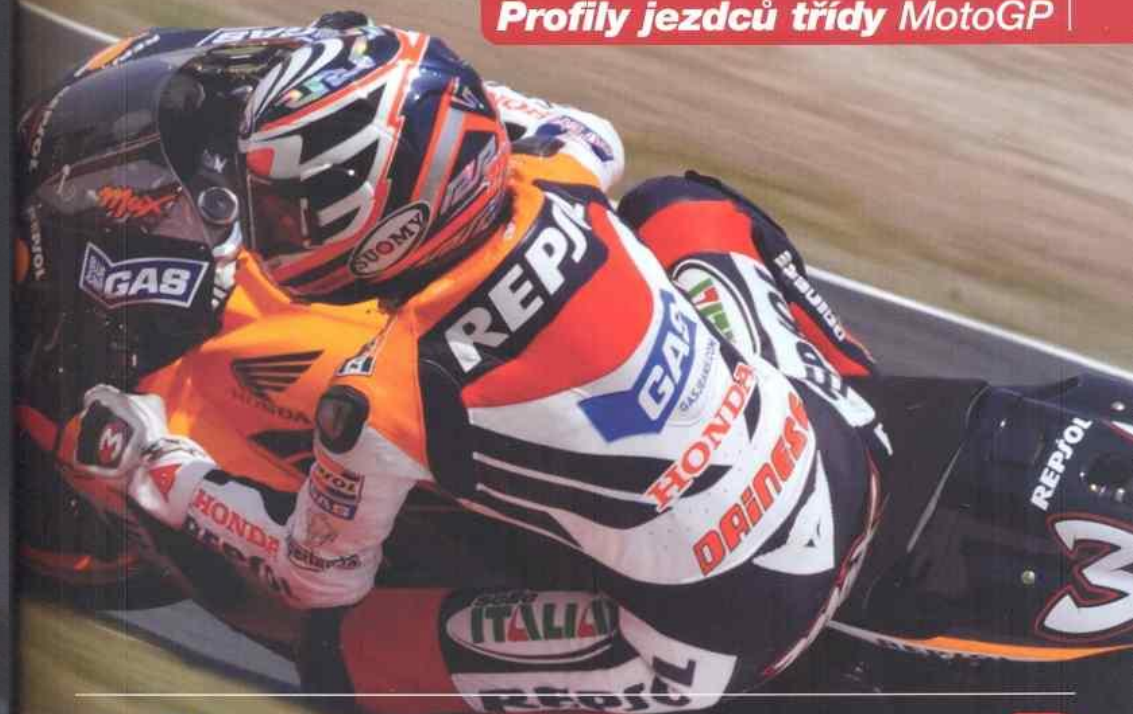
■ **Hotel Security Systems s.r.o.**
Sadová 171, 252 45 Ohrobec, Praha-západ

Tel. / Fax.: +420 257 761 282
Mobil: +420 606 723 716
E-mail: info@hssystemss.cz
www.hssystemss.cz

ADMINISTRATIVE
BUILDINGS
SECURITY
SYSTEMS

HOTEL
SECURITY
SYSTEMS

Profily jezdců třídy MotoGP



Max Biaggi

ITA Řoma, 26.06/71



	EUR '91
První GP	207
Starty	42
Vítězství	109
Podiums	56
Poles	42
Schnellste Runden	4
WM-Titel ('97, '96, '95, '94 - '250)	



Max Biaggi si zamiloval motocykly poté, co jej jeden z jeho přátel v roce 1988 pozval, aby si zazavodil na okruhu Vallelunga. Jeho přirozené talent se rychle rozvíjel a Max postupoval přes italské mistrovství sportovních produkčních motocyklů a italské mistrovství stopětadvacítek až do mistrovství Evropy dvěstěpadesátek, které v roce 1991 vyhrál. O rok později ozdobil svůj nástup do Grand Prix 250 vítězstvím v Jižní Africe a celkovým pátým místem. Během prvních šesti sezón Biaggi nasbíral 33 pole position, 29 vítězství a čtyřikrát se stal mistrem světa. V roce 1998 přestoupil do třídy 500 ccm a ve své debutové sezóně skončil celkově druhý za Mickem Doohanem. Po čtyřech letech u Yamahy se v roce 2003 vrátil k Hondě a skončil celkově třetí. S odchodem největšího soupeře Valentina Rossiho od této značky Biaggi zůstal v roce 2004 pro Hondu největším želízem v ohni, ale jeho výkony, na začátku sezóny poměrně konzistentní, poněkud ochably díky chybám a technickým problémům a tak zůstal mimo boj o titul, který se odehrával mezi Rossi a Gibernauem. Rok 2005 měl být podle očekávání jednou z jeho nejlepších sezón a posledním útokem na titul v MotoGP, protože se stal členem oficiálního továrního týmu Repsol Honda a novým leaderem HRC, ale v první polovině sezóny vystoupil na stupně vítězů pouze dvakrát a to bylo zklamání.

Max Biaggi verliebte sich in Motorrädern, als er 1988 eine Einladung von einem Freund bekam, auf der lokalen Vallelunga-Rennstrecke zu fahren und sein Talent begann sehr schnell durch die Italienische Sport Production Serie, die Italienische 125ccm Meisterschaft und die Europäische 250ccm Meisterschaft, die er 1991 gewann, zu blühen. Ein Jahr später kam er mit einem Sieg in Südafrika und dem Gesamt-Fünften Platz in den 250ccm Grand Prix. In den nächsten sechs Jahren erreichte Biaggi 33 Pole Positionen, 29 Siege und wurde 4 Mal als Weltmeister gekrönt. 1998 stieg er in die 500ccm Kategorie auf und wurde in seinem Rookie Jahr Zweiter hinter Mick Doohan. Nach vier Jahren mit Yamaha ging Biaggi 2003 zurück zu Honda und wurde Dritter. Mit dem Weggang seines Erzrivalen Valentino Rossi, blieb Biaggi einer von Honda's Haupt-Titelverfolgern für das Jahr 2004, aber seine anfängliche Konsistenz wurde durch Fehler und mechanische Probleme beeinträchtigt, was nur Rossi und Gibernau um den Titel weiter kämpfen lies. 2005 sollte eines seiner besten und letzten Angriffe auf die MotoGP Krone werden, als er zum offiziellen Werksteam, dem Repsol Honda Team als neuer HRC Anführer kam, aber nur zwei Podiumsplätze in der ersten Hälfte des Jahres sind enttäuschend.

Repsol Honda Team Honda



Alex Barros

BRM Sao Paulo, 18/10/70



První GP	SPA '86
Starty	251
Vítězství	7
Podiums	31
Poles	5
Schnellste Runden	14
WM-Titel	-



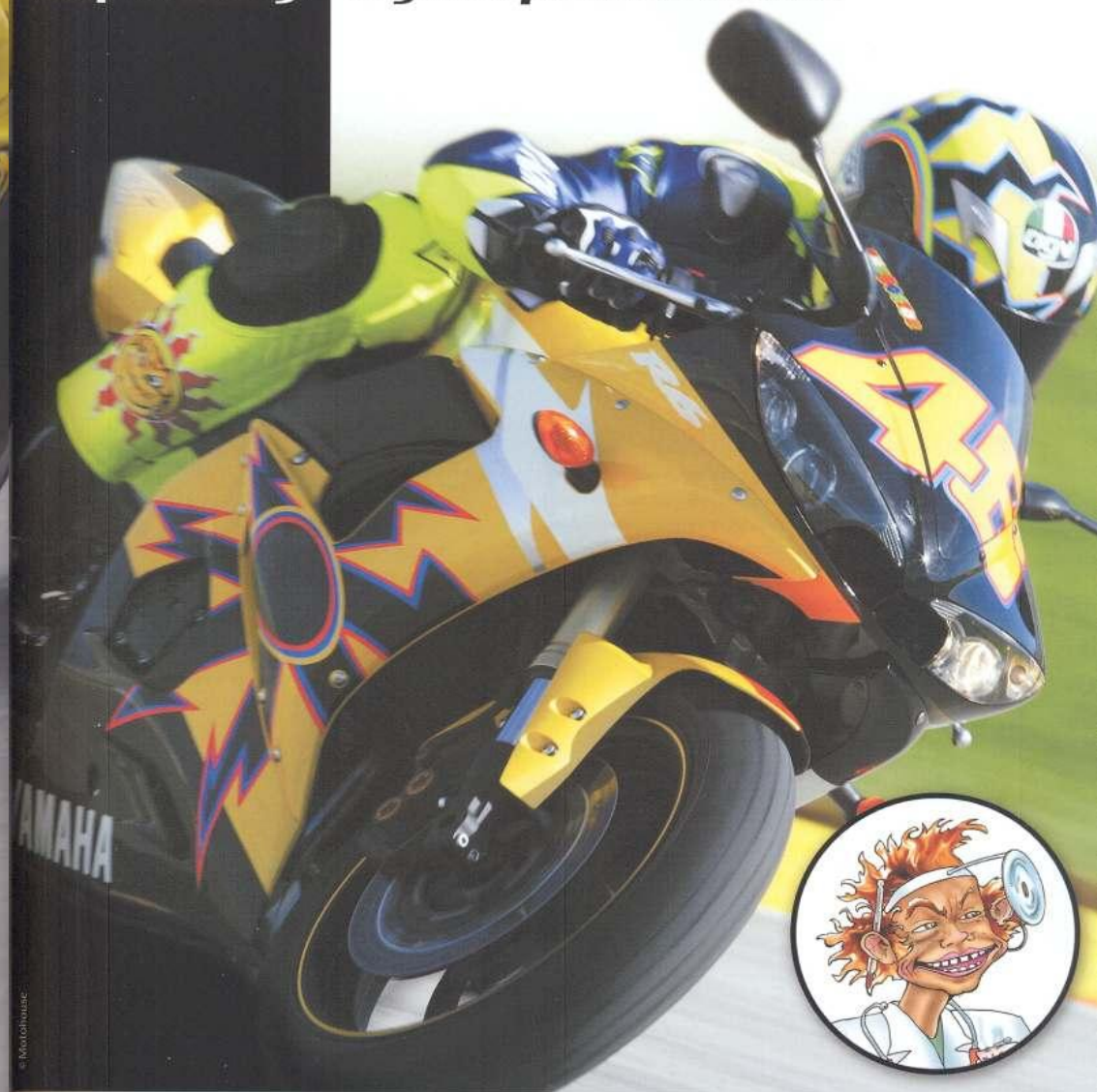
Po 16 letech v královské třídě je Alex Barros bezesporu nejzkušenějším jezdcem v MotoGP. Barros začal závodit nejprve na skútrech v rodném Sao Paulo a poté, co vyhrál brazilský šampionát stopětadvacítka i dvěstěpadesátka, přestěhoval se v roce 1986 do Španělska a debutoval v mistrovství světa třídy 80ccm ve věku 15 let. V roce 1988 se vrátil domů a závodil v brazilském mistrovství dvěstěpadesátka, ale na další sezónu už se opět přesunul na mezinárodní scénu. Po roce ve dvěstěpadesátkách jej angažovala Cagiva do třídy 500 ccm a v roce 1993 získal první čtyři vítězství v GP na Suzuki. Po čtyřech sezónách v týmu Honda Pons Barros přijal na rok 2003 nabídku továrního týmu Yamaha, ale jeho snaha byla od první GP poznamenána zraněním. V roce 2004 se stal týmovým kolegou Nickyho Haydena, když nastoupil na místo Valentina Rossieho, ale přes slibný začátek nebyl schopen zopakovat formu, kterou měl na konci roku 2002, kdy vyhrál dva závody ze tří. Pro rok 2005 se opět připojil k týmu Sita Ponsa, kde opět zazářil, když zvítězil ve druhém podniku sezóny v Portugalsku, avšak pády v Le Mans a Laguna Seca znamenaly zase krok zpátky.

Nach 16 Jahren in der Topklasse des Motorradrennsportes, ist Alex Barros der wohl erfahrendste Fahrer in der MotoGP. Barros begann seine Karriere mit Rennscootern in seiner Heimatstadt Sao Paulo und, nachdem er die brasilianische 125ccm und 250ccm Meisterschaft gewonnen hatte, ging er 1986 nach Spanien und fuhr sein Debüt in der 80ccm Weltmeisterschaft, als er gerade erst 15 Jahre alt war. 1988 kehrte er nach Hause zurück, um an der Brasilianischen 250ccm Meisterschaft teilzunehmen, bevor er in der folgenden Saison wieder auf die Weltbühne des Motorradrennsportes zurückkam. Nach einem Jahr in der 250ccm wurde er von Cagiva unter Vertrag genommen und bekam eine 500ccm Maschine und seine ersten 4 Grand Prix Siege hatte er 1993 mit Suzuki. Nach vier Jahren mit Honda Pons akzeptierte Barros 2003 das Angebot für eine Werksyamaha, aber sein Erfolg wurde vom ersten Grand Prix an durch eine Verletzung beeinträchtigt. 2004 wurde er der Teamkollege von Nicky Hayden und übernahm Valentinos Stelle, aber trotz flüchtigen Auftritten an der Spitze, konnte er die Form nicht wieder erlangen, mit der er 2002 zwei von vier Rennen mit der RC211V gewann. 2005 ist er wieder im Honda Pons Team und mit seinem alten Partner schaffte er es auch wieder, beim zweiten Rennen der Saison in Portugal einen Sieg einzufahren. Aber die Stürze in Le Mans und Laguna Seca waren harte Rückschläge.

Camel Honda Honda

YZF R6

Doporučují čtyři z pěti doktorů



Colin Edwards

USA Houston, 27/02/74



První GP	JPN '03
Starty	42
Vítězství	-
Stupně vítězů	5
Pole position	-
Nejrychlejší kolo	3
Tituly MS	-



Dobře známý britským fanouškům díky svým soubojům s Carlem Fogartym ve světovém šampionátu Superbiků, Colin Edwards začal svoji kariéru jako silniční motokrosař, a než v 16 letech přešel na silniční motocykly, vyhrál národní šampionát USA ve třídě 80ccm. Jako mladík vyhrál každou soutěž, které se v prvním roce své silniční kariéry zúčastnil, jak na Hondě 600 a RC30, tak na Yamaze TZ250. Jako amatér zůstal naporážen, získal rekordních třináct národních titulů v závodech AMA/CCS Race of Champions v Daytoně a v závodech WERA/GNF v Road Atlanta. V roce 1992 se stal profesionálem, vyhrál titul AMA 250ccm před Kenny Robertsem juniorem a v národním šampionátu superbiků strávil další dva roky, než přešel na tovární Yamahu v mistrovství světa superbiků. Jeho přestup do Grand Prix v roce 1997 se nepodařil a tak se vrátil do světového šampionátu superbiků na Hondě, a získal dvakrát nejvyšší titul - v roce 2000 a 2002. V roce 2003 si muž přezdívaný „Texaské tomató“ konečně splnil svůj sen o MotoGP díky Aprilii, ale příliš nezažlil, protože se věnoval vývoji čtyřtaktu. V roce 2004 se znovu připojil k Hondě a po boku Seteho Gibernau ukázal své schopnosti, když několikrát vystoupil na stupně vítězů a skončil celkově pátý. V roce 2005 usel opět za jiná řídítka a závodí znovu jako tovární jezdec Yamahy. Po boku světového šampiona Valentina Rossio se rozhodně neztratit a do své domácí GP získal třikrát umístění na stupních vítězů.

Colin Edwards, der den britischen Fans für seine Superbike Weltmeisterschaftskämpfe mit Carl Fogarty bekannt ist, startete als viel versprechender Motocrosser, er gewann die nationale 80ccm Meisterschaft im Alter von 16 Jahren. Colin gewann in seinem ersten Jahr auf einer 800ccm Honda, einer RC30 Honda und einer TZ250 Yamaha, jeden Event, an dem er teilnahm und blieb in seiner Amateurbikarriere ungeschlagen. Er gewann dreizehn nationale Titel in den AMA/CCS Races of Champions in Daytonä und das WERA/GNF Treffen in Road Atlanta. 1992 gewann er den AMA 250ccm Titel vor Kenny Roberts Jr und verbrachte zwei weltweite Jahre in der AMA Superbike, bevor er einen Werksvertrag mit Yamaha WSB bekam. 1997 ging ein Wechsel in den Grand Prix schief und er ging mit Honda zurück in die WSB. Er erreichte die Krone zweimal, 2000 und 2002. 2003 realisierte der „toxische Tomatö“, endlich seinen MotoGP Traum mit Aprilia, konnte aber bei der Entwicklung der 4-Takter nicht glänzen. Als er 2004 zu Honda zurück ging und neben Sete Gibernau fuhr, zeigte Edwards seine Fähigkeit, indem er einige Male auf dem Podium stand und Gesamt-Fünfter wurde. 2005 wechselte er wieder den Sattel und ist jetzt wieder ein offizieller Yamahafahrer. An der Seite des amtierenden Weltmeisters Valentino Rossi hat er bis jetzt bereits 3 Mal auf dem Podium gestanden, darunter auch sein Heim GP.

Gauloises Yamaha Team Yamaha

Makoto Tamada

JAP Ehime, 04/11/76

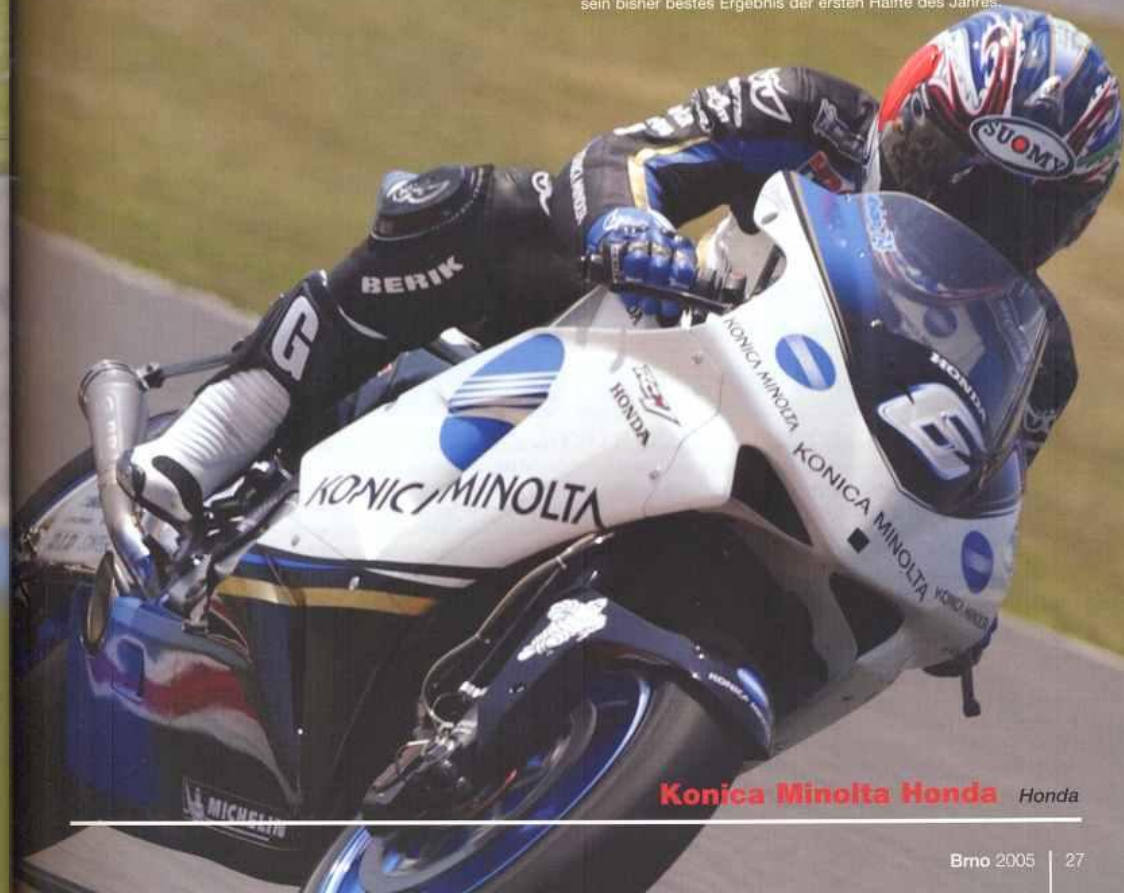


První GP	JPN '98
Starty	40
Vítězství	2
Stupně vítězů	4
Pole position	3
Schnelste Runden	2
Tituly MS	-



Makoto Tamada závodil v dětství na minibiku, kariéru zahájil v roce 1998 v japonském šampionátu dvěstěpadesátek. Po slibném debutu - skončil celkově čtvrtý - se do japonského šampionátu v následující sezóně opět vrátil. Stal se japonským vicemistrem třikrát za sebou v letech 2000 až 2002 a na světovou scénu se přesunul v roce 2003. Na stroji Honda RC211V připraveném týmem Luky Montirona Japonec brzy předvedl svůj styl „zajatce nebereme“ a stal se nejspěšnějším jezdcem Bridgestonu, když loni poprvé dvakrát zvítězil - v Rio a v Motegi a celkově skončil šestý. V roce 2005 jede osmadvacitiletý závodník za nový tým Konica Minolta Honda na pneumatikách Michelin. Zápěstí zlomené před GP Portugalska však negativně ovlivnilo jeho plány a sedmé místo z Laguna Seca je jeho nejlepším výsledkem v první polovině sezóny.

Als Pocketbikefahrer in seiner Jugend begann Makoto Tamada 1998 seine Karriere in der 250ccm All Japan Meisterschaft. Nach einem viel versprechenden Debüt wurde er Gesamt-Vierter und wechselte im darauf folgenden Jahr in die All Japan Superbike Klasse. Er wurde dreimal hintereinander Zweiter und kam 2003 auf die große Weltbühne. Er fuhr eine Honda RC211V, die die Leute von Luca Montiron für ihn vorbereitet hatten und er zeigte bald seinen ausgefallenen Fahrstil und wurde Bridgestone's erfolgreichster Fahrer, indem er im letzten Jahr seine ersten beiden Siege erreichte, das war in Rio und in Motegi und er wurde Gesamt-Sechster. 2005 fährt der 28-Jährige im neuen Konica Minolta Honda Team mit Michelin Reifen. Ein gebrochenes Handgelenk, welches er in Portugal davongetragen hatte, hat seinen Vormarsch gebremst und sein 7. Platz in Laguna Seca war sein bisher bestes Ergebnis der ersten Hälfte des Jahres.



Konica Minolta Honda Honda

Carlos Checa

SPA Saint Fruitos, 15/10/72



První GP	EUR '03
Starty	178
Vítězství	2
Stupně vítězů	22
Pole position	3
Nejrychlejší kolo	5
Tituly MS	-



V roce 1991 Carlos Checa dominoval katalánském šampionátu třídy 80ccm, když získal pole position, nejrychlejší kolo a vítězství v závodech v každém podniku, kterého se účastnil, a o rok později už nastoupil do mistrovství Evropy stopětatadvacítce. Několikrát se objevil v mistrovství světa dvěstěpadesátce s dvojkou kartou a v roce 1995 mu Sito Pons nabídl angažmá ve svém týmu na NSR250. Po zranění týmového kolegy ze třídy 500 ccm Alberta Puigse debutoval v pětistovkách ještě v téže sezóně a rychle se silnějším stroji přizpůsobil. V roce 1996 už závodil po Puigově boku a vyhrál domácí GP Katalánska. Checa, který v roce 1998 téměř přišel o život po pádu v Doningtonu, dokončil v roce 2004 svoji šestou sezónu jako tovární jezdec Yamahy na sedmém místě v celkovém pořadí a stále ještě se čeká, že se projeví jako úspěšný uchazeč o titul v GP. Rok 2004 byl pro něj velmi těžký vzhledem k tomu, že jeho týmovým kolegou byl mistr světa Valentino Rossi. Jen jednou vystoupil na stupně vítězů, zatímco Rossi sáhl titul se stejným motocyklem. Španěl opustil po sezóně oficiální Yamahu a připojil se k Ducati Marlboro, ale vedoucí jezdecké zatím příliš neobtěžuje a místo na stupních vítězů mu v první polovině sezóny 2005 také uniklo.

Ducati Marlboro Team Ducati

Nel 1991 Carlos Checa domina il Campionato della Catalogna dell'80cc firmando pole, giro veloce e vittoria in tutte le gare a cui prende parte. L'anno dopo disputa l'Europeo 125cc. Dopo diverse partecipazioni nel Motomondiale 250cc come wild card, nel 1995 entra a far parte della struttura di Sito Pons per guidare una NSR250. Quello stesso anno un infortunio del suo compagno di squadra Alberto Puig gli permette di debuttare nella classe regina e subito si adatta alla massima categoria del Campionato del Mondo. Nel 1996 è compagno di squadra di Puig e si aggiudica la vittoria del Gran Premio della Catalogna. Nel '98 rischia di perdere la vita in una bruttissima caduta sulla pista di Donington. Continua a gareggiare nel Campionato del Mondo e nel 2003 conclude la quinta stagione in Yamaha nella settima posizione, ancora lontano dal suo obiettivo, che è quello di diventare seriamente un aspirante al titolo della classe regina. Il 2004 è un anno marcato da difficoltà e dalla presenza implicata dal fatto di essere il compagno di squadra di Valentino Rossi, che con la stessa moto riesce a raggiungere regolarmente le prime posizioni. Nel 2005 correrà con il team Ducati Corse, al posto dell'australiano Troy Bayliss e si spera che con la sua vasta esperienza nel Motomondiale possa fare rapidamente progressi con la Desmosedici GP5.

Kenny Roberts

USA Mountain View, 25/7/73



První GP	USA '93
Starty	157
Vítězství	8
Stupně vítězů	20
Pole position	10
Nejrychlejší kolo	8
Tituly MS (500 - '00)	1



Syn trojnásobného mistra světa Kenny Roberts junior vstoupil do historie v roce 2000, kdy se stal prvním jezdcem, který se vyrovnal svému otci a získal titul v pětistovkách. Kalifornčan se hodně naučil jako jezdec závodů dirt track, soutěžil v americkém i španělském šampionátu, než se dostal do mistrovství světa dvěstěpadesátce. V roce 1996 přesešlal do královské třídy na Yamaze, pak se upsal otcovi projektu se strojem Modenas, a v roce 1999 přešel k Suzuki. Za dva roky slavila japonská továrna svůj první titul v pětistovkách od dob Kevina Schwantze, který jej získal v roce 1993. Roberts v následujícím roce titul nedokázal obhájit a skončil celkově jedenáctý. Po dvou letech vývoje čtyřtáctého motocyklu, který mu jeho snahu příliš neoplatil, zůstal přesto Roberts i v roce 2004 Suzuki věrný. Byl to pro něj další těžký rok, i když zůstal pole position v Rio, protože kvůli zraněním musel vynechat poslední závody sezóny. V roce 2005 zůstal podobně nevyřazený, což snad pro jednatisetiletého závodníka, jehož kariéra se pomalu chýlí ke konci, změní GP na domácí půdě.

Team Suzuki MotoGP Suzuki

Der Sohn eines dreimaligen Weltmeisters, Kenny Roberts Jr. schrieb 2000 Geschichte, als er der erste Fahrer wurde, der wie sein Vater den 500ccm Titel gewann. Er erlernte sein Können als Geländefahrer und nahm an beiden teil, der amerikanischen und der spanischen nationalen Meisterschaft, bevor er in die 250ccm Weltmeisterschaft wechselte. 1996 wechselte er mit Yamaha in die 500ccm und hatte dann einen Auftritt mit dem Modenas Team seines Vaters, bevor er 1999 zu Suzuki ging. Innerhalb von zwei Jahren hatte das japanische Werk ihren ersten Titel seit Kevin Schwantz 1993 gewonnen. Roberts konnte seine Krone 2001 nicht verteidigen und wurde nur Elfter. Nachdem er zwei Jahre lang die 4-Takt Maschine mitentwickelte und nicht viel darzubieten vermochte, hat er 2004 wieder bei Suzuki zugesagt. Es war ein weiteres problematisches Jahr für den Amerikaner, trotz seiner Pole in Rio, denn er verpasste die letzten beiden Rennen der Saison wegen einer Verletzung. 2005 ist ähnlich unspektakulär verlaufen und vielleicht hat sein Heim GP dem 31-Jährigen ein Auge geöffnet, denn seine MotoGP Karriere scheint langsam den Glanz zu verlieren.



STEP TRUTNOV A.S.

Horská 289, 541 02 Trutnov 4

Česká republika

E-mail: steptrutnov@steptrutnov.cz

Tel.: +420 499 811 892-4

Fax: +420 499 813 387

www.steptrutnov.cz

VÝROBNÍ PROGRAM

Tlakové nádoby stabilní

Tlakové nádoby s vakem

Zařízení pro úpravu vod

Ohríváky vody

Beztlakové nádoby

Akumulační nádoby pro kotelny

Automatické expanzní, doplňovací a odplyňovací zařízení

Kotle na biomasu (dřevní odpad, sláma, energetické rostliny)



Advokátní kancelář JUDr. František Zelenický

Sokolská 52, 120 00 Praha 2

Tel.: (+420) 224 266 856-8, 60

Fax: (+420) 224 266 862

www.zelenicky.cz



Ruben Xaus

SPA Barcelona, 10/10/1976



První GP	RSA '04
Stáří	31
Vítězství	-
Stupně vítězů	1
Pole position	-
Nejrychlejší kolo	-
Tituly MS	-



Rodák z Barcelony Ruben Xaus začal jezdit v pěti letech podporován otcem na tzv. dirt bikes. K silničím závodům se dostal ve 14 letech v národním šampionátu stopěťadvacítka a vyhrál také domácí titul v závodech Supermoto. Třetí místo ve španělském mistrovství supersportů získal v roce 1995, v tomto roce také debutoval v Grand Prix, když se čtyřikrát objevil v závodech dvěstěpadesátek. Xaus se prosadil v superbicích B. místem v mistrovství Německa v roce 1998, pak strávil dva roky v mistrovství světa supersportů, kde si vydobyl renomé výbornými výkony a dvěma vítězstvími. V roce 2001 nastoupil do MS superbiků na Ducati a během tří úřednických sezón na čtyřtaktu se stal pravidelným návštěvníkem stupňů vítězů, než se v roce 2004 připojil k bývalému týmovému kolegovi z roku 2003 Neillu Hodgsonovi v novém týmu D'Antin Ducati. Ohnivý Španěl získal titul Nováček roku a poprvé vystoupil na stupně vítězů v Kataru, což mu zaručilo angažmá na rok 2005 u týmu Fortuna Yamaha. Xaus ale v prvních osmi závodech sezóny nedokázal prorazit do první desítky.

Ruben Xaus wurde in Barcelona geboren und von seinem Vater zum Fahren ermutigt und er begann im Alter von fünf Jahren Dirtbikes zu fahren. Er begann mit den Straßenrennen in der nationalen 125ccm Serie und holte sich den heimischen Supermoto Titel. 1995 wurde er in der spanischen Supersport Serie Dritter und hatte sein Grand Prix Debüt mit vier Auftritten in der 250ccm Klasse. Xaus wechselte 1998 in die Superbike und wurde in der Deutschen Meisterschaft Sechster, bevor er zwei kurze Jahre in der Supersport Weltmeisterschaft verbrachte, wo er sich mit zwei Siegen und einigen beeindruckenden Auftritten einen Namen machte. 2001 war er mit Ducati an die WSB gebunden und stand in seinen drei Jahren dort regulär auf dem Podium und 2004 kam er als Teamkollege von Neill Hodgson in das neue D'Antin Ducati Team. Der temperamentvolle Spanier wurde Rookie des Jahres und hatte sein erstes Podium in Katar, das waren Performances, die ihm erlaubten, 2005 in das Fortuna Yamaha Tech3 Team zu wechseln. Xaus konnte die Top 10 in den ersten acht Rennen des Jahres noch nicht angreifen.

Fortuna Yamaha Team Yamaha

PLZEŇSKÁ RESTAURACE

v Obecním domě v Praze



OTEVŘENO DENNĚ / OPEN DAILY
12:00 - 23:00

tel: 222 002 784
e-mail: info@obecnidum.cz
www.obecnidum.cz

FRANCOUZSKÁ A PLZEŇSKÁ RESTAURACE V OBECNÍM DOMĚ V PRAZE
nám. Republiky 5, 110 00 Praha 1



OTEVŘENO DENNĚ / OPEN DAILY
11:30 - 23:00

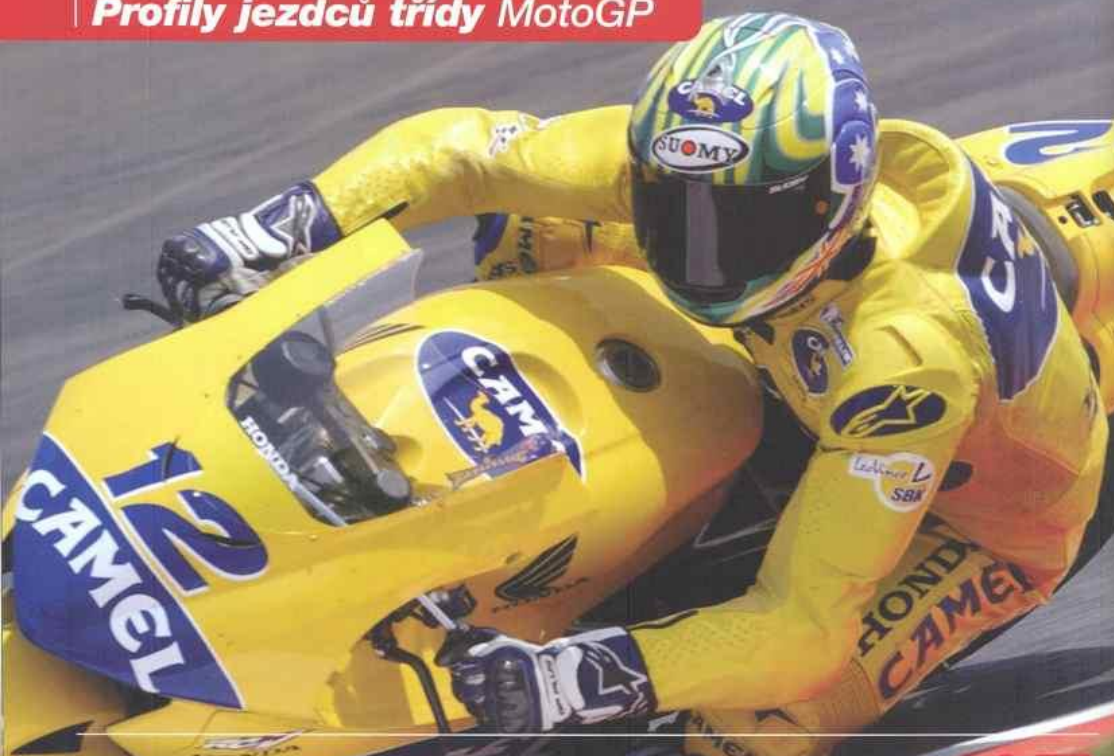
tel: 222 002 770
e-mail: info@obecnidum.cz
www.obecnidum.cz



FRANCOUZSKÁ RESTAURACE

v Obecním domě v Praze



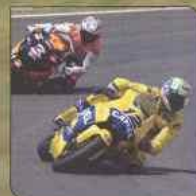


Troy Bayliss

AUS Tareo, 30/03/83



První GP	JPN '03
Starty	43
Vítězství	-
Stupně vítězů	4
Pole position	-
Nejrychlejší kolo	-
Tituly MS	-



Šestatřicetník Troy Bayliss se definitivně přesunul do vrcholné třídy MotoGP v roce 2003. Bayliss začal závodit také relativně pozdě, ve 22 letech, i když v dětství se věnoval mnoha sportům a soutěžím. Mnoho let závodil na národní úrovni, a málokdo měl tak dobrý trénink před nástupem do GP. Bayliss závodil a vyhrával v Austrálii (získal několik umístění na stupních vítězů v šampionátu superbiků), Británii (šampion superbiků v roce 1999), Americe (dvakrát získal pole position v závodech AMA) a Mistrovství světa superbiků (stát se mistrem v roce 2001 a vicemistrem v roce 2002). Ducati byl tento sympatický a skromný Australan věrný od roku 1998, v roce 2003 na ni debutoval v MotoGP, kdy se stal týmovým kolegou Lorise Capirossiho a získal velmi pěkně šesté místo v celkovém pořadí a třikrát se umístil na stupních vítězů. Ve stejném týmu zůstal i v roce 2004, ale měl potíže s verzí Ducati '04 a bohužel zřídkakdy zařadil na jezdce v prvních řadách. V zimě se s italským výrobcem rozloučil a letos jede v barvách Camel Honda. Jeho nejlepším výsledkem do závodu v Doningtonu bylo 6. místo.

Troy Bayliss hat 2003, mit Mitte 30, endlich das höchste Level des Motorradrennsportes erreicht. Bayliss hat im relativ späten Alter von 22 Jahren, nach einer sportlichen und wettbewerbsreichen Kindheit, mit dem Rennsport begonnen. Er war zahlreiche Jahre in der heimischen Szene fest verwurzelt und hatte eine erfolgreiche Karriere hinter sich, als er endlich die Chance auf den GP Ruhm bekam. Bayliss ist in Australien gefahren und hat dort auch gewonnen (er hätte einige Top 3 Ergebnisse in der Superbike Meisterschaft), sowie in Großbritannien (1999 Superbike Meisterschaft), in Amerika (er fuhr in der AMA zweimal auf die Pole Position) und in der Superbike Serie (er wurde 2001 Meister und 2002 Zweiter). Seit 1998 arbeitet er mit Ducati, 2003 hatte der freundliche und unterhaltsame Australier als Teamkollege von Loris Capirossi sein Debüt in der MotoGP und erreichte in dem Jahr einen durchaus bemerkenswerten sechsten Platz in der Meisterschaft und 3 Podien. 2004 war er Teil desselben Teams, doch er hatte eine harte Zeit mit der 04er Version der Ducati und hatte ziemliche Probleme mit den Spitzentfahrern mitzuhalten. Nachdem er sich im Winter von dem italienischen Hersteller getrennt hat, fährt er diese Saison unter den Farben von Camel Honda und ein sechster Platz war, vor Donington, sein bisher bestes Ergebnis.

Camel Honda Honda

Sete Gibernau

SPA Barcelona, 15/12/73



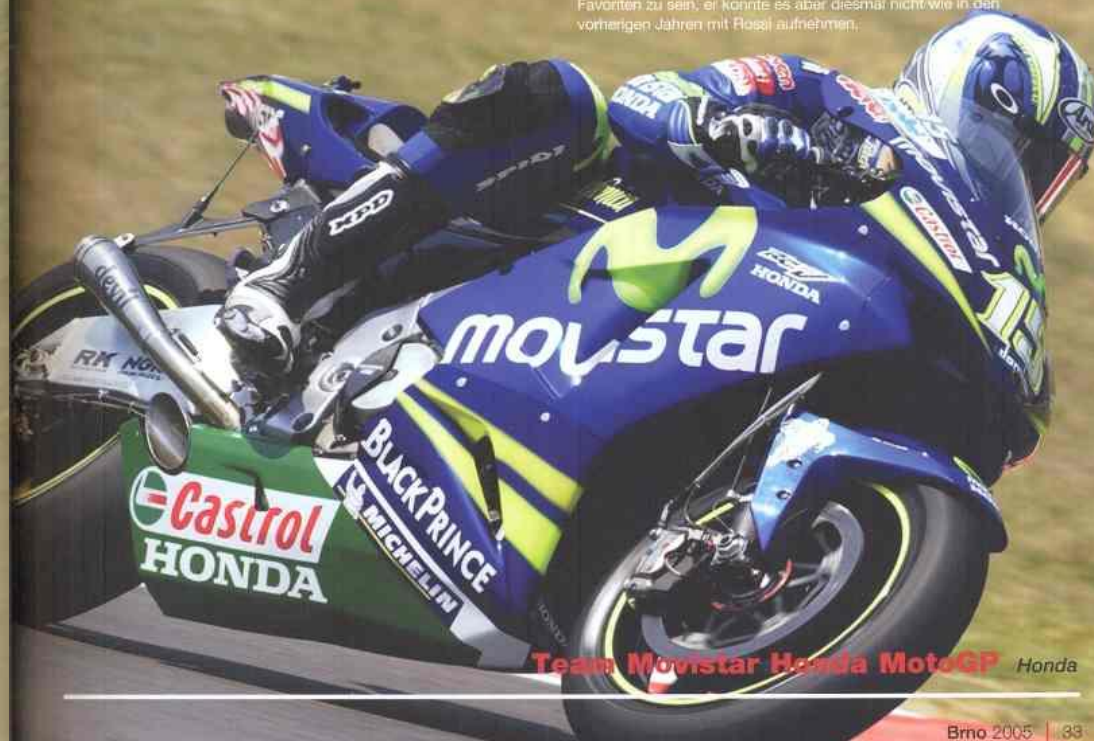
První GP	SPA '92
Starty	153
Vítězství	9
Stupně vítězů	30
Pole position	9
Nejrychlejší kolo	8
Tituly MS	-



15

Vliv zakladatele továrny Buellaco Domínguez "Paco" Bulto, Sete Gibernau se narodil pro motocykly. Začínal v trialu a motokrosu, v roce 1996 si jej všiml Wayne Rainey v seriálu Ducados Open a tak nastoupil do týmu Yamaha 250 patřícího bývalému mistru světa, a v následujícím roce už přesešel na pětátovku. V roce 1998 Španěl pilotoval Hondu NSR500 V2 a po třech závodech sezóny 1999 nahradil zraněného Micka Doohana na V4. Sete v tomto roce vystoupil čtyřikrát na stupně vítězů, ale rok 2000 pro něj znamenal propad a koncem sezóny byl anapažován Suzuki. Gibernau v roce 2001 ve Valencií vůbec poprvé zvítězil, ale v roce 2002 zažíval rok plný frustrací při vývoji nového čtyřtaktu a v roce 2003 se vrátil k Hondě. V této sezóně se Katalánc prosadil po tragické smrti svého týmového kolegy Daijira Kata, který zahynul v Suzuce. Stal se jedním z jezdců, který byl schopen pravidelně soupeřit s Valentinem Rossim, a na své cestě k titulu vicemistra čtyřikrát zvítězil a celkem šestkrát vystoupil na stupně vítězů. V týmu Telefonica Movistar Honda v roce 2004 znovu vedl další sezóně společně s Rossim. Španěl opět získal 4 vítězství a boj o titul se odehrával ještě v předposledním závode na Phillip Islandu, kde byl ale svým italským soupeřem poražen. V roce 2005 se opět očekávalo, že bude jedním z favoritů, ale zatím nabýl v pronásledování Rossio tak úspěšný jako v předchozích sezónách.

Als Enkel des Gründers der Buellaco Fabrik, Dein "Paco" Bulto, wurde Sete Gibernau quasi in Motorräder hinein geboren. Nachdem er mit Motocross angefangen hatte, wurde er 1996 von Wayne Rainey im Ducados Open entdeckt und kam in die 250ccm Yamaha Crew des ehemaligen 250ccm Weltmeisters, bevor er im folgenden Jahr in die 500ccm aufstieg. 1998 fuhr der Spanier eine Honda NSR500 V2, bevor er zur V4 überging, die er von dem verletzten Mick Doohan nach drei Rennen in der Saison 1999 übernahm. Sete erreichte vier Podien in dem Jahr, konnte 2000 die Erwartungen aber nicht erfüllen und wurde am Ende der Saison von Suzuki unter Vertrag genommen. Gibernau hatte seinen ältesten Sieg in dem Jahr in Valencia, hatte aber 2002 eine frustrierende Entwicklung mit der 4-Takter und ging 2003 zu Honda zurück. In dem Jahr platze bei dem Katalanen der Knoten, nachdem sein Teamkollege Daijro Kata in Suzuka auf tragische Weise tödlich verunglückte. Gibernau war der einzige Fahrer, der es regulär mit Valentino Rossi aufnehmen konnte und er erreichte 4 Siege und 6 Podien auf seinem Weg zum Gesamt-Zweiten der Meisterschaft. In einer weiteren Saison mit Movistar Honda 2004 konnte er es weiter mit Valentino Rossi aufnehmen. Der Spanier erreichte auch hier 4 Siege und trieb die Titelverfolgung bis zum vorletzten Rennen der Saison, auf Phillip Island, an, wo er letztendlich von seinem italienischen Rivale geschlagen wurde. 2005 wurde von ihm wieder erwartet, einer der Favoriten zu sein, er konnte es aber diesmal nicht wie in den vorherigen Jahren mit Rossi aufnehmen.



Team Movistar Honda MotoGP Honda

John Hopkins

USA Ramona, 22/05/83



První GP	JPN '02
Starty	54
Vítězství	-
Stupně vítězů	-
Pole position	-
Nejrychlejší kolo	-
Tituly MS	-



21

John Hopkins se narodil v Americe britským rodičům. Závodil už od svých čtyř let, vyhrál bezpočet minibikových závodů a kalifornských regionálních titulů a v roce 1999, kdy mu bylo 15 let, zvítězil v seriálu Aprilia Cup Challenge. V témže roce zvítězil, resp. skončil na druhém místě v pohárových závodech Suzuki GSXR600 a GSXR750, také čtyřikrát vyhrál závody CCS v Daytoně a získal tituly jako Unlimited Supersport Expert, Middleweight Grand Prix Expert, GTU Expert a Heavyweight Superbike Expert. V roce 2000 vyhrál šampionát AMA 750cc Supersport a o rok později získal titul AMA Formula Xtreme Champion, v roce 2002 už se mu podařilo splnit si sen nástupem do týmu Red Bull Yamaha v MotoGP. V roce 2003 jel na čtyřtákní Suzuki GSV-R, ale potýkal se s pomalým vývojem tohoto motocyklu. O rok později už Hopkins zažil na Suzuki lepší chvilky a je pravidelně jejím nejlepším jezdcem na stroji GSV-R s pneumatikami Bridgestone. Nejlepším výsledkem před Doningtonem bylo jeho sedmé místo v Šanghaji.

In Amerika geboren und als Sohn britischer Eltern, ist John Hopkins schon seit seinem 4. Lebensjahr Motorrad gefahren und gewann unzählige Minibike Events und regionale Titel in Kalifornien, bevor er mit 15 Jahren 1999 in der Aprilia Cup Challenge Serie siegreich war. Im selben Jahr gewann er und wurde Zweiter in der Suzuki GSXR600 und GSXR750 Cup Serie, er gewann auch vier CCS Meisterschaften im Daytona Races of Champions, er wurde der Unlimited Supersport Expert, der Middleweight Grand Prix Expert, der GTU Expert und der Heavyweight Superbike Expert. 2000 gewann er die AMA 750cc Supersport Meisterschaft und wurde ein Jahr später AMA Formula Xtreme Meister, bevor er sich einen Traum erfüllen konnte und 2002 im Red Bull Yamaha Team zur MotoGP kam. 2003 schwang er sein Bein über eine 4-Takt Suzuki, er fuhr die GSV-R, hatte aber Probleme mit der langsamen Entwicklung des Motorrads. 2004 kamen von Hopkins ein paar bessere Auftritte und er ist regulär der beste Performer von Suzuki auf der GSV-R mit den Bridgestones. Sein bestes Ergebnis eines siebten Platzes in Shanghai ist alles, was er vor Donington auf seiner spärlichen Liste stehen hat.

Team Suzuki MotoGP Suzuki

Toni Elías

SPA Marneña, 26/03/83



První GP	SPA '99
Starty	90
Vítězství	9
Stupně vítězů	29
Pole position	9
Nejrychlejší kolo	7
Tituly MS	-



24

Toni Elías vyrůstal v rodině prodávce motocyklů nedaleko Barcelony a osud mu tak určit kariéru na dvou kolech. V roce 1999 skončil třetí ve španělském mistrovství stopěťadvacítek pod bdělým dozorem Alberta Puiga. Během své první sezóny Grand Prix v roce 2000 byl poměrně anonymní postavou, ale už v roce 2001 zapůsobil jako zjevení, když jej Puig angažoval do juniorského týmu stopěťadvacítek. Jeho přirozený talent a neobojácná agresivita přispěly k několika nejhezčím momentům sezóny a díky nim se ucházel dokonce o titul, o který bojoval až do předposledního závodu. Tento scénář zopakoval i v roce 2003, kdy ale pád v posledním kole v Rio opět zmařil jeho naděje na úspěch, tentokrát ve dvěstěpadesátkách. V roce 2004 závodil Elías na Hondě 250 ccm, ale jeho krajan Pedrosa jej zcela zastínil. Letos přesedlal na MotoGP v týmu Fortuna Yamaha, kde dosahuje obdivuhodných rychlostí, ale vzhledem ke zraněním musí několik podniků Grand Prix vynechat.

Da er im Motorradladen seiner Familie in der Nähe von Barcelona aufwuchs, war es schon immer das Schicksal Toni Eliases eine Karriere auf zwei Rädern zu beginnen. 1999 wurde er unter dem wachsamen Auge von Alberto Puig Dritter in der Spanischen 125ccm Meisterschaft. Während seiner ersten Grand Prix Saison 2000 blieb er eher unbekannt. 2001 änderte sich das dann für den Teenager, nachdem er für das 125ccm Juniorprojekt von Puig gewonnen wurde. Sein Naturtalent und seine angstreife Aggressivität ließen ihn an einer der spannendsten Aktionen der Saison teilnehmen und bis zum vorletzten Rennen mit um den Titel kämpfen. Diese Szene wiederholte sich 2003; als er in der letzten Runde in Rio stürzte und seine 250ccm Weltmeisterschafts-Chancen schwinden sah. 2004 schaffte es Elías nicht auf seiner 250ccm Honda glänzende Ergebnisse zu erzielen und der Schatten seines Landsmannes Pedrosa fiel auf ihn. 2005 machte er mit dem Fortuna Yamaha Tech3 Team den Sprung in die MotoGP und seine Geschwindigkeit ist trotz einer Verletzung, wegen der er mehrer Grand Prix verpasste, beeindruckend.

Fortuna Yamaha Team Yamaha

Gartensta

SLUŽBY V OBORU ZAHRADNÍ A KRAJINÁŘSKÁ TVORBA



Gartensta spol. s r.o.,

kancelář: Pod Třebešínem 18,
100 00 Praha 10 - Strašnice,

sídlo: K Pastvinám 322,
107 00 Praha 10 - Dubeč

tel.: +420 274 779 991

fax: +420 274 779 991

IČ: 62586904,

DIČ: CZ62586904,

www.gartensta.cz,

email: gartensta@gartensta.cz

PROJEKCE

REALIZACE

ÚDRŽBA

DĚTSKÁ HŘIŠTĚ

DROBNÁ ARCHITEKTURA

DOPRAVA A MECHANIZACE

ISO 2001

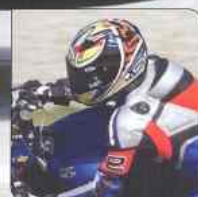


Franco Battaini

ITA Blata-WCM 27/07/72



První GP	JPN '93
Starty	132
Vítězství	-
Stupně vítězů	7
Pole position	4
Nejrychlejší kolo	3
Tituly MS	-



Fanatik fyzické přípravy Franco Battaini je pravděpodobně nejvšestrannějším sportovcem v Grand Prix, což potvrzují i jeho výborné výsledky v triatlonu, na který si najde čas mezi jednotlivými závody. Motocyklovým závodům se začal věnovat poměrně pozdě, na trati se objevil až ve věku 21 let, ale netrvalo dlouho a jeho přirozený talent se projevilo. V roce 1994 byl vicemistrem italského šampionátu sportovních produkčních motocyklů třídy 125 ccm a získal také Suzuki 250 Trophy díky pěti vítězstvím. Na motocykl Grand Prix se posadil až v roce 1997, kdy debutoval na světové scéně s Yamahou, o dva roky později přestoupil k Aprilii. Battaini má své stálé místo v nejlepší desítce a čtyřikrát získal cenu pro nejlepšího soukromého jezdce. V letech 2002-2003 vybojoval vždy celkové šesté místo v šampionátu, svoji poslední sezónu ve dvěstěpadesátkách jel loni. Letos přestoupil do MotoGP s novým motocyklem V6 Blata-WCM, ale první polovině sezóny se mu nepodařilo získat žádné body.

Er ist fanatisch wenn es um die körperliche Vorbereitung geht und damit ist Franco Battaini wahrscheinlich der perfektste Athlet auf der Grand Prix Rennstrecke, diese Aussage wird noch unterstützt von seinen exzellenten Auftritten zwischen den Rennen bei Triathlon Wettkämpfen. Als Späteinsteiger in den Motorradrennsport, hatte der Italiener seinen ersten Auftritt mit 21 Jahren, aber es hat nicht lange gedauert, bis sich sein Naturtalent zeigte. 1994 war er Zweiter in der Italienischen 125ccm Sport Production Serie und gewann nach fünf Rennsiegen die 250ccm Suzuki Trophy. Er hat seitdem immer ein Grand Prix Motorrad gefahren, er kam 1997 auf einer 250ccm Yamaha in die Weltmeisterschaft und stieg 1999 auf Aprilia um. Battaini wurde ein regulärer Top Ten Fahrer und wurde viermal Bester Privater, 2002 und 2003 wurde er Gesamt-Sechster in der Meisterschaft, bevor er letztes Jahr seine letzte Kampagne in der 250ccm gefahren ist. Dieses Jahr ist er mit der neuen V6 Blata-WCM in die MotoGP Klasse aufgestiegen, konnte aber in der ersten Hälfte des Jahres noch keine Punkte sammeln.

Blata WCM Blata

Marco Melandri

ITA Ravenna, 07/08/82



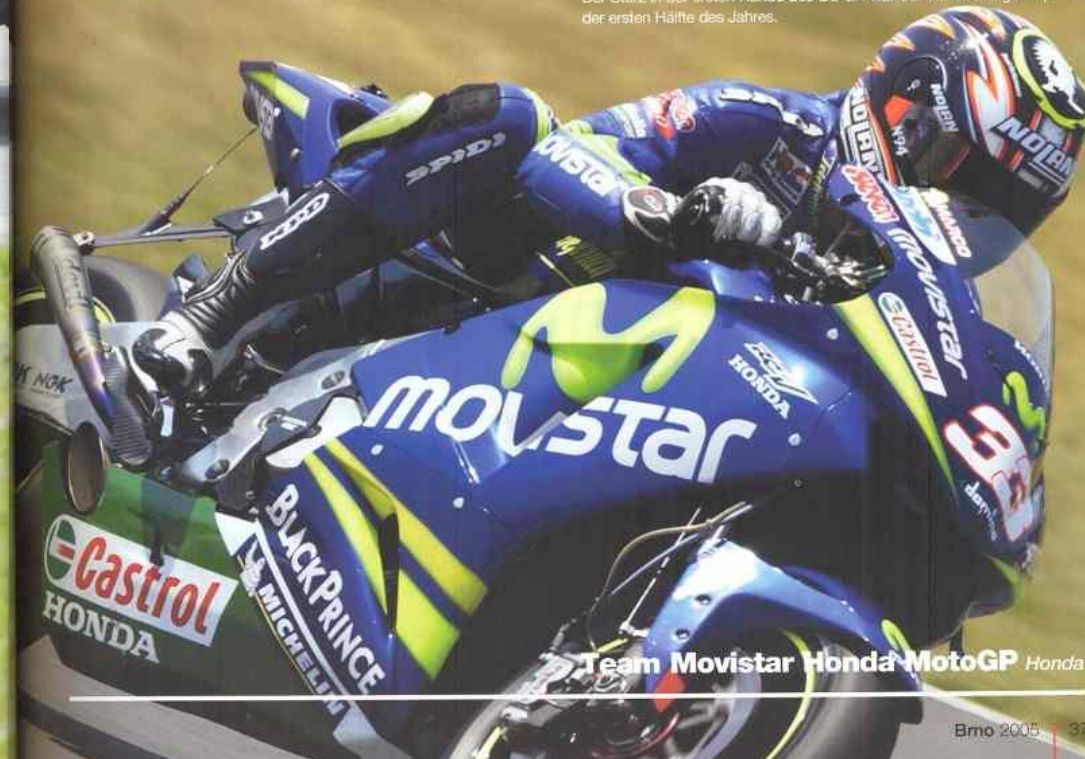
První GP	CZE '97
Starty	114
Vítězství	17
Stupně vítězů	48
Pole position	9
Nejrychlejší kolo	13
Tituly MS	1 (250 '02)



33

Hvězda sezóny 2005 Marco Melandri začal závodit v pouhých šestí letech díky příteli bývalého jezdce Loris Reggianiho. Zazářil v motokrosu, závodech minibiků i národním šampionátu, stopátadvacítka a v 15 letech už soutěžil v Grand Prix. V prvních dvou sezónách, 1998 a 1999, se blížil k titulu ve stopátadvacítkách a v roce 2000 si jej Aprilia vybrala, aby pokračoval ve dvěstěpadesátkách. Na stroji po Valentinu Rossim získal své první vítězství v roce 2001 na Sachsenringu a v šampionátu skončil celkově třetí za Katem a Haradou. Sezónu 2002 zahájil jako favorit a stále početnější armádu svých fanoušků nezklamal, nasbíral devět vítězství a titul si pojalst po skvělém souboji s Fonsi Nietem na Phillip Islandu. V roce 2003 přestoupil do MotoGP, ale zlomená noha v úvodním závodě byla jen prvním ze zranění, jež ho provázely debutovou sezónou v této třídě. Lori na tovární Yamaze prokázal rychlost a talent a dvakrát za sebou vystoupil na stupně vítězů - v Katalánsku a v Assenu. Teprve letos však vyloučil všechny karty na stůl - častokrát zastínil svého týmového kolegu z Telefoniky Movistar Sete Gibernaua, a v prvních šesti závodech čtyřikrát skončil mezi prvními třemi. Díky pádu v prvním kole byla americká GP zatím jediným skutečně nepodařeným závodem první poloviny této sezóny.

Die bisher größte Überraschung 2005 war Marco Melandri, der mit nur 6 Jahren von einem Freund und ehemaligen Fahrer Loris Reggiani in den Rennsport eingeführt wurde. Er fuhr Motocross, Minibike und in der nationalen 125ccm Meisterschaft und er fuhr mit nur 15 Jahren zum ersten Mal im Grand Prix. In seinen ersten beiden Jahren 1998 und 1999 war er mit Honda nah am 125ccm Titel dran. 2002 wurde er von Aprilia ausgewählt, seine Entwicklung in der 250ccm fortzusetzen. Er fuhr die abgelegte Maschine von Valentino Rossi und erreichte seinen ersten 250ccm Sieg 2001 auf dem Sachsenring, er beendete die Meisterschaft als Dritter hinter Kato und Harada. Die Saison 2002 begann er als Favorit für den Titel und ließ seine wachsende Armee von Fans nicht hängen, als er neun Siege erlangte und den Titel mit einem mutigen Angriff auf Fonsi Nieto auf Phillip Island erreichte. 2003 stieg er in die MotoGP auf, aber ein gebrochenes Bein beim ersten Rennen war eine von vielen folgenden Verletzungen in seiner Debut Kampagne. Man hat letztes Jahr bereits Funken an Brillanz und Geschwindigkeit auf der Werks Yamaha gesehen, darunter waren auch aufeinander folgende Podien in Katalonien und Assen. Melandri hat diese Saison schon allerhand Gutes geschafft, er überschattete oft seinen Movistar Teamkollegen Sete Gibernau, indem er drei der ersten sechs Rennen unter die Top 4 fuhr. Der Sturz in der ersten Runde des US GP war der bisher einzige Flop in der ersten Hälfte des Jahres.



Team Movistar Honda MotoGP Honda

Roberto Rolfo

ITA Torino, 23/03/80



První GP	MAL '96
Starty	112
Vítězství	3
Stupně vítězů	18
Pole position	-
Nejrychlejší kolo	3
Tituly MS	-



44

Stejně jako Battaini a Elias, Roberto Rolfo debutoje v MotoGP v týmu D'Antin Ducati. Rolfo se poprvé objevil v mistrovství světa v roce 1997 na Hondě poté, co skončil třetí v mistrovství Evropy ve třídě 250 ccm. Za další tři roky se stal nejlepším soukromým jezdcem a skončil na čtvrtém místě ve dvěstěpadesátkách. Díky těmto výsledkům získal v roce 2002 tovární podporu. Rolfo přijal tuto výzvu a nasbíral sedm umístění na stupních vítězů a celkově třetí místo, ale první vítězství se mu stále vyhýbalo. V roce 2003 se posunul opět o krok dál k tovární Hondě a vyhrál svou první GP, skončil celkově druhý za Manuelem Poggialim. Sezóna 2004 byla pro něj zklamáním, propadl se až na osmou příčku, slavit mohl jediné v deštivém Jerezu. Přestup do MotoGP znamená pro sympatického, vzdělaného a několika jazyky hovořícího Itala splnění jeho snu, ale pozoruhodných výsledků zde ještě nedosáhl.

Wie Battaini und Elias hatte auch Roberto Rolfo, als der alleinige Fahrer des D'Antin Ducati Teams 2005 seine Rookie Saison in der MotoGP. Der italienische Fahrer hatte sein Grand Prix Debüt 1997 mit Honda, nachdem er in der Europäischen 250ccm Meisterschaft im vorherigen Jahr Dritter wurde. Und es sollten weitere drei Jahre werden, bis er seine GP Karriere richtig begann, als er der beste Privateer wurde und Gesamt-Vierter in der 250ccm Serie. Durch seine Ergebnisse wurde Rolfo 2002 von Honda unter Vertrag genommen, er hatte seinen ersten Sieg und wurde Zweiter hinter Manuel Poggiali. 2004 war eine Enttäuschung, er taumelte auf einen achten Platz in der Meisterschaft und hatte nur einen Triumph im nassen Jerez. Der Sprung in die MotoGP war für den freundlichen, intelligenten und vielsprachigen Italiener die Erfüllung eines Traumes, auch wenn er noch keinen wertvollen Zieleinlauf gemeistert hat.

Team d'Antin Pramac Ducati

Shinya Nakano

JPN Chiba, 10/10/77



První GP	JAP '98
Starty	107
Vítězství	6
Stupně vítězů	20
Pole position	5
Nejrychlejší kolo	9
Tituly MS	-



56

Poté, co v roce 1998 vyhrál japonský seriál dvěstěpadesátek, opustil Shinya Nakano studium techniky v Tokiu a připojil se k Olivieru Jacquemu v týmu Tech 3 mistrovství světa třídy 250 ccm a stal se okamžitě hvězdou. Svou první GP vyhrál v roce 1999 v Motegi a do konce sezóny vystoupil na stupně vítězů ještě čtyřikrát. Sezóna 2000 po boku Jacquea byla neuvěřitelná, Shinya skončil těsně druhý za svým francouzským týmovým kolegou po dech beroucím souboji na cílové čáře v posledním závodě v Austrálii. V roce 2001 tým přenesl svůj projekt do péřístovek, kde Nakano nasbíral sedm umístění mezi prvními pěti a jednou vystoupil na stupně vítězů, když startoval celkem devětkrát z první řady. Jako mnoho dalších jezdců zvyklých na dvoutaktky se v následujícím roce snažil prosadit i na čtyřtaktu, ale výsledky zaostaly za očekáváním stejně jako v roce 2003 se strojem D'Antin Yamaha. Na rok 2004 se Shinya upsal projektu Kawasaki znovu a byl úspěšný, přinesl zelenému stroji umístění na stupních vítězů. Letos závodí opět za japonskou továrnu a prokazuje obvyklé stabilně dobré výkony.

Nachdem er 1998 die Japanische 250ccm Serie gewonnen hatte, beendete Shinya Nakano sein Ingenieur Studium in Tokio, um zusammen mit Olivier Jacque im Tech 3 Team in der 250ccm Weltmeisterschaft zu fahren und er war gleich ein voller Hit. Er gewann den ersten GP 1999 in Motegi und schaffte es vor Seisonschluss weitere vier Mal aufs Podium. 2000 hatte er eine unglaubliche Saison neben Jacque, er wurde hinter seinem französischen Teamkollegen Zweiter, nach einem spannenden letzten Rennen in Australien. 2001 stieg das Team in die 500ccm auf, wo Nakano sieben Ergebnisse in den Top 5 erreichte und ein Podium von neun Starts aus der ersten Reihe. Wie viele der 2-Takt Fahrer hatte auch er Probleme, sich 2002 an die 4-Takter zu gewöhnen und erreichte auch 2003 wieder nur bedingt zufrieden stellende Ergebnisse mit D'Antin Yamaha. 2004 brachte Shinya das Kawasaki Projekt nach vorn und war mit ihnen erfolgreich, indem er der grünen Maschine einen Podiumsplatz bescherte. 2005 fährt er erneut für das japanische Werk und zeigt sein gewohnt hohes Niveau an Konsistenz.

Kawasaki Racing Team Kawasaki



STEP TRUTNOV A.S.

Horská 289, 541 02 Trutnov 4
Česká republika
E-mail: steptrutnov@steptrutnov.cz
Tel.: +420 499 811 892-4
Fax: +420 499 813 387

www.steptrutnov.cz

VÝROBNÍ PROGRAM

- Tlakové nádoby stabilní
- Tlakové nádoby s vakem
- Zařízení pro úpravu vod
- Ohříváky vody
- Beztlakové nádoby
- Akumulační nádoby pro kotelny
- Automatické expanzní, doplňovací a odplyňovací zařízení
- Kotle na biomasu (dřevní odpad, sláma, energetické rostliny)



STEP TRUTNOV A.S.

Horská 289, 541 02 Trutnov 4
Czech Republic
E-mail: steptrutnov@steptrutnov.cz
Phone.: +420 499 811 892-4
Fax: +420 499 813 387

www.steptrutnov.cz

PRODUCTION PROGRAM

- Stationary pressure vessels
- Water heaters
- Pressure vessels with rubber below
- Equipment for converter water
- Non-pressure tanks
- Storage vessels for boiler rooms
- Automatic expansionary, complementary and degassing equipment
- Boiler for biomass (wood waste, straw, energy plants)





Loris Capirossi

ITA Bologna, 04/04/73



První GP	JPN '90
Starty	226
Vítězství	23
Stupně vítězů	83
Pole position	36
Nejrychlejší kolo	26
Tituly MS (98 - 250, '91, '90 -125)	3



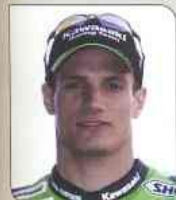
Populární jezdec Loris Capirossi se stal mistrem světa stopětádyacítek v necelých 17 letech a než v roce 1992 přestoupil do dvěstěpadesátek, získal titul v této třídě ještě dvakrát. Celkem nasbíral tento italský závodník 16 umístění na stupních vítězů včetně 7 vítězství, do třídy 500 ccm přestoupil v roce 95 s Hondou a hned získal titul Nováček roku. Capirossi poprvé triumfoval v pátiatovkách na Yamaze v Eastern Creek v roce 1996, ale v další sezóně závodil znovu na dvěstěpadesátce. Stal se mistrem světa ve třídě 250 ccm v roce 1998, ale v následujícím roce tento titul neobhájil a Sito Pons jej angažoval na Hondu NSR500. Capirossi během tří sezón na japonském dvouválci nasbíral celkem 15 umístění na „bedně“ a jedno vítězství. V roce 2003 přestoupil k Ducati, kde jej čekal slibný čtyřtakt Desmosedici. Překvapivé vítězství v Katalánsku spolu s 5 umístěními na stupních vítězů a celkové čtvrté místo dokazuje Capirossiho nadání a zkušenost. Tento veterán vedl Ducati do boje o titul i v roce 2004, ale motocykl nesplnil očekávání. Itálové v zimě vyměnili pneumatiky Michelin za Bridgestone a přivedli na svět vyřizenou verzi Desmosedici GP5, Capirossi si zajistil stupně vítězů na domácí půdě, ale ve zbytku sezóny nejsou jeho výsledky nijak chromující.

Loris Capirossi war mit 17 Jahren 125ccm Weltmeister und gewann den Titel noch weitere zweimal bevor er 92 in die 250ccm wechselte. Der Italiener erreichte 16-mal das Podium, 7-mal davon als Sieger und wechselte 95 mit Honda in die 500ccm, wo er dann Rookie des Jahres wurde. Capirossi hatte seinen ersten 500ccm Triumph auf einer Yamaha in Eastern Creek 1996, ging aber dann im folgenden Jahr mit Aprilia wieder in die 250ccm zurück. 1998 wurde er 250ccm Weltmeister, konnte seinen Titel 1999 aber nicht wiederholen und wurde dann von Sito Pons mit einer Honda NSR500 unter Vertrag genommen. Capirossi erreichte in den drei Jahren auf der japanischen 4-Takter 15 Podien und einen Sieg, bevor er 2003 zu Ducati wechselte, um die viel versprechende und neuartige 4-Takt Desmosedici zu fahren. Ein überraschender Sieg in Katalonien und fünf Podien und ein Gesamtviertes Platz sind der Beweis für Capirossis Fähigkeiten und Erfahrung. Der freundliche und bekannte Fahrer führte auch 2004 wieder die Verfolgung der Ducatis an, traf aber nicht seine Erwartungen. Der Italiener wechselte während des Winters von Michelin zu Bridgestone und entwickelte die verfeinerte GP5 Version der Desmosedici mit. Capirossi sicherte sich bei seinem Heim GP ein Podium, aber der Rest seiner Kampagne war bisher nicht überwältigend.

Ducati Marlboro Team *Ducati*

Alex Hofmann

GER Mindelheim, 25/05/80



První GP	GER '97
Starty	74
Vítězství	-
Stupně vítězů	-
Pole position	-
Nejrychlejší kolo	-
Tituly MS	-

Alex Hofmann začal svoji kariéru jako motokrosový závodník, ale brzy přesedlal na silniční motocykl a první úspěchy na sebe nedaly dlouho čekat. Pod dohledem Dietera Theise se stal mistrem Evropy – tento titul mu přinesl okamžitě renomé nejtalentovanějšího německého jezdce. Od té doby se ale jeho pokrok zpomalil vzhledem k vojenské službě a zraněním, ale Hoffman už se etabloval jako konzistentní závodník. V roce 2003 v pouhých 22 letech převzal Hofmann, který mluví čtyřmi jazyky, roli testovacího jezdce Kawasaki a v prvních závodech GP dokázal zapůsobit a bodoval ve dvou podnicích. Alexovou odměnou za práci, kterou odvedl a za potenciál, který ukázal, byl plyn úvazek v zelených barvách a další práce na vývoji v roce 2004. Ve své první kompletní sezóně MotoGP měl střídavé úspěchy, ale na zdokonaleném stroji Ninja ZX-RR ukázal opravdu velký potenciál. Zlomem zápestí před druhým podnikem v Portugalsku jeho rozlet zbrzdilo.



66

Alex Hofmann begann seine Rennkarriere im Motocross, brachte sein Talent aber bald zum Straßenrennen und seine ersten Siege ließen nicht lang auf sich warten. Unter der Aufsicht von Dieter Theis wurde er gekrönter Europameister – ein Titel der ihm die Aufmerksamkeit als Deutschlands strahlendstes Renntalent brachte. Seit da an wurde sein Fortschritt durch den Wehrdienst und durch Verletzungen eingeschränkt, aber Hofmann entwickelte sich zu einem konsistenten Fahrer. Mit nur 22 Jahren übernahm Hofmann, der vier verschiedene Sprachen spricht, 2003 die Rolle als Testfahrer für Kawasaki und in seinen paar Rennaufritten beeindruckte er auf dem neuen und problematischen Motorrad, indem er bei zwei GPs in die Punkte fuhr. Die Antwort auf Alexes Arbeit vor und hinter den Kulissen war ein voller Vertrag bei Kawasaki für 2004 und für weitere Entwicklungsarbeiten. In seiner ersten vollen Saison ging er durch Höhen und Tiefen in der MotoGP Klasse, aber er zeigte mit der verbesserten Ninja ZX-RR, was in ihm steckt. Ein gebrochenes Handgelenk, was er sich beim zweiten Rennen in Portugal zuzog, hat seine bisherigen Auftritte 2005 begrenzt.



Kawasaki Racing Team *Kawasaki*

Shane Byrne

GBR Lambeth, 10/12/76



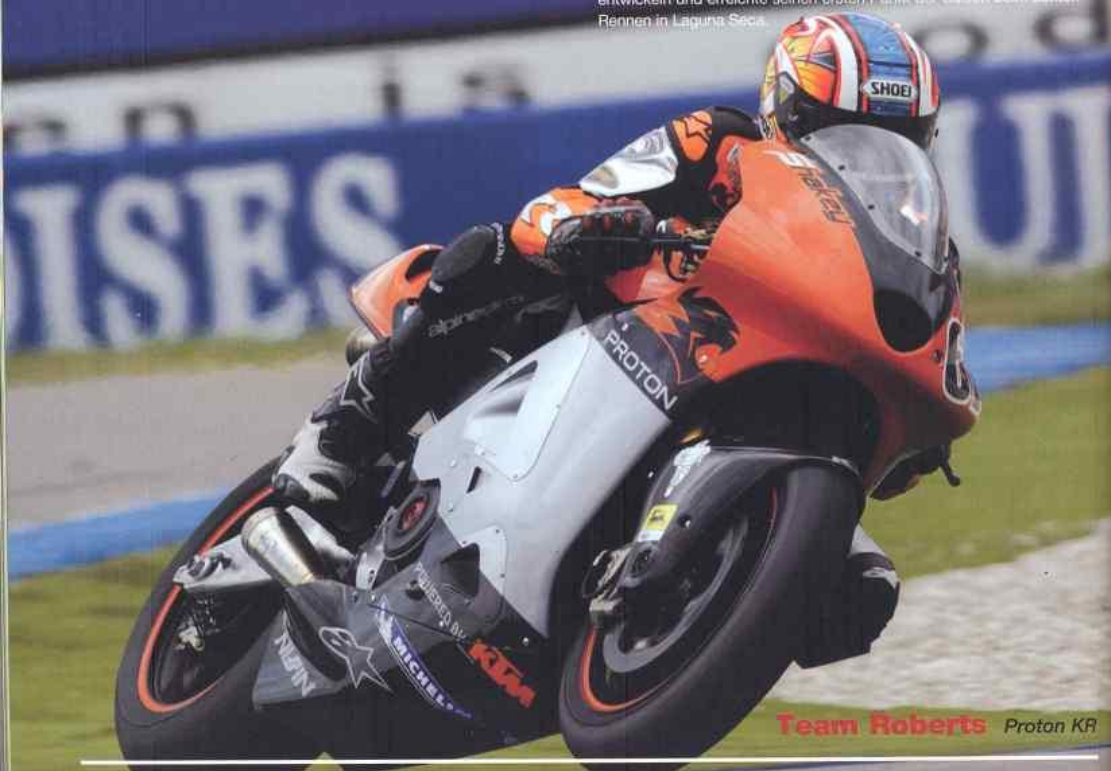
První GP	RSA '04
Starty	18
Vítězství	-
Stupně vítězů	-
Pole position	-
Nejrychlejší kolo	-
Tituly MS	-



67

Stejně jako mnoho jeho kolegů započal Shane Byrne svou cestu do mistrovství světa bláznivým křtem v motokrosu. Londýňanův první kontakt se silničním závoděním se odehrál v roce 1996, když mu bylo 18, vyhrával okamžitě navzdory nedostatku zkušenosti s asfaltem. O dva roky později začala jeho kariéra nabírat obrátky díky zisku titulu britského mistra supersportů. Nejprve na Suzuki a později na Hondě se stal Byrne pravidelným sběratelem bodů v nabitém britském šampionátu superbiků. Postupně získal 14., 8. a 4. místo, než úspěšné spojení s Ducati přineslo ovoce a kýžený titul v roce 2003. Debutoval v MotoGP na Aprilii v roce 2004 a získal výborné 10. místo v Itálii, ale zbytek sezóny mu pokazila zranění a přílišná snaha zkrotit těžko ovladatelný italský stroj. Letos přijal novou výzvu – práci na projektu týmu Roberts a KTM a v osmém závodě sezóny v Laguna Seca získal svůj první letošní bod.

Wie viele seines Gleichen, kam Shane Byrne nach einer matschigen Disziplin, dem Motocross in die Welt des Motorradrennsports. Der erste Kontakt des Londoners mit dem Asphalt war 1996, als er mit 18 Jahren neu dazu kam und es von Anfang an schaffte, Rennen zu gewinnen, trotz der fehlenden Erfahrungen im Straßenrennen. Zwei Jahre später begann seine Karriere, dank seines Erfolges als Britischen Superbike Meister zu laufen. Er fuhr erst mit Suzuki und dann mit Honda und wurde zu einem regulären Punktemacher in der Britischen Superbike Meisterschaft. Er machte große Fortschritte, war erst 14., dann 8. und dann 4., bevor sein Zusammenschluss mit Ducati 2003 Früchte zu tragen begann, als er die Meisterschaft gewann. Sein MotoGP Debüt hatte er 2004 mit Aprilia und in Italien fuhr er auf einen beeindruckenden 10. Platz, auch wenn diese Saison durch Verletzungen ruiniert wurde und er versuchte, die Angsteinflößende italienische Maschine zu bändigen. Dieses Jahr übernahm er die Herausforderung, das neue Team Roberts und KTM Projekt mit zu entwickeln und erreichte seinen ersten Punkt der Saison beim achten Rennen in Laguna Seca.



Team Roberts Proton KR

HOTEL BENICA PIZZERIA TRATTORIA



HOTEL BENICA
Ke Stadionu 2045
Benešov u Prahy | Česká republika

tel : +420 317 725 611-12
fax : +420 317 725 613
GSM : +420 777 219 948
e-mail : info@benica.cz
www.benica.cz



Nicky Hayden

USA Owensboro, 30/07/81



První GP	JAP '03
Starty	40
Vítězství	1
Stupně vítězů	6
Pole position	2
Nejrychlejší kolo	-
Tituly MS	-



69

Nicky Hayden nastoupil v roce 2003 přímo do MotoGP jako týmový kolega Valentina Rossiho v továrním týmu Repsol Honda. Narodil se v Kentucky a jméno Hayden už bylo v amerických kruzích dobře známé. O vítězi šampionátu superbiků AMA z roku 2002 mělo v jeho pouhých jednadvaceti letech zájem mnoho týmů, ale nakonec se mu podařilo získat horké křeslo vedle světového šampiona. Přátelskému a pohodovému Američanovi přirozeně nějakou chvíli trvalo, než našel pevnou půdu pod nohama, ale koncem své debutové sezóny předvedl několik zcela elektrizujících výkonů, kterými prokázal svůj potenciál a díky dvěma umístěním na stupních vítězů v posledních čtyřech závodech skončil na výborném pátém místě v celkovém pořadí. Loň vystoupil Hayden na stupně vítězů dvakrát za sebou - v Brazíli a v Německu, ale jeho výkony nebyly zcela konzistentní a tak skončil celkově osmý. Ve třetí sezóně v týmu Repsol Honda už je pod tlakem, aby získal výsledky. Začátek sezóny nebyl valný a fakticky Nicka vyloučil z boje o titul, ale podařilo se mu získat první vítězství díky skvělému výkonu na domácí půdě.

Nicky Hayden kam 2003 direkt in die MotoGP, als Teamkollege von Valentino Rossi im Repsol Honda Werksteam. In Kentucky geboren und aus einer Familie stammend, mit einem starken Namen im US Racing, wurde der AMA Superbike Meister von 2002 ein gefragter Mann bei verschiedenen Teams, er war nur 21 Jahre alt, aber er nahm den heißesten Sitz im Fahrerlager an, den neben dem amtierenden Weltmeister. Der freundliche Amerikaner brauchte etwas Zeit um einen Fuß auf den Boden zu bekommen, aber zum Ende seiner Debüt Kampagne begann er sein Potenzial mit ein paar elektrifizierenden Rennaufritten und zwei Podien in den letzten vier GPs zu zeigen, er wurde in dem Jahr Gesamt-Fünfter. Hayden erreichte im letzten Jahr in Brasilien und Deutschland zwei Podien hintereinander, aber durch seine mangelhafte Konsistenz wurde er nur Gesamt-Achter. In seiner dritte Saison im Repsol Honda Team steht er unter Druck vorherige Ergebnisse zu wiederholen. Ein schlechter Start in dieses Jahr hat Nicky um die Titelchancen gebracht, aber er erreichte seinen allerersten Sieg in der MotoGP mit einem perfekten Auftritt bei seinem Heim GP.

James Ellison

GBR Kendal, 19/09/80



První GP	CZE '04
Starty	16
Vítězství	-
Stupně vítězů	-
Pole position	-
Nejrychlejší kolo	-
Tituly MS	-



James Ellison debutoval v MotoGP loni v Brně, kdy nahradil zraněného Chrise Burnse v týmu WCM. Zkušenosti se čtyřtaktky získal v mistrovství Evropy superstocků a v britském šampionátu superbiků: než se usadil na britské scéně, vyhrál v ME superstocků v letech 2000 a 2001 dva tituly za sebou. V roce 2004 vedl pohár soukromníků a Peter Clifford jej požádal, aby nahradil Burnse. Pěťadvacetiletý rodák z Cumbrie získal první body už ve svém třetím závodě, dojel 13. v Kataru. V roce 2005, ve své první kompletní sezóně šampionátu MotoGP, jede Ellison na novém stroji V6 Blata WCM a je jediným jezdcem, který pro tento prototyp zatím získal body.

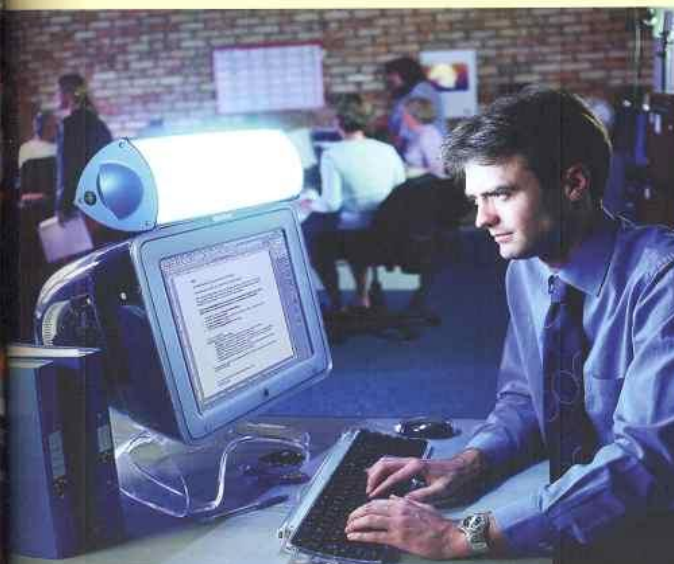
James Ellison hatte sein MotoGP Debüt letztes Jahr in Brunn, er ersetzte den verletzten Chris Burns im WCM Team. Ellison hat seine Erfahrung mit 4-Takttern in der Europäischen Superstock Serie und der Britischen Superbike Meisterschaft gemacht. In der Europäischen Superstock erreichte er 2000 und 2001 zwei aufeinander folgende Titel, bevor er zur Britischen Szene überwechselte. 2004 führte er gerade den Privateer Cup an, als Peter Clifford ihn fragte, ob er für Burns einspringen würde. Der 25-Jährige aus Cumbria erreichte seinen ersten Punkt bei seinem dritten Auftritt, als er in Katar 13. wurde. 2005, in seiner ersten vollen Saison in der MotoGP Weltmeisterschaft, sitzt Ellison auf der neuen V6 Bata-WCM und ist der einzige Fahrer, der bis jetzt für den Prototypen Punkte gesammelt hat.

Blata WCM Blata



Repsol Honda Team Honda

JK service

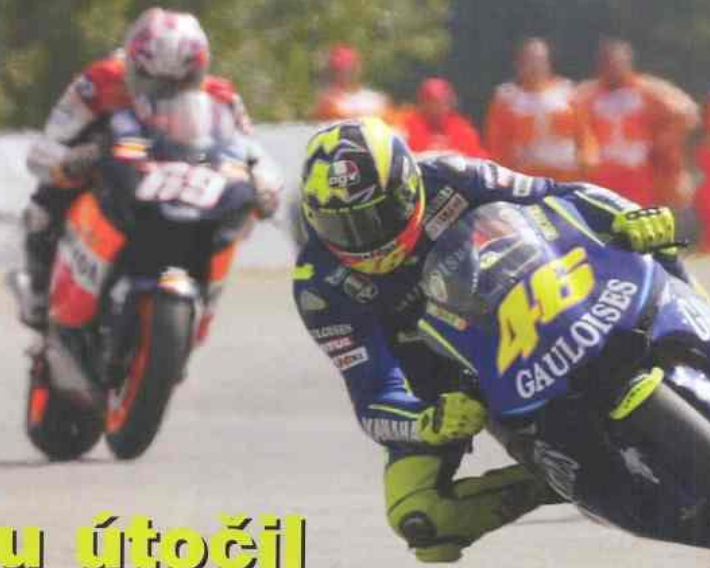


- marketing
- reklama
- propagace

JK service
Kořenského 7
150 00 Praha 5

tel.: +420 728 876 116

info@jk-service.cz
www.jk-service.cz



Gibernau útočil

Sete Gibernau vyhrál Grand Prix České republiky v roce 2004 a nakrátko tak oživil svůj sen připravit Valentina Rossiho o titul ve třídě MotoGP. Španělovo vítězství znamenalo, že snížil náskok na vedoucího Itala na pouhých sedmáct bodů a protože do konce sezóny zbývalo ještě šest závodů, svítila naděje, že ve druhé části seriálu se budou mezi těmito dvěma jezdci ještě odehrávat napínavé souboje.

Gibernau vedl téměř celý závod před Rossim, Maxerim Biaggiem, Alexem Barrosem a Nickym Haydenem. Barros a Hayden však



havarovali a zbylou tříčlennou skupinku měl Gibernau perfektně pod kontrolou.

Gibernau sice Rossimu povolil krátkičké vedení asi ve dvou třetinách posledního kola, ale hbitě převzal opět kontrolu a postupně zvýšil tempo neuvěřitelným způsobem, pohyboval se na hranici rekordů trati a zanechal Rossiho s přehledem na druhé příčce. Biaggi na Španěla také neměl a tak dal přednost bezpečnému třetímu místu, což ale pro něj byla vítaná změna, protože v předchozím závodě v Donington Parku skončil až dvanáctý.

čtvrté místo s Lorísem Capirossim.

Bohužel pro Gibernaua netrvala tato sláva dlouho. V roce 2004 už na stupně vítězů vystoupil jenom dvakrát a poslední vítězství si připsal v Kataru. Rossi vyhrál čtyři z posledních šesti závodů a samozřejmě získal i titul mistra světa.

Závodů MotoGP předcházel kontroverzní závod dvěstěpadesátek, který po několika nevyšlyšených žádostech o zastavení závodu nakonec vyhrál Sebastian Porto. První kapky se na trati objevily už po několika kolech, kdy se Dani Pedrosa

"Pro nás je to velké vítězství a mám radost za celý tým, protože jsme museli udělat závažné rozhodnutí, které se vyplatilo," řekl potom Gibernau. "Honda dodala do Brna nový motor a některé další díly, ale kvůli počasí jsme neměli čas správně je nastavit, tak jsme se rozhodli, že pojedeme s tím, co máme a vědět jsme, že s tímhle motocyklem můžeme vyhrát. Jsem rád, že jsem to dnes dokázal a mám z toho radost."

Boj o další pozice se ještě zintenzivnil, po smůle Barrose a Haydena vidina dalších dostupných bodů inspirovala Makota Tamada, aby se pustil do urputné bitvy o

připojil k vedoucí skupině ze 13. místa na roštu a právě on byl jedním z jezdců, kteří zvedli ruku na protest.

Červená vlajka nezavírala a tak Porto využil šance k úniku, pronásledoval jej pouze Pedrosa, Alex de Angelis a Randy De Puniet. Pedrosa pak znovu přibrzdil v domnění, že by se měl závod kvůli dešti zastavit, možná tak způsobil pád De Angelise a zbavil tak Porta další zátěže.

Ani teď nebyla červená vlajka vyvěšena a tak se mohl Pedrosa pouze dívat, jak Porto a De Puniet přeletěl kolem něj, získal pro Aprilii double a 100. vítězství ve třídě. Třetí místo však pro Pedrosu na Hondě znamenalo, že vedl v celkovém pořadí o 30 bodů před De Punietem a Porto zaostával ještě o dalších 13 bodů.

Ve stopědvacítkách získal skvělé vítězství po napínavém souboji v posledním kole Jorge Lorenzo. Nejprve se zdálo, že budoucí světový šampión Andrea Dovizioso zopakuje své jednoznačné vítězství z Donington Parku, ale byl pohlcen smůlkou ostatních jezdců a na cestě ke druhému místu měl tak celý závod co dělat.

Casey Stoner byl Doviziosovi v patách, ale ve druhém kole spadl z druhého místa, zatímco Hector Barberá se pracoval přes celé startovní pole z 26. místa na roštu. Barberá potom vedl skupinu, která pohltila Doviziosa, ale zaplatil za přílišnou sebedůvěru, když pokývl na ostatní jezdce, aby jej zkusili předjet a v dramatickém finále tak nakonec bojovalo v posledním kole o vítězství osm jezdců.

Roberto Locatelli předvedl výkon dne, když nakonec urval třetí místo pro sebe, protože v prvním kole byl ještě 30., kdežto Barberá dojel až na sedmém místě – a tak ještě posílil Doviziosovy šance v této třídě.



Gibernau schlägt zurück

Sete Gibernau siegte 2005 beim Gauloises Grand Prix České Republiky und erhöhte damit seine Hoffnungen sich den MotoGP Weltmeisterschaftstitel von Valentino Rossi wegzuschleppen. Durch den Sieg lag der Spanier 17 Punkte hinter dem Italiener und es waren noch sechs Rennen zu fahren, was ihm einen kleinen Hoffnungsschimmer bescherte, die Meisterschaft zu gewinnen.

Gibernau führte die meiste Zeit des GP und wurde von einer Gruppe verfolgt, die aus Rossi, Max Biaggi, Alex Barros und Nicky Hayden bestand. Doch Barros und Hayden stürzten und Gibernau fuhr das Rennen zur Perfektion.

Nachdem Rossi einen kurzen Auftritt an der Spitze hatte, mit einem Vorsprung von zwei Dritteln einer Sekunde, bewegte sich Gibernau schnell wieder in Führung und erhöhte sein Tempo stetig. Er war unaufhaltsam und fuhr nahe an der Rekordzeit und Rossi musste sich mit einem zweiten Platz zufrieden geben. Auch Biaggi war machtlos gegen den Spanier anzukommen und fuhr auf einen dritten Platz, was für ihn eine willkommene Rückkehr auf dem Podium war, nachdem er beim vorherigen Rennen in Donington Park nur Zwölfter wurde.

"Das ist ein großer Sieg für uns und ich freue mich für mein Team, weil wir eine große Entscheidung zu treffen hatten, die sich bezahlt gemacht hat", kommentierte Gibernau hinterher: „Honda hatte einen neuen Motor mitgebracht und einige andere Teile, wir hatten aber keine richtige

Möglichkeit, die Teile richtig einzustellen, weil das Wetter nicht mitgespielt hat, daher entschieden wir, bei dem zu bleiben, was wir hatten, wovon wir wussten, dass es ein Motorrad war, mit dem man dieses Rennen gewinnen konnte. Ich konnte das heute beweisen und ich freue mich sehr darüber."

Der Kampf um die Positionen weiter unten im Feld wurde intensiver, nachdem Barros und Hayden gestürzt waren, denn es waren extra Punkte möglich, die Makoto Tamada inspiriert haben, mit Loris Capirossi einen langen Kampf auszufechten, um dann auf den vierten Platz zu fahren.

Leider hatte der Moment des Ruhmes für Gibernau kein langes Leben. Er ist 2004 nur zweimal mehr aufs Podium gefahren und sein letzter Sieg war in Katar. Rossi hat vier der sechs verbleibenden Rennen in dem Jahr noch gewonnen.

Die MotoGP Aktion wurde von einem kontroversen 250ccm Contest untermauert, den Sebastian Porto gewann, nachdem das Rennen wegen des Regens gestoppt werden musste. Die ersten Tropfen fielen nach nur ein paar Runden auf die Strecke, gerade nachdem sich Dani Pedrosa vom 13. Startplatz zur Führungsgruppe vorgearbeitet hatte und er war einer der Fahrer, der seine Hand als Protest erhoben hatte.

Da keine rote Flagge sichtbar war, ergriff Porto die Chance und fuhr davon, nur Pedrosa, Alex de Angelis und Randy de Puniet konnten ihn ein paar Runden später einholen. Pedrosa stoppte dann zum zweiten Mal bevor der Regen einsetzte, was De Angelis fast zum Sturz brachte und

Porto wieder davon kommen ließ.

Wieder waren keine roten Flaggen zu sehen und Pedrosa konnte nur zusehen, als Porto und De Puniet beide an ihm vorbei gingen. Sie fuhren Aprilia einen ersten und zweiten Platz ein und deren 100. Sieg in der Klasse. Der dritte Platz für den Hondafahrer Pedrosa ließ ihn die Meisterschaft vor De Puniet mit 30 Punkten Vorsprung anführen, Porto war weitere 13 Punkte dahinter.

Jorge Lorenzo fuhr in der letzten Runde zu einem atemberaubenden Sieg in der 125ccm Klasse. Der fast Weltmeister Andrea Dovizioso hat seinen Versuch, den dominanten Sieg von Donington Park zu wiederholen unterbrechen müssen, denn er wurde vom Feld eingeholt und musste sich den ganzen Weg wieder vorarbeiten, um am Ende noch Zweiter zu werden.

Casey Stoner jagte Dovizioso nach, stürzte aber aus der zweiten Position heraus in der zweiten Runde des Rennens, während sich Hector Barbera seinen Weg durch das Feld bahnte, nachdem er vom 26. Startplatz aus ins Rennen ging. Barbera führte die Gruppe an, als diese Dovizioso einholte, musste aber für seine Selbstsicherheit einen hohen Preis bezahlen, denn andere Fahrer fuhren an ihm vorbei und acht von ihnen kämpften auf den letzten Metern um den Sieg.

Roberto Locatelli bot die Performance des Tages. Er stürzte in der ersten Runde von einem 30. Startplatz nach vorn und wurde in einem dramatischen Finale Dritter, während Barbera es nur auf einen siebten Platz schaffte, was Dovizioso in der Klasse weiter stärkte.

NO.	RIDER	NAT	MACHINE	TEAM
3	MAX BIAGGI	ITA	Honda	REPSOL HONDA TEAM
4	ALEX BARROS	BRA	Honda	CAMEL HONDA PONS
5	COLIN EDWARDS	USA	Yamaha	GAULOISES YAMAHA TEAM
6	MAKOTO TAMADA	JPN	Honda	KONICA MINOLTA HONDA
7	CARLOS CHECA	SPA	Ducati	DUCATI MARLBORO TEAM
9	NOBUATSU AOKI	JPN	Suzuki	TEAM SUZUKI MOTOGP Wild Card
10	KENNY ROBERTS	USA	Suzuki	TEAM SUZUKI MOTOGP
11	RUBEN XAUS	SPA	Yamaha	FORTUNA YAMAHA TEAM
12	TROY BAYLISS	AUS	Honda	CAMEL HONDA PONS
15	SETE GIBERNAU	SPA	Honda	TELEFONICA MOVISTAR HONDA MOTOGP
21	JOHN HOPKINS	USA	Suzuki	TEAM SUZUKI MOTOGP
24	TONI ELIAS	SPA	Yamaha	FORTUNA YAMAHA TEAM
27	FRANCO BATTAINI	ITA	Blata	BLATA WCM
33	MARCO MELANDRI	ITA	Honda	TELEFONICA MOVISTAR HONDA MOTOGP
44	ROBERTO ROLFO	ITA	Ducati	TEAM d'ANTIN PRAMAC
46	VALENTINO ROSSI	ITA	Yamaha	GAULOISES YAMAHA TEAM
56	SHINYA NAKANO	JPN	Kawasaki	KAWASAKI RACING TEAM
65	LORIS CAPIROSSI	ITA	Ducati	DUCATI MARLBORO TEAM
66	ALEX HOFMANN	GER	Kawasaki	KAWASAKI RACING TEAM
67	SHANE BYRNE	GBR	Proton KR	TEAM ROBERTS
69	NICKY HAYDEN	USA	Honda	REPSOL HONDA TEAM
77	JAMES ELLISON	GBR	Blata	BLATA WCM

kol

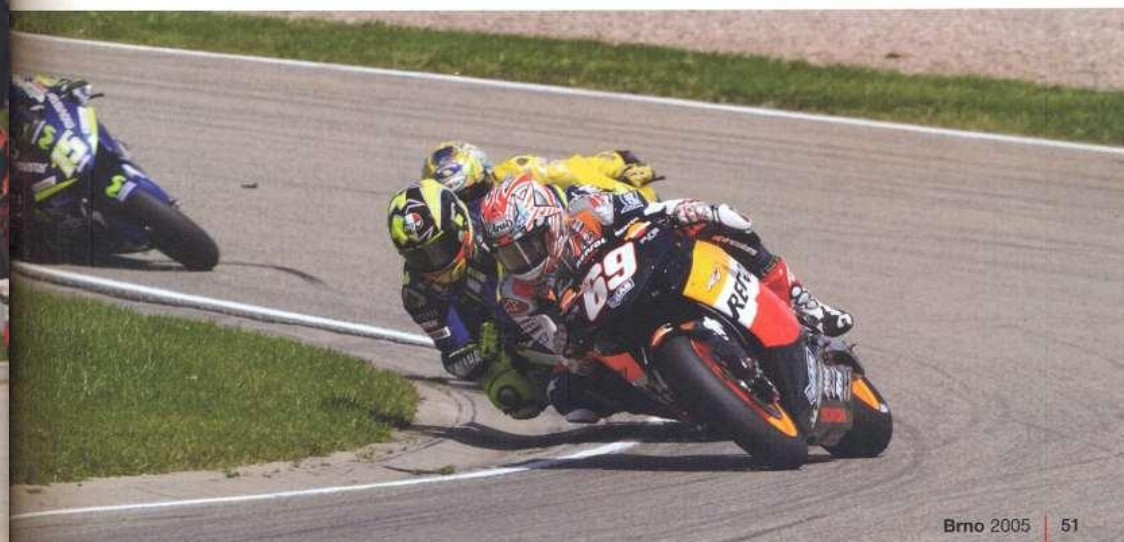
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
3																							
4																							
5																							
6																							
7																							
10																							
11																							
12																							
15																							
19																							
21																							
24																							
27																							
33																							
44																							
46																							
56																							
65																							
66																							
67																							
69																							
77																							



MotoGP závod 11 22 kol 118,866km

Klasifikace

1	2
3	4



Vývoj sezóny

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Total
1	VALENTINO ROSSI	25	20	25	25	25	25	25	16	25	25	-	-	-	-	-	-	-	236
2	MARCO MELANDRI	16	13	16	13	13	16	20	-	-	9	-	-	-	-	-	-	-	116
3	SETE GIBERNAU	20	-	13	20	-	20	11	11	-	20	-	-	-	-	-	-	-	115
4	COLIN EDWARDS	7	10	8	16	7	9	16	20	13	8	-	-	-	-	-	-	-	114
5	MAX BIAGGI	9	16	11	11	20	10	10	13	-	13	-	-	-	-	-	-	-	113
6	ALEX BARROS	13	25	5	-	9	13	9	-	16	11	-	-	-	-	-	-	-	101
7	NICKY HAYDEN	-	9	7	10	10	11	13	25	-	16	-	-	-	-	-	-	-	101
8	LORIS CAPIROSSI	3	7	4	9	16	4	6	6	10	7	-	-	-	-	-	-	-	72
9	SHYNTIA NAKANO	11	8	-	8	6	7	8	7	-	10	-	-	-	-	-	-	-	65
10	CARLOS CHECA	6	11	-	-	11	5	7	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	51
11	TROY BAYLISS	10	5	-	6	3	8	5	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47
12	MAKOTO TAMADA	8	-	-	-	8	-	2	9	9	6	-	-	-	-	-	-	-	42
13	KENNY ROBERTS	-	4	-	3	1	1	-	2	20	5	-	-	-	-	-	-	-	36
14	RUBEN XAUS	-	6	6	4	2	6	4	5	-	3	-	-	-	-	-	-	-	36
15	JOHN HOPKINS	2	-	9	-	5	-	3	8	5	-	-	-	-	-	-	-	-	32
16	TONI ELIAS	4	2	2	7	-	-	-	3	7	4	-	-	-	-	-	-	-	29
17	OLIVIER JACQUE	-	-	20	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25
18	ALEX HOFMANN	5	-	-	-	4	-	-	4	8	-	-	-	-	-	-	-	-	21
19	ROBERTO ROLFO	1	3	-	1	-	2	-	-	6	2	-	-	-	-	-	-	-	15
20	JURGEN vdGOORBERGH	-	-	10	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
21	JAMES ELLISON	-	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
22	DAVID CHECA	-	-	-	-	-	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
23	SHAYNE BYRNE	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
24	FRANCO BATTAINI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Total
1	YAMAHA	25	20	25	25	25	25	25	20	25	25	-	-	-	-	-	-	-	240
2	HONDA	20	25	16	20	20	20	20	25	16	20	-	-	-	-	-	-	-	202
3	KAWASAKI	11	8	20	8	6	7	8	7	8	10	-	-	-	-	-	-	-	93
4	DUCATI	6	11	4	9	16	5	7	6	11	7	-	-	-	-	-	-	-	82
5	SUZUKI	2	4	9	3	5	1	3	8	20	5	-	-	-	-	-	-	-	60
6	BLATA	-	1	3	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	5
7	PROTON KR	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
8	MORIWAKI	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1

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

Vývoj sezóny

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Total
1	DANI PEDROSA	25	13	10	25	25	25	20	13	25	-	-	-	-	-	-	-	-	181
2	CASEY STONER	-	25	25	13	13	20	10	16	9	-	-	-	-	-	-	-	-	131
3	ANDREA DOVIZIOSO	13	20	20	16	8	16	9	9	13	-	-	-	-	-	-	-	-	124
4	SEBASTIAN PORTO	20	7	11	-	11	-	25	11	11	-	-	-	-	-	-	-	-	96
5	H RANDY DE PUNNET	-	16	-	20	-	10	8	25	10	-	-	-	-	-	-	-	-	89
6	ALEX DE ANGELIS	16	11	13	-	16	-	11	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-	87
7	HIROSHI AOYAMA	-	10	16	10	9	13	13	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-	87
8	JORGE LORENZO	10	6	7	11	20	-	16	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78
9	HECTOR BARBERA	11	5	9	9	10	-	7	-	8	-	-	-	-	-	-	-	-	59
10	SIMONE CORSI	7	-	8	5	7	11	6	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	54
11	SYLVAIN GUINTOLI	-	8	4	7	-	8	4	7	5	-	-	-	-	-	-	-	-	43
12	YUKI TAKAHASHI	-	9	6	6	-	9	1	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	38
13	ALEX DEBON	8	3	5	8	-	5	3	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	36
14	ANTHONY WEST	-	-	-	-	-	-	-	20	6	-	-	-	-	-	-	-	-	26
15	MIRKO GIANSAANTI	6	2	-	-	4	7	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24
16	ROBERTO LOCATELLI	9	-	-	2	-	4	5	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24
17	ALEX BALDOLINI	3	-	3	3	-	6	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
18	CHAZ DAVIES	5	-	-	4	6	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17
19	ANDREA BALLERINI	2	-	-	1	5	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14
20	RADOMIL ROUS	4	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
21	JAKUB SMRZ	-	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
22	GREGORY LEBLANC	1	-	-	-	2	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
23	DIRK HEIDOLF	-	-	1	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
24	ERWAN NIGON	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
25	HUGO MARCHAND	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Total
1	HONDA	25	20	20	25	25	25	20	13	25	-	-	-	-	-	-	-	-	198
2	APRILIA	25	20	20	25	16	20	25	25	20	-	-	-	-	-	-	-	-	196
3	KTM	-	-	-	-	-	-	-	20	6	-	-	-	-	-	-	-	-	26

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



NO.	RIDER	NAT	MACHINE	TEAM
1	DANI PEDROSA	SPA	Honda	TELEFONICA MOVISTAR HONDA 250CC
5	ALEX DE ANGELIS	RSM	Aprilia	MS APRILIA ITALIA CORSE
6	ALEX DEBON	SPA	Honda	WURTH HONDA BQR
7	RANDY DE PUNIET	FRA	Aprilia	APRILIA ASPAR TEAM 250CC
8	ANDREA BALLERINI	ITA	Aprilia	APRILIA ABRUZZO RACING TEAM
12	GABOR RIZMAYER	HUN	Yamaha	TEAM KURZ PRISTA OIL
14	ANTHONY WEST	AUS	KTM	RED BULL KTM GP250
15	ROBERTO LOCATELLI	ITA	Aprilia	CARRERA SUNGLASSES LCR
17	STEVE JENKNER	GER	Aprilia	NOCABLE.IT RACE
19	SEBASTIAN PORTO	ARG	Aprilia	APRILIA ASPAR TEAM 250CC
20	GABRIELE FERRO	ITA	Fantic	SCUDERA FANTIC MOTOR GP
21	ARNAUD VINCENT	FRA	Fantic	SCUDERA FANTIC MOTOR GP
23	NIKLAS CAJBACK	SWE	Yamaha	TEAM KURZ PRISTA OIL
24	SIMONE CORSI	ITA	Aprilia	MS APRILIA ITALIA CORSE
25	ALEX BALDOLINI	ITA	Aprilia	CAPETELLA RACING
26	ANDREAS MARTENSSON	SWE	Yamaha	TEAM KURZ PRISTA OIL Replacement
27	CASEY STONER	AUS	Aprilia	CARRERA SUNGLASSES LCR
28	DIRK HEIDOLF	GER	Honda	KEIFER-BOS-CASTROL HONDA
32	MIRKO GIANSAANTI	ITA	Aprilia	MATTEONI RACING
34	ANDREA DOVIZIOSO	ITA	Honda	TEAM SCOT
36	MARTIN CARDENAS	COL	Aprilia	APRILIA TEAM GERMANY
38	GREGORY LEBLANC	FRA	Aprilia	EQUIP GP DE FRANCE-SCRAB
44	TARO SEKIGUCHI	JPN	Aprilia	CAPETELLA RACING
48	JORGE LORENZO	SPA	Honda	FORTUNA HONDA
50	SYLVAIN GUINTOLI	FRA	Aprilia	EQUIP GP DE FRANCE-SCRAB
55	YUKI TAKAHASHI	JPN	Honda	TEAM SCOT
57	CHAZ DAVIES	GBR	Aprilia	APRILIA GERMANY
64	RADOMIL ROUS	CZE	Honda	WURTH HONDA BQR
73	HIROSHI AOYAMA	JPN	Honda	TELEFONICA MOVISTAR HONDA 250CC
80	HECTOR BARBERA	SPA	Honda	FORTUNA HONDA
96	JAKUB SMRZ	CZE	Aprilia	ARIE MOLENAAR RACING

Divoké karty

NO.	RIDER	NAT	MACHINE	TEAM
41	ALVARO MOLINA	SPA	Aprilia	ANDALUCIA-MAS RACING
60	WANG ZHU	CHI	Aprilia	ZONGSHEN TEAM OF CHINA
61	LI ZHENG PENG	CHI	Aprilia	ZONGSHEN TEAM OF CHINA
70	MICHAL FILLA	CZE	Yamaha	SRAMEK RACING PROMOTION

kol

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1																				
5																				
6																				
7																				
8																				
12																				
15																				
17																				
19																				
20																				
21																				
23																				
24																				
25																				
27																				
28																				
32																				
34																				
36																				
38																				
44																				
48																				
50																				
51																				
52																				
53																				
55																				
57																				
64																				
73																				
80																				
96																				

250ccm závod 11 20 kol 108,60km

Klasifikace

1	2
3	4

NO.	RIDER	NAT	MACHINE	TEAM
6	JOAN OLIVE	SPA	Aprilia	NOCABLE.IT RACE
7	ALEXIS MASBOU	FRA	Honda	AJO MÓTORSPOET
8	LORENZO ZANETTI	ITA	Aprilia	FONTANA SPORT
9	TOSHIHISA KUZUHARA	JPN	Honda	ANGAIA RACING
10	FREDERICO SANDI	ITA	Honda	ANGAIA RACING
11	SANDRO CORTESE	GER	Honda	KIEFER-BOS-CASTROL HONDA
12	THOMAS LÜTHI	CHE	Honda	ELIT GRAND PRIX
14	GABOR TALMACSI	HUN	KTM	RED BULL KTM GP125
15	MICHELE PIRRO	ITA	Malaguti	MALAGUTI REPARTO CORSE
16	RAYMOND SCHOUTEN	NED	Honda	ARIE MOLENAAR RACING
18	NICOLÁS TEROL	SPA	Derbi	CAJA MADRID DERBI RACING
19	ALVARO BAUTISTA	SPA	Aprilia	SEEDORF RC3 CLUB TIEMPO HOLIDAYS
22	PABLO NIETO	SPA	Derbi	CAJA MADRID DERBI RACING
25	DARIO GIUSEPPE	GER	Aprilia	SEMPRUCCI BLAUER USA
26	VINCENT BRAILLARD	SUI	Aprilia	ROAD RACING TEAM HUNGARY
28	JORDI CARCHANO	SPA	Aprilia	MVA ASPAR TEAM
29	ANDREA IANNONE	ITA	Aprilia	ABRUZZO RACING TEAM
31	SASCHA HOMMEL	GER	Malaguti	MALAGUTI REPARTO CORSE
32	FABRIZIO LAI	ITA	Honda	KOPRON RACING WORLD
33	SERGIO GADEA	SPA	Aprilia	MASTER ASPAR TEAM
35	RAFFAELE DE ROSA	ITA	Aprilia	MATTEONI RACING
36	MIKA KALLIO	FIN	KTM	RED BULL KTM GP125
41	ALEX ESPARGARO	SPA	Aprilia	SEEDORF RC3 CLUB TIEMPO HOLIDAYS
42	GIOELE PELLINO	ITA	Malaguti	MALAGUTI REPARTO CORSE Replacement
43	MANUEL HERNANDEZ	SPA	Aprilia	TOTTI TOP SPORT -3C
44	KAREL ABRAHAM	CZE	Aprilia	AB CARDION TEAM
45	IMRE TOTH	HUN	Aprilia	ROAD RACING TEAM HUNGARY
47	ANGEL RODRIGUEZ	SPA	Honda	LG MOBILE GALICIA TEAM
52	LUKAS PESEK	CZE	Derbi	METIS RACING TEAM
54	MANUEL POGGIALI	SAN	Gilera	METIS RACING TEAM
55	HECTOR FAUBEL	SPA	Aprilia	MASTER ASPAR
58	MARCO SIMONCELLI	ITA	Honda	NOCABLE.IT RACE
60	JULIAN SIMON	SPA	KTM	RED BULL KTM GP125
63	MIKE DE MEGLIO	FRA	Honda	KOPRON RACING WORLD
71	TOMOYOSHI KOYAMA	JPN	Honda	AJO MÓTORSPOET
75	MATTIA PASINI	ITA	Aprilia	TOTTI TOP SPORT -3C
84	JULIAN MIRALLES	SPA	Aprilia	MVA ASPAR

Divoké karty

NO.	RIDER	NAT	MACHINE	TEAM
76	MICHAEL RANSEDER	AUT	KTM	REDBULL ADAC KTM JUNIORS
77	STEFAN BRADL	GER	KTM	REDBULL ADAC KTM JUNIORS
87	PATRIK VOSTAREK	CZE	Honda	HANUSCH MOTOPROMOTION
97	LUCAS RAZEK	GER	Aprilia	MAYER RACING PASSAU
99	THOMAS MAYER	CZE	Honda	HERON RACING TEAM

kol

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
6																			
7																			
8																			
9																			
10																			
11																			
12																			
14																			
15																			
16																			
18																			
19																			
22																			
25																			
26																			
28																			
29																			
31																			
32																			
33																			
35																			
36																			
41																			
42																			
43																			
44																			
45																			
47																			
52																			
54																			
55																			
56																			
57																			
58																			
60																			
63																			
71																			
75																			
76																			
77																			
78																			
84																			
94																			
95																			
96																			
97																			
98																			

125ccm závod 11 19 kol 102,657 km

Klasifikace

1	2
3	4

Vývoj sezóny

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Total
1	THOMAS LUTHI	-	16	13	25	20	9	6	10	20	-	-	-	-	-	-	-	-	119
2	MIKA KALLIO	20	25	5	16	-	16	-	9	25	-	-	-	-	-	-	-	-	116
3	GABOR TALMACSI	11	-	16	10	25	13	25	-	13	-	-	-	-	-	-	-	-	113
4	MARCO SIMONCELLI	25	6	10	11	-	20	-	13	16	-	-	-	-	-	-	-	-	101
5	MATTIA PASINI	13	8	25	-	13	25	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100
6	JULIAN SIMON	7	7	6	8	9	8	10	25	11	-	-	-	-	-	-	-	-	91
7	FABRIZIO LAI	16	13	20	-	8	6	-	16	9	-	-	-	-	-	-	-	-	88
8	MANUEL POGIALLI	10	11	4	6	10	10	8	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	64
9	TOMOYOSHI KOYAMA	-	10	11	-	11	11	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52
10	HECTOR FAUBEL	9	20	1	-	-	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	50
11	PABLO NIETO	4	4	8	9	-	-	5	11	6	-	-	-	-	-	-	-	-	47
12	MIKE DE MEGLIO	5	5	-	13	-	-	2	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45
13	JOAN OLIVE	8	-	2	-	16	-	3	8	8	-	-	-	-	-	-	-	-	45
14	SERGIO GADEA	-	-	-	20	-	3	7	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35
15	ALVARO BAUTISTA	-	9	-	-	4	2	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
16	ALEX ESPARGARO	2	-	9	4	-	1	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	23
17	ALEXIA MASBOU	-	3	-	-	6	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
18	LORENZO ZANETTI	-	-	-	5	2	7	-	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	19
19	LUKAS PESEK	-	-	7	-	-	-	1	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	18
20	TOSHIHISA KAZUHARA	-	2	-	-	7	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
21	MANUEL HERNANDEZ	6	1	-	2	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12
22	MICHAEL RANSEDER	-	-	-	-	-	4	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	12
23	DAN LIGHTFOOT	-	-	-	-	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
24	MRE TOTH	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7
25	JORDI CARCHANO	3	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
26	ANDREA IANNONE	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
27	MICHELE CONTI	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
28	CHRISTIAN ELKIN	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
29	SANDRO CORTESE	-	-	-	1	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4
30	DARIO GUISPETTI	-	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
31	MICHELE PIRRO	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Total
1	KTM	20	25	16	16	25	16	25	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	193
2	APRILIA	25	20	25	20	16	25	20	13	16	-	-	-	-	-	-	-	-	180
3	HONDA	16	16	20	25	20	11	13	20	20	-	-	-	-	-	-	-	-	161
4	GILERA	10	11	4	6	10	10	8	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	64
5	DERBI	4	4	8	9	-	-	5	11	10	-	-	-	-	-	-	-	-	51
6	MALAGUTI	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3

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



Perfekt für Ihren Einsatz. MAN Sattelzugmaschinen



- U** LongHaul – für den Fernverkehr.
- MC** MaxiCube – für den Volumentransport.
- TS** TankSilo – für die Tank- und Silobranche.
- DT** Distribution – für den Vertellerverkehr.
- CV** Construction – für die Baubranche.
- HT** HeavyTransport – für Schwertransporte.

MAN Sattelzugmaschinen sind extrem wirtschaftlich, mit sparsamen Common-Rail-Motoren. Sehr leicht, für große Nutzlasten. Niedrig, mit tiefer Aufsattelhöhe. Höchst komfortabel, durch First-Class-Fahrerhäuser. Konfiguriert für vielfältige Transportaufgaben – eine entspricht garantiert exakt Ihren Anforderungen. **Trucknology® delivers.**
 MAN Nutzfahrzeuge – Ein Unternehmen der MAN Gruppe



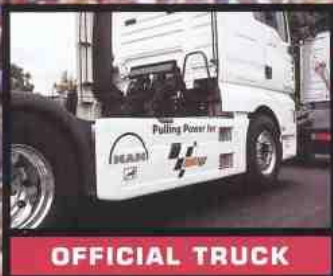
OFFICIAL TIMEKEEPER



OFFICIAL CAR



OFFICIAL CAVA



OFFICIAL TRUCK



OFFICIAL CLOTHING

Together we make it possible!



NO.	RIDER	NAT	MACHINE	TEAM
3	Stéphane Mertens	BEL	BMW	BMW Motorrad Belux - Herpigny Motors
4	Dirk Buylinckx	BEL	BMW	BMW Motorrad Belux - Lievens Mechanics
5	Andy Hofmann	CH	BMW	Elit Grandprix Racing Team
6	Markus Barth	GER	BMW	barthlines.com
7	Thomas Hinterreiter	AUT	BMW	Pro KASRO Team Austria
8	Josep Maria Busquets	SPA	BMW	Auto Sport Busquets
11	Robert Van der Molen	NED	BMW	LINKIT-SIMAKO-BMW MOTORRAD NEDERLAND
13	Rico Penzkofer	GER	BMW	BMW Cloppenburg Racing Team
14	Jeroen Oudeman	NED	BMW	BMW Motorrad Team Bakker Nederland
16	Sergio Fuentès	SPA	BMW	Auto Sport Busquets
17	Gwen Giabbanì	FRA	BMW	Pro KASRO Team France
18	José Luis Nion	SPA	BMW	Auto Sport Busquets
21	Philippe Hubert	FRA	BMW	VIP
29	Christer Lindholm	SUE	BMW	Bike Performance BMW
31	Irek Sikora	POL	BMW	BMW Polska Team Sikora
39	Alessandro Gramigni	ITA	BMW	BMW Motorrad Italia - Dream Car Team
41	Klaus Nies	GER	BMW	Fallert Team WITEC
45	Sébastien Legrelle	BEL	BMW	BMW Motorrad Belux - Herpigny Motors
49	Hilton Hincks	IRE	BMW	Team BMW Motorrad Ireland
55	Bernat Martínéz	SPA	BMW	Aspar Team
83	Stefan Heinrichs	GER	BMW	Bürgens Team WITEC
66	Jorge Diaz	SPA	BMW	Riders Sport S.L.
77	Michael Bursa	CZE	BMW	KL INTERMOTO team ELIT
99	Roberto Panichi	ITA	BMW	BMW Motorrad Italia - Dream Car Team



LASER
DEEPTONE EXHAUST SYSTEMS
MADE BY JAMIA

POWER PLAY

RUCO
MOTORCYCLES
SINCE 1934

official sponsor and supplier: **BMW Motorrad PowerCup**

RUCO Motorcycles
Tel.: +420 244 472 615
Fax: +420 244 472 617
E-mail: ruco@ruco.cz

Vývoj sezóny

NO.	RIDER	NAT	NAT	POINTS
99	Roberto Panichi	BMW Motorrad Italia - Dream Car Team	ITA	93
45	Sébastien Legrelle	BMW Motorrad Belux - Herpigny Motors	BEL	74
16	Sergio Fuertes	Auto Sport Busquets	ESP	64
55	Arturo Tizon Ibañez	Aspar Team	ESP	58
3	Stéphane Mertens	BMW Motorrad Belux - Herpigny Motors	BEL	57
7	Thomas Hinterreiter	Pro KASRO Team Austria	AUT	54
35	Mauro Lucchiarri	BMW Motorrad Italia - Dream Car Team	ITA	50
17	Gwen Giabbani	Pro KASRO Team France	FRA	48
29	Christer Lindholm	Bike Performance BMW	SWE	36
13	Rico Penzkofer	BMW Cloppenburg Racing Team	GER	36
6	Markus Barth	barthlines.com	GER	23
18	Jose Luis Nion	Auto Sport Busquets	ESP	22
31	Irek Sikora	BMW Polska Team Sikora	POL	17
49	Hilton Hincks	Team BMW Motorrad Ireland	IRE	14
4	Dirk Buyinckx	BMW Motorrad Belux - Lievens Mechanics	BEL	13
63	Stefan Heinrichs	Bürgens Team WITEC	GER	12
41	Peter Kratzer	Fallert Team WITEC	GER	9
14	Jeroen Oudeman	BMW Motorrad Team Bakker Nederland	NED	8
11	Robert Van der Molen	Linkit-Simako-BMW Motorrad Nederland	NED	7
5	Andy Hofmann	Elit Grandprix Racing Team	CH	3
8	Josep Maria Busquets	Auto Sport Busquets	ESP	2

perfektní držení vozidla na silnici při jízdě. Dynamická kontrola. Vysoký točivý moment. BMW série 1 nabízí takové vlastnosti, jaké byste běžně očekávali jen u motocyklu. Nebo – samozřejmě – u sportovního sedanu BMW. Jezdci závodů MotoGP budou mít šanci si oboje porovnat – ten, který dosáhne nejnižší celkový kvalifikační čas za všechny závody sezony 2005, za odměnu získá BMW M5. Pro další informace navštivte www.bmw-motorsport.com

BMW Best Qualifier Award

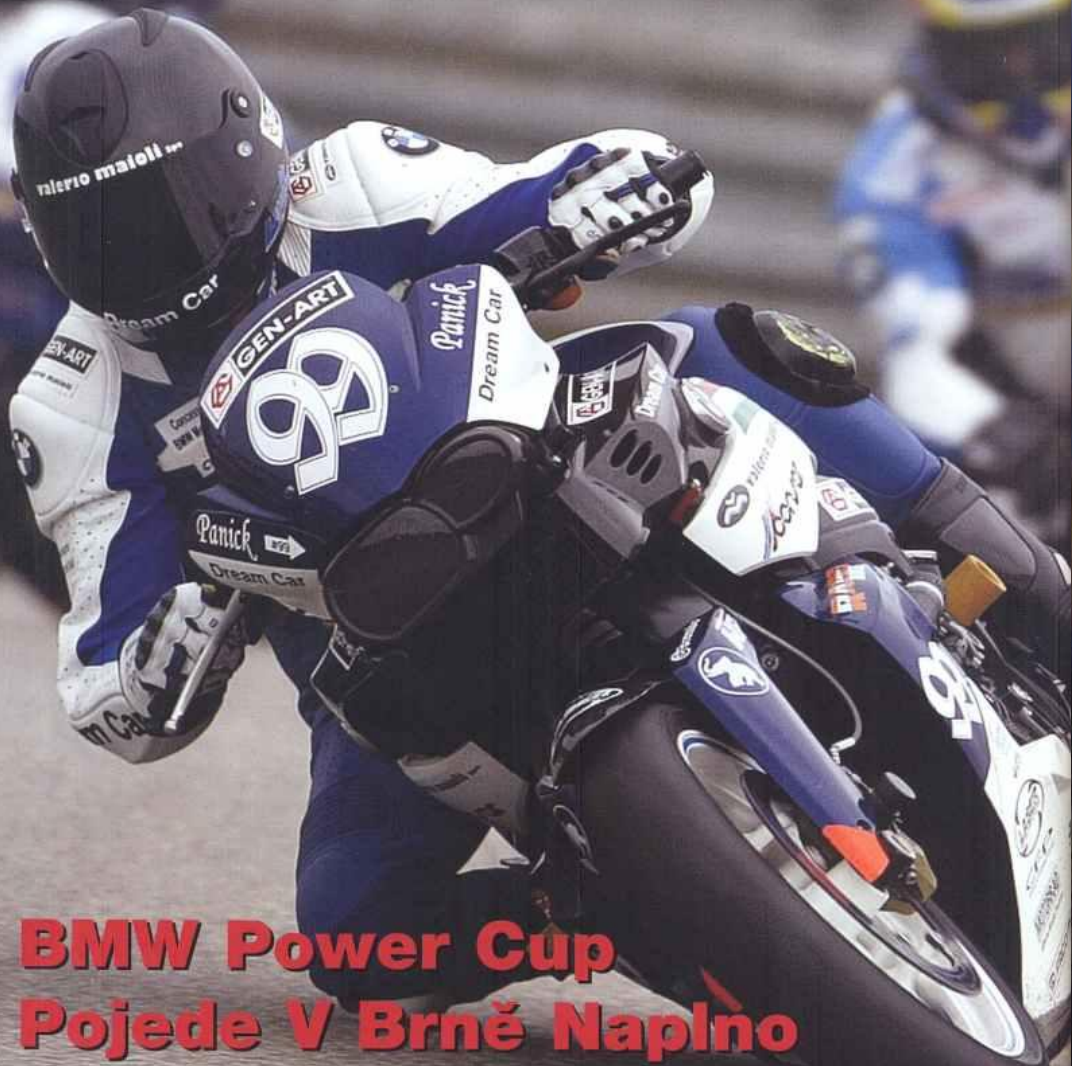


Radost z jízdy



Když se vám líbí dvě kola, představte si, jaký dobrý pocit budete mít ze čtyř.





BMW Power Cup Pojede V Brně Naplno

Tento víkend se jede v Brně šestý závod seriálu BMW Motorrad Power Cup 2005, který opět slibuje velmi napínavou podívanou, protože koreo sáralu se blíží... Je to předposlední podnik sedmidílného seriálu nevykonnějších „naháčů“ na světě - BMW K 1200 R a jezdců zde budou chtít nasbírat co nejvíc bodů před posledním závodem ve Valenci v listopadu. Někteří si je pojedou mimo Španělsko ve zcela nové sérii BMW 6, ale teď po Sachsenringu na to zcela určitě ještě nemyslí. Víťezové závodů 2005 Roberto Panichi, Gwen Giabbani, Stephane Mertens a Sergio Fuertes budou svádět souboje se

současným šampionem Thomásem Hintereiterem na jedné z nejoblíbenějších tratí šampionátu. Jede po klesajících pasážích následuje prudý kopec do cílové rovinky. Tady v Brně jsou pravidlem bitvy, kolo na kolo a vítězové často přejdou cílovou čarou jen o šírku pneumatiky před ostatními. Tyhle bitvy v posledních zatačkách si určitě nenechte ujít! Unikátní přední tlumič motocyklu BMW K 1200 R se určitě ukáže jako stabilní a precizní řešení pro širokou brněnskou trať, o níž někteří jezdci říkali, že jim svou šířkou připomíná letištní rameni! Zatačky lákají při této šířce k projíždění vysokou rychlostí, trať už byla takto rychlá a široká navržena poté,

co se až do poloviny 80. let jezdilo na mnohem delší přírodní trati. Na GP jsou ale zastoupeny také BMW na čtyřech kolech - jako oficiální vozy MotoGP tzv. Safety Car dodává automobilka BMW poslední modely M6 a M5, které jsou tak k vidění na všech podnicích v sezóně 2005. Jezdci trasy MotoGP budou bojovat o zlatá nová BMW M5, které mohou získat jako odměnu za nejkratší dobu, kterou potřebují v kvalifikaci k zajetí nejlepšího času, násčítanou za celou sezónu. V roce 2004 vyhrál vůz Valentino Rossi a teď má v soutěži o letošní model M5 s motorem V10 a výkonem 507 koní dobrý náskok před Sate Giberaueim.



BMW Power Cup stürmt nach Deutschland

Der BMW Power Cup 2005 wird an diesem Wochenende mit dem fünften der sieben Rennen auf dem Sachsenring aufzutreten und die Heimat der Deutschen MotoGP attackieren. Da es in den ersten vier BMW Rennen eine große Auswahl an verschiedenen Siegern gab, wird auch hier wieder ein dichtes Rennen erwartet, nachdem es in Le Mans, Mugello und Assen ein Photo-Finish gegeben hat. Zum allerersten Mal wird man die BMW K 1200 R in Deutschland fahren sehen, mit Markus Barth auf der, der auf einen Sieg hofft, nachdem er bisher vom Pecci verfolgt wurde und in dieser Saison noch keine Rennerswertung fürtschritte machen konnte. Diese Strecke sollte zu Barthes Stil passen, nachdem er dieses Jahr auch schon an der Nord West 200 in Island teilgenommen hat und am Ende von Man TT. Trotzdem wird es Barth mit dem ultra coolen Stephane Mertens nicht leicht haben, der wieder zur Serie zurückgekehrt ist und dort seinen ersten Sieg in Le Mans erreicht hatte. Der Spanier Sergio Fuertes siegte in Mugello, bevor Gwen Giabbani in

Assen die volle Punktzahl erreicht hat. Dadurch ist es nach dem packenden Thriller letztes Wochenende in Donington besonders knapp, wo auch Roberto Panichi und Sebastien Legrelle mitmischten. Tico Penzkofen, Peter Kratzer und Stefan Heinrichs werden an diesem Wochenende auch mitfahren und hoffen darauf ihre Punkte, die sie dieses Jahr schon erreicht haben, weiter aufzustocken, besonders Penzkofen, nachdem er anlage sechste Positionen erreicht hatte. Die neuen 174 PS starken BMW K 1200 R werden auf einer Strecke in den Kampf ziehen, die als eine der engsten Strecken des Jahres geführt wird, sie hat aber auch die spektakulärsten und monströsesten Kurven der Meisterschaft. Wenn die



Motocycler hinter den Boxen den Berg hinunter heizen, braucht es eine perfekte Linie und eine absolute Konzentration, um die Geschwindigkeit beizubehalten und etwas Zeit zu gewinnen. Das nächste Rennen ist am 28. August in Brno und das Finale der Saison in Valencia, am 6. November, wo der Sieger einen brandneuen BMW 630i als Preis erhalten wird.



Automotodrom Brno, Česká republika: okruh uprostřed lesů

Nový brněnský okruh byl slavnostně otevřen v roce 1987, avšak město Brno bylo svědkem motoristických závodů už od roku 1904, první Grand Prix se zde konala v roce 1965, což jasně dokazuje, jak silný vztah má tato východoevropská země k motoristickému sportu.

Až do roku 1982 se závody motocyklové i automobilové konaly na veřejných komunikacích kolem Brna - druhého největšího města v České republice, situovaného 200 km od Prahy. Do poloviny osmdesátých let však bylo jasné, že země potřebuje moderní motoristický okruh a tak počinaje rokem 1987 průmyslové město Brno zaujalo pevně místo v kalendáři mistrovství světa. Od té doby zůstal cirkus Grand Prix české GP a Brnu věrný s jedinou výjimkou v roce 1992.

V roce 1996 okruh podstoupil sérii výraznějších úprav, které ovlivnily startovní rovinu, zvětšily paddock a později byly rovněž postaveny nové boxy. Výrazná investice naznačila, jak velmi Čechům záleží na motocyklové GP, což prokázali i tím, že si GP a její diváky udrželi v těžkých postkomunistických dobách.

Brněnská trať umístěná mezi zalesněnými kopy se těší skutečně velké podpoře a zájmu nejen Čechů, ale i Němců a fanoušků z dalších evropských zemí. V roce 1904 byla město Brno jednou ze zastávek závodu

Viedeň-Wroclaw, a ve dvacátých letech byla velmi populární trasa mezi Brnem a Soběšicemi. Osmadvacátého října 1930 byl otevřen závodní okruh, pojmenovaný po prvním prezidentovi nezávislého Československa Tomáši G. Masarykovi, délka okruhu přesahovala 29 kilometrů. Po druhé světové válce roku 1949 byla



délka okruhu podstatně zredukována na 17,8 km kvůli automobilové Grand Prix, již v té době navštívilo 400.000 diváků. Nicméně po tomto monumentálním debutu se Brno přiklonilo na stranu motocyklových závodů. V roce 1965 se první motocyklová Grand Prix jela na dokonce ještě kratším okruhu, který měřil 13,9 km, a později byl z



bezpečnostních důvodů ještě o další tři kilometry zkrácen. Závody se jely na staré trati naposledy v roce 1986, kdy bývalý Masarykův okruh uvolnil místo nové trati v blízkém okolí.

S téměř pěti a půl kilometru se Brno snadno stalo jednou z nejdělsích tratí v MotoGP. Patří také k tratím s největším převýšením, v jejím závěrečném stoupání už bylo díky rozdílnému výkonu a akceleraci strojů rozhodnuto mnoho závodů na poslední chvíli. Průměrná rychlost prvotřídních motocyklů zde dosahuje jen nepo málo přes 160 km/h. Brno je okruh, kde často hrají hlavní roli povětrnostní podmínky. Obvykle vyhovuje spíše technickým a opatrným jezdčům, které čeká osm pravých a šest levých zatáček, v nichž si mohou na širokém asfaltu v klidu vybrat tu nejideálnější stopu. Jedním ze současných jezdců, který se skvěle přizpůsobil českému okruhu, je Max Biaggi.

Biaggiho „hřtěš“

Zřídka kdy se vidí tak úspěšná vazba mezi jezdcem a okruhem, jako je tomu v případě

VÝSLEDKY GRAND PRIX:

2004	MotoGP 250 125	S.Gibernau S.Porto J.Lorenzo	SPA ARG SPA	Yamaha Aprilia Derbi
2003	MotoGP 250 125	V.Rossi R.de Puniet D.Pedrosa	ITA FRA SPA	Honda Aprilia Honda
2002	MotoGP 250 125	M.Biaggi M.Mejandri L.Cecchinello	ITA ITA ITA	Yamaha Aprilia Aprilia
2001	500 250 125	V.Rossi T.Harada T.Elias	ITA JPN SPA	Honda Aprilia Honda
2000	500 250 125	M.Biaggi S.Nakano R.Locatelli	ITA JPN ITA	Yamaha Yamaha Aprilia

Maxe Biaggiho a brněnského okruhu. Říman zde vyhrál čtyři závody Grand Prix třídy 250ccm za sebou (1994, 1995, 1996 a 1997), jak na Aprilii, tak na Hondě, jednou ve třídě 500 ccm (2000) na Yamaze a další závod již v kategorii MotoGP v roce 2002. Trať patří přirozeně k jeho nejoblíbenějším a užívá si zde mnohem více pronásledování soupeři než jeho největší rival Valentino Rossi. Jeho poslední vítězství se odehrálo v roce velkých záplav, které postihly Českou republiku, a díky Maxově vítězství mohl být opraven jeden z mostů těmito povodněmi stržených.



Automotodrom Masaryk Brno, Ceské republiky

Die Rennstrecke in Brünn wurde 1987 eröffnet, aber die Stadt war schon seit 1904 Zeuge von Motorsport Rennen gewesen und der erste Grand Prix fand 1965 statt, was eine klare Demonstration der Leidenschaft ist, die dieses osteuropäische Land für den Rennsport hat.

Bis 1982 wurden die Rennen – sowohl Motorräder, wie auch Autos – auf der öffentlichen Straße abgehalten, die sich um die zweite Stadt der Tschechischen Republik erstreckt, welche 200 km von der Hauptstadt Prag entfernt liegt. Mitte der 80er war klar, dass das Land eine moderne Rennstrecke benötigte und von diesem Punkt 1987 an, hatte die Stadt Brünn ihren eigenen Platz auf dem Kalender der Weltmeisterschaft. Seit da an ist der reisende Grand Prix Zirkus dem Czech GP freu geblieben und Brünn stand nur einmal, 1992, nicht auf dem Jahresplan.

1996 wurden einige größere Neuerungen durchgeführt, was die Startgerade beeinflusste, das Paddock wurde vergrößert und neue Boxen wurden installiert. Die kräftigen Investitionen bewiesen einmal wieder die Leidenschaft, der tschechischen Menschen für den Zweirad GP, was den vorsichtigen Umgang mit vorkommunistischen Zeiten voraussetzte, um das jährliche Spektakel überleben zu lassen.

Es reicht aus, wenn man die voll gepackten Seitenhänge der Strecke Jahr für Jahr sieht, um die Unterstützung und die Attraktion, die Brünn für die Fans hat, zu begreifen. Nicht nur Tschechische Fans sind anwesend, auch viele Deutsche und Menschen anderer europäischer Nachbarländer. 1904 war die Stadt einer der Zwischenstopps überhaupt zwischen Wien und Wroclaw und in den 20er Jahren war die Strecke zwischen Brünn und Sobesice eine populäre Reiseroute. Am 28. September 1930 wurde die Geschwindigkeitsrennstrecke eröffnet, die ihren Namen dem ersten

Präsidenten einer unabhängigen Tschechoslowakei, Thomas G. Masaryk, zu Ehren trug und ein Layout hatte, was sich über 29 Kilometer ausdehnte.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, 1948 wurde die Länge für den Auto Grand Prix auf 17,8 km gekürzt. Zu diesem Event kamen 400.000 Zuschauer. Nach diesem monumentalen Debüt verwandelte sich Brünn zur Heimat der Motorradrennen.

1965 fand der allererste Motorrad Grand Prix auf einer wiederum gekürzten Strecke von 13,9 km statt. Diese Strecke wurde später aus Sicherheitsgründen um weitere 3 Kilometer gekürzt. Der Masaryk Kurs wurde 1986 abgeschafft und das Spotlight bekam die jetzige und dem alten Layout nahe liegende Strecke.

Mit 5 _ Kilometern wurde Brünn zu einer der längsten Strecken der MotoGP. Es ist auch eine der unberechenbarsten Strecken, denn viele der Rennen wurden dank der Power und Beschleunigung der Maschinen erst in den letzten Momenten entschieden. Die Durchschnittsgeschwindigkeit der Motorräder in der Königsklasse beträgt nur etwas über 160 km/h.

Brünn ist eine Rennstrecke, wo die metrologischen Bedingungen eine große Rolle spielen. Normalerweise passt sie gut zu den technischen und vorsichtigen Fahrern, die durch die 8 rechten und 6 linken Kurven gleiten und sich vorher überlegen, welche Linie auf dem weiten Asphalt möglich ist. Einer dieser Fahrer in

GRAND PRIX ERGEBNISSE:

2004	MotoGP	S.Gibernau	SPA	Yamaha
		S.Porto	ARG	Aprilia
		J.Lorenzo	SPA	Derbi
2003	MotoGP	V.Rossi	ITA	Honda
		R.de Puniet	FRA	Aprilia
		D.Pedrosa	SPA	Honda
2002	MotoGP	M.Biaggi	ITA	Yamaha
		M.Melandri	ITA	Aprilia
		L.Cecchinello	IYA	Aprilia
2001	500	V.Rossi	ITA	Honda
	250	T.Harada	JPN	Aprilia
	125	T.Ellas	SPA	Honda
2000	500	M.Biaggi	ITA	Yamaha
	250	S.Nakano	JPN	Yamaha
	125	R.Locatelli	ITA	Aprilia

der jetzigen Geschichte, der sich sehr effektiv an die tschechische Rennstrecke angepasst hat, ist Max Biaggi.

Biaggies Spielplatz

Es wurde nur selten so ein erfolgreiches Zusammenspiel zwischen einem Fahrer und einer Rennstrecke gesehen, wie im Fall von Max Biaggi und Brünn. Der Römer gewann vier Jahre in Folge den 250ccm Grand Prix (1994, 1995, 1996, 1998) mit Aprilia und Honda, einmal auch mit Yamaha in der 500ccm (2000) und ein anderes Mal 2002 in der MotoGP. Die Strecke ist eine seiner Lieblingsstrecken und auch ein Ort an dem er enorme Unterstützung genießt, wahrscheinlich sogar mehr als sein großer Rivale Valentino Rossi. Sein Sieg kam damals zusammen mit den Fluten in den nördlichen Regionen und dank des Erfolges von Max konnten einige der vorher zerstörten Brücken wieder aufgebaut werden.

Fotos, Fakten, Hintergründe

Umfangreiche Nachberichte zum Motorrad Grand Prix, zur IDM, Superbike-/ Supersport WM, Motorradtests, Motorrad-Klassik... Lesen Sie in Speed, Ihrem Motorradmagazin

für nur
1,80 Euro



monatlich in Ihrem
Zeitschriftenhandel
oder im Abonnement



Jakub Smrž

96

CZE Jilovice, 07/04/83



První GP	CZE '98
Starty	70
Vítězství	-
Stupně vítězů	-
Pole positions	-
Nejrychlejší kolo	-
Tituly MS	-



Trojnásobný český šampion stopěťadvacítek a vicemistr Evropy z roku 1999 Jakub Smrž byl o rok později vyhlášen nejlepším reprezentantem českého motorsportu poté, co dojel jedenáctý v Brně na divokou kartu. V Grand Prix debutoval o pouhých čtrnáct dní dříve 18. místem na Sachsenringu. V roce 2001 jel Smrž svoji první celou sezónu v jedné z nejnabitějších kategorií – třídy do 125 ccm, kde získal pět umístění v první desítce včetně pátého místa v Assenu. Jeho přestup do dvěstěpadesátek v roce 2002 byl komplikovanější, než se očekávalo, a dokázal získat pouze jediný bod v Brazílii. Čtyřicetý celkově v roce 2003 a 20. loni pokračuje Jakub Smrž v kariéře v týmu Arieho Molenaara a jeho nejlepším dosavadním výsledkem bylo 12. místo v Portugalsku (před Doningtonem).

Arie Molenaar Racing Honda



Radomil Rous

CZE Třebíč, 25/05/78

První GP	SPA '05
Starty	23
Vítězství	-
Stupně vítězů	-

Wurth Honda BQR Honda

Pole positions	-
Nejrychlejší kolo	-
Tituly MS	-

64





Dani Pedrosa

Telefonica Movistar Honda 250cc Honda

SPA Sabadell, 29/09/85

První GP	JPN '01	Pole positions	17
Starty	71	Nejrychlejší kolo	15
Vítězství	20	Tituly MS (04 - 250 '03 - 125)	2
Stupně vítězů	36		

1



Alex de Angelis

MS Aprilia Corse Aprilia

RSM Rimini, 26/02/84

První GP	IMO '99	Pole positions	7
Starty	90	Nejrychlejší kolo	3
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	12		

5



Alex Debon

Wurth Honda BQR Honda

SPA Vall d'Uixo, 01/03/76

První GP	MAD '98	Pole positions	-
Starty	91	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

6



Randy de Puniet

Aprilia Aspar Team 250cc Aprilia

FRA Andresy, 14/02/81

První GP	FRA '98	Pole positions	9
Starty	106	Nejrychlejší kolo	4
Vítězství	5	Tituly MS	-
Stupně vítězů	22		

7



Andrea Ballerini

Abruzzo Racing Team Aprilia

ITA Firenze, 02/07/73

První GP	AUS '95	Pole positions	-
Starty	77	Nejrychlejší kolo	1
Vítězství	1	Tituly MS	-
Stupně vítězů	1		

8



Hugo Marchand

Team UGT Kurz Yamaha

FRA Perigny, 22/04/81

First GP	FRA '00	Pole Positions	-
Starty	51	Nejrychlejší kolo	-
Victories	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

9



Frederick Watz

Team UGT Kurz Yamaha

SWE Linköping, 09/09/78

First GP	POR '03	Pole Positions	-
Starty	7	Nejrychlejší kolo	-
Victories	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

12



Anthony West

Red Bull KTM GP250 KTM

AUS Maryborough, 17/07/74

First GP	AUS '98	Pole Positions	-
Starty	81	Nejrychlejší kolo	1
Victories	1	Tituly MS	-
Stupně vítězů	5		

14



Roberto Locatelli

Carrera Sunglasses - LR Aprilia

ITA Bergamo, 05/07/74

První GP	ITA '94	Pole positions	17
Starty	156	Nejrychlejší kolo	9
Vítězství	9	Tituly MS (125, '00)	1
Stupně vítězů	22		

15



Steve Jenkner

Nocable.it Race Aprilia

GER Lichtenstein, 31/05/76

První GP	GER '96	Pole Positions	1
Starty	130	Nejrychlejší kolo	6
Vítězství	1	Tituly MS	-
Stupně vítězů	14		

17



Sebastian Porto

Aprilia Aspar Team 250cc Aprilia

ARG Rafaela, 12/09/78

První GP	ARG '94	Pole positions	11
Starty	149	Nejrychlejší kolo	7
Vítězství	7	Tituly MS	-
Stupně vítězů	17		

19



Gabriele Ferro

Scuderia Fantic Motor GP Fantic

ITA Biella, 17/09/88

První GP	SPA '05	Pole positions	-
Starty	2	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

20



Arnaud Vincent

Scuderia Fantic Motor GP Fantic

FRA Nacy, 10/09/74

První GP	FRA '96	Pole positions	4
Starty	113	Nejrychlejší kolo	1
Vítězství	7	Tituly MS (125 '02)	1
Stupně vítězů	19		

21



Simone Corsi

MS Aprilia Italia Corse Aprilia

ITA Roma, 24/04/87

První GP	ITA '02	Pole positions	-
Starty	40	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	1		

24



Alex Baldolini

Capetella Racing Aprilia

ITA Casena, 24/01/85

První GP	JPN '02	Pole positions	-
Starty	57	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

25



Casey Stoner

Carrera Sunglasses - LCR Aprilia

AUS Kurni-Kurni, 16/10/85

První GP	GBR '01	Pole positions	3
Starty	54	Nejrychlejší kolo	3
Vítězství	4	Tituly MS	-
Stupně vítězů	14		

27



Dirk Heidolf

Kiefer-Bos-Castrol Honda Honda

GER Hohenstein, 14/09/76

První GP	GER '97	Pole Positions	-
Starty	56	Nejrychlejší kolo	-
Victories	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

28



Mirko Giansanti

Matteoni Racing Aprilia

ITA Termi, 14/09/76

První GP	ITA '96	Pole positions	-
Starty	133	Nejrychlejší kolo	3
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	12		

32



Andrea Dovizioso

Team Scot Honda

ITA Forlì, 23/03/86

První GP	ITA '01	Pole positions	9
Starty	58	Nejrychlejší kolo	4
Vítězství	5	Tituly MS (125 '04)	1
Stupně vítězů	19		

34



Martin Cardenas

Aprilia Team Germany Aprilia

COL Medellín, 28/01/82

První GP	SPA '05	Pole positions	-
Starty	6	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

36



Gregory Leblanc

Equip GP de France - Scrab Aprilia

FRA Metz, 30/06/85

První GP	FRA '99	Pole positions	-
Starty	18	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

38



Taro Sekiguchi

Campetella Racing Aprilia

JPN Tokyo, 06/12/75

První GP	JPN '99	Pole positions	-
Starty	36	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

44



Jorge Lorenzo

Fortuna Lotus Honda Honda

SPA Palma de Mallorca, 04/05/87

První GP	SPA '02	Pole positions	5
Starty	55	Nejrychlejší kolo	3
Vítězství	4	Tituly MS	-
Stupně vítězů	11		

48



Sylvain Guintoli

Equipe GP de France - Scrab Aprilia

FRA Montelimar, 24/05/82

První GP	JPN '01	Pole positions	-
Starty	58	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	1		

50



Yuki Takahashi

Team Scot Honda

JPN Saitama, 12/07/84

První GP	MOT '01	Pole positions	-
Starty	14	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	2		

55



Chaz Davies

Aprilia Germany Aprilia

GBR Knighton, 10/02/87

První GP	JPN '02	Pole positions	-
Starty	56	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

57



Hiroshi Aoyama

Telefonica Movistar Honda 250cc Honda

JPN Chiba, 25/10/81

První GP	MOT '00	Pole positions	1
Starty	32	Nejrychlejší kolo	1
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	5		

73



Hector Barbera

Fortuna Lotus Honda Honda

SPA Dos Aguas, 02/11/86

První GP	JPN '02	Pole positions	1
Starty	56	Nejrychlejší kolo	6
Vítězství	6	Tituly MS	-
Stupně vítězů	12		

80

ROSSI IST GEIL!

Biaggi auch! Melandri auch! DU AUCH!
Unterwegs auf den Rennstrecken Europas auf den Spuren der Cracks:

actionbike
by Tommy Wagner

TERMINE 2005

- 07.07. **Brünn (CZ)**
(Einsteigertraining)
- 08.07. - 10.07. **Brünn (CZ)**
(Rennttraining)
- 05.08. - 07.08. **Most (CZ)**
(Rennttraining)
- 02.09. - 04.09. **Brünn (CZ)**
(Rennttraining)
- 21.10. - 23.10. **Mugello (ITA)**

actionbike
by Tommy Wagner

Lochhamer Schlag 13

82166 Gräfelfing

Telefon: 0 89/ 85 83 78 50

Telefax: 0 89/ 85 83 78 59

actionbike@tommy-wagner.info

www.actionbike.de

Ablauf und Einzelheiten unter: www.actionbike.de

NEU!
Online-Buchung

ÖHLINS

bimoto

HELD

PIRELLI

MOTUL

MTECH

Melin

BMW

daytona

cap

Aras

METZELER

Motorsport

Foto: pixlrace

AUTODOPRAVA JIŘÍ PÁNEK - DOSP



Na bitevní pláni 15
140 00 Praha 4
Tel/Fax: +420 241 410 30 53
E-mail: dospanek@quick.cz

Lukáš Pešek

52

CZE Praha, 22/11/85



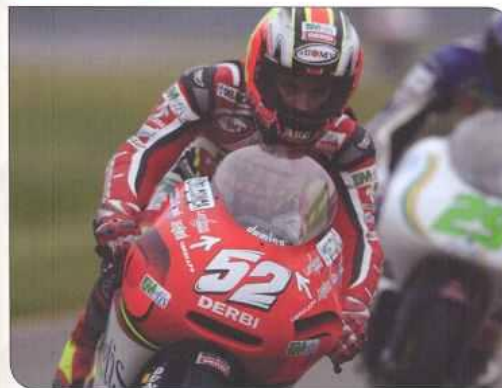
První GP	CZE '02
Starty	34
Vítězství	-
Stupně vítězů	-
Pole position	-
Nejrychlejší kolo	-
Tituly MS	-

Profily Jezdců 125ccm



Lukáš Pešek se narodil v Praze 22. listopadu 1985. Po svém debutu ve světovém šampionátu v roce 2002 na Hondě 125 ccm na domácí půdě jel v roce 2003 Lukáš devětkrát na Yamaze 250 ccm, ale po těžkých začátcích získal pouze čtyři body. V roce 2004 se vrátil do třídy 125 ccm a odjel svoji první celou sezónu v GP, celkem se tedy objevil na trati šestnáctkrát. Získal body už ve třetím závodě a vynikal atraktivním jezdeckým stylem i tvrdošjnou snahou získat co nejlepší výsledky v každém závodě. Tyto kvality neunikly pozornosti Giampiera Sacchiho, týmového manažera DRD, společnosti, která řídí Gilera a Derbi i tým, za který Lukáš teď závodí. Svého nejlepšího dosavadního výsledku sezóny (před Doningtonem) dosáhl v Šanghaji, kde dojel devátý.

Metis Racing Team Gilera



WHO WORKS IN

Das ultimative Handbuch, über die Motorrad - WM

WERVA
FIM
IRTA

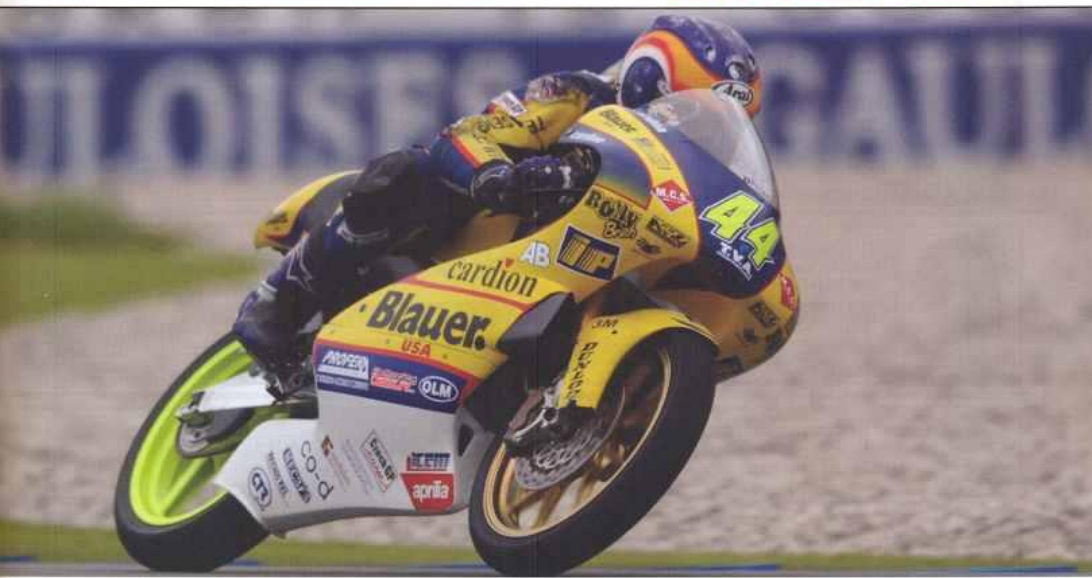
Wer?
Was?
Wo?
in der Motorrad - WM

Warum viele Bücher kaufen, wenn in dem offiziellen Motorrad - WM Handbuch alle Antworten auf Ihre Fragen enthalten sind.

2005
The Only Official MotoGP Directory

Teams, Maschinen
Techniker, Mechaniker
Manager, Sponsoren
Zulieferer, Journalisten
und Fotografen
Hersteller, Rennstrecke
Offizielle, Fans
Im Buch sind
Adressen mit Telefon
und Faxnummern
Internet und E-mail

Bitte besuchen Sie unserer Website : www.whoworks.in.co
Tel: +44 1304 214 494 - Fax: +44 1304 212 030 (UK Office)



Karel Abrahám

CZE Brno, 02/01/90

První GP	SPA '05
Starty	9
Vítězství	-
Stupně vítězů	-

AB Cardion Blauer USA Aprilia

Pole position	-
Nejrychlejší kolo	-
Tituly MS	-

44



Joan Olivé

SPA Tarragona, 22/11/84

Nocable.it Race Aprilia

První GP	JAP '01	Pole position	-
Starty	73	Nejrychlejší kolo	1
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	2		

6



Alexis Masbou

FRA Albi, 02/06/87

Ajo Motorsport Aprilia

První GP	SPA '05	Pole position	-
Starty	11	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

7



Lorenzo Zanetti

ITA Brescia, 10/08/87

Fontana Sport Aprilia

První GP	ITA '04	Pole position	-
Starty	15	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

8



Toshihisa Kuzuhara

JPN Tokushima, 23/05/80

Angaia Racing Honda

První GP	JPN '04	Pole position	-
Starty	15	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

9



Federico Sandi

ITA Voghera, 12/08/89

Angaia Racing Honda

První GP	SPA '05	Pole position	-
Starty	8	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

10



Sandro Cortese

GER Ochsenhausen, 06/01/90

Keifer-Bos-Castrol Honda Honda

První GP	SPA '05	Pole position	-
Starty	9	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

11



Thomas Luthi

SUI Oberdiessbach, 06/09/86

Elit Grand Prix Honda

První GP	GER '02	Pole position	1
Starty	44	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	1	Tituly MS	-
Stupně vítězů	5		

12



Gabor Talmacsi

HUN Budapest, 28/05/81

Red Bull KTM GP 125 KTM

První GP	CZE '00	Pole position	-
Starty	73	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	2	Tituly MS	-
Stupně vítězů	3		

14



Michele Pirro

ITA San Giovanni, 05/07/86

Malaguti Reparto Corse Malaguti

První GP	ITA '03	Pole position	-
Starty	12	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

15



Raymond Schouten

NED Scholter, 15/03/85

Arie Molenaar Racing Honda

První GP	NED '02	Pole position	-
Starty	26	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

16



Nicholas Terol

SPA Alcoy, 27/09/88

Caja Madrid - Derbi Racing Derbi

První GP	SPA '05	Pole position	-
Starty	10	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

18



Alvaro Bautista

SPA Avera de la Reina, 21/11/84

Seedorf RC3 - Club Tiempo Holidays Honda

První GP	SPA '02	Pole position	-
Starty	44	Nejrychlejší kolo	2
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	4		

19



Pablo Nieto

SPA Madrid, 04/06/80

Caja Madrid Derbi Racing Derbi

První GP	CAT '98	Pole position	3
Starty	105	Nejrychlejší kolo	5
Vítězství	1	Tituly MS	-
Stupně vítězů	8		

22



Dario Guiseppetti

GER Berlin, 01/03/85

AB Cardion Blauer USA Aprilia

První GP	GER '02	Pole position	-
Starty	31	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

25



Vincent Braillard

SUI Montet-Glâne, 29/04/85

Road Racing Team Hungary Aprilia

První GP	SPA '05	Pole position	-
Starty	10	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

26



Jordi Carchano

SPA St Quirze del Valles, 02/07/84

WVA Aspar Team Aprilia

První GP	CAT '03	Pole position	-
Starty	24	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

28



Andrea Iannone

Abruzzo Racing Team Aprilia

ITA Vasto, 09/08/89

První GP	SPA '05	Pole position	-
Starty	8	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

29



Sasha Hommel

Malaguti Reparto Corse Malaguti

GER Reichenbach, 25/02/90

První GP	SPA '05	Pole position	-
Starty	3	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

31



Fabrizio Lai

Racing World Honda

ITA Rho, 14/12/78

První GP	VAL '01	Pole position	-
Starty	42	Nejrychlejší kolo	1
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	4		

32



Sergio Gadea

Master Aspar Team Aprilia

SPA Valencia, 31/12/84

První GP	SPA '03	Pole position	-
Starty	29	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	1		

33



Raffaele de Rosa

Matteoni Racing Aprilia

ITA Napoli, 25/03/87

První GP	GBR '04	Pole position	-
Starty	10	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

35



Mika Kallio

Red Bull KTM GP125 KTM

FIN Valkkaakoshi, 08/11/82

První GP	GER '01	Pole position	7
Starty	59	Nejrychlejší kolo	3
Vítězství	2	Tituly MS	-
Stupně vítězů	7		

36



Aleix Espargaro

Seedorf RC3 - Club Tiempo Holidays Aprilia

SPA Barcelona, 31/07/89

První GP	VAL '04	Pole position	-
Starty	10	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

41



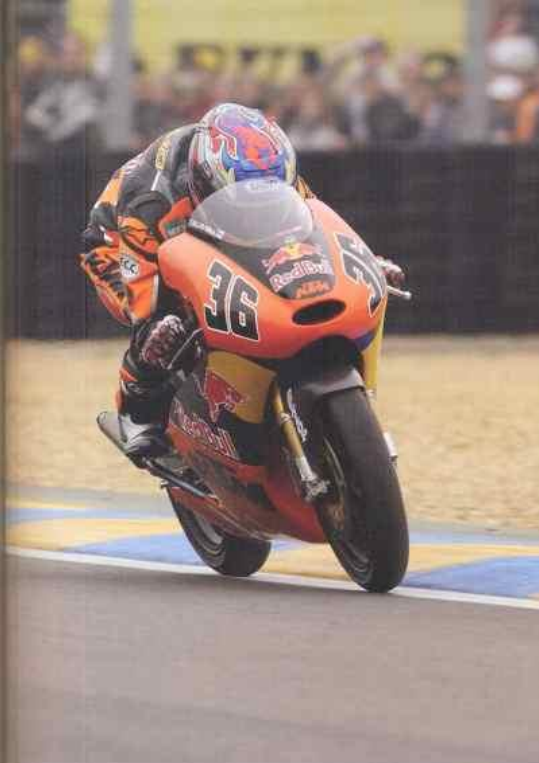
Manuel Hernandez

Totti Top Sport - 3C Aprilia

SPA Cartagena, 24/08/84

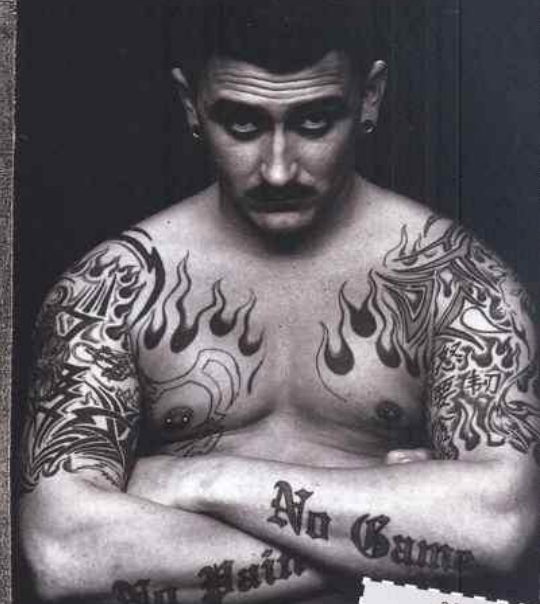
První GP	SPA '04	Pole position	-
Starty	14	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

43



Wer in den Himmel will, muss den Türsteher schlagen.

Willi Gaßner, 28 Jahre, Kaufmann in Ausbildung bei Sachs Bikes.



Jetzt auf www.sachs-bikes.de im Owners Club anmelden!

Fiedler Stanislav

IČ: 62292170
DIČ: CZ 6808021022
Kylesovská 12
746 01 Opava

Kontakty:
tel: +420 553 821 611
fax: +420 553 821 612
e-mail: stafi@opava.cz

Zabýváme se:

Autodoprava do 3,5 t
Konstrukční činnost v oboru řisavého nářadí
Zprostředkovatelskou činnost

Navrhujeme a vyrobíme dle Vašeho přání:



F15 Firefox AC ab Euro 2.199,-
Red Devil ab Euro 1.599,-
MadAss 50 ab Euro 1.799,-



4rock 250 ab Euro 4.299,-
Track Runner 200 ab Euro 3.799,-



SACHS BIKES
Welcome to the machine

VOXAN SACHS CLUB Motosport SYM

Hier findest du die abgefahrensten Typen:
www.sachs-bikes.de

Das genaue Verkaufsprogramm erfragen Sie bitte bei Ihrem Fachhändler. Unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers. Stand per Preisliste vom 1. Januar 2005. Dieser Preis verliert mit Erscheinen der neuen Preisliste seine Gültigkeit. Abweichungen von Farbtonen in der Serienherstellung gegenüber der Wiedergabe in Bild und Druck sind möglich.

wir bauen unser Händlernetz aus. Anfragen erwünscht
SACHS Fahrzeug- und Motorentechnik GmbH • Ernst-Sachs-Strasse 8 • 90441 Nürnberg
Tel: 0911 4231-0 • Fax: 0911 4231-332 • info@sachs-bikes.de www.sachs-bikes.de

PLZEŇSKÁ RESTAURACE

v Obecním domě v Praze

OBECNÍ DŮM / THE MUNICIPAL HOUSE / DAS GEMEINDEHAUS
Plzeňská restaurace / Francouzská restaurace

nám. Republiky 5 + 420 222 002 784 sales@obecnidum.cz
110 00 Praha 1 + 420 222 007 778 www.obecnidum.cz

FRANCOUZSKÁ RESTAURACE

v Obecním domě v Praze

Plzeňská restaurace v suterénu Obecního domu patří mezi nejkrásnější secesní pivnice ve střední Evropě. Nabízí typicky česká jídla jako vepřovou pečení se zelím a knedlíky, svičkovou nebo skvělé Plzeňské pivo. K večernímu posezení hraje harmonikář. „Speciální večery jsou obohaceny tradičním folklórním hudebním a tanečním vystoupením.“

The Pilsner restaurant is at the lower level of the Municipal House of the most beautiful secession pubs in the centre Europe. It offers typical Czech cuisine such as roast pork with cabbage and dumplings, roast beef with cream sauce of excellent Pilsner beer. „Special evenings are enriched by authentic Czech folklore music and dance.“

Wenn Sie die böhmische Klassik bevorzugen, dann sollten Sie eine Einladung zum Pilsner Jugendstilrestaurant im Gemeindehaus nicht ablehnen und den hiesigen Lendenbraten mit Rahmsauce, die Braten-te oder den Schweinebraten mit Knödeln und Sauerkraut sowie das ausgezeichnete Pilsner Urquell verkosten. Jeden Abend können Sie noch zusätzlich tschechischer Musik lauschen.

Neobyčejně nádherná s originálním nádechem secese je Francouzská restaurace v Obecním domě v Praze. Půvabné prostředí Vás oslní unikátními detaily od nejvýznamnějších českých secesních umělců. Menu mezinárodní a moderní české kuchyně sestavené dle posledních trendů gastronomie připravují nejlepší kuchaři i cukráři ČR, kteří sbírají ocenění po celém světě. Příjemnou atmosféru podtrhuje živá klavírní či jazzová hudba.

Surprisingly beautiful with original touch of Art Nouveau is French restaurant in the Municipal house in Prague. Let yourselves be impressed with its unique details wrought by the most significant period Czech artist. The menu will offer to you meals prepared in compliance with the latest trends prevailing in the French and world cuisine. The air is highlighted by live piano or jazz music.

Das Französische Restaurant wird Sie mit einmaligen Details von den bedeutendsten böhmischen Jugendstilklünstlern entzücken, die Stimmung unterstreicht die Life-Jazzmusik vom Klavier und vom angebotenen Menu wählen Sie Speisengänge nach letztem Trend der modernen französischen und weltweiten Gastronomie. Nicht umsonst wird dieser Architektur- und Gastronomiejuwel als das wunderschönste Jugendstilrestaurant der Welt gekrönt.

KLM s.r.o.

autoservis



Pod Stárkou 371
Praha 4, 140 00

info@autoservisklm.cz
www.autoservisklm.cz

Profily Jezdců 125ccm



ImreToth

HUN Budapest, 06/09/85

První GP	JPN '02
Starty	57
Vítězství	-
Stupně vítězů	-

Road Racing Team Hungary Aprilia

Pole position	-
Nejrychlejší kolo	-
Tituly MS	-

45



AngelRodriguez

SPA Elche, 20/05/85

První GP	JPN '01
Starty	51
Vítězství	-
Stupně vítězů	-

Galacia Team Honda

Pole position	-
Nejrychlejší kolo	-
Tituly MS	-

47



ManuelPoggiali

RSM San Marino, 14/02/83

První GP	IMO '98
Starty	99
Vítězství	12
Stupně vítězů	35

Metis Racing Team Gilera

Pole position	11
Nejrychlejší kolo	7
Tituly MS ('03 - 250, '01 - 125)	2

54



HectorFaubel

SPA Liria, 10/08/83

První GP	SPA '00
Starty	59
Vítězství	-
Stupně vítězů	2

Master Aspar Team Aprilia

Pole position	-
Nejrychlejší kolo	3
Tituly MS	-

55



MarcoSimoncelli

ITA Cartolbia, 20/01/87

První GP	SPA '02
Starty	42
Vítězství	2
Stupně vítězů	4

Nocable.it Race Aprilia

Pole position	3
Nejrychlejší kolo	-
Tituly MS	-

58



Julian Simon

Red Bull KTM KTM

🇸🇰 SPA VillacaEas, 03/04/87

První GP	SPA '02	Pole position	-
Starty	43	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	1	Tituly MS	-
Stupně vítězů	1		

60



Mikedi Meglio

Honda Racing World Honda

🇫🇷 FRA Toulouse, 17/02/88

První GP	CZE '02	Pole position	-
Starty	38	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	1		

63



Tomoyoshi Koyama

Ajo Motorsport Honda

🇯🇵 JPN Kanagawa, 19/03/83

První GP	MOT '00	Pole position	-
Starty	14	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	-		

71



Mattia Pasini

Totti Top Sport - 3C Aprilia

🇮🇹 ITA Rimini, 13/08/85

První GP	RSA '04	Pole position	-
Starty	24	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	2	Tituly MS	-
Stupně vítězů	3		

75



Julian Miralles

MVA Aspar Team Aprilia

🇸🇰 SPA Alberic, 16/11/88

První GP	SPA '04	Pole position	-
Starty	10	Nejrychlejší kolo	-
Vítězství	-	Tituly MS	-
Stupně vítězů	3		

84

HOTEL BENICA PIZZERIA TRATTORIA



HOTEL BENICA
Ke Stadionu 2045
Benešov u Prahy

tel : +420 317 725 611-12
fax : +420 317 725 613
GSM : +420 777 219 948
e-mail : info@benica.cz
www.benica.cz

Ubytování

33 pokojů s koupelnou, WC, 3 apartmá, 1 apartmá s KK
pokoje jsou vybaveny telefonem, barevnou TV se satelitním příjmem

Accommodation

33 rooms with bathroom, 3 suites, 1 suite with a kitchenette
telephone, satellite TV Unterkunft

Unterkunft

33 Zimmer mit Bad und WC, 3 Appartements, Appartement mit Koch-
nische. Die Zimmer sind mit Telefon und Satelliten-TV
ausgestattet

Vyhlašená Pizzeria

nabízí mezinárodní, tradiční českou kuchyni a italské speciality včetně
pizzy

Very popular Pizzeria

offers international and local cuisine as well as Italian specialities
including pizza

Pizzeria bieten sowohl

internationale als auch traditionelle böhmische Küche und italienische
Spezialitäten einschließlich der Pizza

Konferenční služby

konferenční sál pro 120 osob s moderním vybavením, dva salónky

Conference services

fully equipped conference room for 100 people, two lounges

Konferenzservice

Konferenzsaal für 100 Personen mit moderner Ausstattung, Zwei Salons



Advokátní kancelář
JUDr. František Zelenický

Sokolská 52, 120 00 Praha 2

Tel.: (+420) 224 266 856-8, 60

Fax: (+420) 224 266 862

www.zelenicky.cz

Stahflexleitungen

für mehr als 800 Typen



im Fachhandel
erhältlich



Mit ABE für fast alle Typen
Sonderanfertigungen innerhalb 24 Std. möglich
Teflonseele von Du Pont

Vorteile:

- Direkt am Fahrzeug über den Kunststoffsechskant verdrehbar
- Deutliche Verbesserung des Druckpunktes
- Längeres Wechselintervall der Bremsflüssigkeit
- Langzeit-Garantie auf Material und Verarbeitung
- Jede Melvin-Leitung wird 100% druckgeprüft
- Melvin-Bremsleitungen sind wartungsfrei und altern nicht



Melvin Motorradtechnik GmbH
Schiltachstr. 28 · D-78713 Schramberg
Telefon: 074 22/278-170
Telefax: 074 22/278-178
Internet: www.melvin.de
E-Mail: info@melvin.de

- Stahflexleitungen mit ABE für jeden Motortyp (mehr als 800 Modelle)
- Lucas Scheibenbremsbeläge
- Gabelbrücken und Lenker
- Fußrastenanlagen
- Bremsscheiben, Bremszangen, Handbremszylinder

LEGENDS

Die "MotoGP Hall of Fame" wurde gegründet, um der außergewöhnlichen Geschichte des FIM Straßenrennen Weltmeisterschafts-Grand Prix, dem ältesten aller zwei- und vierrädrigen Weltmeisterschaften, deren erste Ausgabe 1949 stattfand, Tribut zu zahlen.

Seit der Präsentation der MotoGP Hall of Fame 2000, wurden eine Serie an Fahrer, die während mehr als einem halben Jahrhundert Schlüsselteilnehmer im Grand Prix Rennen waren, als MotoGP Legendes nominiert und in die MotoGP Hall of Fame aufgenommen.

Jeder der MotoGP Legendes hatte zu einem der Grand Prix Events eine Aufnahme-Zeremonie, bei der dem neuen Mitglied feierlich eine besondere und einmalige Silbermedaille überreicht wurde.

Der erste Fahrer, der eine MotoGP Legende wurde, war der fünffache australische 500ccm Weltmeister Mick Doohan, der am Sonntag, den 28. Mai 2000 in Mugello, Italien geehrt wurde.

Seit da an wurden verschiedene Namen von verschiedenen Bereichen des Rennsports in die MotoGP Hall of Fame aufgenommen, darunter auch Giacomo Agostini, Angel Nieto, Mike Hailwood, Kenny Roberts, Kevin Schwantz, Eddie Lawson, Wayne Rainey, Carlo Ubbiali, Freddie Spencer, Anton Mang, Wayne Gardner, Barry Sheene, Geoff Duke, Phil Read, John Surtees und Daijro Kato. Einige unserer weiteren Champions werden in nächster Zukunft ihre Anerkennung erhalten.

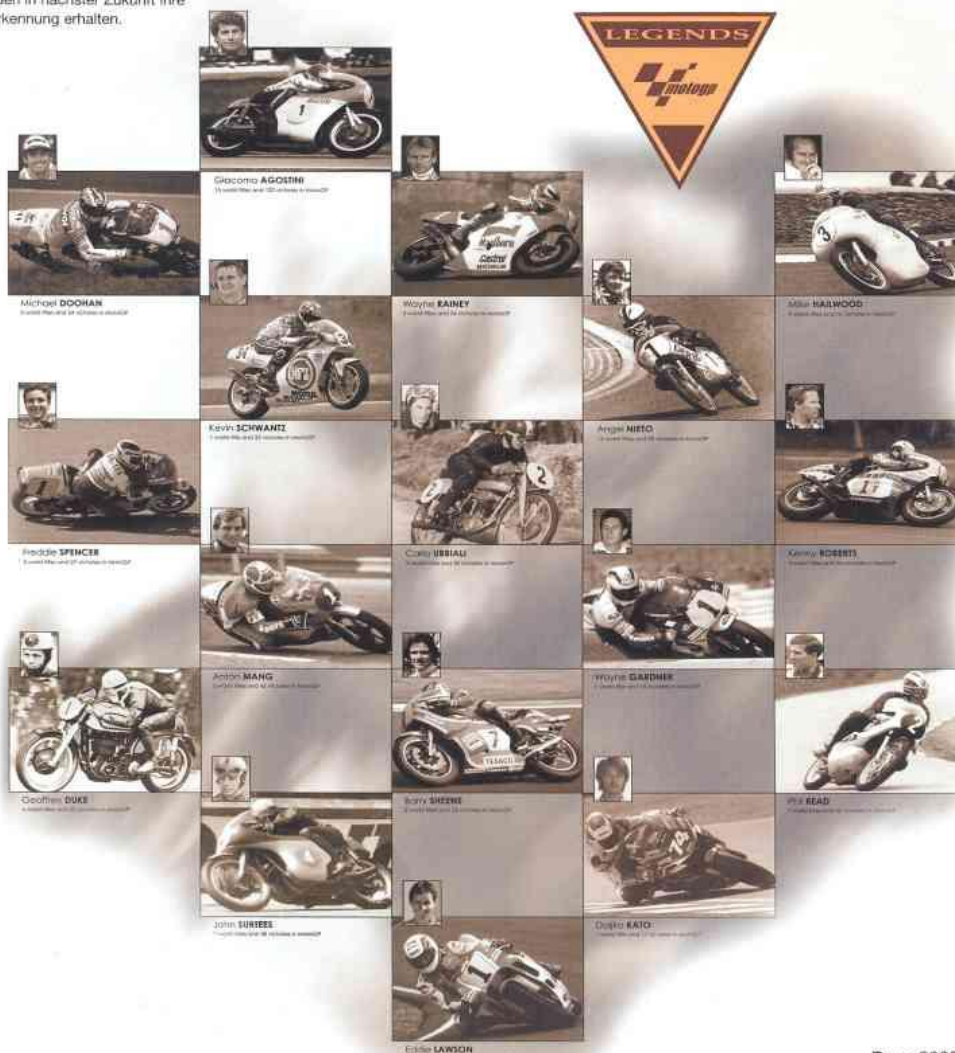
Siň slávy MotoGP má vzdáť hold mimořádné historii mistrovství světa silničních motocyklů - FIM Road Racing World Championship Grand Prix - nejstaršímu ze všech světových šampionátů na dvou i čtyřech kolech, jehož první ročník se konal v roce 1949.

Od doby jejího vzniku v roce 2000 byla celá řada jezdců, kteří byli klíčovými protagonisty Grand Prix v průběhu více než půlstoletí, jmenována "Legendami MotoGP" a uvedena do Siň slávy MotoGP.

Každá z Legend MotoGP má svůj ceremoniál na některém z podniků Grand Prix, kde obdrží speciální a jedinečnou stříbrnou medaili, která připomíná právě příležitost uvedení nového člena.

Prvním jezdcem, který se stal Legendou MotoGP, byl pětinasobný mistr světa ve třídě 500 ccm Australan Mick Doohan, který byl dekorován v Mugello v neděli 28. srpna 2000.

Od té doby byli do Siň slávy uvedeni významní jezdci z různých období závodů GP, jako například Giacomo Agostini, Angel Nieto, Mike Hailwood, Kenny Roberts, Kevin Schwantz, Wayne Rainey, Carlo Ubbiali, Freddie Spencer, Anton Mang, Wayne Gardner, Barry Sheene, Geoff Duke, Phil Read, John Surtees, Daijro Kato a Eddie Lawson. Další ze šampionů se dočkají zaslouženého ocenění v nejbližší době.



Jezdci pro zdraví – oficiální charita MotoGP: unikátní partnerství pro rozvoj Afriky

Riders for Health (Jezdci pro zdraví) je průkopnická organizace, která se zabývá systémem distribuce a údržby motocyklů po Africe, jež má ve výsledku přispět k

zachráně a změně tisíce životů na tomto kontinentě. A celé to začalo v paddocku GP!

V polovině osmdesátých let skupina lidí z okruhu závodů GP, kterou vedli Randy Mamola, Andrea Coleman a Barry Coleman, začala shánět peníze na podporu afrických dětí žijících ve ztížených podmínkách. Když v roce 1988 navštívili Somálsko, všimli si, že spousta motocyklů i čtyřkolových vozidel se rozbije a vyhodí po velmi krátké době používání, často i po méně než 10.000 kilometrech. Bylo zřejmé, že dodávky zdravotnické pomoci závisí právě na těchto vozidlech, a pokud jsou nepojízdná, zdravotnická pomoc se na místo určení prostě nedostane. Somálsko nebylo jedinou zemí, kde se s podobným problémem setkali, zjistili, že situace s motocykly a jinými vozidly je podobná na celém africkém kontinentě.

Během několika let vznikla organizace Riders for Health a vyvinula několik systémů,

jak zajistit, že vozidla používaná pro dodávku zdravotnické i jiné pomoci budou k dispozici co nejdéle a za co nejnižší náklady. Veřejná zdravotnická pomoc poskytovaná školenými pracovníky je v Africe klíčem ke zlepšení zdravotní situace a zvýšení šance na život a protože jeden zdravotník je často zodpovědný i za 20.000 lidí, je jeho mobilita životně důležitá. Motocykl – odolný, všestranný a levný – je perfektní zbraní proti nemocem, jímž lze předcházet.

Riders for Health je jediná organizace, která se zabývá problémem „posledního kilometru“ dodávky zdravotnické pomoci. Většina dodavatelských společností neřeší klíčovou otázku, jak se vlastně léky, vakcíny, moskytiéry nebo kondomy dostanou přímo až k lidem, kteří žijí v izolovaných vesnických komunitách a nutně je potřebují. A tady přicházejí na scénu motocykly.

Pro zajištění tohoto klíčového úkolu využili jezdci svých bohatých zkušeností s přepravou materiálu a podařilo se jim ve velkém měřítku vyvinout programy na národní úrovni v Gambii, Nigérii a Zimbabwe. Pod vedením této organizace ušlo mnoho

vozidel více než 500.000 kilometrů v těch nejtěžších podmínkách a v akademii pro řízení a údržbu vozidel rovněž pod záštitou této organizace byly stovky zdravotnických pracovníků vyškoleny tak, aby byli schopni motocykly bezpečně řídit a provádět základní preventivní péči tak, aby se motocykly nikdy nerozbily. Konečným cílem Jezdců pro zdraví je do roku 2015 zajistit spolehlivý transport zdravotnického materiálu pro celé Africe.

Týmy MotoGP, jezdci, činovníci a zástupci okruhu tedy pravidelně věnují část svého drahocenného času na skutečně důležitý projekt. Taková konstantní podpora lidí z okruhu MotoGP i ostatních motocyklových komunit umožnila, aby se z organizace Jezdci pro zdraví stala nezávisle financovaná organizace, která bude řešit situaci v Africe osvědčeným a prokazatelně účinným způsobem, tedy s využitím motocyklů, které mohou zachraňovat životy každý den.

Chcete-li se dozvědět více o oficiální charitě MotoGP, navštivte prosím stránky www.riders.org nebo pošlete e-mail na info@riders.org. Charity number 1054585.

Fahrer Für Gesundheit die offizielle Wohltätigkeitsorganisation der MotoGP: eine einzigartige Partnerschaft macht sich bereit, die Entwicklung in Afrika anzutreiben

Riders for Health ist die Pionierorganisation, die in Afrika kosteneffektive Motorradmanagement-Systeme führt, um tausende von Leben auf dem ganzen Kontinent zu retten. Und alles begann im GP Fahrerlager!

Mitte der 80er Jahre hat eine Gruppe von Leuten, die im Grand Prix Rennsport arbeiten, angeführt von Randy Mamola, Andrea Coleman und Barry Coleman, angefangen Gelder zu sammeln, um die Kinder in Afrika zu unterstützen. Als sie 1988 in Somalia waren, haben sie bemerkt, dass viele Motorräder und Autos kaputt waren und nach nur kurzer Zeit entsorgt wurden, manchmal nach weniger als 10.000 Kilometern. Es war klar, dass die Krankentransporte auf diese Fahrzeuge angewiesen waren und wenn diese nicht normal funktionierten, war der Krankentransport oder die Anlieferung von Gesundheitsgütern unmöglich. Somalia war kein Einzelfall und das Problem dieser Motorräder und anderen Fahrzeuge hat sich auf den gesamten Kontinent Afrikas ausgewirkt.

Innerhalb von ein paar Jahren wurde Riders for Health geboren und entwickelte Systeme, um sicher zu gehen, dass die Fahrzeuge für die Anlieferung von

Gesundheitsgütern und für die damit verbundene Entwicklung in Afrika für maximale Zeit und minimale Kosten erhältlich sind. Öffentliche Hilfe von ausgebildeten Krankenpflegern ist der Schlüssel, um die Gesundheitslage und die Lebenschancen in Afrika zu verbessern und, da oft nur ein Krankenpfleger für bis zu 20.000 Menschen zuständig ist, ist die Mobilität lebenswichtig. Die Motorräder, die vielseitig einsetzbar und kosteneffizient sind, sind die perfekte Waffe, um vermeidbare Krankheiten zu verhindern.

Riders of Health ist die einzige Organisation, die das Problem der „letzten Meile“ der Gesundheitsversorgung beheben kann. Zu viele Entwicklungshelfer stellen nicht die Schlüsselfrage, wenn es um die Bereitstellung von Medikamenten, Impfstoffen, Mosquito-Netzen oder Kondomen geht: „Wie wird es die Menschen, die in den äußersten Regionen wohnen und die diese Dinge so dringend brauchen, direkt erreichen?“ Das ist der Punkt, an dem die Motorräder dazu kommen.

Um diese lebensnotwendige Hilfe zu bieten nutzt Riders ihre Sachkenntnis im Transport, um großräumige und nationale Programme in Gambia, Nigeria und Zimbabwe durchzuführen. Viele von Riders

benutzte Fahrzeuge sind unter den schlimmsten Bedingungen mehr als 500.000 Kilometer gefahren und hunderte Hilfsarbeiter wurden in der Riders Akademie für Fahrzeugmanagement ausgebildet, so dass diese sicher fahren können und ihre Motorräder täglich selber überprüfen können, damit sie nicht mit ihnen liegen bleiben. Riders' Ziel ist es, zuverlässige Transportmittel zur Verfügung zu stellen, dass Gesundheitsmittel/-pflege bis 2015 in ganz Afrika transportiert werden können.

MotoGP Teams, Fahrer, Offizielle und Streckenorganisatoren geben von ihren hektischen Zeitplänen wertvolle Zeit aus einem lebenswichtigen Grund frei. Solch konstante Unterstützung der Menschen von MotoGP, wie auch vom Rest der Motorradwelt, hat Riders die Möglichkeit gegeben, eine unabhängig existierende Organisation zu werden und die Entwicklung in Afrika auf bewiesenermaßen bestmögliche Art und Weise voranzutreiben – Motorräder retten Leben, Tag ein, Tag aus.

Wenn Sie mehr Informationen über die offizielle Wohltätigkeitsorganisation der MotoGP haben möchten, besuchen Sie bitte www.riders.org oder schreiben Sie eine E-Mail an: info@riders.org. Charity Nummer 1054585.

Ekologické služby, hydrogeologické průzkumy, průzkumy znečištění horninového prostředí a jejich sanace.



Ochrana podzemních vod s.r.o.
Bělohorská 31/264
Praha 6
169 00

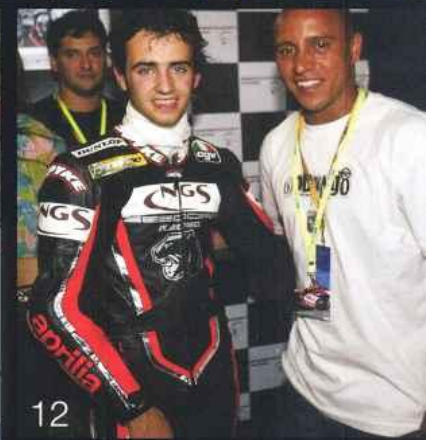
tel.: 233 353 153
fax: 233 352 664
opv@opv.cz
www.opv.cz



8. Michael Jordan
9. Gabriel Batistuta
10. Brad Pitt
11. Mark Knopfler
12. Roberto Carlos
13. Clarence Seedorf
14. Richard Ashcroft



1. Valentino Rossi, Imra (Miss Italy)
2. Pep Guardiola
3. Francesco Totti
4. HRH Princess Anne
5. Rubens Barrichello
6. Juan Pablo Montoya
7. Adrien Brody



DATUM	GRAND PRIX	RENNSTRECKE/OKRUH	LAND/ZEMĚ
10. APRIL 10. DUBNA	GRAN PREMIO MARLBORO DE ESPAÑA GRAN PREMIO MARLBORO DE ESPAÑA	JEREZ JEREZ	SPANIEN ŠPÁNĚLSKO
17. APRIL 17. DUBNA	betandwin.com GRANDE PREMIO DE PORTUGAL betandwin.com GRANDE PREMIO DE PORTUGAL	ESTORIL ESTORIL	PORTUGAL PORTUGALSKO
1. MAJ 1. KVĚTNA	TAOBAO.COM GRAND PRIX OF CHINA TAOBAO.COM GRAND PRIX OF CHINA	SHANGHAI SHANGHAI	CHINA ČINA
15. MAJ 15. KVĚTNA	GRAND PRIX ALICE DE FRANCE GRAND PRIX ALICE DE FRANCE	LE MANS LE MANS	FRANKREICH FRANCIE
5. JUNI 5. ČERVNA	GRAN PREMIO AJICE D'ITALIA GRAN PREMIO AJICE D'ITALIA	MUGELLO MUGELLO	ITALIEN ITÁLIE
12. JUNI 12. ČERVNA	GRAN PREMI GAULOISES DE CATALUNYA GRAN PREMI GAULOISES DE CATALUNYA	KATALONIEN CATALUNYA	SPANIEN ŠPÁNĚLSKO
25. JUNI 25. ČERVNA	GAULOISES TT ASSEN** GAULOISES TT ASSEN**	TT ASSEN TT ASSEN	NIEDERLANDE NIZOZEMI
10. JULI 10. ČERVENEC	RED BULL U.S. GRAND PRIX * RED BULL U.S. GRAND PRIX *	LAGUNA SECA LAGUNA SECA	USA USA
24. JULI 24. ČERVENEC	betandwin.com BRITISH GRAND PRIX betandwin.com BRITISH GRAND PRIX	DONINGTON PARK DONINGTON PARK	UK VELKÁ BRITÁNIE
31. JULI 31. ČERVENEC	Alice MOTORRAD GRAND PRIX DEUTSCHLAND Alice MOTORRAD GRAND PRIX DEUTSCHLAND	SACHSENRING SACHSENRING	DEUTSCHLAND NĚMECKO
28. AUGUST 28. SRPNA	GAULOISES GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY GAULOISES GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY	BRNO BRNO	TSCHECHIEN ČESKÁ REPUBLIKA
18. SEPTEMBER 18. ZÁŘÍ	betandwin.com GRAND PRIX OF JAPAN betandwin.com GRAND PRIX OF JAPAN	TWIN RING MOTEGI TWIN RING MOTEGI	JAPAN JAPONSKO
25. SEPTEMBER 25. ZÁŘÍ	MARLBORO MALYSIAN MOTORCYCLE GRAND PRIX MARLBORO MALYSIAN MOTORCYCLE GRAND PRIX	SEPANG SEPANG	MALAYSIA MALAJSIE
1. OKTOBER 1. ŘÍJNA	MARLBORO GRAND PRIX OF QATAR ** MARLBORO GRAND PRIX OF QATAR **	LOSAIL INT CIRCUIT LOSAIL INT CIRCUIT	KATAR KATAR
16. OKTOBER 16. ŘÍJNA	POLINI AUSTRALIAN GRAND PRIX POLINI AUSTRALIAN GRAND PRIX	PHILLIP ISLAND PHILLIP ISLAND	AUSTRALIEN AUSTRÁLIE
23. OKTOBER 23. ŘÍJNA	GRAND PRIX OF TURKEY GRAND PRIX OF TURKEY	ISTANBUL ISTANBUL	TÜRKEI TURECKO
6. NOVEMBER 6. LISTOPADU	GRAN PREMIO DE LA COMUNITAT VALENCIANA GRAN PREMIO DE LA COMUNITAT VALENCIANA	COM. VAL. RICARDO TORMO COM. VAL. RICARDO TORMO	SPANIEN ŠPÁNĚLSKO

* NUR MotoGP KLASSE
** SAMSTAG

* POUZE TRÍDA MotoGP
** SOBOTA



Yamaha R46, Reach for the moon

SPECIAL EDITION
R46
No.

Ride With
The Best

50th
Anniversary

YAMAHA
Touching Your Heart


GAULOISES


GAULOIS



GAULOISES
 YAMAHA

Valentino
Rossi
MotoGP
World
Champion
2004


Czech GP
.COM




GAULOISES
BRNO


AUTO
MOTODROM
BRNO CZ