

Gauloises Grand Prix České republiky



www.motogp.com

GAULOISES

GAULOISES

www.rejmi.cz



BRNO



Automotodrom Brno 18-20/08/2006

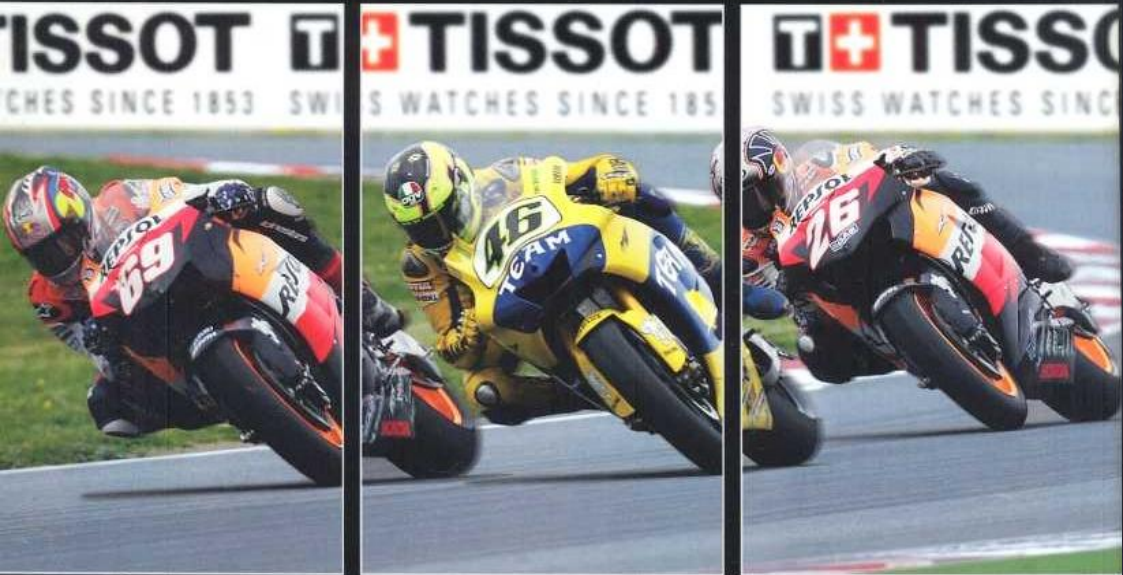
PROGRAMOVÉ NOVINY
ČESKÉ A NĚMECKÉ TEXTY

150Kč



TISSOT

SWISS WATCHES SINCE 1853



More than a watch

Founded in 1853, Tissot is proud to display the Swiss flag at the heart of its logo. The Tissot logo, representing Tradition, Technology, and Trend, combines with the Swiss flag and its central cross sign to reflect the Tissot philosophy of giving its customers MORE: the best materials— 316L stainless steel, titanium or 18K gold, scratchproof sapphire crystal, Swiss ETA manufacture movement and minimum water resistance to 30m / 100ft - in a watch that offers careful attention to details and "Gold value at silver price".

Tissot is proud to be official timekeeper and watch provider of the MotoGP. The Official MotoGP Watch is designed around the world of MotoGP, the watch case covering is rich in carbon fiber and the bezel is inspired by the disc brake and clamp of the motorcycle wheel.

MORE THAN A WATCH, the Official MotoGP Watch is a worldwide exclusivity dedicated to the sport and performance of MotoGP.

Tissot, Innovators by Tradition.



OFFICIAL WATCH

Obsah Inhalt

- 06 **Uvítání** Grußworts
- 10 **Časový plán** Zeitplan
- 12-13 **Mapa okruhu**
Plan der Rennstrecke
- 14-15 **Vývoj sezóny**
Würzen sie so weit 2006
- 16-21 **Robertsův efekt: Královská rodina v MotoGP/ Kdo je... Kenny Roberts**
Die Roberts Wirkung: MotoGP's Königsfamilie/ Lernen sie Kenny Roberts kennen
- 22-24 **Kdo je... James Ellison**
Lernen sie James Ellison kennen
- 26-50 **Profily jezdců třídy MotoGP**
Fahrerprofile MotoGP
- 52-61 **Startovní Listiny MotoGP/ Klasifikace MotoGP**
Startlisten MotoGP/ Klassifikation MotoGP
- 62-69 **Profily jezdců třídy 250ccm**
Fahrerprofile 250cc
- 70-75 **Profily jezdců třídy 125ccm**
Fahrerprofile 125cc
- 78 **Riders for health**
- 80-81 **VIP Galerie** VIP Star Blatt
- 82 **Kalendář** Kalender 2006

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
© TRMG / BSSP 2006

Project Director Bill Smith
Editorial Production Simon Lutter
Design David Corderley
Advertising Manager Jason Foster
Advertising Production Janet O'Shea
Advertising Repro Barry Jones
Publisher Paula Skinner
Studio Manager Malcolm Anderson
Photography Richard J Richards
Tel +34 (0)952 597 106 Motogphoto@trot.com

Publishing Director Jon Fellows
Advertising Director Charlie Wise
Director Andrew Stevens

Printing and Reproduction Dušan Velnický

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
statement, entry or error contained herein.

Automotodrom Brno
18-20/08/2006

Gauloises Grand Prix
České republiky



Sehr geehrte Sport-Freunde,

Ich habe die Ehre, Sie wieder Obei der Gauloises Grand Prix der Tschechischen Republik, die auf dem Masaryk-Ring in der Metropole Südmährens Brünn stattfindet, begrüßen zu dürfen.

Südmähren bietet sowohl den Bewohnern als auch den Besuchern neben reichlichen Sportmöglichkeiten auch interessante Sehenswürdigkeiten, verschieide Naturschönheiten, wunderschöne Weinberge, sowie Messen. Der Masaryk-Ring gehört zweifelsohne zu den attraktiven Orten der südmährischen Region, genauso wie der Friedensröhgel, der Flughafen Brünn-Tuřany, das Gebiet um Lednice und Valtice, Brünner Messegelände, großmährische Burgstätte in Mikulčice oder die Höhlen im Mährischen Karst.

Aus diesem Grund wird die alljährliche Veranstaltung der Motorradweltmeisterschaft von der südmährischen Landesvertretung mächtig unterstützt. Es freut mich, dass auch dank den Dotationen des Südmährens die Bedingungen für alle Zuschauer des Masaryk-Rings verbessert werden konnten. Ich bin sehr froh, dass Sie vom Jahr zu Jahr in höhere Zahl kommen. Ich wünsche allen Teilnehmern des bedeutendsten Motorradrennens in der Tschechischen Republik auf der fünf Kilometer langen Strecke viel Erfolg und allen Zuschauer auf den Tribünen spannennde Sportergebnisse. Ich hoffe, dass Sie von dem Aufenthalt bei uns, in Südmähren, nur angenehme Erinnerungen mitnehmen und dass Sie auch in den nächsten Jahren gerne zurückkommen.

Viele nicht nur sportliche Erlebnisse wünscht Ihnen herzlich

Stanislav Juránek

Stanislav Juránek

hejtman Jihomoravského kraje / Landeshauptmann von Südmähren

Liebe Motorrad-Freunde,

Ich begrüße Sie nach einem Jahr wieder in Brünn bei der Weltmeisterschaft der Straßenmotorräder, beim Grand Prix von Tschechien. Viele von Ihnen kennen die größte Stadt Mährens gut und zögern nicht lange von überall in Europa und verschiedenen Teilen der Welt ihren Favoriten hinterher zu reisen. Das wundert mich nicht, denn die mit wahnsinniger Geschwindigkeit über die Rennstrecke rasenden Maschinen lassen den Puls steigen und man hat als Zuschauer das Gefühl, als ob der eigene Kopf unter dem Rennfahrerhelm stecken würde. Die Stadt Brünn rückt in diesem Kampf und Siege und Niederlage und die Bedeutung fehlender Sekunden als angenehme Kulisse etwas in den Hintergrund. Sie ist nicht nur ein Ziel für interessante Sporterlebnisse, sondern auch ein Ort der Kultur. In der mitte in Südböhmen gelegenen Stadt finden Sie alles, was Sie brauchen: gute Übernachtungsmöglichkeiten, gute Biere und Weine, Denkmäler mittelalterlicher und moderner Architektur und eine herrliche Umgebung. Im Vergleich mit anderen europäischen Metropolen hat Brünn Ruhe und Spaziergänge durch das grüne Herz der Stadt zu bieten. Die Abende gehören wie auch anderswo der Unterhaltung. Warum also nicht einfach einmal ins Freilichtkino oder Theater gehen oder ein Musikfestival oder Konzert besuchen, von denen es in der Ferienzeit jede Menge gibt?

Ich bin überzeugt, dass Sie auch mit dem diesjährigen heißen Sommer in Brünn zufrieden sein werden. Die Rennen der stärksten Klasse MotoGP müssen zwar ohne den „verrückten Max“ auskommen, weil die Legende des Motorradsports und Sieger von dreizehn Grand Prix Max Biaggi dieses Jahr nicht teilnimmt. Bewundern können wir aber, ganz abgesehen von den Rennen der anderen Klassen, immer noch die Fahrkünste der Italiener Rossi, Melandri und Caprossi, die Amerikaner Hayden und Biaggis Nachfolger, den Spanier Pedrosa. Ich freue mich auf ein Wiedersehen auf dem Masaryk-Ring.



Milí fanoušci motocyklů,

vítejte opět po roce v Brně na mistrovství světa silničních motocyklů Grand Prix České republiky. Mnozí z vás největší město Moravy důvěrně znají a neváhají za svými oblíbenými po léta cestovat z celé Evropy i dalších částí světa. Nedivím se vám: stroje vířící šílenou rychlostí po okruhu zrychlují tep a cítíme se téměř jako by pod helmou byly naše vlastní hlavy.

Brno v tomto dramatu o vítězství a prohře, o tom, co znamená v životě člověka chybějící sekunda, stojí mímě v pozadí jako příjemná kulisa a cíl zajímavých výletů nejen za sportem, ale i za kulturou. V sídle ve středu jižní Moravy najdete vše, co potřebujete: dobré ubytování, kvalitní pivo a víno, památky středověké i moderní architektury a překrásné přírodní okolí. Oproti evropským metropolím nabízí Brno klid a procházky zelení v samém srdci města. Večer patří zábavě stejně jako jinde – co třeba vyrazit do letního kina, na divadelní nebo hudební festival či koncert, kterých se o prázdninách konají desítky? Věřím, že i s letošním horkým létem v Brně budete spokojeni. Závod nejšpičkové třídy MotoGP sice přišel o „šíleného Maxe“, protože legenda motocyklového sportu a vítěz třinácti Velkých cen Max Biaggi letos nezávodí. Můžeme však nadále obdivovat Italů Rossiho, Melandriho nebo Caprossiho, Američana Haydenu i Biaggiho nástupce, Španěla Pedrosa. Nehleďte na sruhující souboje v závodech ostatních kubatur. Nashledanou na okruhu.

Richard Svoboda

Richard Svoboda

primátor statutárního města Brna / Oberbürgermeister der Stadt Brunn



Hrad Špilberk / Burg Spielberg

Petrov / Petersdom



Vítejte v Brně

Brno, moravská metropole, se pyšní významnými památkami, které jsou důkazem bohaté historie města. Už při pohledu na panorama města Brna upoutá chrám sv. Petra a Pavla – Petrov. Jeho štíhlá gotická silueta se dvěma věžemi se ale nad městem nevypíná dlouho, protože obě věže byly dostavěny teprve na začátku 20. století. Jen málokteré město o sobě může říci, že jeho další dominantou je vyhlášená věznice. V Brně tomu tak je: královský hrad Špilberk byl v 18. století proslulým „žalářem národů“, v němž trpěli rakouští odsouzenci, francouzští jakobini a mnozí další. Špilberk je nově zrekonstruován a nabízí návštěvníkům několik stálých výstav i prohlídku podzemních kasematů. V létě patří jeho nádvoří Shakespearovskému festivalu a hudebnímu festivalu. Druhý brněnský hrad, Veverí, který se vypíná nad Brněnskou přehradou, je častým turistickým cílem. V letní sezóně si lze cestu k hradu zpřijemnit plavbou parníkem. Hrad Veverí leží v překrásné krajíně Podkomorských lesů, tedy v kraji Pohádky máje.



Vila Tugendhat / Villa Tugendhat

Perlou brněnské moderny a světově nejznámější památkou je vila Tugendhat na Černopolní ulici. Dílo německého architekta Ludwiga Miese van der Rohe z roku 1930 je zapsáno na seznamu světového dědictví UNESCO a zájem o jeho návštěvu rok od roku stoupá.

Willkommen in Brünn

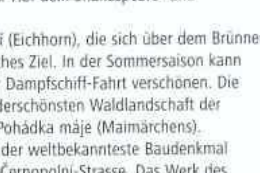
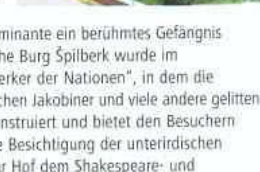
Brünn, die mährische Metropole, rühmt sich bedeutender Sehenswürdigkeiten, die eine reiche Geschichte der Stadt beweisen. Schon bei dem Blick auf das Panorama der Stadt Brünn zog Aufmerksamkeit auf sich die Kirche der Hl. Petr und Paul – Petersdom (Petrov). Ihre schlanke gotische Silhouette mit zwei Türmen ragt über die Stadt nicht lange heraus, weil beide Türme erst Anfang des 20. Jahrhunderts fertiggebaut wurden. Nur wenige Städte können von sich behaupten, dass zu ihrer anderen Dominante ein berühmtes Gefängnis gehört. In Brünn ist es so: die königliche Burg Špilberk wurde im 18. Jahrhundert zum berühmten „Kerker der Nationen“, in dem die österreichischen Verurteilten, französischen Jakobiner und viele andere gelitten haben. Die Burg Špilberk ist neu rekonstruiert und bietet den Besuchern einige Dauerausstellungen sowie eine Besichtigung der unterirdischen Kasematten an. Im Sommer gehört Ihr Hof dem Shakespeare- und Musikfestival.

Auch die andere Brünner Burg, Veverí (Eichhorn), die sich über dem Brünner Stausee erstreckt, ist oft ein touristisches Ziel. In der Sommersaison kann man sich den Weg zur Burg mit einer Dampfschiff-Fahrt verschönen. Die Burg Veverí befindet sich in der wunderschönsten Waldlandschaft der Podkomorské lesy, also im Land des Pohádka máje (Maimärchens). Eine Perle der Brünner Moderne und der weltbekannteste Baudenkmal Brünns ist die Villa Tugendhat in der Černopolní-Strasse. Das Werk des deutschen Architekten Ludwig Mies van der Rohe aus dem Jahre 1930 befindet sich auf der Liste des UNESCO-Weltkulturerbes und das Interesse für dessen Besuch steigt von Jahr zu Jahr.

Kontakty / Kontakte:
Turistické informační centrum
Touristisches Informationszentrum
Radnická 8
Tel.: +420 542 211 090
info@ticbrno.cz / www.ticbrno.cz

www.brno.cz

Hrad Veverí / Burg Veverí
Brněnská přehrada / Brünner Talsperre



B | R | N | O

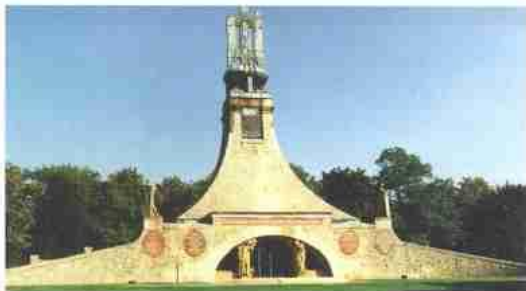


Jihomoravský kraj – kraj vína a staleté historie

Jihomoravský kraj tvoří bez nadsázky křížovku Evropy. Odpradávná se na jeho území protínaly cesty mezi východem a západem, severem a jihem. Kromě historických památek a přírodních atrakcí, z nichž některé dokonce chrání UNESCO, přitahuje dnes do Jihomoravského kraje návštěvníky srdečnost a pohostinnost jeho obyvatel, ale i hrdost na to, že žijí na jihu Moravy. Posuďte sami, že mají být na co hrdí.

Südmähren – Land der Weine und hundertjähriger Geschichte

Ohne zu übertreiben, bildet das südmährische Land einen Kreuzpunkt Europas. Seit je schneideten sich auf dem Gebiet des Landes Wege zwischen dem Westen und dem Osten, sowie zwischen dem Norden und dem Süden. Die Besucher des südmährischen Landes werden nicht nur von den historischen Sehenswürdigkeiten und Naturschönheiten angezogen, unter denen einige unter dem Unesco-Schutz stehen, sondern auch von der Herzlichkeit und der Gastfreundschaft der Menschen, die stolz sind, in Südmähren zu leben.



Brno a okolí

Brno, druhé největší město České republiky s 370 000 obyvateli, je obchodním a společenským střediskem Jihomoravského kraje. Je rovněž centrem veletržní a kongresové turistiky. Díky své poloze v blízkosti dalších evropských metropolí – Vídne, Budapešti a Bratislavy – představuje rovněž východisko četných poznávacích programů včetně populární vinařské turistiky. K výhodám města patří i rychlé spojení s Prahou, hlavním městem České republiky. Návštěvníci mohou využít mezinárodní letištiště Brno-Tuřany. Výjimečnost brněnského regionu však spočívá v dokonalém spojení všech možností velkoměsta s řadou atraktivních turistických cílů v blízkém okolí.

Moravský kras a okolí

Jedna z ekologicky nejlépe chráněných oblastí České republiky, ležící severně od Brna, má všechny předpoklady pro rozvoj cestovního ruchu a rekreace. Příjemné a zdravé přírodní prostředí je ideální pro pobyt a sporty ve volné přírodě – pěší a lyžařskou turistiku, cykloturistiku a jízdy na koni. Vedle přírodních krás je tento region obohacen i bohatou historií a cennými architektonickými památkami. Do západní části okresu zasahuje Hornosvratecká vrchovina, středem území se táhne Boskovická brázdá a na východě navazují Dražanská vrchovina. Středem okresu teče řeka Svítava a oblast Moravského krasu protéká její nejvýznamnější přítok, ponorná řeka Punkva.

Pálava a Lednicko-valtický areál

Kraj lužních lesů, vinic a úrodných polí v nejnižším cípu Moravy je proslulý bohatou historií, folklórními tradicemi a četnými stavebními památkami. Teplota a nížinný charakter v oblasti soutoku řek

Dyje a Moravy daly vzniknout typickému přírodnímu společenství – lužní krajinné s největším dochovaným zbytkem lužního lesa na území Evropy. Dvě zdejší lokality jsou dokonce zapsány v seznamech UNESCO – kulturní krajina lednicko-valtický areál a biosférická rezervace Pálava.

Slovácko

Region Moravské Slovácko, ležící v jihovýchodním cípu České republiky při hranicích s Rakouskem a Slovenskem, to je především velmi bohatá minulost dokumentovaná cennými archeologickými nálezmi napříč celou oblastí, včetně stavební památky církve i světské architektury, zachovalá lidová architektura a zemědělná bohatá, dosud živý folklór a tradice lidové kultury. Přírodní hranici okresu vytvářejí na severu hluboké listnaté lesy Žďánického lesa a pohraniční Čibřy, na jihu hřebene Bílých Karpat. Širokým úvalem v úseku mezi Rohatcem a Bzenecem přivozem protéká řeka Morava a vytváří nádherné meandry, lemované lužními lesy. Je rovněž vyhlášenou vinařskou oblastí.

Znojensko a Podolí

Kraj plný historie, úrodných vinic a kouzelné přírody s řadou historických památek leží svou východní částí ve slunné nížině, západní část tvoří pahorkatina, do které vyhloubily své koryta řeky Dyje, Želetavka, Levňovka a Rokýtná. Jeho centrem je Znojmo, druhé největší město Jihomoravského kraje a zároveň středisko vyhlášené vinařské oblasti. Atraktivitu regionu zvyšuje také Podolí, jeden ze čtyř národních parků v ČR, rozkládající se podél hraničního toku řeky Dyje. V letních měsících láká turisty především Vranovská přehrada a další rekreační vodní plochy. Oblast je známá také pěstováním vynikajícího vína.



Brünn und Umgebung

Brünn, die zweitgrößte Stadt im Tschechien mit 370 000 Einwohnern, bildet das Handels- und Gesellschaftszentrum, sowie Messen- und Kongresszentrum des südmährischen Landes. Die günstige Lage in der Nähe weiterer europäischer Metropolen – Wien, Budapest und Bratislava (Pressburg) – stellt genauso den Ausgangspunkt vieler Erkennungsreisen inklusive der beliebten „Weinturistik“ dar. Zu den Vorteilen der Stadt gehören auch schnelle Verbindungsmöglichkeiten mit Prag, dem Hauptstadt Tschechiens. Den Besuchern steht auch der internationale Flughafen „Brno-Tuřany“ zu Verfügung. Die Aussergewöhnlichkeit der Brünnauer Region besteht jedoch in perfekter Verbindung aller Grossstadtmöglichkeiten mit einer Reihe der attraktiven Touristenziele in der naheliegenden Umgebung.

Mährischer Karst und Umgebung

Nördlich von Brünn befindet sich ein der ökologisch saubersten Gebiete Tschechiens, das alle Voraussetzungen für die Tourismusentwicklung erfüllt. Die angenehme und gesunde Natur ist für den Aufenthalt und Sport unter freiem Himmel, wie zum Beispiel Wandern, Langlauf, Radfahren und Reiten, bestens geeignet. Neben den Naturschönheiten ist diese Region mit interessanter Geschichte und wertvollen architektonischen Sehenswürdigkeiten beschenkt. Im westlichen Teil der Region erstreckt sich das Hügelland „Hornosvratecká vrchovina“, in der Regionmitte dehnt sich die Furche „Boskovická brázdá“, die im Osten vom Hanišohochland (Dražanská vrchovina) umgeben ist. Durch die Mitte der Region fließt der Fluss Zvitava und durch das Gebiet von Mährischen Karst fließt dessen bekannteste Zufluss, der unterirdische Flüsschen Punkva.

Pálava und das Gebiet um Lednice und Valtsice

Das Gebiet der Auenwälder, der Weinberge und fruchtbarer Felder in südlicher Spitze Mährens ist durch seine reiche Geschichte, volkstümliche Traditionen und Baudenkmäler berühmt. Die Wärme und die Tieflandcharakteristik des Gebiets am Zusammenfluss von Thaya und March ermöglichten die Entstehung eines einzigartigen Naturreisens, des Auenlandschaft mit dem grössten erhaltenen Auenwald in der ganzen Europa. Zwei hierortige Standorte wurden

sogar in das UNESCO-Register aufgenommen. Es handelt sich um das Gebiet von Lednice und Valtsice und um die biosphärische Reservierung Pálava.

Mährische Slowakei

Region Mährische Slowakei, die sich in der süd-östlichen Spitze Tschechiens entlang der Grenze mit Österreich und mit der Slowakei erstreckt, das ist vor allem eine reiche, durch archäologische Funde (z. B. in Mikulčice) dokumentierte Vergangenheit, kostbare sakrale und weltliche Baudenkmäler, bauliche Volksarchitektur und besonders eine reiche, bisher lebendige Folklore und Traditionen der Volkskultur. Die Naturgrenze der Region werden im Norden von tiefen Laubwäldern des Žďánický-Wald und des Gebirges Chřibý gebildet, im Süden dann vom Weisse-Karpaten-Kamm. Durch die Talenge zwischen „Rohatec“ und „Bzenecký Přivoz“ fließt der Fluss March durch und bildet wunderschöne mit den Auenwäldern gesäumte Flussmeander. Dieses Gebiet gehört auch zu den bekanntesten Weinbau-Gebieten.

Znam und Thayagebiet

Westlicher Teil der Gegend der Geschichte, fruchtbarer Weinberge und zauberhafter Natur mit einer Reihe historischer Sehenswürdigkeiten liegt in einem Sonnentiefland, westlicher Teil ist von einer Hügelandschaft gebildet, in die die Flüsse Thaya, Želetavka, Levňovka und Rokýtná ihre Flussbetten ausgehöhlt haben. Das Zentrum dieser berühmten Weingegend ist Znam, die zweitgrößte Stadt Südmährens. Thayagebiet, ein von vier Nationalparken Tschechiens, das sich entlang der Grenzflusses Thaya erstreckt, trägt zur Attraktivität der Region bei. In den Sommermonaten werden die Touristen vor allem vom framer Staausee (Vranovská přehrada) und von weiteren Badeseeen angezogen. Dieses Gebiet erlangte sein Ruhm genauso durch den Weinbau.



Jihomoravský kraj

Jihomoravský kraj / Südmährisches Land
Zerotinovo nám. 3/5
601 82 Brno / Brünn
Tel.: +420 541 651 111
Fax: +420 541 651 209
e-mail: or@kj-jihomoravsky.cz
www.kj-jihomoravsky.cz





Časový plán

Pátek, 18. srpna / Freitag, 18 August

09.00 - 09.45	125 ccm Volný trénink 1	125 ccm Free Practice 1
10.00 - 11.00	MotoGP Volný trénink 1	MotoGP Free Practice 1
11.15 - 12.15	250 ccm Volný trénink 1	250 ccm Free Practice 1
13.15 - 13.45	125 ccm Kvalifikační trénink 1	125 ccm Qualifying Practice 1
14.00 - 15.00	MotoGP Volný trénink 2	MotoGP Free Practice 2
15.15 - 16.00	250 ccm Kvalifikační trénink 1	250 cc Qualifying Practice 1

Sobota, 19. srpna / Samstag, 19 August

09.00 - 09.45	125 ccm Volný trénink 2	125 ccm Free Practice 2
10.00 - 11.00	MotoGP Volný trénink 3	MotoGP Free Practice 3
11.15 - 12.15	250 ccm Volný trénink 2	250 ccm Free Practice 2
12.20 - 12.55	Procházka boxy pro VIP Village	VIP Village Pit Lane Walk
13.15 - 13.45	125 ccm Kvalifikační trénink 2	125 ccm Qualifying Practice 2
14.00 - 15.00	MotoGP Kvalifikační trénink	MotoGP Qualifying Practice
15.15 - 16.00	250 ccm Kvalifikační trénink 2	250 ccm Qualifying Practice 2
17.00	Tisková konference po kvalifikaci (místnost pro tiskové konference v tiskovém středisku)	Qualifying Pressekonferenz (Pressekonferenzraum im Media Center)

Neděle, 20. srpna / Sonntag, 20 August

08.45 - 09.05	125 ccm Warm Up	125 ccm Warm Up
09.15 - 09.35	250 ccm Warm Up	250 ccm Warm Up
09.45 - 10.05	MotoGP Warm Up	MotoGP Warm Up
10.10 - 10.35	Procházka boxy pro VIP Village	VIP Village Pit Lane Walk
11.00	125 ccm Závod (19 kol) Tisková konference (ihned po vyhlášení vítězů, místnost pro tiskové konference v tiskovém středisku)	125 ccm Race (19 Runden) Pressekonferenz direkt nach der Siegerehrung (im Pressekonferenzraum im Media Center)
12.15	250 ccm Závod (20 kol) Tisková konference (ihned po vyhlášení vítězů, místnost pro tiskové konference v tiskovém středisku)	250 ccm Race (20 Runden) Pressekonferenz direkt nach der Siegerehrung (im Pressekonferenzraum im Media Center)
14.00	MotoGP Závod (22 kol) Tisková konference (ihned po vyhlášení vítězů, místnost pro tiskové konference v tiskovém středisku)	MotoGP Race (22 Runden) Pressekonferenz direkt nach der Siegerehrung (im Pressekonferenzraum im Media Center)

Zeitplan

DVB-T Set Top Box nebo DVD přehrávač

DVB-T

ZDARMA

do konce srpna ke všem LCD, Plasma a 100Hz televizorům

UYBERTE SI:

Set Top Box MC 1300T



DVD přehrávač MC455



MASCOM MC42W11B/S
PLASMA Contrast plus televizor - úhlopříčka 42" (106cm)



MASCOM MC37W21B/S
LCD Contrast plus televizor - úhlopříčka 37" (94cm)



MASCOM MC1321T PVR
Komfortní DVB-T přijímač / 160GB HDD digitální videorekordér.
České menu ■ 160GB HDD kapacita pro až 120 hodin záznamu
■ Dva tunery, PIP ■ Time shift časový posun ■

Výpěle nahrávací funkce umožňují:
■ Jeden program nahrávat a jiný sledovat
■ Současně nahrávat dva různé programy
■ Současně nahrávat dva různé programy a zároveň přehrávat libovolně



MASCOM ME32W11B/S
LCD Contrast plus televizor - úhlopříčka 32" (82cm)



MASCOM MC82W71TF/100
Širokouhlopí 100Hz Contrast plus TV - úhlopříčka 82cm
Televizor dodáváme také v černé barvě.



MASCOM MC1300/60
Digitální satelitní komplet



MASCOM MC26W11B/S
LCD Contrast plus televizor - úhlopříčka 26" (66cm)



MASCOM MC7471TF/100
100Hz Contrast plus televizor - úhlopříčka 74cm
Televizor dodáváme také v černé barvě.



Tradice • Kvalita • Design

INTERNETOVÝ OBCHOD MASCOM:
WWW.MASCOM.CZ



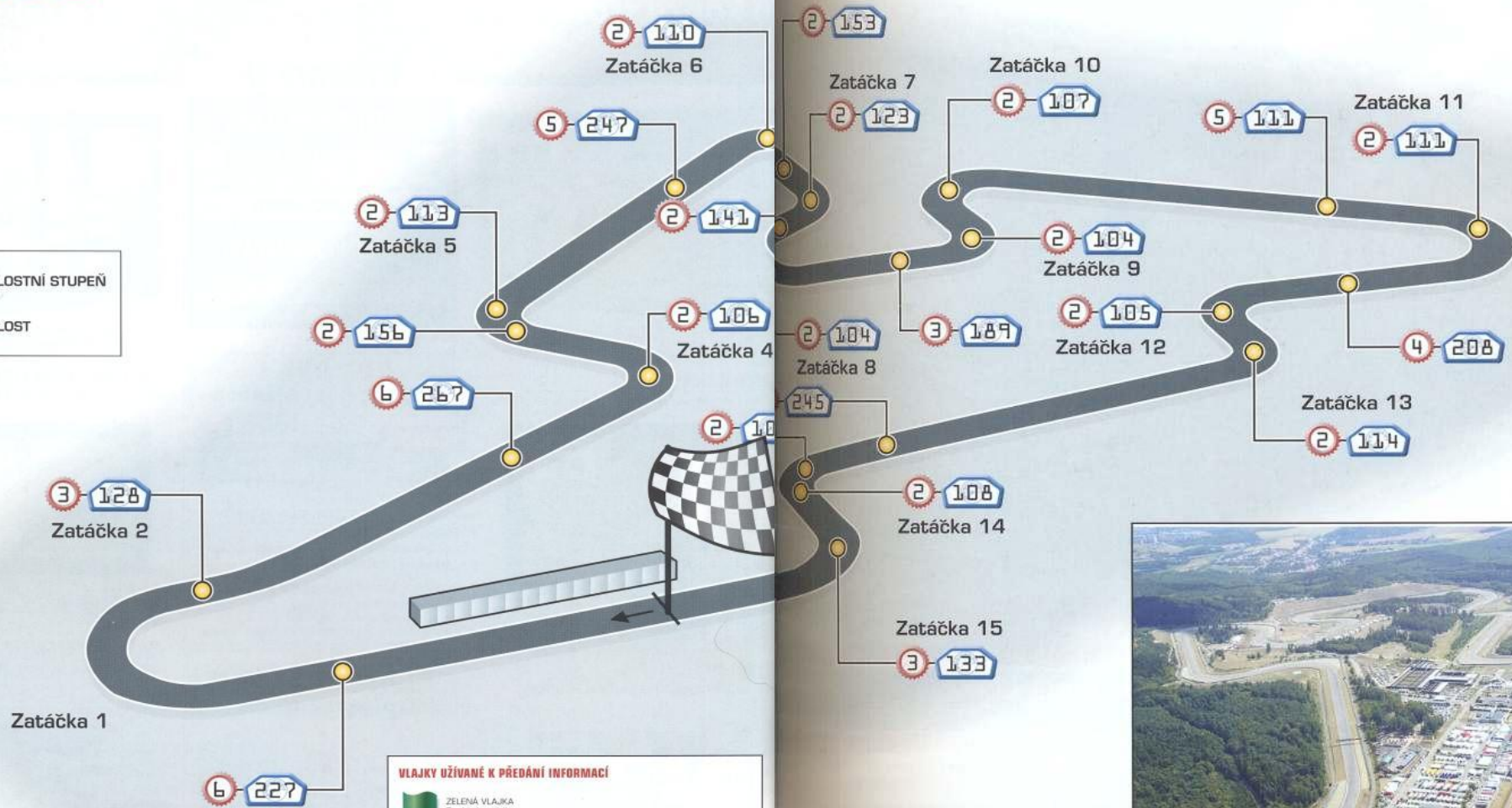
KATALOG ZDARMA
Rádi vám zašleme kompletní katalog
Pište - volejte
e-mail: info1@mascom.cz
tel.: 257 912 646

Hlavní prodejci: Olomouc – Holice, RESAT, Náves svobody 57, Tel.: 585311756
• BRNO, ALTRONIK, Dukelská 11, Tel.: 548211128 • Hradec Králové, TECHSAT, Ak. Heyrovského 1239, Tel.: 495518150 • Humpolec, ATLAS electronic – UNIMAX, Dolní nám. 255, Tel.: 565 532 376 • Liberec, VIJA, Rumburské nám. 16, Tel.: 485100895 • Praha 1, TV LUDVIČEK, V Jirchářích 14, Tel.: 224932963 • Praha 2, MEROPE, Slezská 11, Tel.: 222314867 • Praha 4, ATLAS, Na Jezerce 12, Tel.: 261203075 • Praha 4 - Háje, Penny Elektro, Matuškova – Centrum Blankyt, Tel.: 272917741 • Žďar nad Sázavou, Global Elektro, Brněnská 131, Tel.: 566626016

BRNO

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

RYCHLOSTNÍ STUPĚŇ
 RYCHLOST



VLAJKY SE SMLUVENÝMI INFORMACEMI NEBO INSTRUKCEMI

- ŽLUTÁ 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 jezdcí mohou vyměnit motocykl.
- ČERVENÁ VLAJKA**
Přerušení závodu či tréninků. Jezdci musí zajet do boxů.
- ČERNÁ VLAJKA**
Výnucení jezce ze závodu. Vlajka je vyvířena spolu s jezdcovým číslem. Jezdec musí zastavit v boxech.
- ČERNÁ VLAJKA S ORANŽOVÝM KOLEM**
Tato vlajka znamená smlouvanou instrukci pro jednoho jezdce a ukazuje se společně se startovním číslem jezdce.

VLAJKY UŽÍVANÉ K PŘEDÁNÍ INFORMACÍ

- ZELENÁ VLAJKA**
Trati je bez rizika.
- ŽLUTÉ A ČERVENÉ PŘIHOVANÁ VLAJKA**
V tomto úseku trati odvíjíte adhezivní vozovky oleje, vodu nebo jiné látky.
- BILÁ VLAJKA S ČERVENÝM KŘÍŽEM**
Kapky deště v tomto úseku trati.
- BILÁ VLAJKA S ČERVENÝM KŘÍŽEM SPOLEČNĚ SE ŽLUTÉ A ČERVENÉ PŘIHOVANOU VLAJKOU**
Děsť v tomto úseku trati.
- MODRÁ VLAJKA**
Signál jezdcí, že se za ním přibíhá jiný jezdec jedoucím rychleji. Pomalejší jezdec je povinen usnadnit předjetí.
- ŠACHOVNICOVÁ ČERNOBÍLÁ VLAJKA**
Konec závodu nebo tréninku.
- ŠACHOVNICOVÁ VLAJKA, BILÁ VLAJKA A MODRÁ VLAJKA**
Ukazuje se pomalejšímu jezdci, který je před vedoucím jezdce vyzdějším do posledního kola.

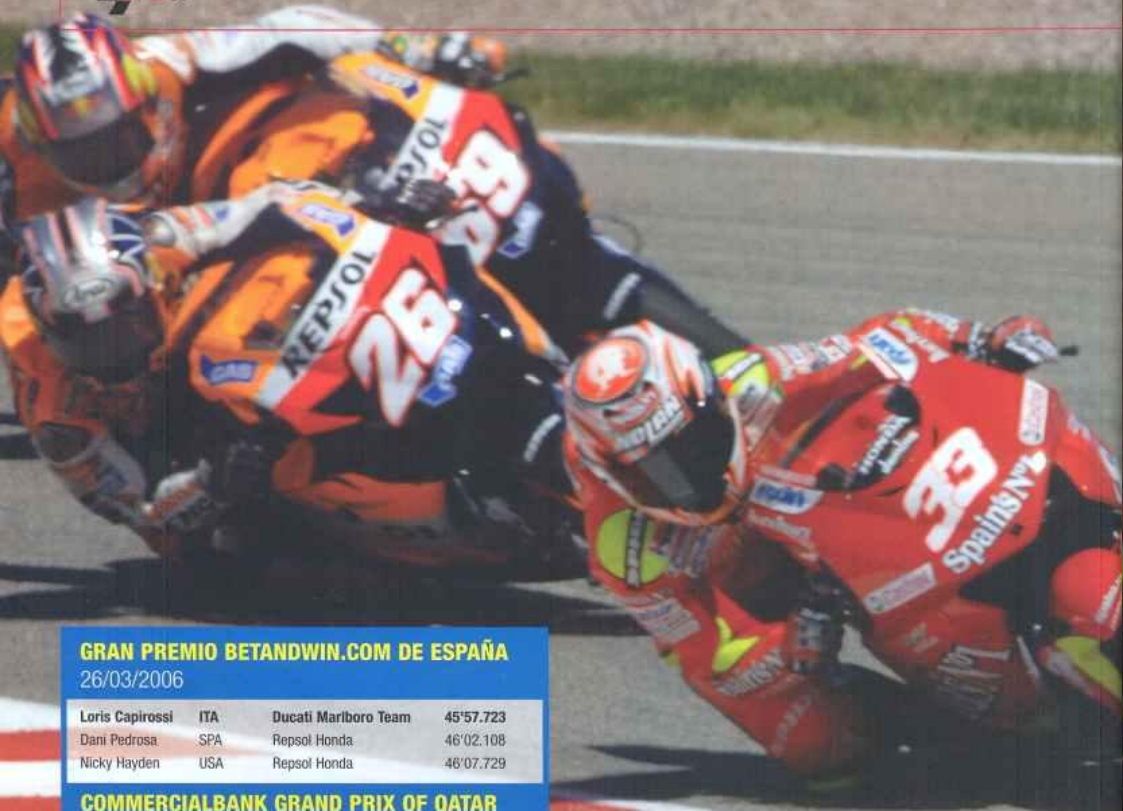


PŘEDCHOZÍ VÍTĚZOVÉ / VERGANGENE SIEGER

2005	MotoGP	V.Rossi	ITA	Yamaha
	250cc	D.Pedrosa	SPA	Honda
	125cc	T.Luthi	SUI	Honda

DRŽITELÉ REKORDŮ / HALTER DES RUNDENREKORDS

MotoGP	1'58.787	V.ROSSI (ITA)	Yamaha
250cc	2'02.554	D.PEDROSA (SPA)	Honda
125cc	2'07.836	L.CECCHINELLO	Aprilia



GRAN PREMIO BETANDWIN.COM DE ESPAÑA

26/03/2006

Loris Capirossi	ITA	Ducati Marlboro Team	45'57.723
Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda	46'02.108
Nicky Hayden	USA	Repsol Honda	46'07.729

COMMERCIALBANK GRAND PRIX OF QATAR

08/04/2006

Valentino Rossi	ITA	Camel Yamaha Team	41'54.065
Nicky Hayden	USA	Repsol Honda	43'23.129
Loris Capirossi	ITA	Ducati Marlboro Team	43'23.723

GRAND PRIX OF TURKEY

30/04/2006

Marco Melandri	ITA	Fortuna Honda	41'54.065
Casey Stoner	AUS	Honda LCR	41'54.265
Nicky Hayden	USA	Repsol Honda	41'59.523

POLINI GRAND PRIX OF CHINA

14/05/2006

Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda	44'07.734
Nicky Hayden	USA	Repsol Honda	44'09.239
Colin Edwards	USA	Camel Yamaha Team	44'22.368

ALICE GRAND PRIX DE FRANCE

21/05/2006

Marco Melandri	ITA	Fortuna Honda	44'57.369
Loris Capirossi	ITA	Ducati Marlboro Team	44'59.298
Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda	44'59.638

GRAN PREMIO D'ITALIA ALICE

04/06/2006

Valentino Rossi	ITA	Camel Yamaha Team	42'39.610
Loris Capirossi	ITA	Ducati Marlboro Team	42'40.185
Nicky Hayden	USA	Repsol Honda	42'40.345

GRAN PREMI CINZANO DE CATALUNYA

18/06/2006

Valentino Rossi	ITA	Camel Yamaha Team	41'31.237
Nicky Hayden	USA	Repsol Honda	41'35.746
Kenny Roberts	USA	Team Roberts	41'40.411

A-STYLE TT ASSEN

24/06/2006

Nicky Hayden	USA	Repsol Honda	42'27.404
Shinya Nakano	JPN	Kawasaki Racing Team	42'32.268
Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda	42'34.929

GAS BRITISH GRAND PRIX

02/07/2006

Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda	44'54.878
Valentino Rossi	ITA	Camel Yamaha Team	44'58.742
Marco Melandri	ITA	Fortuna Honda	44'58.894

BWIN.COM GRAND PRIX DEUTSCHLAND

16/07/2006

Valentino Rossi	ITA	Camel Yamaha Team	41'59.248
Marco Melandri	ITA	Fortuna Honda	41'59.393
Nicky Hayden	USA	Repsol Honda Team	41'59.514

RED BULL US GRAND PRIX

23/07/2006

Nicky Hayden	USA	Repsol Honda Team	45'04.867
Dani Pedrosa	SPA	Repsol Honda Team	45'06.053
Marco Melandri	ITA	Fortuna Honda	45'15.796

Vývoj Sezóny

Würzen sie so weit 2006





Robertsův efekt: Královská rodina v MotoGP

Robertsův efekt: Královská rodina v MotoGP



Příchod Kennyho Robertse do královské třídy mistrovství světa v roce 1978 znamenal zásadní moment v historii tohoto sportu. Získal celkem tři tituly mistra světa, předvedl styl, který zásadně změnil tuto disciplínu, aktivně se zasazoval o práva jezdců, má vlastní závodní tým a vyprodukoval vlastní technicky inovativní závodní stroj. Kromě toho přivedl k závodění i své dva syny, přičemž starší syn Kenny Junior vyhrál v roce 2000 titul mistra světa ve třídě do 500 ccm, a díky němu se tak zrodila v tomto šampionátu zatím jediná dvojice mistrů světa otec-syn.

Roberts zazářil (kalifornský slang má pro mladou vycházející hvězdu výraz "hot-shoe" - horká bota) v době zlaté éry americké silnice, jejíž nejtalentovanější jezdci určovali tempo závodů Grand prix celých patnáct let až do

nástupu třídy do doby MotoGP.
"Přišel jsem do Evropy v roce 1978 a myslím, že třeba ve Španělsku do té doby nikdo neviděl takový styl, jaký jsem měl já," řekl Roberts, kterému je teď 54 let a vede svého syna v týmu MotoGP podporovaném Hondou. "Dirt track (americká obdoba ploché dráhy) naučí mladého jezdce hodně, nejen z hlediska síly, protože musíte být dost silný na to, abyste se s motorkou vřel každý týden," dodal, a uznal tak přínos úspěšné kariéry na oválu pro pozdější úspěch v silničních

závoděch. "Také vás velmi jednoduše naučí, jak motorka pracuje; co dělá přední kolo a jak se chová zadní. Mezi šterkem a asfaltem není až takový rozdíl, motorka se prostě chová tak, jak se chová. V mém případě jsem se prostě naučil jinému stylu, používal jsem zadní kolo k ovládní motocyklu místo předního, jak to tenkrát dělali ostatní. To přidalo mému stylu jinou dimenzi."

Tři světové tituly z let 1978 až 1980 mu zajistily místo v knihách rekordů, nejen díky 12 vítězstvím (z 28 závodů ve třídě do 500ccm) z té doby, ale také díky čistému stylu, který

předváděl na své pověstné zlaté Yamaze. "Nikak zvištl o svém přínosu nepřemýšlím. Koleno jsem měl na zemi, protože trakce tak byla lepší, a motocykl jsem ovládal zadním kolem, protože mi to tak vyhovovalo. A pak mě to táhlo k závodění dál, do důchodu jsem ještě jít nechtěl," poznamenal k těžkému období v polovině osmdesátých let, kdy zanechal aktivní závodní činnosti a vrhl se po hlavě do manažerování týmu. "Samozřejmě peníze už byly o něčem jiném, měl jsem vychovávat čtyři děti: a všechno to zabralo spoustu času. Začal jsem závodit, když mi bylo 14 a skončil jsem v 31 letech - měl jsem už jiné priority."

"Od 14 let jsem se hodně zajímal o



Seed with the wind,
harvest top profits!



The necessary "tailwind" for growing your assets – with innovative, intelligent and environmentally friendly technology!
Not only idealism and nostalgia speak for investing in wind power, but foresight, vision and attractive rate of return.
Invest in wind power – naturally.



Dirk Raudies, Worldchampion 1993 is supported for many years by Finsco Group which founded Natenco six years ago.
He is a proud owner of Windturbines. The EUROSPORT commentator is convinced and enthusiastic about our wind energy concepts and as a team-member of Natenco responsible for our success.



NATENCO s.r.o.
Třebízského 209/25
CZ 353 01 Mariánské Lázně
Tel. +420 354 595 023
Fax +420 354 673 167
m.cibak@natenco.cz
www.natenco.cz

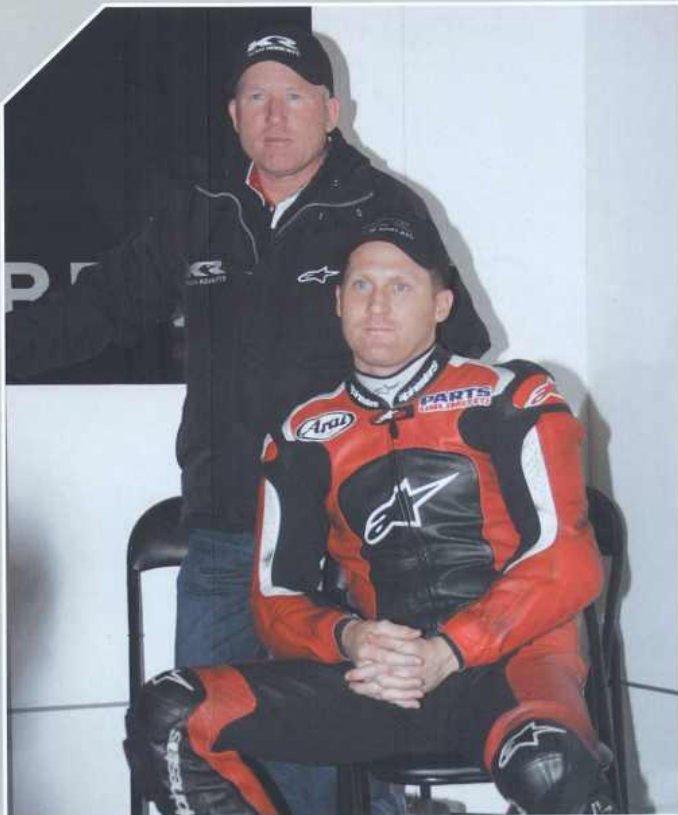
NATENCO GmbH
Esslinger Straße 11-15
72649 Wolfschlugen
Tel. +49 70 22 / 95 30 60
Fax +49 70 22 / 5 48 20
info@natenco.com
www.natenco.com

motorů, a zajímám se pořád. Volný čas jsem trávil v garáži. Když jsem skončil, zkusil jsem závodit i v autech, ale není to nic pro mě. Sestoupit z úrovně, jakou jsem měl v GP, mě nelákalo: když už bych měl být zase pořád pryč z domova, tak jsem mohl zrovna tak pokračovat na motorce, ale vydělávat mnohem větší peníze. Založil jsem tým, protože to byla pro mě výzva, kromě jiných důvodů. Možná jsem prostě hlupák, že už toho nenechám!"

Po krátkém a nepříliš úspěšném působení syna Kurtise Roberts pro sezónu 2006 draftoval dalšího syna Kennyho týmu s podporou Hondy a bývalý mistr světa získal pro tento tým vůbec první místo na stupních vítězů při Velké ceně Katalánska. Rodinná „pouta“ mají své výhody i své nevýhody. "Když mám v týmu syna, je to pro mě dost velký rozdíl," připouští. "Na jedné straně chci, aby byl rychlejší, na druhé straně bych byl raději, aby jel pomaleji. Je lepší mít v týmu dva jezdce, s jedním je to vždycky těžší. Jste závislý na výkonu pouze jedné osoby a i když je to váš syn, je to prostě složité. Není to zkrátka tak romantické, jak by se mohlo zdát."

K současné situaci v MotoGP tato významná osobnost poznamenává: "Světový šampionát je mnohem nákladnější a na mnohem lepší úrovni. Nikdy jsme neměli tolik špičkových jezdců ani strojů. Opravdu jsem nikdy neviděl takovou kvalitu, jakou vidím tady."

"Myslím, že příští velkou hvězdou je Dani Pedrosa," říká. "Když někdo jako Valentino odejde, vznikne místo pro novou hvězdu, ale Valentino je skvělý už dlouhou dobu, měl minulé dvě sezóny měl zvláště vydařené, takže Dani má ještě hodně co dělat. Vypadá to jako obtížný úkol, ale kdo ví, co bude za 3 nebo 4 roky. Myslím, že Dani má talent, teď záleží na něm samotném, jak s ním naloží."



Kdo je... Kenny Roberts

S osmi vítězstvími v Grand Prix a 21 umístěními na stupních vítězů v královské třídě a 12 lety ve světovém šampionátu se zkušeností u čtyř rozdílných značek a týmů je Kenny Roberts jedním z konzistentních americkým zástupcem v senátu od přelomu století, nesmíme samozřejmě zapomenout na jeho titul ve třídě do 500 ccm, který získal v roce 2000, což bylo naposledy, kdy této kategorii dominovala Suzuki...

Kdo byl váš závodnický idol?

Mám asi dva nebo tři, protože závodím už dost dlouho. Můj otec je samozřejmě na prvním místě, potom Wayne Rainey ve své době a teď v posledních letech je to Valentino.

Který závod vám přinesl nejkrásnější zážitek?

Pro mě je nejlepší závod ten, kdy ze sebe vyčtete to nejlepší a to bylo v mém případě v Brazílii, když jsem se stal mistrem světa. Skončil jsem sice až na šestém místě, ale byl to závod, na který jsem čekal celý život. Stal mistrem světa v královské třídě jako můj otec, takže tenhle závod mi přinesl největší uspokojení.

Co je nejlepším momentem vaší kariéry?

Řekl bych zase tentýž rok, tentýž závod. V roce 1999 v Malajsi, když jsem vyhrál poprvé, to byla také krásná zkušenost, ale Brazílie 2000 se nic nevyrovná.

Kdo je váš nejlepší přítel?

Mimo závodění jich pár mám, mezi závodníky tuky několik, ale jak se kolem mě střídají, nemůžu jmenovat nikoho zvlášť.

Máte oblíbené číslo?

Oblíbená čísla, rituály ani barvy nemám. Používám číslo 10 proto, že jsem s ním jezdil dřív a doufám, že tu nulu zase umazuji jako v roce 2000 a budu mít zase 1!

Máte logo nebo maskotu?

Ani ne. Mám na helmě orla jako táta, letos vozím svoji verzi z roku 2000 na jedné straně a jeho z roku 1978 na druhé straně, a to je k našim maskotům asi tak všeobecné.

Kdo byl nebo je váš největší soupeř?

Než jsem v roce 1999 přišel k Suzuki, nemohl jsem být pro ostatní příliš velkou konkurencí,

a potom se každý snažil porazit Mioku Doohana, a od roku 2000 zase každý chce porazit Valentina, takže na tom zase tak nesejde. Závodí vyhrává Valentino, takže musím říci, že největší soupeř je on.

Jaké místo nebo zemi máte rád?

Myslím, že bych asi mohl žít v Evropě nebo v zemích, kam jezdíme na závody, ale domov je tam, kde máte přátele a rodinu. Mám rád, když si jdu někým odpočinout a to je v Americe jednodušší, protože vás lidé tolik neznají. Myslím, že když jste někdo docela slavný v Itálii nebo ve Španělsku, je lepší nakonec zůstat v Americe, kde máte víc klidu a tak tady budu žít dál.





Kenny Roberts' Ankunft in der Königsklasse der Weltmeisterschaften 1978 war ein bedeutender Moment in der Geschichte des Sports. Er gewann drei Titel, zeigte einen Stil auf, der die Disziplin neu definierte, promotele die Rechte der Fahrer, hatte dann sein eigenes Rennteam und baute seine eigene technisch innovative Maschine und zeugte zwei Söhne, die beide selber Rennen fahren, der Ältere von ihnen erlangte im Jahr 2000 den 500ccm Titel und führte den Namen Roberts in der einzigen Vater-Sohn Kombination in der Meisterschaft weiter.

Roberts war der "heiße Schuh" (Kalifornischer Ausdruck für ein außergewöhnliches junges Talent) eines goldenen Zeitalters im Amerikanischen Straßenrennsport, der die nächsten 15 Jahre Einwirkungen auf den Sport hatte, in denen die talentiertesten und spektakulärsten Fahrer, die je in der MotoGP gefahren sind, ihre Beine über die Grand Prix Maschinen schwingen.

"Ich bin 1978 nach Europa gekommen und ich denke in Spanien hatte noch nie zuvor jemand einen Fahrstil wie den meinen gesehen", sagte Roberts, der jetzt 54 Jahre alt ist und seinen Sohn im Honda-MotoGP Projekt unterstützt. "Die Geländefahrten sind sehr gut für junge Fahrer, nicht nur um Stärke aufzubauen, sondern auch um stark genug zu sein, das Motorrad jede Woche umherzuführen", fügte er mit dem Wissen hinzu, dass es ihm zu einer erfolgreichen und runden Karriere verholfen hat, in der er es durch sein Talent zum Ruhm im Straßenrennsport gebracht hat. "Man lernt dabei auch ganz einfach wie das Motorrad funktioniert, was das Vorderrad macht, was das Hinterrad macht. In meinem Fall habe ich dadurch einen anderen Stil im Straßenrennen gelernt, ich habe das Hinterrad anstelle des Vorderrades für die Steuerung benutzt. Dadurch kam eine weitere Dimension hinzu."

Drei Weltmeisterschaften von 1978 bis 1980 sicherten ihm einen Platz in den Rekordbüchern, nicht nur wegen den 12

Die Roberts Wirkung: MotoGP's Königsfamilie

Sieger in dieser Zeit (bei 28 Rennen in der 500ccm), sondern auch wegen der fließenden und skrupellosen Art, durch die er seine Ziele auf der berühmten goldenen Yamaha erreichte. "Ich danke nicht über mein Vermächtnis nach. Ich habe mein Knie schleifen lassen, weil die Traktion in dieser Zeit dadurch besser wurde und deshalb habe ich auch mit dem Hinterrad gesteuert. Es hat einfach zu meiner Persönlichkeit gepasst, ich habe immer versucht weiter zu fahren und nicht aufzugeben", bemerkte er zu seiner schwierigen Zeit Mitte der 80er Jahre, als er mit dem Fahren aufhörte und mehr oder weniger direkt ins Teammanagement übergang. "Klar habe ich dann mehr Geld bekommen, ich hatte 4 Kinder groß zu ziehen und es hat mich viel Zeit gekostet. Ich habe mit 14 Jahren mit dem Rennsport begonnen und ich war 31 als ich aufgehört habe... ich hatte einfach andere Prioritäten."

"Seit ich 14 war, habe ich mich sehr für Motorräder interessiert und ich tue es noch. In meiner Freizeit baue ich sie in meiner Garage zusammen. Als ich aufhörte wollte ich zu Autos wechseln, aber das war einfach nicht das Richtige für mich. Vom GP Level zu Autos zu wechseln hat bei mir nicht funktioniert: ich wäre weit weg von zu Hause gewesen und es ging mir gut, weil ich mit dem Motorradfahren so viel Geld verdient habe. Ich habe ein Team gegründet, weil es mich neben anderen Gründen auch fasziniert hat. Vielleicht bin ich auch zu blöd mich aus dem Motorradrennsport zurück zu ziehen!"

Nach einer kurzen und weniger

erfolgreichen Zeit mit seinem Sohn Kurtis hat Roberts nun 2006 seinen anderen Sohn, den ehemaligen Weltmeister, in das von Honda unterstützte Team geholt und gleich das erste Podium des Teams in Katalonien eingefahren. Der Familienbetrieb hat seine Vorteile, aber ebenso auch seine Nachteile. "Mein Sohn im Team zu haben ist ein großer Unterschied", gab er zu. "Auf der einen Seite will ich, dass er schneller ist und auf der anderen Seite will ich, dass er ein bisschen langsamer fährt. Ich ziehe es eher vor zwei Fahrer zu haben, denn mit einem ist es sehr schwierig. Man hängt voll von der Performance einer Person ab und selbst wenn dieser Kerl dein Sohn ist, ist es schwierig. Es ist nicht so romantisch wie es vielleicht klingen mag."

Zum momentanen Stand in der Meisterschaft sagte der Staatsmann des GP Rennsports: "Die Weltmeisterschaft wird immer teurer und besser. Wir hatten noch nie so viele Spitzenfahrer und Motorräder. Ich habe die Qualität, die wir heute haben noch nie zuvor gesehen."

"Ich danke Dani Pedrosa ist der nächste große Star", sagt er. "Wenn jemand wie Valentino den Sport einmal verlässt, wird Platz für einen jungen Star, aber Valentino macht das schon seit so langer Zeit, er hingegen hatte erst zwei außergewöhnlich gute Jahre. Dani muss also einen viel größeren Platz einnehmen. Es sieht im Moment wie etwas Unmögliches aus, aber in 3 oder 4 Jahren weiß man nie was kommt. Ich denke, dass Dani das Talent hat, es hängt nun nur noch davon ab, was er tun möchte."



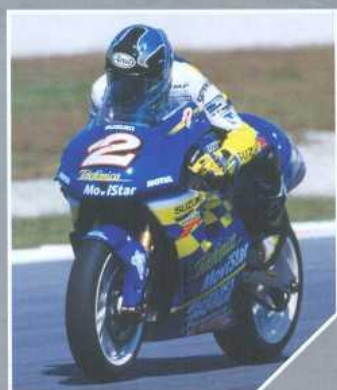
Lernen Sie Kenny Roberts kennen

Mit acht Grand Prix Siegen und 21 Podiumsplätzen in der Königsklasse und 12 Jahren WM-Erfahrung zusammen mit vier verschiedenen Werken und Teams, ist Kenny Roberts einer der konsistentesten Amerikaner seit dem Wechsel des Jahrhunderts in der Serie und man darf auch seinen 500ccm Titel im Jahr 2000 nicht vergessen, das war auch das letzte Mal, dass Suzuki diese Kategorie bestimmt hatte...

Wer war dein Rennheld?
Ich glaube ich habe zwei oder drei, weil ich schon so lange Rennen fahre. Natürlich ist mein Vater der erste von ihnen und dann Wayne Rainey in dessen Zeitalter und der letzte unter ihnen ist Valentino.

Hast du ein Lieblingsrennen?
Für mich ist ein Lieblingsrennen, wenn man sein Bestes gegeben hat und für mich war das in Brasilien, als ich die WM gewonnen habe. Ich bin da nur Sechster geworden, aber auf das Rennen, das ich da gefahren bin, habe ich meine ganze Karriere lang gewartet und ich bin 500ccm Weltmeister geworden, wie schon mein Vater, das war deshalb das beste Rennen für mich.

Was war dein Karriere-Highlight?
Wieder ist es das Jahr und das Rennen. 1999, als ich in Malaysia mein erstes Rennen gewonnen habe, war eine nette Erfahrung,



aber grundsätzlich war es 2000 in Brasilien.

Wer ist dein bester Freund?
Außerhalb des Rennsportes habe ich einige davon, aber im Rennsport habe ich mehrere Freunde, aber niemand spezielles.

Hast du eine Lieblingsnummer?
Ich habe nicht wirklich irgendeine Nummer, oder einen Aberglauben oder eine Farbe. Ich habe die „10“, weil ich die zuvor schon hatte und hoffe nur einfach, dass ich die „0“ noch einmal weglassen kann, wie es 2000 der Fall war, als ich die „1“ hatte!

Hast du ein Logo oder ein Maskottchen?
Nicht wirklich. Ich habe den Adler gehabt, wie mein Vater auf dem Helm und in diesem Jahr habe ich auf einer Seite die Version des Helmes, die ich 2000 in meiner WM hatte und auf der anderen Seite die Version, die mein Vater im Jahr 1978 hatte und das ist auch alles, was einem Logo nahe kommen könnte.

Wer war/ist dein härtester Rivale?
Ich war nicht konkurrenzfähig bis ich 1999 zu Suzuki gekommen bin und damals hat jeder versucht Mick Doohan zu schlagen und seit 2000 versuchen alle Valentino zu schlagen, es gibt also niemanden, den ich Woche für Woche versuche zu schlagen. Soweit es um den Sieg der Rennen geht ist Valentino derjenige, man muss also sagen, dass er der größte Rivale ist.

Was ist dein Lieblingsort oder Lieblingsland?
Ich denke, dass ich wahrscheinlich in Europa leben könnte oder an einem der meisten Orte, an denen wir Rennen fahren, aber eigentlich ist deine Heimat ja dort, wo deine Familie und deine Freunde sind. Ich mag am liebsten den Ort, wo ich relaxen kann und in Amerika kennen einen die Leute nicht so gut, dort ist es also ein bisschen leichter. Ich denke, dass man im Vergleich zu jemandem, der in Italien oder Spanien berühmt ist, es in Amerika leichter hat, ich werde also bei dem Ort bleiben, an dem ich lebe.



Jediný britský zástupce ve třídě MotoGP James Ellison si pro sezónu 2006 vydobyl své místo u Yamahy po docela zajímavých peripetích, kdy během dvou let působil jako jezdec v experimentu Harris WC a Blata. Pro šestadvacetiletého jezdce je letošní sezóna náročná, pokud jde o přizpůsobení nastavení Yamahy jeho potřebám, ale pomalu dělá pokroky...

Kdo byl váš závodnický idol?

Kevin Schwantz. Kevin vlastně může za to, že teď závodím. Vždycky jsem se věnoval motokrosu, odmalicka jsme si hráli s bratřancem na poli na motorkáře a když jsme se rozhodli, že budeme závodit, byl já ten, kdo spíše inklinoval k motokrosu a naopak on k silničním závodům. Nakonec vlastně rozhodlo, že jsme si hodili korunu a to, že jsem se hodně díval na Kevinu Schwantze! Ten měl vždycky mě fascinující styl. Předtím jsem si myslel, že silniční závodění je nuda, pořád se jezdí dokolečka, žádné skoky, prostě žádná podivná, ale když jsem Kevinu uviděl, změnil jsem názor, to co předváděl, zvlášť v roce 1994, bylo neuvěřitelné.

Který závod vám přinesl nejkrásnější zážitek?

Jsou to vlastně dva závody - poslední dva závody sezóny mistrovství světa superbiků, kdy Troy Bayliss a Colin Edwards bojovali v Imole, byly nádherné. Atmosféra a vůbec všechno, nádherná podivná, kapotáže jiskřily v každé zatáčce, střídali se ve vedení nejen v každém kole, ale v každé zatáčce, a bylo vidět, že to chiapci myslí opravdu vážně. Sledovat to bylo fantastické pro závodníka i pro diváka.

Co je nejlepším momentem vaší kariéry?

Ještě žádný nemám - pořád na tu chvíli

čekám. Těžko říct, zvlášť letos. Myslím, že nejlepší byla GP Katalánska, kdy jsem celou půlhodinu viděl číslo 77 nahore na time boardu. Byla to první oficiální kvalifikace v sezóně, kdy jsem poznal, že bychom opravdu mohli mít šanci na dobrá umístění. Potom už to bylo těžší, ale aspoň tenkrát jsem si to trochu užil.

Kdo je váš nejlepší přítel?

Můj nejlepší přítel je můj bratr, O všechno se dělíme, vyrůstali jsme spolu, nikdy jsme se neprali. Vždycky se o mě stárá a já o něho. Teď závodí v britském šampionátu superbiků, takže si máme pořád o čem povídat.

Máte oblíbené číslo?

Číslo 7. Dřív jsem měl oblíbené číslo 6, ale když jsem začal závodit, bylo volné jen jednu sezónu, a pak už jsem ho nemohl dostat. Měl jsem osmičku tak dlouho, jak to šlo, ale když jsem přišel

do MotoGP, nebyla volná, číslo 7 taky ne, číslo 34 po Kevinu Schwantzovi taky ne, tak jsme si prošli celou startovní listinu a nakonec jsem se rozhodl pro číslo 77. Je to prostě šťastné číslo, každému se musí líbit a hodí se i k mému jménu.

Máte logo nebo maskota?

Mám jedno, které navrhl výrobce přileb X-Lite, se kterými letos závodím. Opravdového maskota nemám, nějakého bych chtěl, ale zas tak důkladně jsem o tom ještě nepřemýšlel. Nikdo mi ještě nedal ani žádnou přezdívku, a tak mým jediným poznávacím znakem jsou

zatím dvě sedmíčky místo dvojitého L v mém příjmení.

Který je váš oblíbený okruh?

Jednoznačně Donington. Na Doningtonu se mi až tak nelíbí tvar trati, myslím, že třeba Phillip Island nebo Turecko mají lepší, ale atmosféra v Doningtonu je pokaždé nádherná. Zvlášť letos, když máme konkurenceschopnou motorku, a vlastně už loni, když jsem přišel do MotoGP - je to prostě skvělý pocit, když přijde tolik lidí kvůli vám a víte, že v Doningtonu tu atmosféru tvoříte také vy.

Máte nějaké rituály?

No jistě! Ale neberu je až tak vážně. Myslím, že mi ve skutečnosti asi nijak nepomáhají. Mám třeba jednu společnost, která mi dodává pasky, které se používají při zranění, ty v podstatě napomáhají krevnímu oběhu, jednou jsem si je dal na hlavu, abych viděl, jestli se něco stane, a dosáhl jsem nejlepšího výsledku, a při dalším závodě jsem na to zapomněl a spadl jsem. Tak od té doby jsem je tedy nosil! Jinak všechno má svůj řád - nejdřív pravá

rukavice, pravá bota, na oblékání kombinézy mám taký svůj systém. Vždycky si pěkně skládám oblečení a rád dělám všechno pořád stejně - pořád stejným způsobem nosím kartu do paddocku nebo třeba hodinky. Jsou to hlouposti, ale myslím, že to dělá každý - když chodím třeba na okruh na záchod, tak pořád na ten stejný.

Kdo byl nebo je váš největší soupeř?

Teď zrovna jich je 18. Nemůžu jmenovat jen jednoho, ale snad se tohle číslo brzo sníží.

Jaké místo nebo zemi máte rád?

Anglii. V létě, samozřejmě! V zimě je to dost bída, ráno se probudíte, roztáhnete závěsy, chcete jít trénovat a buď prší nebo padá sníh, nebo je aspoň zataženo a všichni chodí s protáhlými obličejí. Jak se počasí zlepšuje, tak mají všichni i lepší náladu. Anglii mám určitě nejradši, ale musí to být v létě!



Kdo je ...James Ellison



Der einzige britische Teilnehmer in der MotoGP Klasse, James Ellison, fährt 2006 eine Yamaha, nachdem er zwei Jahre bei Harris WC beeindruckende Leistungen mit der experimentellen Blata Maschine vollbracht hatte. Es war ein schweres Jahr für den 25-Jährigen, wenn man das Set up der Yamaha betrachtet, doch er macht langsam Fortschritte...

Wer war dein Held im Rennsport?
Kevin Schwantz. Kevin ist eigentlich auch der Grund, warum ich mit dem Rennsport begonnen habe. Ich war eigentlich immer ein Motocrosser, mein Cousin und ich sind immer zusammen auf dem Feld gefahren und als ich entschied Rennen zu fahren, wollte ich eigentlich zum Motocross und er war eher an den Straßenrennen interessiert. Am Ende habe ich mich der Mehrheit angeschlossen und ich hatte Kevin Schwantz auch so oft schon zugehört. Der Stil, den er hatte und all dies, hat einfach spannend ausgesehen, wissen Sie was ich meine? Ich hatte immer die Meinung, dass Straßenrennen langweilig sind, man fährt einfach nur Runden in einem Kreis und es gibt keine Sprünge, eben nicht wirklich spannend anzusehen und als ich ihn dann sah, besonders 1994, war das unglaublich für mich.

Hast du ein Lieblingsrennen?
Es gibt eigentlich zwei Rennen. Die letzten beiden WSB Rennen der Saison, als Troy Bayliss und Colin Edwards in Imola zusammen kämpften, das war einfach überwältigend. Die Atmosphäre und alles, es war so aufregend da zuzusehen, ihre Verkleidungen haben sich in jeder Kurve berührt und man konnte so gut erkennen, dass die beiden Jungs es sich einfach so sehr gewünscht haben zu siegen. Das als Rennfahrer zu sehen und genauso als Zuschauer, war einfach fantastisch.

Was war das Highlight deiner Karriere?
Ich hatte noch keines, ich hoffe noch immer auf diesen einen Moment. Im Moment ist es schwer ehrlich zu sein, besonders in diesem Jahr. Ich denke das bisherige Highlight war Katalonien, als die Nummer 77 für 30 Minuten an der Spitze der Zeiten stand. Das war das erste offizielle Qualifying, das wir in diesem Jahr hatten und es war sehr aufregend für mich zu sehen, dass ich eine gute Chance

hatte dieses Jahr einmal weit vorn ins Ziel zu kommen. Danach war es dann schwierig, aber zumindest war dieser kleine Moment für mich einfach überwältigend.

Wer ist dein bester Freund?
Mein bester Freund ist mein Bruder. Wir teilen alles miteinander, wir sind zusammen aufgewachsen, wir streiten uns nie. Er passt immer auf mich auf und ich passa immer auf ihn auf. Er fährt im Moment in der Britischen Superbike Serie, wir reden also immer über den Rennsport und die Dinge, die vor sich gehen, wenn wir beide Probleme haben.

Hast du eine Lieblingsnummer?
Die Nummer 7. Es war einmal die Nummer 8, aber als ich mit dem Rennsport begonnen habe konnte ich sie nur ein Jahr lang haben und danach nicht mehr. Ich behielt die Nummer 8 so lang wie ich konnte und als ich in die MotoGP kam ging das nicht mehr, Nummer 7 war vergeben, Nummer 34 von Kevin Schwantz war nicht erhältlich, daher sind wir eine lange Liste an Dingen durchgegangen und haben dann einfach entschieden die Nummer 77 zu nehmen. Es ist grundsätzlich nur eine Glückszahl, es ist eine gute Nummer und sie passt auch zu meinem Namen.

Hast du ein Logo oder ein Maskottchen?
Es gibt eines, das der Helmhersteller X-Lite designt hat, mit dem fahre ich in diesem Jahr. Ich habe nicht wirklich ein Logo. Ich hätte gern eines, aber ich habe noch nicht darüber nachgedacht. Es hat mir keiner einen Spitznamen gegeben oder so etwas. Das einzige Logo, das ich im Moment habe sind die beiden 7 anstelle der beiden „L“ in meinem Namen.

Welche ist deine Lieblingsstrecke?
Ohne Zweifel Donington. Donington wäre angesichts des Layouts nicht unbedingt auf meiner Liste. Ich denke Phillip Island oder die Türkei wäre da vielleicht besser, aber die Atmosphäre in Donington Park ist immer überwältigend. Besonders in diesem Jahr, wir haben in diesem Jahr ein konkurrenzfähiges Motorrad und letztes Jahr als wir dort in der

MotoGP gefahren sind, waren viele Menschen da, die einem einfach zugesehen haben und das Gefühl bei einem Rennen in Donington Park dabei zu sein ist einfach ein besonderes.

Hast du irgendeinen Aberglauben?
Eitlich! Sie sind nicht wirklich ernst zu nehmen. Ich glaube nicht einmal, dass sie mich überhaupt beeinflussen. Zum Beispiel gibt es da eine Firma, die mich mit Pflastern versorgt, eigentlich sollen die nur den Blutfluss anregen. Ich habe sie einmal an meinen Kopf geklebt, um zu sehen, ob sie einen Unterschied machen und ich hatte das beste Ergebnis meines Lebens und beim nächsten Rennen habe ich vergessen sie auszukleben und ich bin gestürzt. Seit da an muss ich sie einfach tragen. Alles hat seine Reihenfolge - zuerst mein rechter Handschuh, dann mein rechter Stiefel, es gibt eine bestimmte Reihenfolge in der ich meine Kombi anziehe. Ich muss meine Sachen immer ordentlich zusammenlegen, alles liegt in exakt derselben Richtung - ich muss auch den Paddock Pass immer gleich hinlegen, die Uhr auch. Das sind einfach nur komische Angewohnheiten. Ich denke jeder macht sowas, zum Beispiel wenn ich ein öffentliches Klo auf der Rennstrecke benutze, benutze ich dann immer dieses.

Wer war/ist dein härtester Rivale?
Gut okay, im Moment habe ich 18 von Ihnen. Ich könnte mir keinen speziellen aussuchen. Ich hoffe, dass wir diese Zahl etwas reduzieren können.

Was ist dein Lieblingsort oder dein Lieblingsland?
England. Im Sommer muss ich hinzufügen! Jeder ist glücklich im Sommer. Im Winter ist das nicht so und man wacht am Morgen auf und zieht die Vorhänge rüber und man will trainieren gehen und entweder regnet es oder es schneit oder es ist einfach nur bewölkt und jeder läuft mit einem langen Gesicht herum und wenn das Wetter schön ist, sind alle glücklich. Ich denke für mich ist England definitiv der beste Ort, mein Lieblingsplatz, aber es muss eben Sommer sein.

Your Passion is Our Business... which is why you'll never forget your time with us



Tickets & Passes



Weekend Packages



Hospitality



Special Experiences

“ They're so good my family use them ”

James Ellison
Moto GP Rider

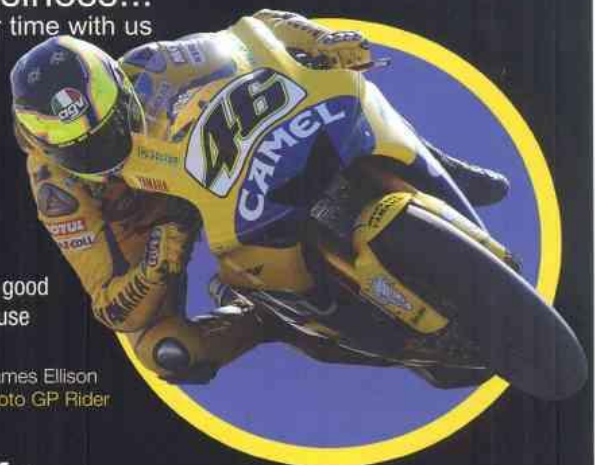


Photo:PSP Perec-L Swiderek

www.moto-events.info



FREE COMPETITION, EXCLUSIVE PRIZES, VISIT: www.moto-gp.info

UK Tel: 01223 370107
Eire Tel: 021 481 0886

International Tel: +44 1223 370107



LERNEN SIE JAMES ELLISON KENNEN

2006 FIM SZECH REPUBLIC SPEEDWAY GRAND PRIX

26.8.2006 19:00

POJEĎTE S NÁMI SPANILOU JÍZDU NA MĀRKĚTU. SRAZ VE 14:00 V SOBOTU 26. SRPNA NA VACLAVSKĚM NĀMĚSTĚ.

LET'S GO TO A PRAGUE TOUR LEADING TO THE SPEEDWAY GP AT THE MARKET STADIUM. STARTS FROM WENCESLAS SQUARE AT 14:00 ON SATURDAY.

PŘEDPRODEJ VSTUPENEK / TICKET RESERVATIONS:
WWW.SPEEDWAY-PRAGUE.CZ, WWW.TICKETSTREAM.CZ

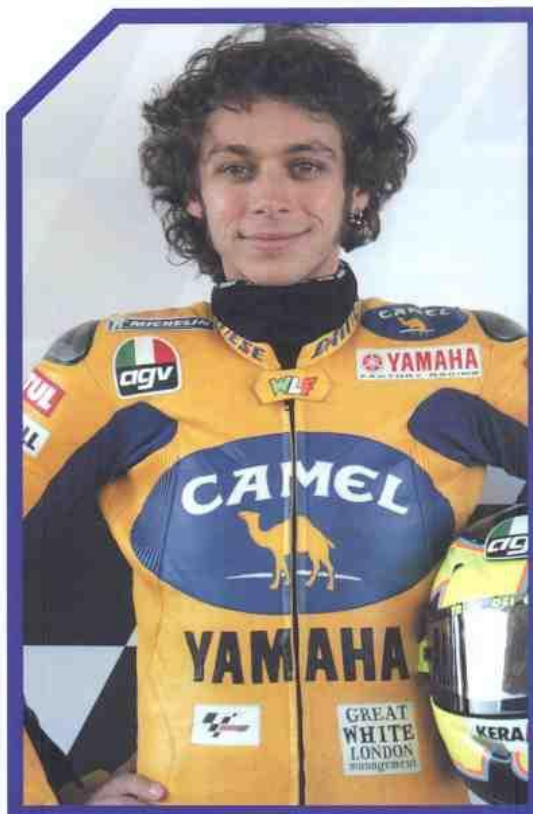
46 VALENTINO ROSSI

CAMEL YAMAHA TEAM

YAMAHA



Datum narození / Geburtsdatum	16/02/79
Místo narození / Geburtsort	URBINO, ITALY
První GP / Erster GP	MAL '96
Vítězství / Siege	83
Tituly MS / WM-Titel	7



Fakt, že Valentino Rossi zůstává neporazitelný od začátku éry MotoGP a může se také pochlubit tituly mistra světa ve všech ostatních kategoriích moderní doby, jednoznačně řadí veselého Itala mezi nejlepší jezdce všech dob. V roce 2001 už měl na kontě tituly ve třídách 125, 250 a 500 ccm, které získal vždy hned ve druhé sezóně a stal se tak teprve druhým jezdcem v historii motocyklového sportu, který získal tituly mistra světa ve všech třech kategoriích. Charismatický Ital začal závodit v Grand Prix na Aprilii v roce 1996, hned vyhrával závody a v příští sezóně už byl titul mistra světa jeho. V roce 1998 se rychle přizpůsobil Aprilii o objemu 250 ccm a na konci roku 1999 byl zpečetěn jeho přestup do královské třídy, kterou má od roku 2001 zcela pod svojí taktovkou. V roce 2002 dominoval vůbec první sezóně čtyřtáktů MotoGP na stroji Honda RC211V, když vyhrál 11 závodů, sedm z toho následovalo po sobě. Podobná situace nastala v roce 2003, kdy nasbíral devět vítězství, přičemž na stupně vítězů vystoupil vždy. Rossi, závodník pozitivního a sebevědomého charakteru, podstoupil největší výzvu své kariéry, když přestoupil v roce 2004 z tábora Hondy k Yamaze. Ital předvedl další fantastickou sezónu, když obhájil titul mistra světa díky devíti vítězstvím. Start do sezóny 2006 se sedmadvacitiletému jezdci příliš nevydali a poprvé v kariéře není jeho vítězství ve světovém šampionátu zdaleka jasné. Vzhledem k jeho dosavadním úspěchům a statistice "jedno vítězství ze dvou závodů" by ho ale podceňovali jenom hlupáci a tři vítězství ze šesti závodů před Laguna Secou naznačují, že je na druhou polovinu sezóny velmi dobře připraven. ♦

Der Fakt, dass Valentino Rossi seit dem Beginn des MotoGP Zeitalters ungeschlagen geblieben ist und er in jeder der anderen Meisterschaftskategorien gewonnen hat, macht den Spaßliebenden Italiener zu einem der größten Fahrer, die dieser Sport je gesehen hat. 2001 hatte er in seinem jeweils zweiten Jahr in der 125ccm, 250ccm und 500ccm Weltmeisterschaft bereits den Titel gewonnen und wurde somit der zweite Fahrer in der Geschichte des Motorradrennsports, der alle drei Titel erreicht hatte. Als Sohn von Graziano, gefeiertem Fahrer der Siebziger Jahre, kam der charismatische Italiener 1996 mit Aprilia zum Grand Prix, er gewann in seiner ersten 125ccm Saison bereits Rennen und im darauf folgenden Jahr die WM. Er passte sich 1998 schnell an die 250ccm Aprilia an und eine erneute WM Feier Ende 1999 ließ ihn in die Senior-Klasse aufsteigen, in der er von 2001 an fuhr. 2002 dominierte er die erste MotoGP 4-Takt Serie an Bord der Honda RC211V und war genauso unfassbar gut wie in der darauf folgenden Saison, bevor er die größte Herausforderung seiner Karriere annahm, indem er Honda verließ und 2004 einen Vertrag als Yamaha Fahrer annahm. Der Italiener lieferte eine weitere fantastische Saison und schnappte sich die MotoGP Krone erneut. Der 27-Jährige hatte einen harten Start in das Jahr 2006 und zum ersten Mal muss er in der Meisterschaft Plätze aufholen. Doch dank seines Erfolges und einer Rate von einem Sieg alle zwei Rennen in der MotoGP Klasse, würde nur ein Idiot den Meister unterschätzen. Drei Siege in den letzten sechs Rennen vor Laguna Seca zeigen, dass er mit Entschlossenheit für die zweite Hälfte der Saison bereit ist. ♦



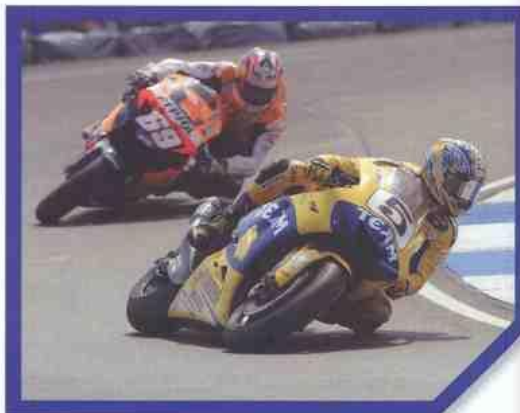
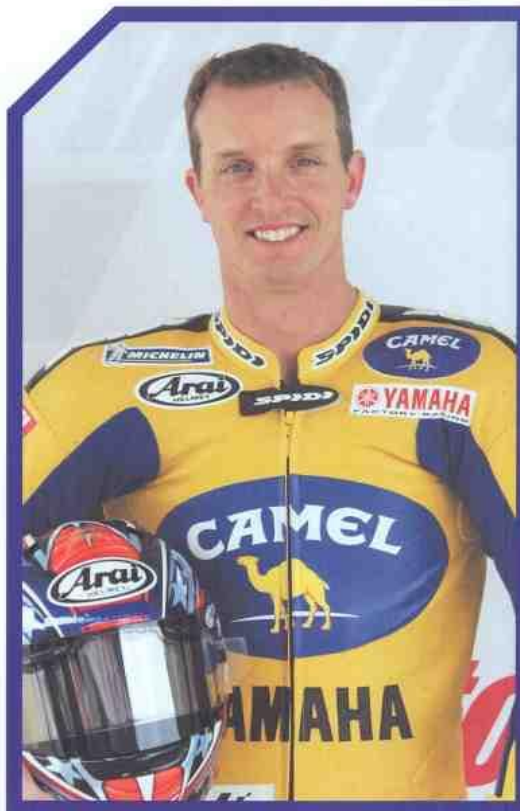


5 COLIN EDWARDS

CAMEL YAMAHA TEAM
YAMAHA



Datum narození / Geburtsdatum	27/02/74
Místo narození / Geburtsort	HOUSTON, USA
První GP / Eerster GP	JPN '03
Vítězství / Siege	0
Tituly MS / WM-Titel	0

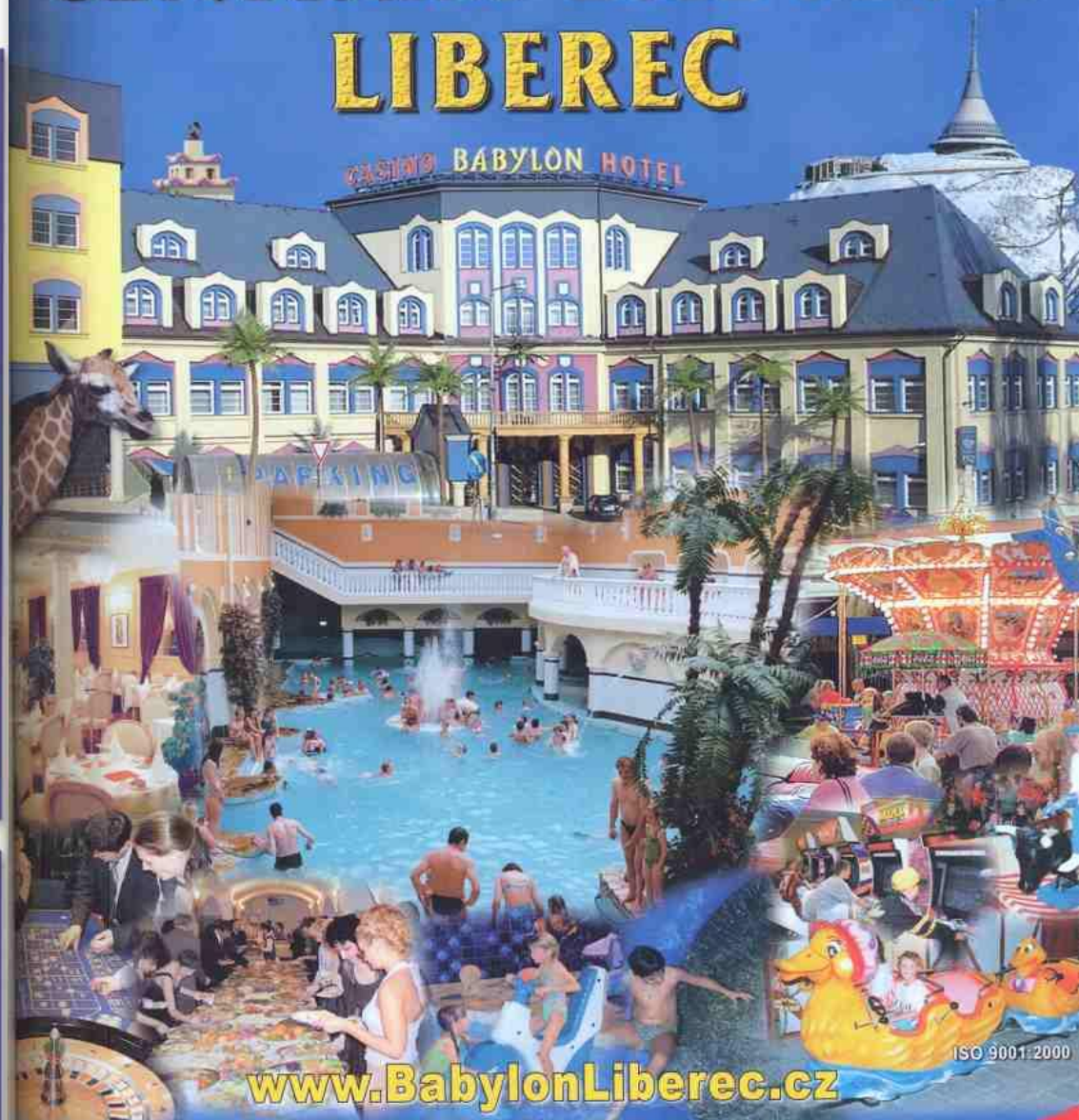


Po úspěchu v mistrovství světa superbiků přešel Colin Edwards v roce 2003 do MotoGP a ačkoliv předtím jezdil každou sezónu u jiného týmu, rok 2006 bude jeho už druhým rokem u Yamahy. Edwards začal jako slibný motokrosař a než v 16 letech předsedal na silniční motocykl, vyhrál národní šampionát USA v motokrosu ve třídě do 80 cm. V prvním roce pak mladý jezdec vyhrál každý závod, ve kterém startoval, ať už na stroji Honda 600, Honda RC30 nebo Yamaha TZ250 a ve své amatérské kariéře zůstal neporažen, vyhrál rekordních třináct národních titulů. V roce 1992 se stal profesionálem, získal titul AMA ve třídě 250 cm před Kenny Robertsem Jr. a další dva roky strávil v šampionátu AMA Superbike, než získal angažmá u továrny Yamaha pro mistrovství světa superbiků. Přestup do Grand Prix v roce 1997 se mu nepodařil, vrátil se do mistrovství světa superbiků na Hondě, kde dobyt dvakrát titul mistrů světa – v letech 2000 a 2002. V roce 2003 se jezdci s přezdívkou "Texaské tornádo" konečně splnili sen, když nastoupili do MotoGP v sedle Aprilie, ale při vývoji tohoto čtyřtaktu příliš nezažili. Edwards se v roce 2004 znovu připojil k Hondě a po boku Sete Gibernaus prokázal své schopnosti, když vystoupil několikrát na stupně vítězů a celkově skončil pátý. V roce 2005 opět předsedal na jiný stroj, tentokrát se stal oficiálním jezdcem Yamahy a na domácí Grand Prix v Laguna Seca vystoupil před nadšenými fanoušky na stupně vítězů. Letos Colin předvádí opět vyrovnané výkony a první stupně vítězů přišly v Číně po pouhých čtyřech závodech. Yamaha stále pracuje na nastavení svého stroje z roku 2006 tak, aby bylo možno využít co nejlépe jeho potenciál, ale Edwards zůstává nepochybně jedním ze špičkových amerických jezdců. V Assenu měl letos na dosah své první vítězství, ale bohužel spadl pár metrů před cílovou čarou. ♦

Nach einem Titel in der Superbike WM kam Colin Edwards 2003 in die MotoGP und nachdem er in jedem Jahr für ein anderes Team gefahren ist, startete er 2006 sein zweites Jahr mit Yamaha. Edwards begann als viel versprechender Motocross-Fahrer, er gewann die nationale 800ccm Meisterschaft im Alter von 16 Jahren, danach wechselte er zum Straßenradsport. Der Youngster gewann jeden Event an dem er auf einer 600 Honda, RC30 Honda und einer TZ250 Yamaha teilnahm in seinem ersten Jahr und blieb ungeschlagen in seiner Amateur Karriere. Er erreichte dreizehn nationale Titel im AMA/CCS Rennen der Meister in Daytona und dem WERA/GNF Treffen auf der Road Atlanta. 1992 gewann er den AMA 250ccm Titel vor Kenny Roberts Jr und verbrachte zwei weitere 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 fuhr zweimal die Krone ein, 2000 und 2002. 2003 realisierte der „Texas Tornado“ endlich seinen MotoGP Traum mit Aprilia, konnte auf der RS Cube aber nicht sonderlich glänzen. Edwards ging 2004 zurück zu Honda und genoss eine gleich bleibende, aber unspektakuläre Saison an der Seite von Sete Gibernau. Er wurde in dem Jahr Gesamt-Fünfter, 2005 fuhr er als offizieller Yamaha Fahrer neben dem amtierenden Weltmeister Valentino Rossi. Er beendete die Saison auf dem vierten Platz und sein bestes Einzelergebnis war der zweite Platz bei seinem Heimrennen in Laguna Seca. Auch in dieser Saison ist Colin wieder konsistent und seine erste Trophäe bekam er nach nur vier Rennen in China. Yamaha arbeitet daran das 06er Motorrad auf das optimale Potenzial zu bekommen und Edwards ist noch immer einer der Top-US-Fahrer, der seinem ersten Sieg in Assen zum Greifen nahe gekommen ist, doch dann einige Meter vor der Ziellinie stürzte. ♦

ZVEME VÁS DO NEJVĚTŠÍHO KRYTÉHO ZÁBAVNÍHO KOMPLEXU V ČESKÉ REPUBLICE!
WIR LADEN SIE HERZLICHST EIN IN DAS GRÖSSTE VERGNÜGUNGSKOMPLEX UNTER EINEM DACH IN TSschechien!

CENTRUM BABYLON LIBEREC



www.BabylonLiberec.cz

AQUAPARK • LUNAPARK • SHOPS
RESTAURANTS • HOTEL **** • CASINO

KUPON na parkování ZDARMA
pro jednu motorku na dobu do 24 hodin v uzamčeném prostoru krytého parkoviště Centra Babylon. Platí do 30. 11. 2006

KUPON • KOSTENLOSER PARKPLATZ
für 1 Motorrad für 24 Stunden in einem geschlossenen Raum des Parkhauses des Centrum Babylon. Gültig bis 30. 11. 2006

CENTRUMBABYLON, a.s., Nitranská 1, 460 12 Liberec, tel.: 485 249 202
touristservice@centrumbabylon.cz, GPS: 50° 45' 32" N, 15° 03' 08" E

6 MAKOTO TAMADA

KONICA MINOLTA HONDA
HONDA

Datum narození / Geburtsdatum	04/11/76
Místo narození / Geburtsort	EHIME, JAPAN
První GP / Eerster GP	JPN '98
Vítězství / Siege	2
Tituly MS / WM-Titel	0



Díky svým vítězstvím v Motegi a Rio v roce 2004 se Makoto Tamada stal nejuspěšnějším japonským jezdcem MotoGP vůbec. Rovněž získal vůbec první vítězství pro Bridgestone.

Tamada jezdil v mládí na pocket biku, závodnickou kariéru zahájil v roce 1998 v japonském šampionátu dvěstěpadesátce. Po slibném debutu – skončil celkově čtvrtý – se přesunul v příští sezoně do třídy Superbike. Třikrát za sebou skončil celkově druhý – v letech 2000 až 2002 a v roce 2003 přešel na mezinárodní scénu. Luca Montiron mu připravil Hondu RC211V a japonský jezdec předvedl svůj styl "zajatce nebereme" a stal se nejuspěšnějším jezdcem Bridgestonu, když si připsal dvě vítězství v Brazílii a Japonsku a skončil celkově šestý. Devětadvacetiletý Tamada letos jede svoji čtvrtou sezonu a navzdory různým zraněním v posledních třech letech vystoupil v každé sezoně alespoň jedenkrát na stupně vítězů. Letos pomalu hledal svoji formu z roku 2004 a až od třetího závodu se přesunul do top sedmičky, ačkoli na Sachsenringu poprvé nedokončil díky Kennymu Robertsovi. ♦

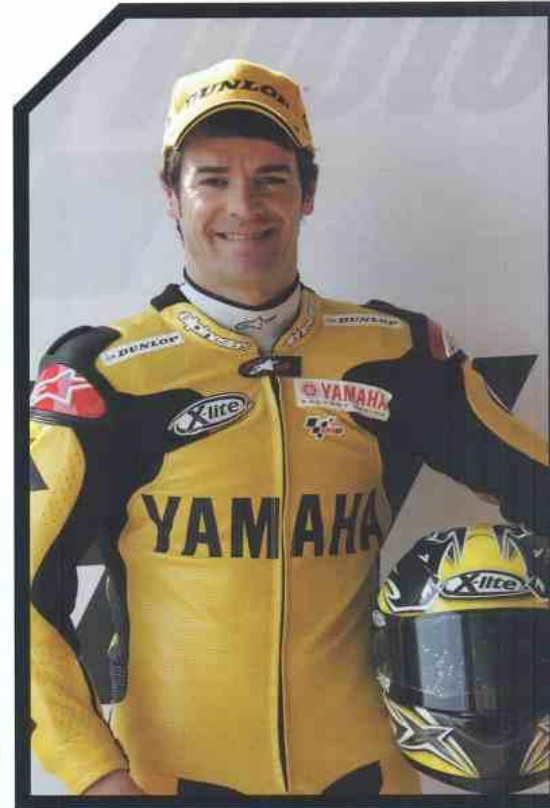
Durch seine Siege in Motegi und in Rio 2004 wurde Makoto Tamada zum erfolgreichsten Japanischen Fahrer der je in der MotoGP Klasse gefahren ist. Er war auch der erste, der Bridgestone den allerersten Sieg einfuhr. Tamada begann seine Karriere 1998 als Pocketbikefahrer in der Japanischen 250ccm Meisterschaft. Nach einem viel versprechenden Debüt wurde er Gesamt-Vierter und wechselte im nächsten Jahr in die Japanische Superbike Klasse. Dort wurde er von 2000 bis 2002 dreimal hintereinander Vize-Meister. 2003 wechselte er auf die internationale Bühne. Auf der Honda RC211V des Teams von Luca Montiron zeigte der Japaner schnell seinen außergewöhnlichen Stil und wurde der erfolgreichste Fahrer Bridgestone's, indem er in Brasilien und Japan je einen Sieg einfuhr und am Ende Sechster wurde. Der 29-jährige Tamada wird sein viertes Jahr in der MotoGP an den Start gehen und trotz Problemen mit Verletzungen hat er in jedem der drei letzten Jahre mindestens einmal auf dem Podium gestanden. Er hat seine Form von 2004 langsam beendet und wechselte in eine nicht ganz so konsistente siebte Position bei den ersten drei Rennen. Auf dem Sachsenring beendete er das Rennen zum ersten Mal in dieser Saison nicht, da er bei einem Sturz von Kenny Roberts mit aus dem Rennen gerissen wurde. ♦

7 CARLOS CHECA

TECH3 YAMAHA
YAMAHA



Datum narození / Geburtsdatum	15/10/72
Místo narození/Geburtsort	SANT FRUTOS, SPA
První GP / Eerster GP	EUR '93
Vítězství / Siege	2
Tituly MS / WM-Titel	0



Pro jednu sezóně na Ducati se Carlos Checa letos vrátil opět k Yamaze do stáje svého srdce. Španěl je na M1 šest z posledních sedmi let a za Tech 3 jede už čtrnáctou sezónu.

V roce 1991 Checa dominoval katalánskému šampionátu ve třídě 80ccm a poté, co se účastnil několika GP třídy 250 cm na divokou kartu, nabídl mu v roce 1995 Sito Pons angažmá na Hondě NSR250. Zranění jeho týmového kolegy v královské kubatuře Alberta Puige znamenalo, že Checa mohl v témeze roce v této třídě debutovat a rychle se přizpůsobil výkonnějšímu motocyklu. V roce 1996 už jezdil po Puigově boku a vyhrál domácí velkou cenu v Katalánsku. Checa, který téměř přišel o život v hromadné havárii v roce 1998 v Doningtonu, dokončil svoji pátou sezónu u továrny Yamahy v roce 2003 na celkové sedmé pozici. Rok 2004 byl náročný, Checa byl pod tlakem, protože jeho týmovým kolegou byl Valentino Rossi. Podářilo se mu jen jednou vystoupit na stupně vítězů a celkově byl opět sedmý, kdežto Rossi se stejným motocyklem získal titul. Na sezónu 2005 Španěl přešel k Ducati a po určité době přizpůsobování předvedl docela slušný výkon, když během posledních pěti dvakrát vystoupil na „bednu“. Checa je vedle svého bývalého týmového kolegy Capirossiho nejzkušenější jezdec, i když zvíťazil naposledy v roce 1998. Snaží se vybojovat pozici v rámci top ten, ale po první třetině sezóny má nejnižší bodové skóre za posledních deset let. Osmé místo z Katalánska bylo před cestou do Ameriky jeho nejlepším výsledkem sezóny. ♦

Nach einem Jahr mit Ducati ist Carlos Checa 2006 wieder zu Yamaha, in seine spirituelle Heimat in der MotoGP zurückgekehrt. Der Spanier lenkte sechs der letzten sieben Jahre eine Yamaha und präsentiert in seinem 14. Jahr das Tech 3 Team.

1991 dominierte Checa die katalanische 80ccm Meisterschaft und nach zahlreichen Wildcard Aufritten im 250ccm Grand Prix, bekam er 1995 im Sito Pons Team eine NSR250 angeboten. 1996 stand er dann neben Puig und gewann seinen Heim Grand Prix in Katalonien. Checa, der bei einem großen Sturz 1998 in Donington fast sein Leben verlor, beendete 2003 seine fünfte Saison als Yamaha Werksfahrer mit dem Gesamt-Siebten Platz. 2004 war dank seines Teamkollegen Valentino Rossi ein schwieriges Jahr für Checa: Er schaffte es nur einmal aufs Podium und wurde in der WM wieder Siebter, während Rossi mit demselben Motorrad den Titel einfuhr. Der Spanier wechselte 2005 zu Ducati und nach einigen Veränderungen fuhr er mit zwei Podiumsplatzen in den letzten fünf Rennen ein paar ganz nette Ergebnisse ein. Checa ist der Fahrer mit der meisten Erfahrung hinter Loris Capirossi, auch wenn sein letzter Sieg 1998 war. Er hat hart gekämpft, um das Motorrad in die Top 10 zu fahren und nach dem ersten Drittel der Saison hatte er die schwächste Punktezahl des letzten Jahrzehnts. Ein achter Platz bleibt vor dem Besuch in Amerika sein bisher bestes Ergebnis in dieser Saison. ♦



10 KENNY ROBERTS

TEAM ROBERTS

KR211V

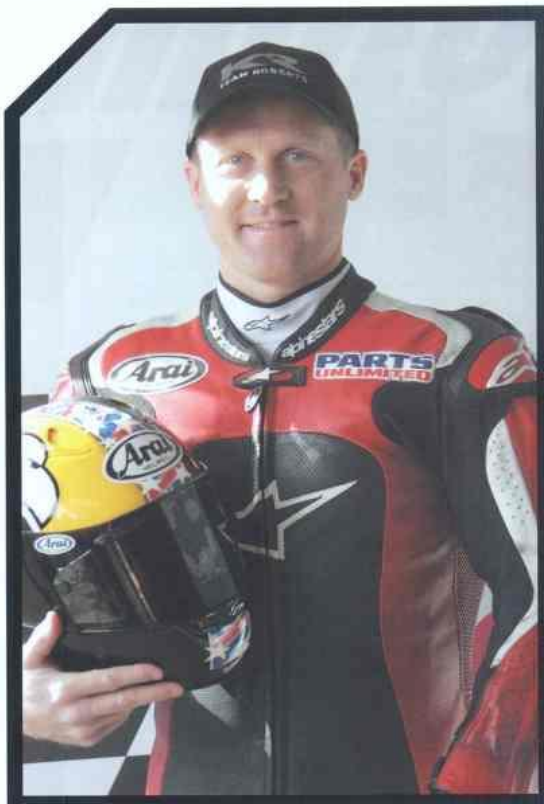


Datum narození / Geburtsdatum	25/07/73
Místo narození / Geburtsort	MOUNTAIN VIEW, USA
První GP / Erster GP	USA '93
Vítězství / Siege	8
Tituly MS / WM-Titel	1

Díky zisku titulu v královské třídě v roce 2000 se Kenny Roberts stal prvním synem světového šampiona, kterému se podařilo získat stejný titul. První rok nového století ale znamenal zatím poslední úspěch Suzuki ve světovém šampionátu. Během minulých pěti sezón se Roberts podílel na vývoji jejich čtyřtaktu, pro rok 2006 se však připojil ke svému otci a jeho ambicióznímu Hondou podporovanému projektu.

Kalifornčan začal jako jezdec "dirt track", pak závodil v americkém i španělském šampionátu, než nastoupil do třídy 250 ccm v mistrovství světa. V roce 1996 přešel v sedle Yamahy do kategorie půllitrů a před přestupem k Suzuki v roce 1999 jezdil u svého otce na Modenasu. Za dvě sezóny slavila japonská továrna svůj první triumf v královské třídě od roku 1993, kdy jej pro ni získal Kevin Schwantz. Roberts v roce 2001 svůj titul pracně obhájil, ale skončil jen 11. celkově. Dalšími několika let bylo pro Roberta těžkým obdobím technických experimentů, kdy se Suzuki pokoušela etablovat mezi čtyřtaky MotoGP. Teprve v roce 2005 přerušily ojedinělé stupně vítězů v deštivém Doningtonu dvouleté hubené období. Tuto sezónu se na Hondě dostal v Katalánsku na stupně vítězů znovu a mohl si tak se svým týmem vychutnat po vši práci konečně nějaký úspěch. ♦

Kenny Roberts' 500ccm Titel im Jahre 2000 machte ihn zum ersten Sohn eines ehemaligen Meisters, der auch diese Ehre hatte. Im Eröffnungsjahr dieses Jahrhunderts hatte auch Suzuki den letzten WM Erfolg. Roberts hat die letzten fünf Jahre die 4-Takter für das Werk entwickelt, ist aber für 2006 in das Honda Projekt seines Vaters eingestiegen. Er erlernte sein Können als Geländefahrer und nahm an beidem teil, der amerikanischen und der spanischen Meisterschaft, bevor er in die 250ccm Weltmeisterschaft wechselte. 1996 wechselte er mit Yamaha in die 500ccm Klasse und hatte dann einen Auftritt mit dem Modena Team seines Vaters, bevor er 1999 zu Suzuki ging. Innerhalb von zwei Jahren hat das japanische Werk den ersten Titel, seit 1993 mit Kevin Schwantz gewonnen. Roberts konnte seine Krone 2001 nicht verteidigen, er wurde Elfter, bevor er drei weitere Jahre mit der problematischen Entwicklung der GSV-R verbrachte. Er hatte dann eine schwere Zeit in der er einige Jahre lang technische Experimente für Suzuki und deren Einstieg in die 4-Takt MotoGP Ära gemacht hat. Ein seltenes Podium im sehr nassen Donington 2005 beendete die zweijährige Abwesenheit Roberts auf dem Treppchen und er fuhr auch die Honda in diesem Jahr in Katalonien in die Top 3. Er und seine Crew können endlich nach all der Arbeit wieder Erfolge feiern. ♦



KÖLN, 11.–15.10.2006

COOL! HOT! INTERMOT

5. Internationale Motorrad-
und Rollermesse

Koelnmesse GmbH
Messeplatz 1, 50679 Köln
Hotline: 0180-50 22522*
Telefax: 0221 821-991200
intermot@visitor.koelnmesse.de
www.koelnmesse.de
10:30 € pro Min. aus dem dt. Festnetz



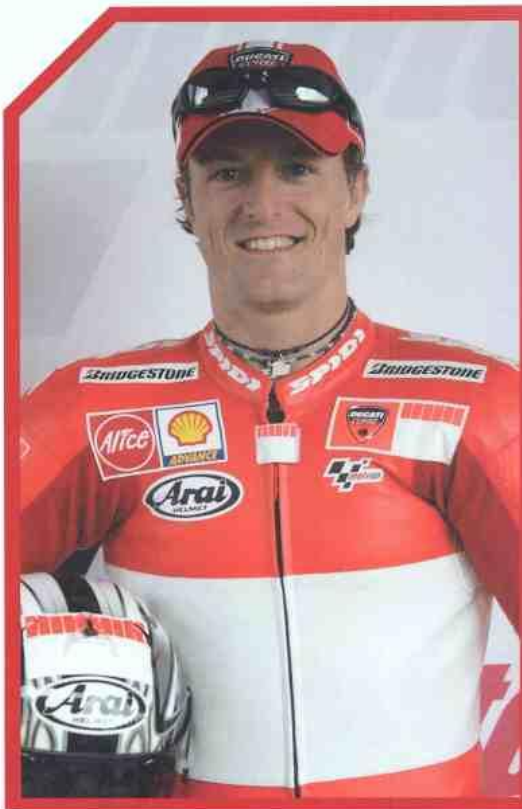
15 SETE GIBERNAU

DUCATI MARLBORO TEAM

DUCATI



Datum narození / Geburtsdatum	15/12/72
Místo narození / Geburtsort	BARCELONA, SPA
První GP / Erster GP	SPA '92
Vítězství / Siege	9
Tituly MS / WM-Titel	0



Sete Gibernau byl v letech 2003 a 2004 největším soupeřem Rossio v boji o titul. Svými souboji se světovým šampionem se Španěl zasloužil o některé nejkrásnější a nejnepřínávější závody MotoGP té doby. Nový jezdec Ducati je jediným, který se Italovi přiblížil co do počtu vítězství, když od roku 2002 vyhrál během tří sezón osmkrát. Začal s trialem a motokrosem a vycházející hvězdy si v roce 1996 všiml Wayne Rainey v poháru Ducados Open a draftoval jej do týmu Yamaha ve třídě 250 ccm, následující rok už přestoupil do královské třídy. V roce 1998 Španěl pilotoval Hondu NSR500 V2, po třech závodech sezóny 1999 přesedlal na V4 po Micku Doohanovi. Sete v tom roce čtyřikrát vystoupil na stupně vítězů a koncem sezóny podepsal smlouvu se Suzuki. Gibernau konečně poprvé zvítězil ve Valencii koncem roku 2001, ale sezóna 2002 byla pro něj frustrující vzhledem k vývoji nového čtyřtaktu a tak se vrátil pro rok 2003 k Hondě. V této sezóně zapůsobil jako zjevení. Gibernau byl jediným jezdcem, který byl schopen držet krok s Valentinem Rossim a na své cestě k celkové druhému místu nasbíral 4 vítězství a šestkrát vystoupil na stupně vítězů. Ještě v další sezóně u Hondy v roce 2004 byl schopen s Rossim bojovat. Opět čtyřikrát vyhrál a posunul boj o titul do předposledního závodu v Phillip Islandu, kde byl ale svým italským soupeřem poražen. V této sezóně Sete bojoval, aby udržel krok se svými soupeři, ale snad se mu to podaří s novým motocyklem a novými pneumatikami. Hromadná havárie v Katalánsku ho stála hodně – znovu si zlomil klíční kost a musel tři závody vynechat. ♦

Sete Gibernau war Rossi's Hauptrivale in der Titelfrage 2003 und 2004. Der Spanier ist dank seiner Kämpfe mit Valentino Rossi verantwortlich für einige der knappsten und spannendsten Rennen der letzten Jahre. Der neue Ducati Zuwachs ist der einzige Fahrer, der dem Italiener in Sachen Siege, mit acht GP Siegen in drei Jahren, am nächsten kommt. Nachdem er mit dem Versuch des Motocross startete, wurde der wachsende Star von Wayne Rainey 1996 in den Ducados Open entdeckt und kam in das Yamaha Team 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 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 ersten Sieg 2001 in Valencia, hatte aber 2002 eine frustrierende Entwicklung mit der 4-Takter und ging 2003 zu Honda zurück. In dem Jahr kam dann die Revolution für den Spanier. Gibernau war der einzige Fahrer, der regulär mit Valentino Rossi in den Kampf zog, er erreichte vier Siege und sechs Podien auf seinem Weg zum Vize-Titel. 2004 erlaubte ihm eine weitere Saison mit Honda, es wieder einmal mit Rossi aufzunehmen. Wieder hatte er vier Siege und er verfolgte den Titel bis in die vorletzte Runde, auf Phillip Island, wo er dann von seinem italienischen Rivaleu geschlagen wurde. Sete hatte bisher in diesem Jahr Probleme mit dem Tempo der führenden Fahrer mitzuhalten, aber das war vielleicht mit einem neuen Motorrad und neuen Reifen auch zu erwarten. Der Massencrash in Katalonien kostet ihn nun durch eine wieder zurückgekehrte Schulterverletzung und drei verpasste Rennen wertvolle Zeit. ♦



17 RANDY DePUNNIET

KAWASAKI RACING TEAM

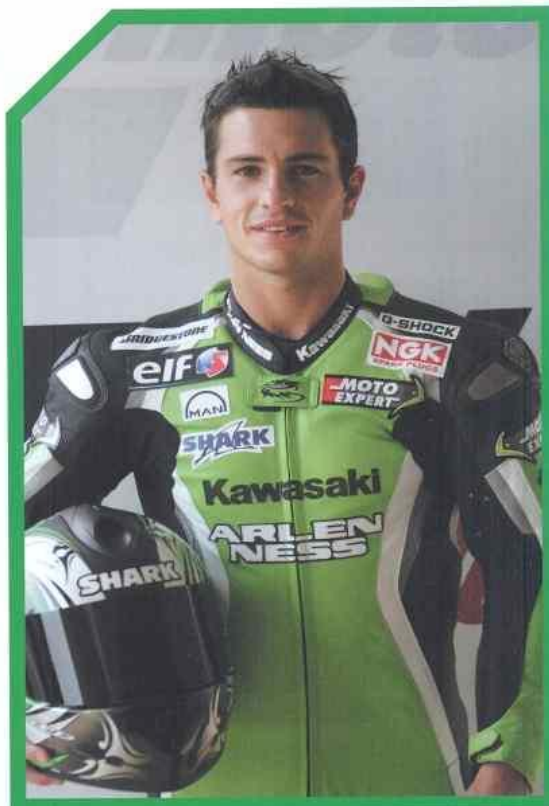
KAWASAKI



Datum narození / Geburtsdatum	14/02/81
Místo narození/Geburtsort	ANDRESY, FRA
První GP / Erster GP	FRA '98
Vítězství / Siege	9 (250cc)
Tituly MS / WM-Titel	0

Randy de Puniet je jedním ze čtyř jezdců, kteří letos debutovali v MotoGP. Francouz byl v minulých třech letech protagonistou závodů dvěstěpadesátek, v roce 2004 skončil ve světovém šampionátu celkové třetí a pro sezónu 2006 přijal místo u Kawasaki. Letošní sezóna je jeho osmá kompletní v seriálu Grand Prix. Pařížan zahájil závodnickou kariéru na skútru, ale už v průběhu roku 1990 se stal jednou z hvězd francouzského mistrovství. Francouzským šampionem stopěťadvacitce se stal v letech 1997 a 1998 a pak následoval svého krajana Arnauda Vincenta do týmu Scrab a v roce 1999 debutoval ve světovém šampionátu na Aprilii. Dělal setrvalé pokroky v různých privátních týmech a prvního vítězství dosáhl v roce 2003 v Katalánsku, v témže roce si připsal ještě další dvě vítězství. Na začátku roku 2004 už byl jasným favoritem třídy, ale naděje na titul mu zhatily vlastní chyby a nevyrovnanost. Rok 2005 byl na úspěchy skoupý, přinesl mu pouze jedno vítězství. Rozhořčený De Puniet se rozhodl posunout svou kariéru o stupeň výš a dal se k zelenému týmu, ale pak mu trvalo dva závody, než získal své první body. Dá se říci, že ze všech debutantů byl jeho křest ten nejtěžší, před závodem v USA byla jeho nejlepším výkonem dvanáctá pozice. ♦

Randy de Puniet ist einer von vier Fahrern, die diese Saison ihr Debüt in der MotoGP fahren. Der Franzose war die letzten drei Jahre Teil der 250ccm Serie und beendete die WM 2004 als Dritter, für 2006 nahm er ein Angebot von Kawasaki an. Es ist sein achties volles Jahr in der Weltmeisterschaft. Der Pariser begann seine Karriere mit Scooter Rennen, wurde aber in den 90ern schnell ein Star in der Französischen Meisterschaft. 1997 und 1998 wurde er Französischer Meister und folgte seinem Landsmann Arnaud Vincent in das Scrab Team, um 1999 seine erste Weltmeisterschaft auf der Aprilia zu fahren. Nach stetigem Fortschritt in Privatteams, erreichte er 2003 seinen ersten Sieg auf der Strecke in Katalonien und fügte zwei weitere Siege in diesem Jahr hinzu. Nach einer beeindruckenden Vorsaison stellte er sich zu Beginn des letzten Jahres als klarer Favorit heraus, verlor aber den Anschluss auf seine Rivale, weil er ein paar Fehler gemacht hatte und nicht konsistent genug gefahren war. 2005 war ein hartes Jahr in dem er nur einen Sieg verzeichnen konnte. Verärgert darüber dachte De Puniet darüber nach seine Karriere einen Gang nach oben zu schalten und wurde in diesem Jahr „grün“. Es hat 2 Rennen gedauert, bis er seine ersten Punkte sammeln konnte und von allen Debutanten hatte er es am schwersten. Der 12. Platz war vor dem US Grand Prix sein bisher bestes Ergebnis. ♦

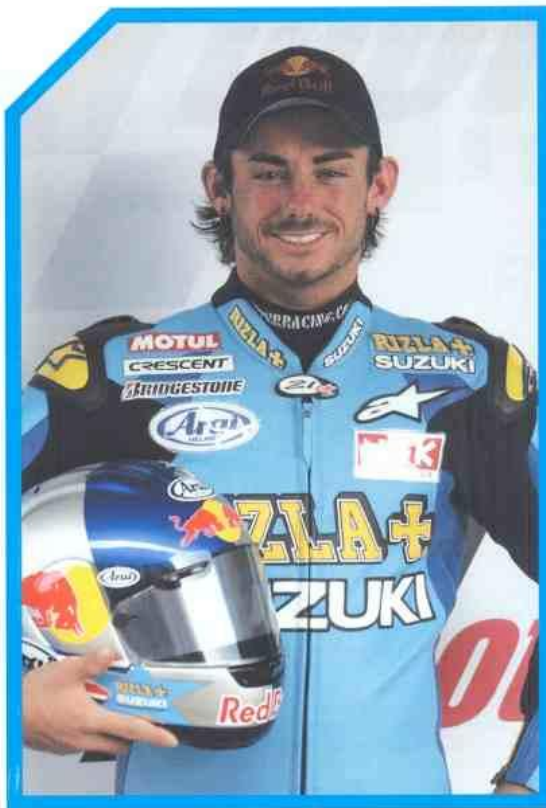


21 JOHN HOPKINS

RIZLA SUZUKI MotoGP
SUZUKI



Datum narození / Geburtsdatum	22/05/83
Místo narození/Geburtsort	RAMONA, USA
První GP / Eerster GP	JPN '02
Vítězství / Siege	0
Tituly MS / WM-Titel	0



John Hopkins jede letos svou pátou sezónu Grand Prix a čtvrtou v továrním týmu Suzuki. Američan s japonským čtyřtáctem vytrvale pracuje, což prokazuje množstvím umístění v top ten. V roce 2005 dosáhl nejlepšího celkového umístění v šampionátu – skončil na 14. místě.

Hopkins se narodil v Americe britským rodičům, závody už od čtyř let, vyhrál nespočet závodů minibiků a kalifornských regionálních titulů a v patnácti letech v roce 1999 i seriál Aprilia Cup Challenge. Ve stejném roce zvítězil také ve finále pohárů Suzuki GSXR600 a GSXR750, vyhrál i čtyři závody šampionátu CCS při Daytona Race of Champions, získal tituly jako Unlimited Supersport Expert, Middleweight Grand Prix Expert, GTU Expert a Heavyweight Superbike Expert. V roce 2000 vyhrál šampionát Supersportů AMA 750ccm a o rok později se stal šampionem AMA Formula Xtreme, a pro sezónu 2002 se mu splnil sen stát se jezdcem MotoGP u týmu Red Bull Yamaha. V roce 2003 přisedal na čtyřtáctní Suzuki GSV-R, ale musel bojovat s pomalým vývojem tohoto motocyklu. V sezónách 2004 a 2005 už se Hopkinsovi na Suzuki dařilo lépe. Nejlepšího výsledku kariéry dosáhl čtvrtým místem v Číně, chvíli vedl v Le Mans a je mezi prvními třemi v Assenu, to všechno signalizuje, že se Angloameričanovi začíná pomalu dařit.

John Hopkins fährt 2006 seine fünfte Saison als Grand Prix Fahrer und seine vierte mit dem Werks-Suzuki Team. Der Amerikaner hat unaufhaltsam mit der Japanischen 4-Takt Maschine gearbeitet und einige Top 10 Ergebnisse spiegeln seine Bemühungen wider. 2005 erreichte er seine höchste Meisterschaftsposition mit dem 14. Platz. Der in Amerika geborene Sohn Britischer Eltern fährt seit seinem vierten Lebensjahr Rennen und hat zahlreiche Minibike Events und regionale Titel in Kalifornien gewonnen, bevor er mit 15 Jahren in der Aprilia Challenge Cup Serie erfolgreich 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 Rennen der Meister, er wurde der unbegrenzte Superbike Experte, der Mittelgewichtige Grand Prix Experte, der GTU Experte und Schwergewicht Superbike Experte. 2000 gewann er die AMA 750ccm Supersport Meisterschaft und wurde ein Jahr später AMA Formel Extrem Meister, bevor er 2002 bei Red Bull Yamaha einen Traumvertrag in der MotoGP bekam. 2003 schwang er sein Bein über eine 4-Takt Suzuki GSV-R, hatte aber Probleme mit der langsamen Entwicklung des Motorrades, bis er 2004 endlich sein Talent mit seinem ersten Start aus der ersten Reihe und ein paar Spitzenergebnissen zum Ende der Saison blitzen lassen konnte. 2004 und 2005 konnte er bessere Darbietungen bringen und verbesserte sich weiter mit der Suzuki. Sein bestes bisheriges Rennergebnis hatte er mit dem vierten Platz in China, er führte in Le Mans und war in Assen kurzzeitig unter den ersten 3, alles Zeichen, dass der Angloamerikaner auf dem Vormarsch ist.

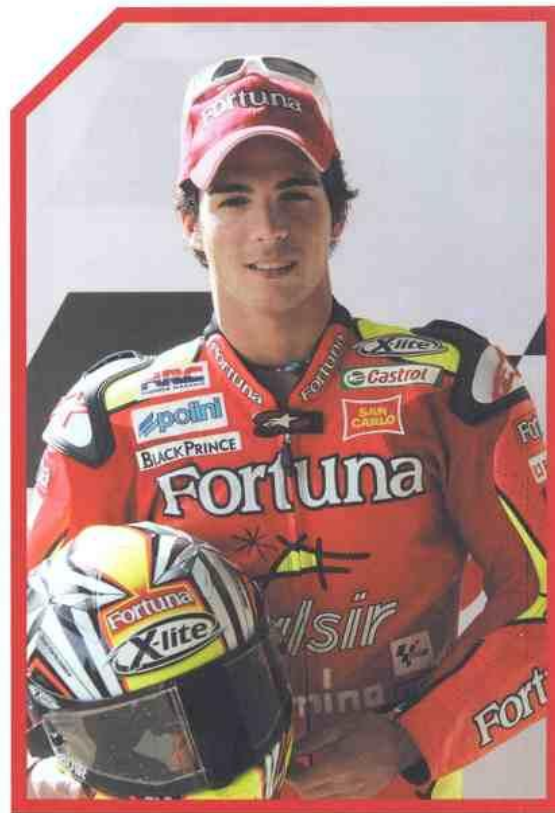


24 TONI ELÍAS

FORTUNA HONDA
HONDA



Datum narození / Geburtsdatum	26/03/83
Místo narození/Geburtsort	MANRESA, SPA
První GP / Eerster GP	SPA '99
Vítězství / Siege	9 (250cc)
Tituly MS / WM-Titel	0



Toni Elías vyhrál závody Grand Prix ve třídách 125 i 250 ccm a neustále se přibližuje svému prvnímu úspěchu i v MotoGP, kde ve svých třidvaceti letech jede druhou sezónu. Tento Katalánc vyrostl v rodinném obchodu s motocykly nedaleko Barcelony a je tak pro kariéru na dvou kolech přímo předurčen. V roce 1999 skončil třetí ve španělském šampionátu 125ccm, kde jezdil už pod bedlivým dohledem Alberta Puiga. Během své první sezóny v Grand Prix v roce 2000 byl poměrně neznámou postavou, ale upozornil na sebe v následující sezóně, kdy se upsal Puigovu projektu stopřátadvacítek, kde jel tehdy také Dani Pedrosa. Elíasův přirozený talent a nebojácná agresivita přispěly k nejlepším závodům té sezóny, Elías bojoval o titul do předposledního závodu, tento scénář zopakoval v roce 2003, kdy mu naděje na získání titulu zhatil pád v posledním kole závodu v Rio. V sezóně 2004 zastínil Eliase na Hondě 250 ccm právě jeho krajan Pedrosa. V roce 2005 přestoupil Elías do MotoGP v týmu Yamaha Tech3 a pohyboval se pravidelně na okraji top-feri, nejlepší umístění byla jeho šestá pozice v Turecku. V roce 2006 přešel z Yamahy na Hondu a v sedmé sezóně Grand Prix se dál snaží vyvíjet svůj rychlost a styl. Kolize s Valentinem Rossim v Jerezu vyprovokovala dočasný hněv světového šampiona, ale od té doby Elías figuruje v top ten pravidelně. Jediným nezdarem bylo zlomené rameno v tréninku na holandskou GP, které ho vyřadilo ze hry na další tři závody.

Toni Elías hat Grand Prix in beiden Kategorien, der 125ccm und der 250ccm gewonnen und kommt seinem ersten Erfolg in der MotoGP in seiner zweiten Saison in der Klasse mit 23 Jahren immer näher. Der Katalane ist in einem Motorradladen seiner Familie in der Nähe von Barcelona aufgewachsen und die Karriere auf zwei Rädern war sein Schicksal. 1999 wurde er unter dem wachsamem Auge von Alberto Puig in der Spanischen 125ccm Meisterschaft Dritter. In seiner ersten Grand Prix Saison 2000 war er eher ein anonymen Teilnehmer, aber 2001 platze dann der Knoten, nachdem er mit dem 125ccm Junior Projekt von Puig einen Vertrag abschloss und Dani Pedrosa Gesellschaft leistete. Sein natürliches Talent und die angstfreie Aggression waren Teil der spannendsten Aktionen der Saison und er kämpfte bis zum vorletzten Rennen mit um den Titel. Das wiederholte sich auch 2003, als ein Sturz in der letzten Runde in Rio seine Hoffnungen auf den 250ccm Titel zerstörte. Elías schaffte es nicht 2004 auf der 250ccm Honda zu glänzen und wurde von seinem Landsmann Pedrosa überschattet. 2005 stieg er mit dem Yamaha Tech 3 Team in die MotoGP auf und war konsistent in den Top 10, seinen besten Platz erreichte er in der Türkei mit Platz 6. 2006 wechselte er für sein siebtes Grand Prix Jahr von Yamaha zu Honda und Elías wird versuchen sein Tempo weiter auszubauen. Ein Unfall mit Valentino Rossi in Jerez richtete den Zorn des Weltmeisters zeitweilig auf ihn, aber seit da an hat Elías eine reguläre Rolle in den Top 10 gespielt. Der einzige Rückschlag war eine Schulterverletzung beim Training des Dutch TT, durch die er drei Rennen lang außer Kraft gesetzt wurde.



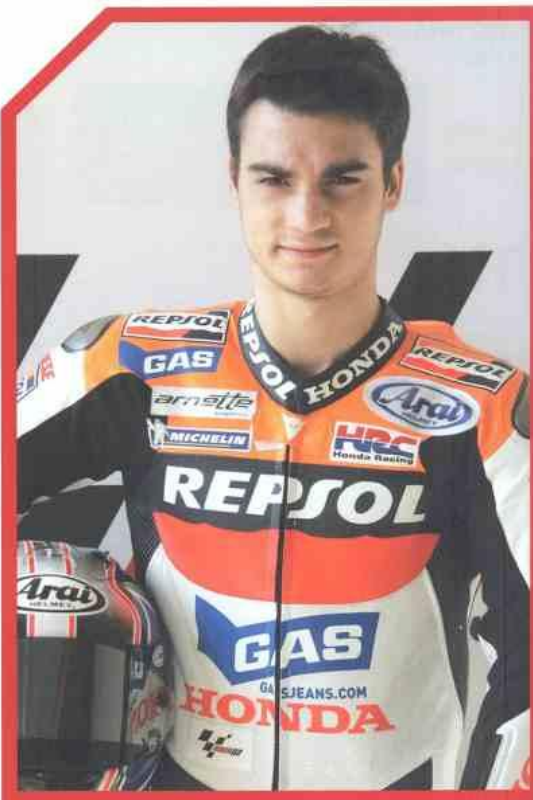
26 DANI PEDROSA

REPSOL HONDA TEAM
HONDA


Datum narození / Geburtsdatum	29/09/85
Místo narození / Geburtsort	SABADELL, SPA
První GP / Erster GP	JPN '01
Vítězství / Siege	2
Tituly MS / WM-Titel	3 (2x250ccm, 1x125cc)

Současný fenomén španělské silnice Dani Pedrosa je v pouhých dvaceti letech trojnásobným světovým šampionem. Už ve své debutové sezóně se stal hvězdou třídy MotoGP. Drobný jezdec Hondy je držitelem titulu mistra světa ve třídě 250 ccm z posledních dvou let, jméno si získal už v roce 2003 jako mistr světa třídy 125 ccm pod vedením bývalého závodníka Alberta Puig. Dani pochází z Katalánska, ve světovém šampionátu debutoval v roce 2001, kdy byl vybrán z jezdců Movistar Activa Cup, seriálu v roce 1999 zaměřeného na objevování nových talentů. Pod Puigovým vedením vystoupil Pedrosa dvakrát na stupně vítězů již ve své první sezóně a první závod vyhrál v následujícím roce, kdy také skončil třetí v celkovém pořadí. Kalkulující a soustředěný Pedrosa shrábl v roce 2003 páté vítězství a získal titul mistra světa, když do konce seriálu zbývaly ještě dva závody. O týden později si zlomil oba kotníky při havárii v tréninku na Phillip Islandu a vážně tak ohrozil přípravu svého přesunu do dvěstěpadesátek na sezónu 2004. Novému motocyklu se však dokázal okamžitě přizpůsobit a získal titul ve třídě do 250 ccm již v prvním roce a překonal tak věkové rekordy v této kategorii. V roce 2005 titul úspěšně obhájil a byl přijat do továrního týmu MotoGP, kde dostal speciálně upravený model RCV, na kterém si vyjel pole position a první vítězství už během čtvrtého závodu Grand Prix v Číně. Další vítězství a dominantní výkon předvedl v Donington Parku a je tak stále ve hře o titul. ♦

Das momentane Phänomen im Spanischen Straßenrennsport ist mit nur 20 Jahren der dreimalige Weltmeister Dani Pedrosa. Er ist bereits in seiner Debüt Saison zum MotoGP Superstar avanciert. Der zierliche Hondafahrer ist in den letzten beiden Jahren in der 250ccm Klasse gefahren und 2003 unter der Obhut von seinem Mentor und Ex-Fahrer Alberto Puig in der 125ccm Klasse. Dani, der aus Katalonien in Nordspanien stammt, hatte sein Debüt in der Weltmeisterschaft 2001, nachdem er 1999 im Movistar Activa Cup entdeckt wurde. Unter der Führung von Puig hat Pedrosa bereits in seiner ersten Saison zweimal auf dem Podium gestanden und im folgenden Jahr gewann er sein erstes Rennen und beendete die WM als Dritter. Pedrosa ist ein berechnender und entschlossener Fahrer, der 2003 fünfmal zum Sieg fuhr und 2 Rennen vor Schluss den Titel schon sicher hatte. Eine Woche später brach er sich beide Knöchel bei einem Trainingssturz auf Phillip Island, was seine Vorbereitungen auf den Aufstieg in die 250ccm Klasse 2004 beeinträchtigte. Doch er gewöhnte sich sofort an sein neues Motorrad und wurde 250er Rookie des Jahres. Er brach auf seinem Weg zur Krone der Viertelliterklasse sämtliche Altersrekorde. 2005 konnte er den Titel erfolgreich verteidigen und fährt nun mit einer speziell für ihn angefertigten RCV in der MotoGP. Er erreichte bereits die Pole Position und fuhr bei seinem erst vierten Grand Prix in der MotoGP in China zum Sieg. Pedrosa konnte ein weiteres dominantes Wochenende und einen Sieg in Donington Park feiern und er ist noch immer in der Position, in diesem Jahr alles erreichen zu können. ♦



27 CASEY STONER

HONDA LCR
HONDA



Datum narození / Geburtsdatum	16/10/85
Místo narození/Geburtsort	KURRI-KURRI, AUS
První GP / Eerste GP	GBR '01
Vítězství / Siege	6 (250cc)
Tituly MS / WM-Titel	0

Po více než úspěšné čtyřleté kariéře ve třídách 125 a 250ccm se Casey Stoner přiblížil na dosah titulu v roce 2005, kdy skočil celkově druhý za Pedrosou a následoval svého španělského soupeře do MotoGP. Stoner je čtvrtý nejúspěšnější australský jezdec: v historii Grand Prix a je mu přitom pouhých 20 let. Stoner se poprvé objevil v GP v roce 2001 na Doningtonu a Phillip Islandu, kde skončil na 17., respektive 12. místě. V roce 2002 nastoupil svou první sezónu v mistrovství světa třídy 250 ccm pod vedením zkušeného veterána Lucie Cecchinella, skončil celkově dvanáctý a jeho nejlepším výkonem bylo 5. místo v Brně. Přítelí sezónu přešel do třídy 125 ccm a nasbíral čtyři umístění na stupních vítězů a ve Valencii získal své první vítězství. V roce 2004 se připojil ke KTM a zajistil tomuto výrobci jeho první triumf v silničních závodech. Pro rok 2005 se vrátil k Cecchinellovi a dvěstěšedesátkám, připsal si 5 vítězství a 10 umístění na "bedně". Firma LCR kvůli němu statečně opustila zážemí osminových a čtvrtitřívých Aprilii a letos podporuje Stonera u Hondy v MotoGP. Na počátku sezóny jej zastínil opět pouze Pedrosa. Na stupně vítězů vystoupil Stoner poprvé v Turecku při svém třetím závodě a na to, že se v podstatě jedná o privátního jezdce, jsou jeho vyrovnané výkony v této třídě vynikající. V jinak skvěle rozjeté sezóně ale bohužel třikrát závod nedokončil. ♦

Nachdem er wie ein Zug in den letzten vier Jahren durch die 125ccm und 250ccm Klassen gefahren ist, war Casey Stoner dem Titel in der Weltmeisterschaft 2005 schon ziemlich nahe gekommen und nahm den Vize-Titel hinter Dani Pedrosa ein, um seinem Spanischen Rivalen dieses Jahr in die MotoGP zu folgen. Stoner ist der vierterfolgreichste Australische Grand Prix Fahrer in der Geschichte und das mit noch immer erst 20 Jahren. Stoner hatte seine ersten GP Auftritte 2001 in Donington und auf Phillip Island, als er 17. und 12. wurde, 2002 trat er unter dem wachsamem Auge des erfahrenen Ex-Fahrers Lucio Cecchinello seine erste Weltmeisterschaftskampagne in der 250ccm Klasse an und landete am Ende auf der 12. Position. Der 5. Platz in Brno war dabei sein bestes Ergebnis. Im darauf folgenden Jahr wechselte er in die 125ccm Klasse und stand viermal auf dem Podium und er hatte seinen ersten Sieg in Valencia. 2004 fuhr er mit KTM zu deren erstem Triumph im Straßenrennsport. 2005 wechselte er mit dem Team von Cecchinello wieder zurück in die 250ccm und siegte 5-mal und stand 10-mal auf dem Podium. LCR verließ mutig die 125ccm und 250ccm Straßen mit Aprilia und unterstützte Stoner 2006 mit einer Honda in der MotoGP. In kurzer Zeit wurde Casey nur noch von Pedrosa überschattet (wieder einmal). Sein erstes Podium erreichte er in der Türkei und seine Konsistenz an der Spitze der Klassifikation ist für einen mehr oder weniger Privatfahrer super. In seiner bisherigen Karrierebezeichnenden Saison hat er drei Rennen nicht beendet. ♦



NEWSFLASH!

Quelle unten rechts stehendes Tabelle: PS, Ausgabe 8, August 2006, Ausschnitt aus "TUNE-UP", S.66

WIR SIND TESTSIEGER!

Der ausführliche Fahrwerks-Test anhand der BMW R 1200 GS in der PS mit den Marken Hyperpro, Ohlins, WP und Wilbers hat es bewiesen: Unsere Fahrwerksprodukte halten allen möglichen Anforderungen stand und überzeugen auf ganzer Linie! Darüber hinaus haben wir noch ein paar Extra-Sternchen parat:

- ★ Individuelle Einzelanfertigung nach Maß für alle Motorräder ohne Aufpreis!
- ★ ABE = Erspart unseren Kunden den Eintrag in die Papiere und somit auch viel Zeit und Geld beim TÜV und Straßenverkehrsamt. Ein echtes Argument!
- ★ 5 Jahre Garantie auf alle Wilbers Federbeine! Wo gibts das sonst?

www.wilbers.de

Um den einzelnen Fahrwerks richtig auf den Zahn zu fühlen, hämmerten die Tester der PS um die Nordschleife und bögelten über eine hier zerfurchte Straße in der Nähe des Rings. Was Sie dabei alles erleben und wie die einzelnen Fahrwerke reagierten, lesen Sie im gesamten Test-Bericht der PS, den Sie auf unserer Internetseite www.wilbers.de lesen können. Überzeugen Sie sich selbst!

Mehr als heiß!

Denn unser Slogan zieht jetzt wahrhaftig an! Das neue Wilbers T-Shirt **TOLLES FAHRWERK!** ist ab sofort für Sie und Ihn bei uns erhältlich. Diese Special-Edition erhält durch den effektvollen Aufdruck und sportlichem Schnitt einen ganz raffinierten Look, der sowohl sportlich mit Jeans, als auch elegant getragen werden kann. In jedem Fall ein echter Hingucker in der aktuellen Trendfarbe Oliv. Auch preislich ein echter Knaller, denn für nur € 9,90 können Sie dieses trendige Shirt bei uns bestellen.

Tipp: Einfach bequem auf www.wilbers.de klicken und T-Shirt sichern!

Damen & Herren
T-Shirt
für je nur
€ 9,90

WILBERS Products GmbH



WILBERS 642 (R12)

Kontakt:	Wilbers Products GmbH, 48527 Nordhorn, Tel. 05921-727170, www.wilbers.de
Preis v./z.:	858 Euro
Anbauarbeiten erforderlich?	Nein
Setup-Tipe:	Vorspannung Standard, Zugstufe 19 Klicks offen, High- und Low-Speed-Druckstufe je 17 Klicks offen.
Einstellbereich:	★★★★★
Handhabung:	★★★★★
Dämpfungsverhalten:	★★★★★

☆ **F4T** ☆

Das komplett einstellbare Wilbers-Federbein überzeugt sowohl mit sensiblen Ansprechverhalten als auch mit toller Dämpfung. Der 642er-Dämpfer meistert die feste Fast-Rückelstufe ebenso souverän wie zwei flut hintereinander gefahrene Runden auf der Nordschleife. Die Unterschiede zum ebenfalls mit dem Testieger-Produkt gedellten exklusiven WP-Element. Mit dem Wilbers-Dämpfer liegt die BMW insgesamt etwas ruhiger und bewegt sich nicht so stark wie mit dem WP-Fahrwerk.

Das fahrbare Labor!

Neben der Teilnahme an der IDM in der Königsklasse Superbike mit dem Fahrer Christian Kellner "Kelle", werden hier auf der Rennstrecke alle unsere Produkte und Neuentwicklungen genauestens getestet und ins Visier genommen. All diese Informationen und Erfahrungen kommen so jedem unserer Kunden zugute. Mehr zum Wilbers Racing Team und "Kelle" auf: www.wilbers-racing.de!



Unser Importeur in Tschechien: Jan Halbich • Malovicka 2759/15 • 14100 Praha 4 • ☎ +420 (0) 072411 21 20 • E-Mail: jan.halbich@centrum.cz
Wilbers Products GmbH • Alfred-Mozer-Straße 84 • 48527 Nordhorn • ☎ +49 (0) 5921-727170 • Fax: +49 (0) 5921-74099 • info@wilbers.de

TOLLES FAHRWERK!

GOLD fren

ŠPAČEK - PRODUCT

Poběžovice 29, 534 01 Holice, Česká republika
Tel.: +420 466 682 065 • Tel.: +420 466 009 452
Fax: +420 466 682 027 • E-mail: goldfren@goldfren.cz



BRZDOVÉ OBLOŽENÍ
BREMSBELÄGE



BRZDOVÉ KOTOUČE
BREMSSCHEIBEN



BRZDOVÉ HADIČKY
BREMSSLEITUNGEN



www.goldfren.cz



30 JOSÉ LUIS CARDOSO

PRAMAC D'ANTIN MotoGP
DUCATI



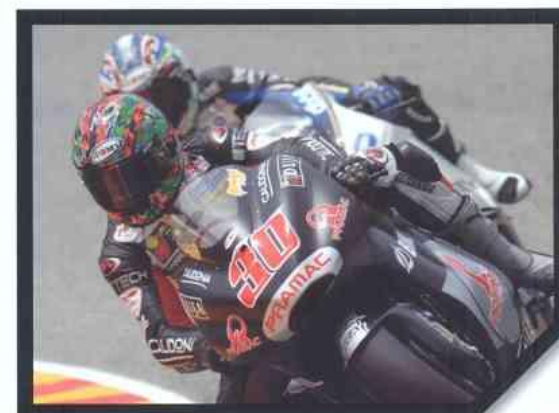
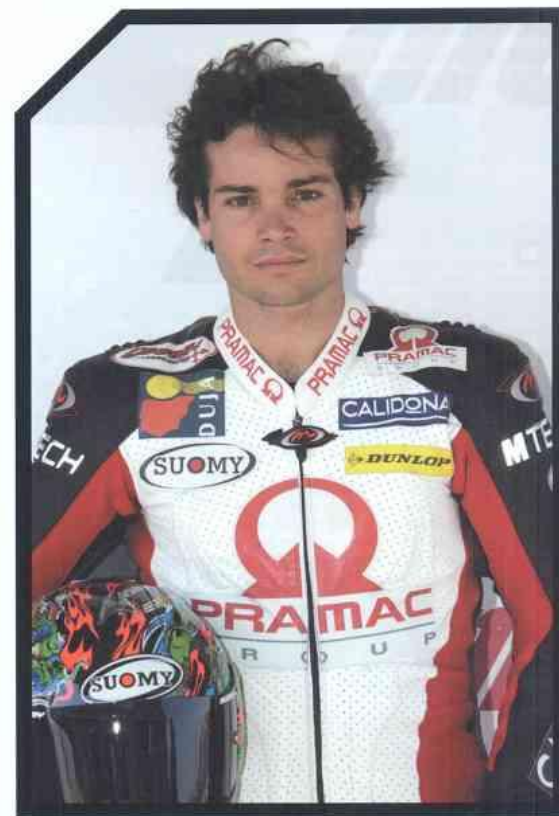
Datum narození / Geburtsdatum	02/02/75
Místo narození / Geburtsort	SEVILLA, SPA
První GP / Erster GP	MAL '99
Vítězství / Siege	0
Tituly MS / WM-Titel	0

Jose Luis Cardoso je dobře známý mezi španělskými fanoušky jako "cestovatel". Během své přerušené kariéry v mistrovství světa, kterou zahájil roku 1993, zavedl zkušený jezdec ze Sevilly v každé třídě šampionátu. Do MotoGP se vrací po třileté přestávce, kdy jezdil superbiky a závody Formula Extreme.

Cardoso debutoval v GP v Jerezu, kdy jezdil ve třídě 125 cmc, poté, co se v roce 1993 stal španělským šampionem stoupěcího závodu a také andalusským šampionem dvěstěpadesátek. Rok 1994 byl pro Cardoso první kompletní sezónou, a ačkoli dovedl svoji Aprilii pouze k 31. místu celkově, jeho vytrvalost byla v následující sezóně odměněna už 16. místem v celkovém pořadí. V roce 1997 byl angažován do týmu Antena 3 Luis D'Antin a v roce 1998 na Yamaze dojel na slušném 11. místě v celkovém pořadí. V roce 1999 přestoupil do třídy 500 cmc, kde debutoval u týmu Maxon. U Maxonu zůstal José Luis ještě v roce 2000 a pak se znovu spojil s Luisem D'Antinem a závodil po boku Noricka Abeho, v šampionátu si vybojoval konečně 16. příčku. Na začátku této sezóny nedokázal skórovat, nově angažmá v MotoGP je pravděpodobně značně obtížné, ale v Katalánsku si připsal 11. místo, což je zatím jeho nejlepší výsledek v této kubatuře. ♦

Jose Luis Cardoso ist unter seinen Spanischen Fans als eine Art Wanderbursche bekannt. Der erfahrene Fahrer aus Sevilla ist in jeder Grand Prix Klasse gefahren und seine unterbrochene WM Karriere begann schon 1993. Nach drei Jahren Abwesenheit, in der er sich um Superbike und Formel Extrem Rennen gekümmert hat, kehrt er in die MotoGP Klasse zurück.

Cardoso hatte sein GP Debüt in der 125ccm Serie in Jerez, er hatte zuvor die Spanische Meisterschaft gewonnen und 1993 erreichte er auch den Andalusischen Titel. 1994 fuhr Cardoso in seiner ersten vollen WM Saison und auch wenn seine Aprilia nur auf dem Gesamt-31. Platz landete, blieb er doch entschlossen und folgte im darauf folgenden Jahr mit einem 16. Platz in der Meisterschaft. 1997 unterzeichnete er einen Vertrag beim Luis D'Antin Antena 3 Team und 1998 führte er die Yamaha auf einen respektablen 11. Platz. 1999 wechselte er in die 500ccm Klasse und hatte sein Debüt in der Serie mit dem Maxon Team. Nachdem er auch 2000 bei Maxon blieb, schloss Jose Luis erneut einen Vertrag mit Luis D'Antin ab und wurde 16. in der Meisterschaft. Im ersten Teil der Saison, die sich als harte Einführung in die MotoGP erwies, hat er es nicht geschafft Punkte zu sammeln, erreichte aber sein bestes Ergebnis mit einem 11. Platz in Katalonien. ♦





33 MARCO MELANDRI

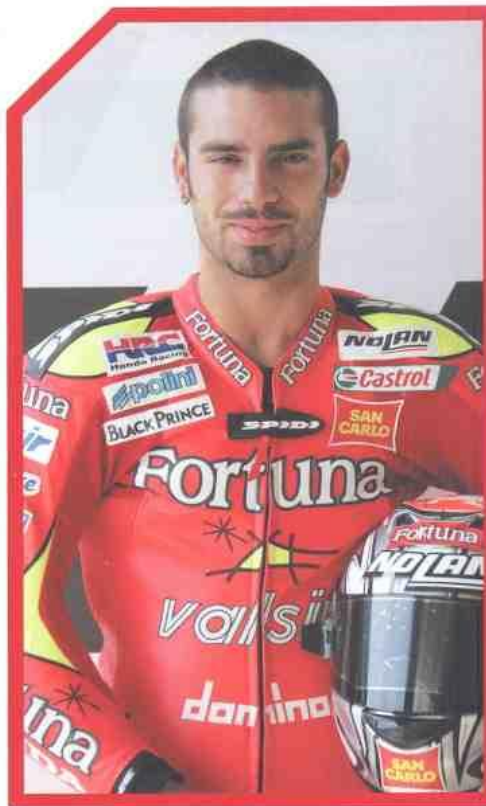
FORTUNA HONDA
HONDA



Datum narození / Geburtsdatum	07/08/82
Místo narození / Geburtsort	RAVENNA, ITA
První GP / Erster GP	CZE '97
Vítězství / Siege	2
Tituly MS / WM-Titel	1 (250cc)

Byvalý mistr světa třídy 250ccm se stal objevem šampionátu MotoGP v roce 2005, kdy jel teprve třetí kompletní sezónu v této kategorii. Během roku 2003 Melandri bojoval se zraněními a svůj potenciál naplno předvedl teprve v polovině sezóny 2004, kdy si vydobyl první z devíti umístění na stupních vítězů, která pak zopakoval v průběhu následujících dvou let. Teprve rok 2005 a těsný souboj s Rossim v Turecku mu přinesl první vítězství. K závodění ho přivedl v šesti letech přítel bývalého jezdce Lorise Reggianiho, Melandri pak zářil v motokrosově, minibikách a národním šampionátu stopětadvacítce a do patnácti let už byl v Grand Prix. Během svých prvních dvou sezón 1998 a 1999 se přiblížil na dosah titulu ve třídě 125 ccm a v roce 2000 byl vybrán Aprilii do třídy 250 ccm. Jel na motocyklu po Valentinovi Rossim a první vítězství ve čtvrtlétce získal na Sachsenringu v roce 2001 a celkově se umístil na 3. místě za Katohem a Haradou. Sezónu 2002 zahájil jako favorit a armádu svých fanoušků nezlámal, celkem devětkrát zvítězil a titul si připsal po skvělém souboji s Fonsi Nietem na Phillip Islandu. Na sezónu 2003 přešel do MotoGP, ale zložená noha na první GP byla teprve prvním z řady obtížných zranění v této debutové sezóně. Jeho rychlost a zručnost na Yamaze se stejně projevil, když skončil na stupních vítězů dvakrát za sebou v Katalánsku a v Assenu, ale co opravdu uml, dokázal Melandri teprve na Hondě v roce 2005, kdy skončil celkově druhý a dopřál tak snahu svého tehdy týmového kolegy Sete Gibernaua. Stal se prvním jezdcem, který v této sezóně vyhrál dva závody, triumfoval v Le Mans a do havárie v Katalánsku byl jedním z kandidátů na titul. Dvoji umístění na stupních vítězů v Británii a v Německu mu před odletem do Laguna Secy vylepšilo skóre. ♦

Der ehemalige 250ccm Weltmeister war in seinem erst dritten Jahr in der MotoGP 2005 die Enthüllung des Jahres. Melandri hatte 2003 mit Verletzungen zu kämpfen und begann erst zur Mitte 2004 hin sein wahres Potenzial zu zeigen, als er das erste von neun Podiumsplätzen in nur zwei Jahren einfuhr. 2005 brachte ihm ein knapper Kampf gegen Rossi seinen ersten Sieg in der Türkei ein. Mit nur sechs Jahren von einem Freund des ehemaligen Fahrers Loris Reggiani in den Rennsport eingeführt, fuhr Marco Melandri 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, er wurde von Aprilia ausgewählt, seine Entwicklung in der 250ccm Klasse 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 wache Arme von Fans nicht hängen, als er neun Siege erlangte und den Titel mit einem mutigen Angriff auf Fonsi Nieto auf Phillip Island einstecken konnte. 2003 stieg er in die MotoGP auf, aber ein gebrochenes Bein beim ersten Rennen war eine von vielen folgenden Verletzungen in seiner Debüt Kampagne. Auf der Werks Yamaha glänzte er mit Brillanz und Geschwindigkeit und fuhr in Katalonien und Assen aufs Podium, aber das Beste kam 2005 von Melandri, als er mit Honda und Sete Gibernau als Teamkollegen Vize-Meister wurde. Er wurde der erste Fahrer, der diese Saison mit dem Sieg in Le Mans das zweite Rennen der Saison gewann und war bis zu seinem Sturz in Katalonien einer der Hauptanwärter auf den Titel. Zwei Podiumsplätze in Großbritannien und Deutschland helfen dabei seine Verletzungen zu vergessen, bevor es nach Laguna Seca geht. ♦





Motorrad-Luxemburg
Tom is back!

DIE MISCHUNG MACHT'S

All you need is...
Speed
Die Motorradmagazin
48 Seiten | 2 x 10 Bilder | 1,80 €

Speed Verlag, Messe & Marketing
Sonnenstr. 1 • 09212 Limbach-Oberfrohna
Tel.: 0 37 22/ 9 51 35 • Fax: 0 37 22/ 9 51 18
e-mail: speed-verlag@t-online.de
www.speed-verlag.de

Monatlich für **1,80€**
im Zeitschriftenhandel

Aktuelle Motorradsportszene



Klassik - Modellbau



Technik - Motorradtests



MADE BY JAMA



LASER
DEEPTONE EXHAUST SYSTEMS
MADE BY JAMA

LASER X-TREME
(GP-STYLE)



LASER X-TREME
(GP-STYLE)



DESIGNED TO PERFORM



SUZUKI
GSX-600/750 '06

DESIGNED TO PERFORM



YAMAHA
YZF-R6 '06

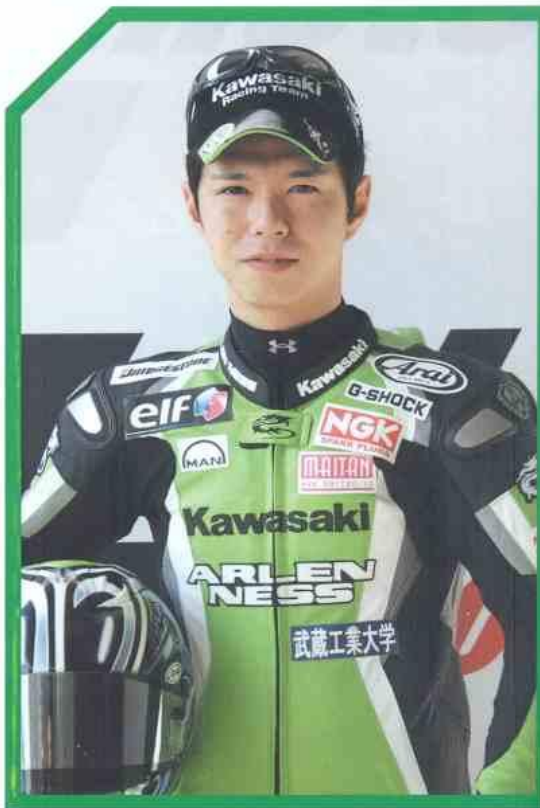
SO Products

Weitere Infos durch Importeur: SO Products GmbH; Tel.: 05924 - 7836 - 0 / Fax: 05924 - 7836 - 25 / www.so-products.com

56 SHINYA NAKANO

KAWASAKI RACING TEAM
KAWASAKI

Datum narození / Geburtsdatum	10/10/77
Místo narození / Geburtsort	CHIBA, JPN
První GP / Erster GP	JPN '98
Vítězství / Siege	6
Tituly MS / WM-Titel	0



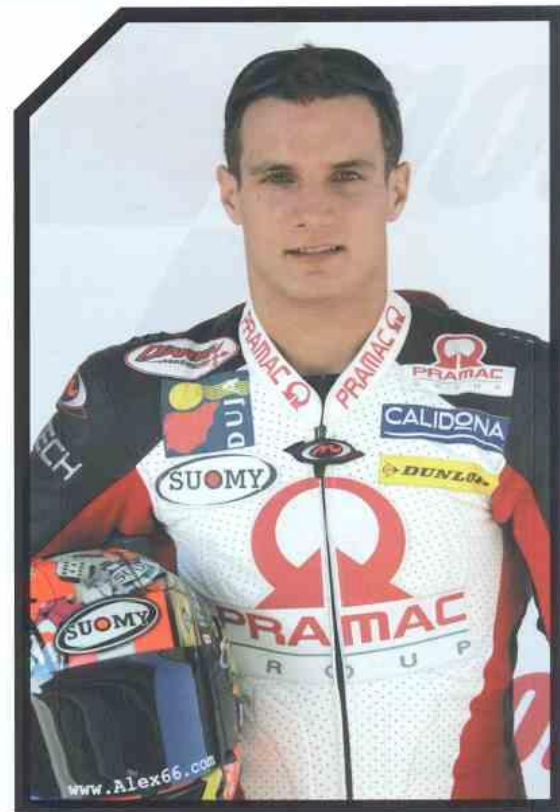
V roce 2000 Shinyovi Nakanovi unikl titul ve třídě 250 ccm o 0,014 sekundy, když svedl strhující bitvu se svým týmovým kolegou na Yamaze Olivierem Jacqueem. Tento pár se později znovu sešel v angažmá u Kawasaki. Poté co v roce 1998 zvítězil v japonském šampionátu dvěstěpadesátek, opustil Nakano inženýrské studium v Tokiu, aby se připojil k Jacqueovi v týmu Tech 3 v mistrovství světa třídy 250 ccm a stal se okamžitou bombou. Svě první vítězství v Grand Prix si připsal v roce 1999 v Motegi a do konce roku ještě čtyřikrát vystoupil na stupni vítězů. Rok 2000 byl ve znamení strhujícího souboje mezi týmovými kolegy (Nakano získal pět vítězství) a v roce 2001 přenesl tým svůj projekt do královské třídy, kde Nakano sedmkrát skončil mezi prvními pěti a jednou na stupních vítězů, když startoval devětkrát z první řady. Jako mnoho dalších jezdců dvoutaktů se při přestupu na čtyřtáct v roce 2002 snažil udělat co nejlepší dojem, ale v roce 2003 dosáhl na Yamaze D'Antina horších výsledků, než si přál. V roce 2004 se Shinya opět snažil pozvednout prapor Kawasaki a dařilo se mu, získal pro zelený tým stupně vítězů, které se pro něj v roce 2003 zdály nedosažitelné. Sezóna 2006 je pro Nakana už třetí v německém týmu, celkově jeho pátá v MotoGP. Jejich spojení pomalu přináší výsledky a několik startů z první řady ukazuje, jak rychlý může Ninja být, což se Nakanovi podařilo prokázat nedávným druhým místem v Assenu. ♦

Shinya Nakano kam 2000 mit nur 0,014s Vorsprung nach einem harten und spannenden Kampf mit seinem Teamkollegen Olivier Jacque in der 250ccm Weltmeisterschaft ins Ziel. Und die beiden sind in den letzten Jahren im Kawasaki Team wieder vereint worden. Nachdem er 1998 die japanische 250ccm Meisterschaft 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 dem Ende der Saison weitere vier Mal aufs Podium. 2000 hatte er eine unglaubliche Saison neben Jacque, er wurde hinter seinem französischen Teamkollegen nach einem spannenden Rennen bei der letzten Runde der WM in Australien Vize-Meister. 2001 nahm das Team das Projekt mit in die 500ccm, wo Nakano sieben Ergebnisse in den Top 5 erreichte und einmal von neun Starts aus der ersten Reihe aufs Podium fuhr. Wie viele der 2-Takt Fahrer hatte auch er Probleme mit der 4-Takter und erreichte mit der D'Antin Yamaha weniger wünschenswerte Ergebnisse. Shinya brachte es mit dem Kawasaki Racing Team 2004 weiter nach vorn und war mit einem Podium, das 2003 noch undenkbar gewesen wäre, mit der grünen Maschine erfolgreich. Nakano fährt 2006 seine dritte Saison mit dem deutschen Team, es ist seine fünfte Saison als Teil der MotoGP. Die Kombination wird immer besser und einige Starts aus der ersten Reihe zeigen die Geschwindigkeit, die Nakano parat hat. In Assen wiederholte er mit dem zweiten Platz sein bisher bestes Ergebnis. ♦

66 ALEX HOFMANN

DUCATI MARLBORO TEAM
DUCATI

Datum narození / Geburtsdatum	25/05/80
Místo narození / Geburtsort	MINDELHEIM, GER
První GP / Erster GP	GER '97
Vítězství / Siege	0
Tituly MS / WM-Titel	0



Alex Hofmann je jediným německým jezdcem v MotoGP. Pěťadvacetiletý jezdec je uznávanou postavou paddocku GP už osmou sezónu, rok 2006 trávi v sedle Ducati, poté co předchozí tři roky pracoval na projektu Kawasaki MotoGP. Hofmanna v roce 2005 trápila řada zranění, ale během této sezóny se vypracoval mezi stále členy top ten. Hofmann začal svou jezdeckou kariéru jako motokrosař, ale svůj talent brzy nasměroval k silničnímu závodění a první vítězství na sebe nedala dlouho čekat. Pod dohledem Dietera Theise získal titul mistra Evropy, který mu přinesl okamžitě uznání coby nejslibnějšího německého talentu. Jeho pokroky od té doby zdržela vojenská služba i zranění, vydobyl si však reputaci konzistentního závodníka. V pouhých 22 letech, v roce 2003, převzal Hofmann, který hovoří čtyřmi jazyky, roli testovacího jezdce Kawasaki a v několika závodech získal pro nový motocykl dvakrát body. Alexova zásluha o vývoj a odvedená práce v zákušních mu vyslela místo v továrním týmu pod zelenou vlajkou pro rok 2004, kromě toho se dal na vývoji podílel. Zlomené zápěstí mu zhatilo všechny naděje pro sezónu 2005 a uspišilo jeho přístup k D'Antinovi. Zatím se Hofmann pokouší dosáhnout na leadery, ale je nepochybně nejlepším jezdcem tohoto španělského týmu. ♦

Alex Hofmann ist der einzige Deutsche Fahrer in der MotoGP. Der 25-Jährige wird seine achte Saison als bekanntes Gesicht der Weltmeisterschaft dabei sein und nachdem er die letzten drei Jahre das Kawasaki MotoGP Projekt mitentwickelt hat, fährt er 2006 eine Ducati. Hofmann hatte 2005 einige Probleme mit Verletzungen, versucht aber sich dieses Jahr als konsistenter Top 10 Fahrer zu etablieren.

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 behindert, aber Hofmann entwickelte sich zu einem konsistenten Performer. Mit nur 22 Jahren übernahm Hofmann, der vier verschiedene Sprachen spricht, 2003 die Rolle als Testfahrer für Kawasaki und in seinen paar Rennauftritten beeindruckte er auf dem neuen und problematischen Motorrad indem er bei zwei GPs in die Punkte fuhr. Alex' Antwort auf seine Arbeit vor und hinter den Kulissen war ein Werkvertrag für 2004 unter dem grünen Banner und er hatte noch mehr Entwicklungsarbeit vor sich. Ein gebrochenes Handgelenk hat seine Hoffnungen für 2005 zerstört und er wechselte in das D'Antin Team. Bisher stand Hofmann noch nicht an der Spitze der Tabelle, aber er ist trotzdem der beste Fahrer des Spanischen Teams. ♦



65 LORIS *CAPIROSSI*

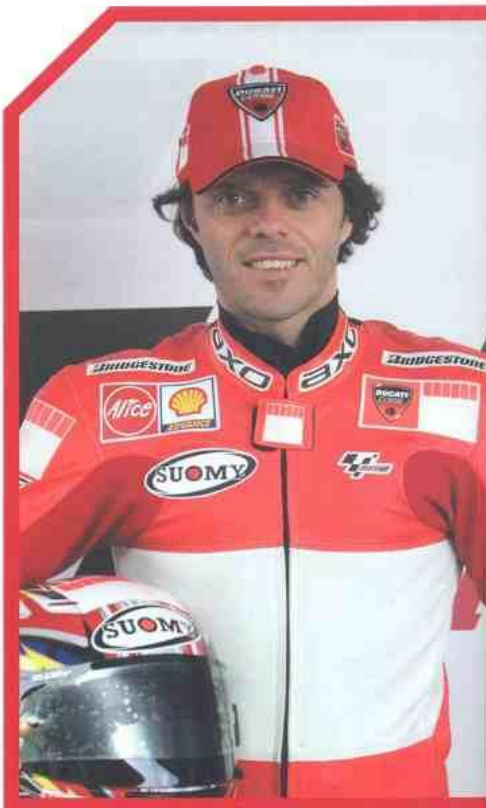
DUCATI MARLBORO TEAM
DUCATI



Datum narození / Geburtsdatum	04/04/73
Místo narození / Geburtsort	BOLOGNA, ITA
První GP / Earster GP	JPN '90
Vítězství / Siege	25
Tituly MS / WM-Titel	3 (250cc)

Loris Capirossi je nejžádanějším jezdcem v MotoGP. Itál se významně podílí na vývojovém programu Ducati od roku 2003, kdy se červené motocykly poprvé objevily v seriálu. Capirossi se může chlubit tituly mistra světa tříd 125 a 250ccm a je jediným jezdcem kromě Rossiho, Melandriho a nyní Pedrosy, kteří si připsali vítězství v každé kategorii (125, 250 a MotoGP). Capirossi byl světovým šampionem třídy 125ccm, ještě než dovršil 17 let a titul získal ještě dvakrát, než v roce 1992 přeseďal na dvěstěpadesátku. Itál si připsal celkem 16 umístění na stupních vítězů včetně 7 vítězství a do královské třídy přešel na Hondě v roce 1995, kdy také získal titul nováček roku. „Capi“ ve třídě 500 ccm triumfoval poprvé na Yamaze v Eastern Creek v roce 1996, ale pro následující sezónu opět startoval ve dvěstěpadesátkách na Aprilii. Světovým šampionem třídy 250 ccm byl korunován v roce 1998, v roce 1999 titul neobhájil, ale byl angažován Sito Pensem, aby jel na stroji Honda NSR500. Během tří sezón na japonském dvoutaktu nasbíral Capirossi celkem 15 umístění na stupních vítězů a jedno vítězství, na sezónu 2003 byl už angažován Ducati. Překvapivě vítězství v Katalánsku společně s pěti umístěními na „bedně“ a 4. místo v celkovém pořadí je důkazem Capirossiho zručnosti a zkušenosti. Přátelský a oblíbený veterán opět přijal výzvu na Ducati, ale sezóna 2004 nedopadla podle očekávání. Přes zimu 2004 Ducati vyměnila pneumatiky Michelin za Bridgestone a vyvinula verzi Desmosedici GP5, která pomohla k získání tří pole position, dvou vítězství a čtyř umístění na stupních vítězů, což je zatím nejlepší sezóna tohoto týmu. Po skvělém vítězství v Jerezu a výborném začátku sezóny zůstává Loris nejlepším jezdcem Ducati, ale hromadná havárie v první zatáčce v Katalánsku zavlnila, že poprvé v této sezóně závod nedokončil a od té doby se jeho výsledky mírně zhoršily. ♦

Loris Capirossi ist der erfahrendste Fahrer in der MotoGP. Der Italiener führt das Ducati Entwicklungsprogramm der Serie seit das rote-Motorrad 2003 sein Debüt hatte. Capirossi hat die WM in der 125ccm und 250ccm Kategorie gewonnen und ist der einzige andere Fahrer außer Rossi, Melandri und nun auch Pedrosa, der in jeder Klasse einen GP Sieg verzeichnen kann (125, 250, MotoGP). Capirossi war im Alter von 17 Jahren bereits 125ccm Weltmeister. Er gewann den Titel noch zweimal, bevor er 1992 in die 250ccm Klasse aufgestiegen ist. Der Italiener holte sich 16 Podiumsplätze, darunter 7 Siege und wechselte 95 mit Honda in die 500ccm Klasse, in der er dann Rookie des Jahres wurde. „Capi“ hatte seinen ersten 500ccm Erfolg auf einer Yamaha in Eastern Creek 1996, aber er ging im folgenden Jahr mit Aprilia wieder in die 250ccm Klasse zurück. 1998 wurde er 250ccm Weltmeister, konnte den Titel aber 1999 nicht verteidigen und wurde bei Sito Pons für eine Honda NSR500 unter Vertrag genommen. Capirossi stand 15-mal auf dem Podium und siegte einmal in den drei Jahren auf der Japanischen Zwei-Takter, bevor er 2003 zu Ducati ging. Ein überraschender Sieg in Katalonien und 5 Podiumsplätze und ein Gesamt-Vierter Platz sind die Beweise für Capirossi's Talent und Erfahrung. Der freundliche und berühmte Italiener führte die Ducati-Schlacht auch 2004 wieder an, aber die Saison lief nicht wie erwartet. Ducati wechselte im Winter 2004 von Michelin zu Bridgestone und baute eine verfeinerte GP5 Version der Desmosedici, mit der sie dreimal auf die Pole Position gefahren sind, zwei Siege erreichten und viermal auf dem Podium standen, das war die bisher beste Saison des Teams. Nach einem großartigen Sieg in Jerez war das Eröffnungsrennen der Auftakt einer konsistent guten Saison für Loris und er war bis zu dem Massencrash in der ersten Kurve in Katalonien der beste Ducati Mann, dort hat er zum ersten Mal ein Rennen nicht beendet und seine Ergebnisse sind seit dem Sturz gefallen. ♦



Radically thrilling.

The new BMW Z4 M Coupé.

Kombinace vzrušujícího designu a jedinečného výkonu vysoce revolučního motoru, řadového šestiválce s 252 kW (343 koňmi), a specifické M-karoserie. Jezdci v MotoGP šampionátu budou mít šanci posoudit sami – jako odměnu za nejlepší celkový kvalifikační čas napříč všemi závody v sezóně 2006 udělujeme BMW Z4 M kupé. Kombinovaná spotřeba paliva: 12,1 l/100 km, město: 18,2 l/100 km, mimo město: 8,6 l/100 km, kombinované emise CO₂: 292 g/km.



BMW M Best Qualifier Award



Radost z jízdy

BMW M is the official car of



BMW M recommends





69 NICKY HAYDEN

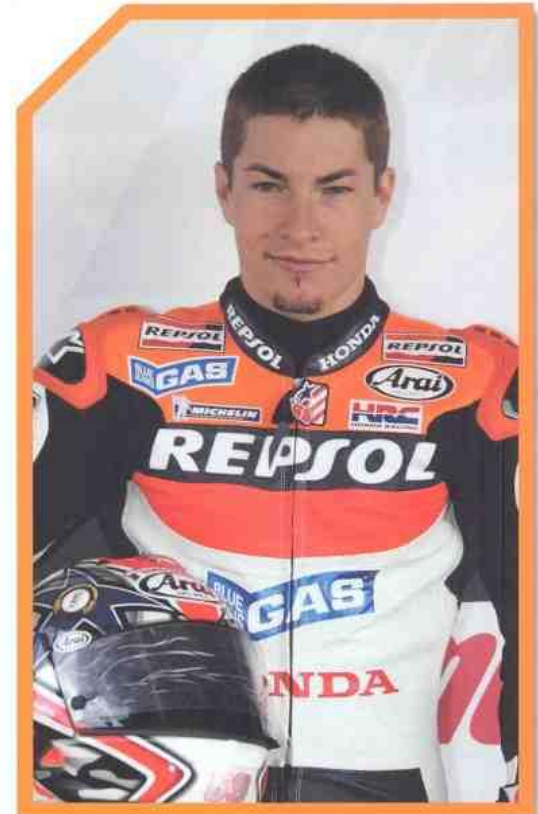
REPSOL HONDA TEAM
HONDA



Datum narození / Geburtsdatum	30/07/81
Místo narození / Geburtsort	OWENSBORO, USA
První GP / Eerster GP	JPN '03
Vítězství / Siege	3
Tituly MS / WM-Titel	0

Nicky Hayden startuje svou čtvrtou sezónu v MotoGP a jako jezdec týmu Repsol Honda dělá pokroky rok co rok. První vítězství získal na domácí půdě v roce 2005 a od roku 2003 nahradil řadu umístění na stupních vítězů. Společně s Edwardsem představuje Hayden významné americké zastoupení v šampionátu. Šampion AMA Superbike z roku 2002 se narodil se v Kentucky v rodině známých motocyklových závodníků a v jedenadvaceti letech byl žádaným mužem v mnoha týmech MotoGP, avšak v roce 2003 se mu podařilo zabrat to nejzaváhější místo vedle vládnoucího šampiona Rossiho v sedle Hondy. Samozřejmě že přátelský a bezstarostný Američan potřeboval nějaký čas na to, aby se přizpůsobil, ale koncem sezóny začal předvádět ohromující výkony a dvoje stupně vítězů během posledních čtyř závodů GP jej vynesly na skvělé páté místo v celkovém pořadí. V roce 2004 Hayden vystoupil na stupně vítězů dvakrát za sebou v Brazílii a v Německu, ale ne zcela konzistentní výkon jej odsoudil ke konečnému osmému místu. Úspěch v Laguna Seca v roce 2005, čtyřikrát stupně vítězů v posledních čtyřech závodech a celkové třetí místo ukáží, že Hayden je pro Hondy cenným jezdcem. Čtyřladvacetiletý jezdec prokázal, že jeho kritici se mylili, když nastolili tempo v sezóně 2006 a získal řadu umístění na stupních vítězů včetně druhého vítězství letos v Assenu, které bylo zároveň 200. úspěchem Hondy v královské třídě. Před závodem v Laguna Seca chyběl na stupních vítězů pouze dvakrát. ♦

Nicky Hayden startet sein viertes Jahr in der MotoGP und er hat in jedem Jahr als Teil des Repsol Honda Teams Fortschritte gemacht. Sein erster Sieg kam 2005 auf heimischem Boden und seit er 2003 in die MotoGP WM gekommen ist, hat er eine beeindruckende Zahl an Podien erreicht. Zusammen mit Edwards trägt auch Hayden's Anwesenheit dazu bei, dass die Meisterschaft einen starken Amerikanischen Beigeschmack bekommen hat. In Kentucky geboren und mit einem dominanten Namen im US Racing, wurde der AMA Superbike Meister von 2002 ein gefragter Mann bei verschiedenen Teams. Er war erst 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 Rennauftritten und zwei Podien in den letzten vier GPs zu zeigen, er wurde Gesamt-Fünfter. Hayden erreichte im vorherigen Jahr zweimal hintereinander das Podium, in Brasilien und Deutschland, aber sein Mangel an Konsistenz ließ ihn nur auf den achten Platz in der Gesamtwertung vorrücken. 2005 kam sein Wechsel zum offiziellen HRC Fahrer zusammen mit der Rückkehr der Weltmeisterschaft nach Laguna Seca. Hayden ließ sich diese Möglichkeit nicht entgehen und führte das Rennen vom Start bis ins Ziel, um seinen ersten MotoGP Sieg einzufahren. Nach diesem brillanten Triumph bekam er eine noch aktivere Rolle in der Meisterschaft. Bei den folgenden neun Grand Prix stand er fünf Mal auf dem Podium und beendete die Saison als Gesamt-Dritter, was ihn zum führenden Fahrer bei Honda machte. Der 24-Jährige hat die Kritiken eines besseren belehrt, indem er 2006 bisher das Tempo bestimmte. Er hat einige Male in den Top 3 gestanden und der zweite Sieg kam erst kürzlich beim GP in Assen, es war auch der 200. Sieg für Honda in der Königsklasse. Vor dem Rennen in Laguna Seca hat Nicky Hayden es nur zweimal nicht aufs Podium geschafft. ♦



71 CHRIS VERMEULEN

RIZLA SUZUKI MotoGP
SUZUKI


Datum narození / Geburtsdatum	19/06/82
Místo narození / Geburtsort	BRISBANE, AUS
První GP / Eerstes GP	AUS '05
Vítězství / Siege	0
Tituly MS / WM-Titel	0

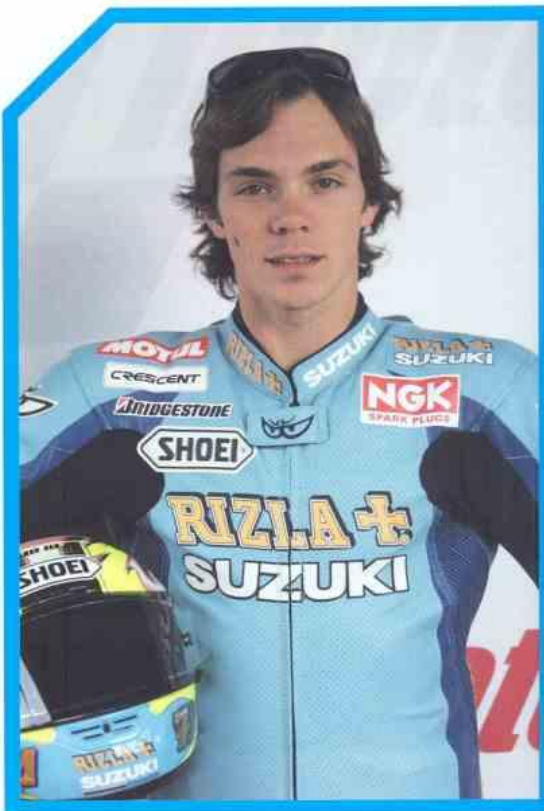
Chris Vermeulen se začíná prosazovat v seriálu MotoGP po dvou slušných výkonech z loňského roku, když v debutových závodech na Phillip Islandu a v Istanbulu skončil pokaždé jedenáctý. Celkově stříbrný v šampionátu superbiků 2005 se připojil k továrnímu týmu Suzuki a je jedním ze dvou mladých Australanů, kteří v roce 2006 jezdí na nejvyšší úrovni.

Jako mnoho jeho kolegů Vermeulen zahájil svoji motocyklovou kariéru na dirt track. Nyní třidvacetiletý jezdec se této disciplíně věnoval od 12 do 16 let, tedy čtyři roky. V roce 1998 přeseďal na silniční motocykl a v roce 1999 už závodil v národním šampionátu superbiků. Obrát v kariéře nastal v roce 2000, kdy jej radou a pomocí podpořil Barry Sheene - teenager odletěl do Británie, kde si ve své první sezóně v závodech Supersport a Superstock připsal hned pět nejlepších výsledků. Rodákovi z Queenslandu trvalo jen tři roky, než vyhrál titul mistra světa supersportů, a v roce 2004 a 2005 skončil čtvrtý, respektive druhý v mistrovství světa superbiků, což je potvrdilo jeho status vycházející hvězdy. Vermeulenův start do této sezóny byl nemastný neslaný, v Grand Prix se musí ještě učit, ale před cestou do Ameriky dosáhl svého nejlepšího výsledku v GP – skončil na 6. místě v Katalánsku.

08respektive druhý v mistrovství světa superbiků, což je potvrdilo jeho status vycházející hvězdy. Vermeulenův start do této sezóny byl nemastný neslaný, v Grand Prix se musí ještě učit, ale před cestou do Ameriky dosáhl svého nejlepšího výsledku v GP – skončil na 6. místě v Katalánsku. ♦

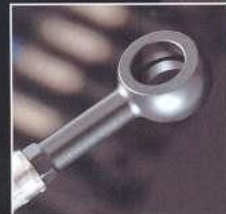
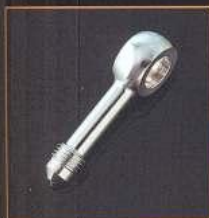
Chris Vermeulen kommt nach zwei MotoGP Debütfahrten 2005 auf Phillip Island und in Istanbul Park und zwei 11. Plätzen in die WM. Der Superbike Vize-Meister von 2005 fährt im Werks-Suzuki Team und ist einer von zwei jungen Australiern, die 2006 auf höchstem Niveau fahren.

Wie viele seiner Art begann auch Vermeulen den Motorradrennsport im Gelände. Der 23-Jährige verbrachte zwischen dem 12. und 16. Lebensjahr vier Jahre auf Australischen Geländestrecken. Der Wechsel in den Straßenrennsport kam 1998 und 99 fuhr er in der nationalen Superbike Serie. Ein schlauer Karrierewechsel, der von Barry Sheene unterstützt wurde, ließ den Teenager 2000 nach Britannien reisen, wo er sich in seinen ersten Jahren in der Superstock und Supersport Serie Top 5 Ergebnisse sicherte. Es hat den Queenslandler nur drei Jahre gekostet, die Supersport WM zu gewinnen, bevor er 2004 und 2005 den 4. und 2. Platz in der Superbike WM einnahm und seinen Status als aufsteigender Stern bestätigte. Vermeulen hatte einen unkomplizierten Start in die Saison und setzt die Kennenlernphase des Grand Prix Rennsports weiter fort. Ein Highlight vor dem Besuch in Amerika war der sechste Platz in Katalonien. ♦



Management Service


 EMAS
 CERTIFIZIERT
 UMWELTMANAGEMENT
 01.10.2004

 ZERTIFIZIERT
 DIN EN ISO 9001:2000


Bremsleitungen Kupplungsleitungen Hydraulikzubehör

 BESUCHEN SIE UNSEREN WEB-SHOP: WWW.MELVIN.DE
24-Stunden-Lieferservice • Günstige Versandkosten • Top-Beratung

Melvin Motorradtechnik GmbH • Schiltachstr. 28 • D-78713 Schramberg • Tel.: 074 22/278-170 • Fax: 074 22/278-178 • E-Mail: info@melvin.de

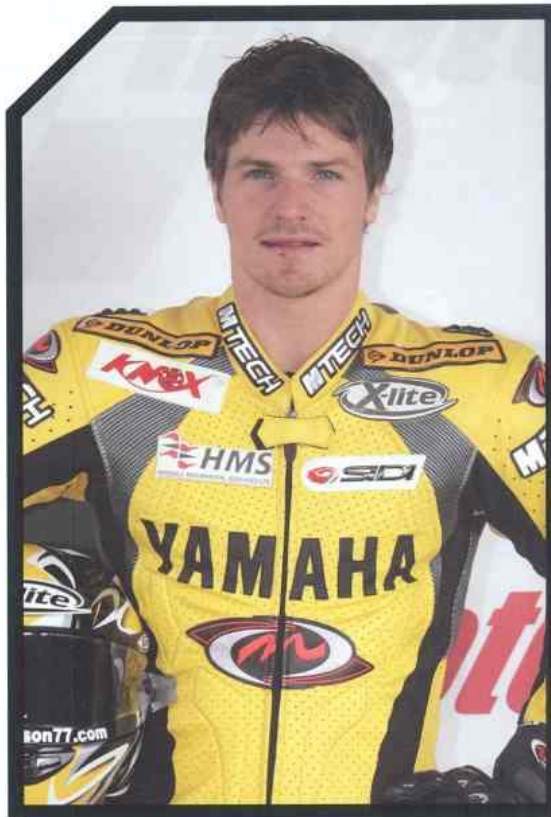
77 JAMES ELLISON

TECH3 YAMAHA

YAMAHA



Datum narození / Geburtsdatum	19/09/80
Místo narození/Geburtsort	KENDAL, UK
První GP / Erster GP	CZE '04
Vítězství / Siege	0
Tituly MS / WM-Titel	0



James Ellison si vydobyl angažmá u Yamahy poté, co statečně zvládl svoji první kompletní sezónu 2005 v sedle V6 WCM, kdy získal 7 bodů. Jediný britský jezdec v šampionátu zahájil kariéru v MotoGP v roce 2004, kdy jel šestkrát na divokou kartu a v příštím roce ukázal dostatek potenciálu, aby byl přijat do týmu Tech 3 Yamaha. Ellison debutoval v MotoGP v Brně v roce 2004, když u WCM nahradil zraněného Chrise Burnse. Zkušenosti se čtyřtaktu získával předtím v evropském šampionátu superbiců a v britském mistrovství superbiců: má na kontě dva za sebou následující evropské tituly v kategorii Superstock z let 2000 a 2001, poté už působil na britské scéně. V roce 2004 vedl pohár pro soukromníky, když jej požádal Peter Clifford, aby nahradil Burnse. Pěťadvacetiletý jezdec z Cumbrie získal své první body už při třetí účasti, když dojel 13. v Kataru. Stejně jako jeho týmový kolega Checa je Ellison u Yamahy stále žádán, i když příliš mnoho bodů nezískal, bodoval ale v posledních dvou závodech a chystá se na útok na přední pozice. ♦

James Ellison hat sich seine Yamaha Koje nach einer Saison 2005 bei V6 WCM und 7 Punkten gesichert. Der einzige Britische Fahrer in der MotoGP war 2004 sechsmal als Wildcard Fahrer dabei und hat im letzten Jahr genügend Potenzial gezeigt, um von Tech 3 Yamaha an Bord geholt zu werden.

Ellison hatte sein MotoGP Debüt letztes Jahr in Brno, er ersetzte den verletzten Chris Burns im WCM Team. Ellison hat eine große Erfahrung mit 4-Taktern, er fuhr in der europäischen Superbike Serie und in der Britischen Superbike Meisterschaft: er fuhr zweimal in Folge 2000 und 2001 zum Superstock Titel und wechselte dann in die Britische Szene. 2004 führte er den Privateer Cup als Peter Clifford ihn fragte ob er Burns ersetzen könne. Der 25-Jährige aus Cumbria erlangte seine ersten Punkte bei seinem dritten Auftritt, er wurde in Katar Dreizehnter. Wie sein Teamkollege Checa wollte auch er mehr von der Yamaha und konnte bisher in der ersten Hälfte des Jahres nur eine handvoll Punkte sammeln. Die letzten beiden Rennen waren seine bisher erfolgreichsten und er ist endlich auf dem Weg zum Top-Level. ♦

Aerox R Special Version
 Inspired by the track, built for the streets

Be part of our racing heritage with the retro Aerox R Special Version in Yamaha US racing colors from the seventies.





Startovní Listiny Startlisten

NO.	RIDER	NAT	TEAM	MACHINE
5	COLIN EDWARDS	USA	CAMEL YAMAHA TEAM	YAMAHA
6	MAKOTO TAMADA	JAPANESE	KONICA MINOLTA HONDA	HONDA
7	CARLOS CHECA	SPANISH	TECH 3 YAMAHA	YAMAHA
10	KENNY ROBERTS	USA	TEAM ROBERTS	KR21 1V
15	SETE GIBERNAU	SPANISH	DUCATI MARLBORO TEAM	DUCATI
17	RANDY DE PUNNET	FRENCH	KAWASAKI RACING TEAM	KAWASAKI
21	JOHN HOPKINS	USA	RIZLA SUZUKI MOTOGP	SUZUKI
24	TONI ELIAS	SPANISH	FORTUNA HONDA	HONDA
26	DANI PEDROSA	SPANISH	REPSOL HONDA TEAM	HONDA
27	CASEY STONER	AUSTRALIAN	HONDA LCR	HONDA
30	JOSE LUIS CARDOSO	SPANISH	PRAMAC D'ANTIN MOTOGP	DUCATI
33	MARCO MELANDRI	ITALIAN	FORTUNA HONDA	HONDA
46	VALENTINO ROSSI	ITALIAN	CAMEL YAMAHA TEAM	YAMAHA
56	SHINYA NAKANO	JAPANESE	KAWASAKI RACING TEAM	KAWASAKI
65	LORIS CAPIROSSI	ITALIAN	DUCATI MARLBORO TEAM	DUCATI
66	ALEX HOFMANN	GERMAN	PRAMAC D'ANTIN MOTOGP	DUCATI
69	NICKY HAYDEN	USA	REPSOL HONDA TEAM	HONDA
71	CHRIS VERMEULEN	AUSTRALIAN	RIZLA SUZUKI MOTOGP	SUZUKI
77	JAMES ELLISON	BRITISH	TECH 3 YAMAHA	YAMAHA

Kol Runden

MotoGP závod 11 22 kol 118,866km

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	
5																							
6																							
7																							
10																							
17																							
21																							
22																							
24																							
26																							
27																							
30																							
33																							
46																							
56																							
65																							
66																							
69																							
71																							
77																							





Vývoj sezóny Klassifikation

	SPA	QAT	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	NED	GBR	GER	USA	CZE	MAL	AUS	JPN	POR	VAL	TOTAL
1 NICKY HAYDEN	16	20	16	20	11	16	20	25	9	16	25							194
2 DANI PEDROSA	20	10	2	25	16	13	-	16	25	13	20							160
3 VALENTINO ROSSI	2	25	13	-	-	25	25	8	20	25	-							143
4 MARCO MELANDRI	11	9	25	9	25	10	-	9	16	20	16							150
5 LORIS CAPIROSSI	25	16	10	8	20	20	-	1	7	11	8							126
6 CASEY STONER	10	11	20	11	13	-	-	13	13	-	-							91
7 COLIN EDWARDS	5	7	7	16	10	4	11	3	10	4	7							84
8 KENNY ROBERTS JR	8	6	3	3	-	8	16	11	11	-	13							79
9 MAKOTO TAMADA	6	2	6	10	9	7	9	5	5	-	5							64
10 JOHN HOPKINS	7	-	-	13	1	6	13	10	8	6	10							74
11 SHINYA NAKANO	9	5	8	6	4	5	-	20	-	10	-							67
12 TONI ELIAS	13	8	11	5	7	9	-	-	-	5	1							59
13 SETE GIBERNAU	-	13	5	7	8	11	-	-	-	8	6							58
14 CHRIS VERMEULEN	4	-	9	-	6	2	10	6	-	9	11							57
15 CARLOS CHECA	3	4	1	4	-	1	8	7	6	7	9							53
16 ALEX HOFMANN	1	1	-	1	3	-	6	4	3	-	2							21
17 RANDY DE PUNJET	-	-	4	4	-	3	-	2	4	-	4							21
18 JAMES ELLISON	-	3	-	-	2	-	7	-	2	3	3							20
19 JOSE LUIS CARDOSO	-	-	-	-	-	-	5	-	1	2	-							8

RIDER Vývoj sezóny Klassifikation

TEAM

	SPA	QAT	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	NED	GBR	GER	USA	CZE	MAL	AUS	JPN	POR	VAL	TOTAL
1 REPSOL HONDA TEAM	36	30	18	45	27	29	20	41	34	29	45							354
2 CAMEL YAMAHA TEAM	7	32	20	16	10	29	36	11	30	29	7							227
3 FORTUNA HONDA	24	17	36	14	32	19	-	9	16	25	17							209
4 DUCATI MARLBORO TEAM	25	29	15	15	28	31	-	5	10	19	14							191
5 RIZLA SUZUKI MOTOGP	11	-	9	13	7	8	23	16	8	15	21							131
6 HONDA LCR	10	11	20	11	13	-	-	13	13	-	-							91
7 KAWASAKI RACING TEAM	9	5	12	10	4	8	-	22	4	10	4							88
8 TEAM ROBERTS	8	6	3	3	-	8	16	11	11	-	13							79
9 KONICA MINOLTA HONDA	6	2	6	10	9	7	9	5	5	10	12							81
10 TECH 3 YAMAHA	3	7	1	2	7	1	15	7	8	-	5							56
11 PRAMAC D'ANTIN MOTOGP	1	1	-	1	3	-	11	-	1	2	2							22

CONSTRUCTOR

	SPA	QAT	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	NED	GBR	GER	USA	CZE	MAL	AUS	JPN	POR	VAL	TOTAL
1 HONDA	20	20	25	25	25	16	20	25	25	20	25							246
2 YAMAHA	5	25	13	16	10	25	25	8	20	25	9							181
3 DUCATI	25	16	10	8	20	20	6	4	7	11	8							135
4 SUZUKI	7	-	9	13	6	6	13	10	8	9	11							92
5 KR211V	8	6	3	3	-	8	16	11	11	-	13							79
6 KAWASAKI	9	5	8	6	4	5	-	20	4	10	4							75





Startovní Listiny Startlisten

NO.	RIDER	NAT	TEAM	MACHINE
4	HIROSHI AOYAMA	JAPANESE	RED BULL KTM GP 250	KTM
7	ALEX DE ANGELIS	SAN MARINO	MASTER - MVA ASPAR TEAM	APRILIA
8	ANDREA BALLERINI	ITALIAN	CAMPETELLA RACING	APRILIA
14	ANTHONY WEST	AUSTRALIAN	KIEFER - BOS - RACING	APRILIA
15	ROBERTO LOCATELLI	ITALIAN	TEAM TOTH	APRILIA
16	JULES CLUZEL	FRENCH	EQUIPE GP DE FRANCE - SCRAB	APRILIA
21	ARNAUD VINCENT	FRENCH	ARIE MOLENAAR RACING	HONDA
22	LUCA MORELLI	ITALIAN	NOCABLE ANGAIA RACING	APRILIA
23	ARTURO TIZON	SPANISH	WURTH HONDA BQR	HONDA
24	JORDI CARCHANO	SPANISH	WTR BLAUER USA	APRILIA substitute
25	ALEX BALDOLINI	ITALIAN	MATTEONI RACING	APRILIA
28	DIRK HEIDOLF	GERMAN	KIEFER - BOS - RACING	APRILIA
34	ANDREA DOVIZIOSO	ITALIAN	HUMANGEST RACING TEAM	HONDA
36	MARTIN CARDENAS	COLOMBIAN	REPSOL HONDA	HONDA
37	FABRICIO PERREN	ARGENTINE	STOP AND GO RACING TEAM	HONDA
42	ALEX ESPARGARO	SPANISH	WURTH HONDA BQR	HONDA
44	TARO SEKIGUCHI	JAPANESE	CAMPETELLA RACING	APRILIA
45	DAN LINFOOT	BRITISH	WINONA RACING	HONDA wild card
48	JORGE LORENZO	SPANISH	FORTUNA APRILIA	APRILIA
50	SYLVAIN GUINTOLI	FRENCH	EQUIPE GP DE FRANCE - SCRAB	APRILIA
54	MANUEL POGGIALI	SAN MARINO	RED BULL KTM GP 250	KTM
55	YUKI TAKAHASHI	JAPANESE	HUMANGEST RACING TEAM	HONDA
58	MARCO SIMONCELLI	ITALIAN	SOQUADRA CORSE METIS GILERA	GILERA
73	SHUHEI AOYAMA	JAPANESE	REPSOL HONDA	HONDA
75	LUKE LAWRENCE	BRITISH	BM GROUNDWORKS	YAMAHA wild card
80	HECTOR BARBERA	SPANISH	FORTUNA APRILIA	APRILIA
82	MICHAL FILLA	CZECH	SRAMEC RACING PROMOTION	YAMAHA wild card
83	JIRI MAYER	CZECH	KLUB RACING TEAM MAYER	HONDA wild card
84	KENNI AGGERHOLM	DANISH	DANISH ROAD RACING	YAMAHA wild card
85	ALESSIO PALUMBO	ITALIAN	MATTEONI RACING	APRILIA
96	JAKUB SMRZ	CZECH	CARDION AB MOTORACING	APRILIA
	OUT DUE TO INJURY:			
41	MICHELE DANESE	(REPLACED BY NO. 24 - JORDI CARCHANO)		

Kol Runden

250ccm závod 11 20 kol 108,60km

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
4																				
7																				
8																				
14																				
15																				
16																				
21																				
22																				
23																				
24																				
25																				
28																				
34																				
36																				
37																				
42																				
44																				
45																				
48																				
50																				
54																				
55																				
58																				
73																				
75																				
80																				
82																				
83																				
84																				
85																				
96																				



Vývoj sezóny Klassifikation

RIDER

	SPA	QAT	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	NED	GBR	GER	CZE	MAL	AUS	JPN	POR	VAL	TOTAL
1 ANDREA DOVISIOSO	16	20	16	20	20	16	25	16	10	13							172
2 JÓRGE LORENZO	25	25	-	13	-	25	20	25	25	16							174
3 ALEX DE ANGELIS	20	-	4	-	11	20	16	20	20	20							131
4 HIROSHI AOYAMA	10	11	25	16	13	-	10	7	16	8							116
5 YUKI TAKAHASHI	13	7	11	11	25	13	9	10	9	25							133
6 ROBERTO LÓCATELLI	9	16	13	9	10	10	13	11	13	10							114
7 HÉCTOR BARBERA	11	13	20	25	9	-	-	-	11	11							100
8 SILVÁN GUINTOLI	7	10	10	4	7	5	8	-	8	6							65
9 MARCO SIMONCELLI	-	8	5	10	8	9	-	9	6	-							55
10 ANTHONY WEST	-	-	7	7	5	8	7	8	7	9							58
11 SHUHEI AOYAMA	-	3	-	8	16	7	-	4	3	7							48
12 ALEX DEBICIN	-	-	-	-	-	11	11	13	-	-							35
13 JAKUB SMRZ	-	6	9	6	6	-	-	-	5	2							34
14 MARTÍN CÁRDENAS	8	5	3	3	3	-	6	-	-	-							28
15 MANUEL POGGIALI	5	2	1	5	-	4	5	6	-	-							28
16 SEBASTIÁN PORTO	-	9	6	-	2	3	-	-	-	3							23
17 ANDREA BALLERINI	-	4	-	-	4	6	4	-	1	-							19
18 ALEX BALDOLINI	-	-	8	2	-	-	-	5	-	5							20
19 ARTURO TIZON	4	-	-	-	2	2	2	-	-	-							10
20 ARNAUD VINCENT	6	-	-	-	1	-	-	-	-	-							7
21 ALEX ESPARGARO	-	-	-	-	-	-	-	1	4	1							6
22 JULÉS CLUZEL	-	-	-	-	-	-	3	-	2	-							7
23 DIRK HEIDOLF	1	1	2	1	-	-	-	-	-	-							5
24 CHAS DAVIES	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-							3
25 FRANCO BATTAINI	-	-	-	-	-	-	-	3	-	4							7
26 ALVARO MOLINA	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-							2
27 FABRICIO PERREN	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-							2

CONSTRUCTOR

	SPA	QAT	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	NED	GBR	GER	CZE	MAL	AUS	JPN	POR	VAL	TOTAL
1 APRILIA	25	25	20	25	11	25	20	25	25	20							221
2 HONDA	16	20	16	20	25	16	25	16	10	25							189
3 KTM	10	11	25	16	13	4	10	7	16	8							120
4 GILERA	-	8	5	10	8	9	-	9	6	-							85



Vývoj sezóny Klassifikation

RIDER

	SPA	QAT	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	NED	GBR	GER	CZE	MAL	AUS	JPN	POR	VAL	TOTAL
1 ALVARO BAUTISTA	25	25	20	16	13	20	25	16	25	20							205
2 MIKA KALLIO	13	20	-	25	20	10	-	25	20	8							141
3 SERGIO GADEA	9	16	16	5	8	13	16	20	11	6							120
4 MATTIA PASINI	16	13	-	20	-	25	13	9	16	25							137
5 HÉCTOR FAUBEL	10	10	25	9	2	11	20	10	13	13							123
6 LUKAS PESEK	20	-	9	10	-	16	11	11	9	16							102
7 THOMAS LUTHI	-	8	4	-	25	7	10	8	8	10							80
8 GÁBOR TALAMÁCSI	8	5	10	13	-	8	8	5	6	2							65
9 SIMONE CORSI	5	7	13	6	6	6	-	13	3	11							70
10 JOAN OLIVE	7	-	11	2	9	3	7	4	10	7							60
11 PABLO NIETO	6	11	2	-	11	4	9	7	-	-							50
12 JULIAN SIMON	11	6	5	11	4	9	-	-	-	-							46
13 FABRIZIO LAI	-	2	3	8	16	5	6	-	5	5							50
14 RAFFAELE DE ROSA	-	4	-	4	10	-	4	6	-	-							28
15 TOMOYOSHI KOYAMA	4	1	7	7	3	1	-	-	-	1							24
16 ÁNGEL RODRÍGUEZ	-	9	6	-	5	-	-	-	-	-							20
17 ANDREA IANNONE	1	3	1	3	7	-	-	-	-	-							15
18 LORENZO ZANETTI	3	-	8	-	-	2	1	-	1	-							15
19 NICOLAS TEROL	-	-	-	-	-	-	5	1	7	9							23
20 SANDRO CORTESI	-	-	-	-	1	-	-	2	2	3							8
21 BRADLEY SMITH	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4							8
22 MIKE DI MEGLIO	-	-	-	1	-	-	-	3	-	-							4
23 POL ESPARGARO	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-							3
24 MANUEL HERNÁNDEZ	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-							2

CONSTRUCTOR

	SPA	QAT	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	NED	GBR	GER	CZE	MAL	AUS	JPN	POR	VAL	TOTAL
1 APRILIA	25	25	25	20	13	25	25	20	25	25							228
2 KTM	13	20	5	25	20	10	-	25	20	8							148
3 HONDA	8	8	10	13	25	8	10	8	8	10							108
4 DERBI	20	-	9	10	-	16	11	11	9	16							102
5 GILERA	5	7	13	6	6	6	-	13	3	11							70
6 MALAGUTI	4	1	7	7	3	1	-	-	-	1							24





Startovní Listiny Startlisten

NO.	RIDER	NAT	TEAM	MACHINE
1	THOMAS LUTHI	SWISS	ELIT - CAFFE LATTE	HONDA
6	JOAN OLIVE	SPANISH	SSM RACING	APRILIA
7	ALEXIS MASBOU	FRENCH	MALAGUTI AJO CORSE	MALAGUTI
8	LORENZO ZANETTI	ITALIAN	SKILLED I.S.P.A. RACING TEAM	APRILIA
9	MICHAEL RANSEDER	AUSTRIAN	RED BULL KTM JUNIOR TEAM	KTM
10	ANGEL RODRIGUEZ	SPANISH	3C RACING	APRILIA
11	SANDRO CORTESE	GERMAN	ELIT - CAFFE LATTE	HONDA
12	FEDERICO SANDI	ITALIAN	SSM RACING	APRILIA
13	DINO LOMBARDI	ITALIAN	3C RACING	APRILIA
14	GABOR TALMACSI	HUNGARIAN	HUMANGEST RACING TEAM	HONDA
15	MICHELE PIRRO	ITALIAN	WTR BLAUER USA	APRILIA
16	MICHELE CONTI	ITALIAN	VALSIR SEEDORF RACING	HONDA
17	STEFAN BRADL	GERMAN	RED BULL KTM JUNIOR TEAM	KTM
18	NICOLAS TEROL	SPANISH	DERBI RACING	DERBI
19	ALVARO BAUTISTA	SPANISH	MASTER - MVA ASPAR TEAM	APRILIA
20	ROBERTO TAMBURINI	ITALIAN	MATTEONI RACING	APRILIA
21	MATEO TUNEZ	SPANISH	MASTER - MVA ASPAR TEAM	APRILIA
22	PABLO NIETO	SPANISH	MULTIMEDIA RACING	APRILIA
23	LORENZO BARONI	ITALIAN	HUMANGEST RACING TEAM	HONDA
24	SIMONE CORSI	ITALIAN	SQUADRA CORSE METIS GILERA	GILERA
26	VINCENT BRAILLARD	SWISS	MULTIMEDIA RACING	APRILIA
32	FABRIZIO LAI	ITALIAN	VALSIR SEEDORF RACING	HONDA
33	SERGIO GADEA	SPANISH	MASTER - MVA ASPAR TEAM	APRILIA
34	ESTEVE RABAT	SPANISH	WURTH HONDA BQR	HONDA
35	RAFFAELE DE ROSA	ITALIAN	MULTIMEDIA RACING	APRILIA
36	MIKA KALLIO	FINNISH	RED BULL KTM GP 125	KTM
37	JOEY LITJENS	DUTCH	ARIE MOLENAAR RACING	HONDA
38	BRADLEY SMITH	BRITISH	REPSOL HONDA	HONDA
43	MANUEL HERNANDEZ	SPANISH	NOGABLE ANGAIA RACING	APRILIA
44	KAREL ABRAHAM	CZECH	CARDION AB MOTORACING	APRILIA
45	IMRE TOTTH	HUNGARIAN	TEAM TOTTH	APRILIA
52	LUKAS PESEK	CZECH	DERBI RACING	DERBI
53	SIMONE GROTZKYJ	ITALIAN	CAMPETELLA RACING JUNIOR	APRILIA
54	RANDY KRUMMENACHER	SWISS	RED BULL ADAC KTM JUNIOR	KTM wild card
55	HECTOR FAUBEL	SPANISH	MASTER - MVA ASPAR TEAM	APRILIA
63	MIKE DI MEGLIO	FRENCH	FFM HONDA GRAND PRIX 125	HONDA
68	THOMAS MAYER	GERMAN	MAYER-RACING PASSAU	APRILIA wild card
69	MICHAL SEMBERA	CZECH	SEMBERA KUJA RACING	HONDA wild card
70	MICHAL PRASEK	CZECH	ROHA'C & FESTA	HONDA wild card
71	TOMOYOSHI Koyama	JAPANESE	MALAGUTI AJO CORSE	MALAGUTI
75	MATTIA PASINI	ITALIAN	MASTER - MVA ASPAR TEAM	APRILIA
81	ROBERT MURESAN	ROMANIAN	LAS VEGAS TEAM ROMANIA	APRILIA wild card
92	POL ESPARGARO	SPANISH	CAMPETELLA RACING JUNIOR	APRILIA replacement
	TO BE ADVISED	RED BULL KTM GP 125	KT	
	OUT DUE TO INJURY:			
60	JULIAN SIMON	(REPLACED BY TBA)		



Kol Runden

125ccm závod 11 19 kol 102,657km

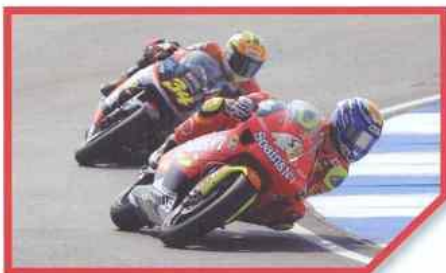
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
1																			
6																			
7																			
8																			
9																			
10																			
11																			
12																			
13																			
14																			
15																			
16																			
17																			
18																			
19																			
20																			
21																			
22																			
23																			
24																			
26																			
32																			
33																			
34																			
35																			
36																			
37																			
38																			
43																			
44																			
45																			
52																			
53																			
54																			
55																			
63																			
68																			
69																			
70																			
71																			
75																			
81																			
92																			



48 JORGE LORENZO

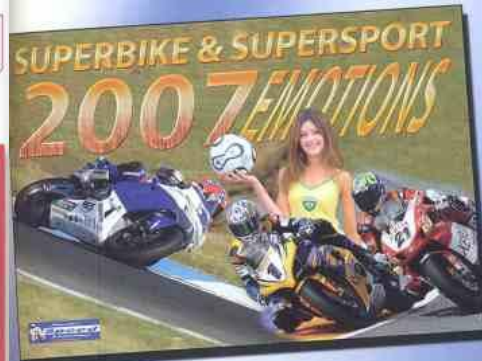
FORTUNA APRILIA
APRILIA

Datum narození/Geburtsdatum	04/05/87
Místo narození/Geburtsort	MALLORCA, SPA
První GP / Eerster GP	SPA '02
Vítězství / Seige	5
Tituly MS / WM-Titel	0



Současný lídr světového šampionátu a vítěz pěti letošních závodů se stal nejmladším jezdcem, který kdy závodil v Grand Prix, když v roce 2002 dovršil zákonný věkový limit 15 let druhý den kvalifikačního tréninku v Jerezu. Mladík z Mallorky ohromil diváky tím, že se na stroji Derbi kvalifikoval do závodu a rychle se stal zavedenou postavou. Když v kvalifikaci často překonával svého týmového kolegu Emilia Alzamoru, bývalého světového šampiona. V roce 2003 Lorenzo dojel první vítězství v Grand Prix v Rio a do konce sezóny 2004 vyhrál další tři závody, na stupních vítězů se umístil celkem devětkrát. V roce 2005 přestoupil do kategorie dvěstěšedesátek do týmu Fortuna Honda, štěstěna mu ale příliš nepřála. Navzdory několika zraněním dojel šestkrát na stupně vítězů, z toho byl čtyřikrát druhý. Rok 2006 je jeho první sezónou na Aprilii a po přesvědčivých vítězstvích v prvních dvou závodech se zdá, že Španěl bude této třídě opět dominovat. V Číně už se mu tak dobré umístění nepodařilo a jednou také nedojel. V současné době je ale Lorenzo nejrychlejší jezdec dvěstěšedesátek, což je dokazují jeho skvělé výkony a častá vítězství. ♦

Jorge Lorenzo wurde zum bisher jüngsten Fahrer, der an einem Grand Prix teilnahm, als er 2002 am zweiten Tag des Qualifyings in Jerez gerade erst einmal 15 Jahre alt wurde. Der Youngster aus Mallorca erstaunte die Zuschauer, indem er sich auf der Derbi für das Rennen qualifizierte und schnell eine angesehene Figur wurde, die ihren Teamkollegen Emilio Alzamora, den ehemaligen Weltmeister öfter ausstach. 2003 gewann Lorenzo seinen ersten Grand Prix in Rio und drei weitere Rennen vor dem Ende der Saison 2004, was insgesamt 9 Podiumsplätze ausmachte. 2005 ist er mit Fortuna Honda in die Viertelliterklasse aufgestiegen, aber das Glück hat es mit einigen Verletzungen nicht gut mit ihm gemeint, doch er schaffte es abermals 6-mal aufs Podium, 4 davon waren zweite Plätze. 2006 steht er vor seiner dritten Saison mit Aprilia und mit den ersten beiden Siegen in der Klasse zu Beginn des Jahres scheint es so, als würde der Spanier wieder einmal die Klasse dominieren. Doch im Rennen in China fiel er wieder einmal aus. Lorenzo ist der schnellste 250ccm Fahrer seiner Zeit und das sieht man an seinen dominanten Siegen. ♦



Exklusiv - unser Kalender (Format A3, Ringbindung, vierfarbig bzw. sw., 13 Seiten) für 2007 mit den schönsten Bildern unserer Fotografen und den besten Aufnahmen aus 80 Jahren Sachsenring - für 12,- Euro * *zzgl. Versand



47 Autogrammkarten berühmter Fahrer vom Sachsenring (Format 13 x 18 cm, sw, Ringbindung) für 15,- Euro * *zzgl. Versand

Vorschau: „Streiflichter vom Sachsenring“ ca. 550 Seiten Wissen über den Sachsenring - ab Oktober.

Weitere Kalender u.a. von der Internationalen Deutschen Meisterschaft und der Isle of Man ab Oktober lieferbar. Firmeneindrücke möglich - Anfragen erwünscht.

Verbindliche Bestellung: Bücher – Kalender – Autogrammkarten

	Stück	Euro
Kalender „Moto GP 2007“	_____ x	12,-
Kalender „Superbike Emotions 2007“	_____ x	12,-
Autogrammkarten „Memory's of Glory“	_____ x	15,-
Kalender „Isle of Man 2007“ ab Oktober lieferbar	_____ x	12,-
Kalender „80 Jahre Sachsenring - Classic“ ab Oktober lieferbar	_____ x	12,-
Kalender „Internationale Deutsche Meisterschaft“ ab Oktober lieferbar	_____ x	12,-
Versand (innerhalb Deutschlands)		5,-
Gesamt:	_____	
Datum/Unterschrift		

Meine Adresse:

Name _____ Vorname _____

Straße _____

PLZ _____ Ort _____

Telefon tagsüber _____

Konto-Nr. _____ BLZ _____

Kreditinstitut _____ Datum/Unterschrift _____

Lastschrift-Einzugsermächtigung:
Hiermit ermächtige ich den Speed-Verlag, die ausgeführte Gesamtsumme von nachfolgendem Konto abzubuchen

Bestellung per Post, Fax [0 37 22 / 9 51 18] oder unter www.speed-verlag.de

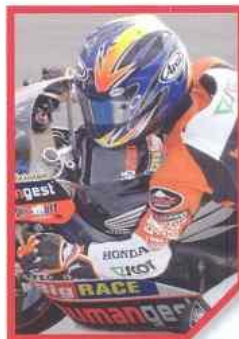


Speed Verlag, Messe & Marketing
Sonnenstr. 1, 09212 Limbach-Oberfrohna, Tel.: 0 37 22/ 9 51 35
Fax: 0 37 22/ 9 51 18, e-mail: speed-verlag@t-online.de, www.speed-verlag.de

55 YUKI TAKAHASHI

HUMANGEST RACING TEAM
HONDA

Datum narození/Geburtsdatum	12/07/84
Místo narození/Geburtsort	SAITAMA, JPN
První GP / Eerster GP	MOT '01
Vítězství / Seige	2
Tituly MS / WM-Titel	0



Yuki Takahashi získal jako druhý jezdec tzv. Honda Racing Scholarship, tedy stejnou podporu, jaká pomohla i Hiro Aoyamovi při budování kariéry ve dvěstěpadesátkách. Jako mnoho kolegů Yuki začal závodit na pocket bike už v mladém věku. Na dvou kolech trávil čas už od sedmi let, v roce 1997 přeseďal na minibike a postupoval do vyšších tříd, až skončil celkově osmý v celojaponském šampionátu stopětadvacítce. Ve dvěstěpadesátkách byl v této soutěži v 17 letech sedmý a pozornost upoutal tím, že vystoupil na stupně vítězů už v Grand Prix Pacifiku, kterou jel na divokou kartu v roce 2002. O rok později si umístění na pódiu zopakoval v Suzuce a v Motegi byl čtvrtý. V roce 2004 vyhrál prestižní celojaponský šampionát ve dvěstěpadesátkách, díky čemuž si vysloužil angažmá v mistrovství světa. Jako týmový kolega Andrey Dovizioso se musí Takahashi v této sezóně vyrovnat s jeho vysokým standardem, ale jde mu to obdivuhodně a výsledkem je dobré umístění v celkovém pořadí. Svě vítězství v z LeMans doplnil ještě prvním místem v Německu. ♦

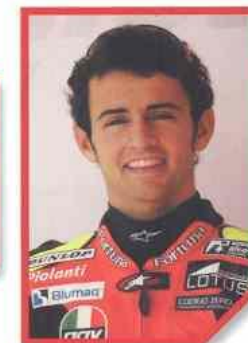
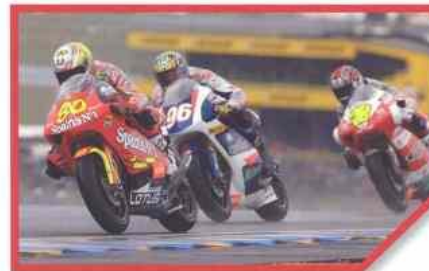
Yuki Takahashi hatte eine gesittete Zeit im Grand Prix Rennsport und wurde der zweite Schüler der Honda Racing Schule, die auch Hiro Aoyama zu seinem Namen in der 250ccm Klasse verholfen hat. Wie viele seiner Art begann Yuki sehr jung mit Pocketbikes. Von seinem siebten Lebensjahr an war er auf zwei Rädern unterwegs und wechselte 1997 zu Minibikes. Er bahnte sich dann seinen Weg durch die Motorengößen, bevor er in der Japanischen 125ccm Meisterschaft Achter wurde. Mit 17 Jahren war er in der 250ccm Siebter und zog die Aufmerksamkeit dank eines Wildcard Auftritts beim Pazifik Grand Prix 2002 mit einem Podium auf sich. Ein Jahr darauf fuhr er in Suzuka erneut unter die Top 3 und wurde in Motegi Vierter. 2004 gewann er den Japanischen 250ccm Titel, was ihm zu einem Vertrag in der Weltmeisterschaft verhalf. Als Teamkollege von Andrea Dovizioso hat Takahashi einen hohen Standard, den er in dieser Saison auskosten kann. Seine Konsistenz kann man an den gesunden Platzierungen in der Meisterschaft erkennen. Er gewann in Deutschland und wiederholte damit seinen Erfolg von Le Mans. ♦



80 HÉCTOR BARBERÁ

FORTUNA APRILIA

Datum narození/Geburtsdatum	02/11/86
Místo narození/Geburtsort	DOS AGUAS, SPA
První GP / Eerster GP	JPN '02
Vítězství / Seige	7
Tituly MS / WM-Titel	0



Hector Barberá zahájil svoji kariéru v mistrovství světa v roce 2002 jako patnáctiletý pod vedením Jorgeho Martineze "Aspara", který vedl Barberu a jeho týmového kolegu Angela Rodriguez společně se zkušeným Pablem Nietem. V první sezóně se Barberá etabloval jako nejsilnější jezdec z této trojice a v roce 2003 zazářil, když poprvé zvítězil v Doningtonu Parku a stal se tak nejmladším jezdcem v historii, který kdy vyhrál Grand Prix. Výborný závěr sezóny mu zajistil celkové třetí místo a pro rok 2004 angažmá u týmu Seedorf Racing, kde chtěl bojovat o titul mistra světa. Několik nešťastných pádů a technických problémů zhatilo jeho naděje, ale vítězství v posledním závodě mu nakonec zajistilo celkové druhé místo v továrním týmu Fortuna Honda v kategorii dvěstěpadesátek pro rok 2005. V tomto roce se musel opět učit, ale podal dobrý výkon a tak skončil celkově devátý a byl připraven na hvězdnou sezónu 2006, tentokrát s Aprilii. Prvního vítězství se dočkal už při čtvrtém závodě v Číně, ale kvůli zraněním několik dalších závodů nejel. Mezi nejlepší se vrátil díky dvěma pátým pozicím v Británii a Německu. ♦

Hector Barbera begann 2002 im Alter von 15 Jahren und unter der Obhut von Jorge Martinez Aspar mit seiner WM Karriere. Er steckte Barbera zusammen mit Angel Rodriguez und dem erfahrenen Pablo Nieto in ein Team. In seinem ersten Jahr entwickelte sich Barbera zum viel versprechendsten Fahrer der drei und 2003 explodierte er dann. Er erreichte seinen ersten Sieg in Donington Park und wurde zu einem der jüngsten Fahrer, die je einen Grand Prix gewonnen haben. Durch ein starkes Ende der Saison wurde er Dritter in der Weltmeisterschaft und 2004 unterzeichnete er für die Titelverfolgung bei Seedorf Racing. Einige unglückliche Stürze und mechanische Probleme ließen seine Hoffnungen verblassen, aber der Sieg im letzten Rennen sicherte ihm den Vize-Titel und einen Werksvertrag bei Fortuna Honda in der 250ccm Klasse für 2005. Erneut hat er ein Jahr damit verbracht zu lernen und er wurde 9. in der WM. 2006 fährt der Spanier wieder eine Aprilia. Der erste Sieg hatte nur vier Rennen auf sich warten lassen und wurde in China erreicht, doch eine Verletzung zwang ihn dazu einige Rennen aussetzen. Er kehrte mit zwei fünften Plätzen in Großbritannien und Deutschland in die Führungsgruppe zurück. ♦

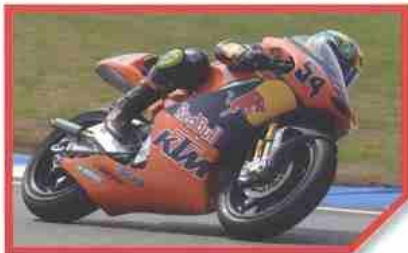




54 MANUEL POGGIALI

RED BULL KTM GP 250
KTM

Datum narození/Geburtsdatum	14/02/83
Místo narození/Geburtsort	SAN MARINO, RSM
První GP / Eerster GP	ITA '98
Vítězství / Seige	12
Tituly MS / WM-Titel	2 (125ccm+250ccm)



Manuel Poggiali debutoval na motocyklu v roce 1997, když mu bylo 14 let a do roka se stal italským šampionem. V roce 1999 byl vhozen přímo do víru Grand Prix a ve své první sezóně šestkrát sbíral body na Aprillii, aby pak byl angažován Derbi. Návzdory rodinné tragédii v Holandsku poprvé vystoupil na stupně vítězů a vydobyl si tak reputaci uchazeče o titul v sezóně 2001. Manuel žal velkou slávu, celkem 11x stánu na stupních vítězů, na Gilere vyhrál 3 závody a v 18 letech se stal mistrem světa ve třídě do 125 ccm. Ve své debutové sezóně ve dvěstěpadesátkách v roce 2003 ohromil všechny často chybující, ale skvělý jezdec 10 umístěními na "bedně" a 4 vítězstvími a podruhé se zaslouženě stal mistrem světa. V sezóně 2004 už ale Poggialioho čekaly stupně vítězů jen třikrát, pronásledovala jej zranění a tak se vrátil v roce 2005 do stopěťadvacítka na Gilere. Zaostával však za svými předchozími výkony a skončil celkově až desátý. Třadvacetiletý jezdec je v této sezóně opět ve dvěstěpadesátkách, kde společně s Aoyamou pracuje na vývoji KTM, ale výsledky se zatím svému japonskému kolegovi nemůže rovnat. ♦

Manuel Poggiali hatte sein Motorrad Debüt 1997 im Alter von 14 Jahren und war innerhalb eines Jahres der italienische Meister. 1999 ging er mit Aprilia direkt zum Grand Prix über und sicherte sich 6-mal in seiner ersten Saison Punkte und dann wurde er von Derbi unter Vertrag genommen. Trotz einer Familientragödie hatte er seinen ersten Auftritt in Holland und 2001 wurde er zum Titelerwarteter. Manuel blühte dann richtig auf und stand 11-mal auf dem Podium, gewann 3 Rennen auf einer Gilera und wurde mit erst 18 Jahren 125ccm Weltmeister. Der oft launische, aber auffallende Fahrer erstaunte alle 2003 in seiner Debütsaison in der 250ccm mit 10 Podien und 4 Siegen und wurde zum zweiten Mal der unerwartete Meister. Nur 3 Podien waren 2004 Teil einer enttäuschenden und durch Verletzungen geprägten Titelverteidigung und Poggiali kehrte 2005 kurz mit Gilera in die 125ccm Klasse zurück, aber er konnte nicht zur alten Form zurückkehren und wurde Zehnter. Mit noch immer erst 23 Jahren ist er 2006 wieder in der 250ccm Klasse zurück und entwickelt die KTM zusammen mit Aoyama, aber er ist nicht annähernd an den Ergebnissen seines japanischen Teamkollegen dran. ♦

15 ROBERTO LOCATELLI

TEAM TOOTH
APRILIA

Datum narození/Geburtsdatum	05/07/'74
Místo narození/Geburtsort	BERGAMO, ITA
První GP / Eerster GP	ITA '94
Vítězství / Seige	9 (125ccm)
Tituly MS / WM-Titel	1 (125ccm)



Roberto Locatelli se stal v roce 1993 italským šampionem sportovních produkčních motocyklů ve třídě do 125 ccm, o rok později byl 12. v mistrovství Evropy a poté, co jej angažovala Aprilia, se brzo dostal do Grand Prix dvěstěpadesátek. Ke stopěťadvacátkám se vrátil v roce 1997 na Hoedě, začal postupně získávat důvěru a v roce 1999 mu Aprilia opět nabídla šanci. S podporou italské továrny vyhrál v roce 2000 titul mistra světa ve stopěťadvacátkách, v následujícím roce předvedl vyzrálý a impresivní návrat do dvěstěpadesátek, kde dvakrát vystoupil na stupně vítězů a celkově skončil osmý. Sezónu 2002 absolvoval ještě za řidky čtvrtlitru, v roce 2003 se vrátil opět ke stopěťadvacátkám v novém týmu Red Bull KTM, ale tato sezóna na novém motocyklu pro něj byla dost velkým zklamáním. V roce 2004 se vrátil k Aprilii do týmu Lucie Cecchinella, byl jedním z hlavních uchazečů o titul, ale ve druhé polovině roku za svými soupeři poněkud zaostal. V roce 2005 přešel opět do vyšší kategorie a skončil celkově třináctý. Rok 2006 přivítal tento veterán v plné síle u týmu Team Toth Aprilia a jeho 3. místo v Kataru bylo vítanou a oslavovanou událostí. Od té doby předvádí Roberto vyrovnané výkony a v každém závodě pravidelně dojíždí kolem pátého místa. ♦

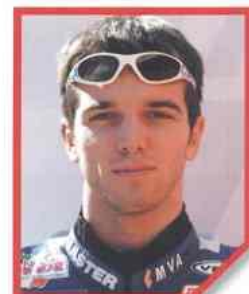
Roberto Locatelli war 1993 der italienische 125ccm Sport Production Meister und wurde ein Jahr später 12. in der Europäischen Meisterschaft und nachdem er von Aprilia unter Vertrag genommen wurde, hatte der Italiener bald Fortschritte im 250ccm Grand Prix zu verzeichnen. 1997 ist er mit Honda in die 125ccm zurückgekehrt und begann Stufe für Stufe Vertrauen aufzubauen. 1999 bekam er dann die Chance wieder zu Aprilia zurück zu gehen. Mit dem italienischen Werk gewann er die 125ccm WM 2000 und demonstrierte dann im folgenden Jahr mit einer beeindruckenden Rückkehr in die 250ccm seinen Wert. Er erreichte 2 Podien und wurde Achter. Nach einem weiteren Jahr in der Viertelliterklasse 2002, ging er 2003 mit dem Red Bull KTM Team wieder in die 125ccm Klasse zurück, aber es war eine frustrierende Saison mit dem neuen Motorrad. 2004 war er zurück auf einer Aprilia im Team von Lucio Cecchinello und er war einer der Hauptausforderer, bevor er den Anschluss an seine Rivalen in der zweiten Hälfte der Saison wieder verlor. 2005 wechselte er wieder und wurde 13. 2006 ist Locatelli im Team Toth Aprilia wieder aufgebüht und sein 3. Platz in Katar wurde zu einer viel gefeierten Erungenschaft. Seit damals war er sehr konsistent und hat immer einen Platz um die Top 5 erreicht. ♦



7 ALEX DE ANGELIS

MASTER - MVA ASPAR TEAM
APRILIA

Datum narození/Geburtsdatum	26/02/84
Místo narození/Geburtsort	RIMINI, ITA
První GP / Eerster GP	ITA '99
Vítězství / Seige	0
Tituly MS / WM-Titel	0



Alex de Angelis se objevil na scéně Grand Prix v 16 letech, poté co zazáhl v italském a evropském šampionátu, kde skončil na druhém, respektive pátém místě. I když neměl dostatek zkušeností a žádnou předchozí znalost okruhů, prokázal v průběhu první sezóny své kvality a byl zvolen "Nováčkem roku". Po silném začátku roku 2001 způsobila ale kombinace jezdeckých chyb a technických problémů to, že se nemohl seriózně prosadit mezi nejlepší jezdce. Jeho potenciál ale bezpečně rozpoznal Lucio Cecchinello, který angažoval mladíka ze San Marina jako svého partnera pro sezónu 2002. Ten potom pravidelně jezdil na čele, ale nedostatek vyrovnanosti mu opět zabránil ucházet se vážně o titul. V roce 2004 přešel De Angelis do kategorie čtvrtlitru jako oficiální jezdec Aprilie a celkově pátým mistem a bodovým ziskem ve 12 ze 16 závodů prokázal, že větší motocykl mu vyhovuje lépe. Následující rok v angažmá u oficiálního továrního týmu Aprilia zdvojnásobil počet pódií umístění na čtyři. Sezóna 2006 je u tohoto výrobce už jeho pátá. Dva pády během prvních čtyř závodů mu příliš nepomohly, ale po Dutch TT nahromadil pět umístění na stupních vítězů za sebou a strhl tak na sebe opět pozornost. ♦

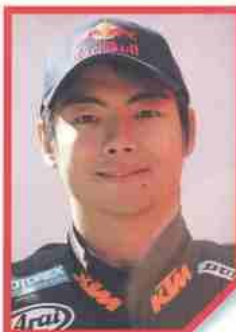
Alex de Angelis kam mit 16 Jahren in die Grand Prix Szene, nachdem er in der Italienischen und Europäischen Meisterschaft 2. und 5. wurde. Trotz seiner fehlenden Erfahrung und Unkenntnis der Strecken demonstrierte er seine Qualität in seiner ersten Saison und wurde Rookie des Jahres. Trotz ermutigender Zeichen im Jahr 2001 war eine Kombination von Fahrerfehlern und mechanischen Problemen der Grund, weshalb De Angelis kein ernsthafter Herausforderer unter den Topfahrern war. Sein zweifelloses Potenzial ging nicht spurlos an Lucio Cecchinello vorbei und er nahm den San Mariner für 2002 unter Vertrag. Dann wurde er zu einem regulären Spitzefahrer, konnte aber wegen seiner fehlenden Konsistenz kein Anwärter auf den Titel werden. 2004 ist er auf der offiziellen Aprilia in die 250ccm Klasse aufgestiegen und schien mit einem größeren Motorrad besser zurecht zu kommen, denn er wurde nach Punktergebnissen in 12 von 16 Rennen Fünfter in der Gesamtwertung. Durch einen Vertrag im offiziellen Aprilia Werksteam 2005 hatte er 4 Auftritte in den Top 3. 2006 ist sein fünftes Jahr mit dem Hersteller. Zwei Stürze in den ersten vier Rennen waren nicht gerade sehr hilfreich, aber nach dem Dutch TT braucht er nur noch fünfmal in Folge aufs Podium zu fahren, um in der 250ccm wieder im Rampenlicht zu stehen. ♦



4 HIROSHI AOYAMA

RED BULL KTM GP 250
KTM

Datum narození/Geburtsdatum	25/10/81
Místo narození/Geburtsort	CHIBA, JPN
První GP / Eerster GP	JPN '00
Vítězství / Siege	2
Tituly MS / WM-Titel	0



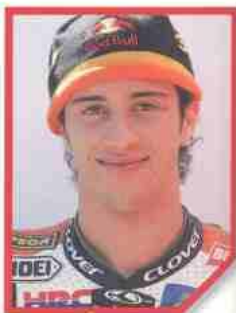
Hiroshi Aoyama se v kategorii dvěstěpadesátce výrazně prosadil už po dvou letech. V roce 2004 nastoupil k továrnímu týmu Telefonica Movistar Honda, když si v předchozí sezóně pojal titul japonského mistra této třídy. Před svou první kompletní sezónou japonský jezdec předvedl skvělé výkony v závodech GP, kde jel na divokou kartu, když skončil druhý v Suzuce a pátý v Motegi. Sezóna 2004 mu umožnila objevovat okruhy mimo Asii po boku Daniho Pedrosy a skončil celkově šestý, když si připsal také dvě umístění na stupních vítězů. V roce 2005 začal ukazovat, jak rychlý opravdu je, získal své první vítězství v Motegi a na stupních vítězů se umístil celkem čtyřikrát. Sezónu skončil na celkovém čtvrtém místě a pro sezónu 2006 byl vybrán jako číslo jedna pro projekt KTM ve dvěstěpadesátkách. Zpočátku zdánlivě riskantní projekt na neověřeném stroji dokázal Aoyama skvěle prosadit a pro Rakušany získal v Turecku první vítězství a k tomu ještě přidal dvě místa na stupních vítězů v první polovinné sezóně. ♦

Hiroshi Aoyama beeindruckte in der 250ccm Kategorie nach nur zwei Jahren in der WM. Er ist 2004, nach dem Japanischen Titel im Jahr zuvor, in das Telefonica Movistar Honda Team gekommen. Bevor er seine erste volle Saison fuhr hatte der Japaner schon einige bemerkenswerte Wildcard Auftritte hinter sich, in denen er in Suzuka und Motegi 2. und 5. wurde. Im Jahr 2004 konnte er die Weltmeisterschaftsorte außerhalb Asiens an der Seite von Dani Pedrosa entdecken und er wurde nach zwei Podiumsplätzen Gesamt-Sechster. 2005 begann er wirklich sein Tempo zu zeigen und erreichte seinen ersten Sieg in Motegi, insgesamt waren es vier Top 3 Ergebnisse. Er beendete diese Saison als Vierter, bevor er 2006 in das 250ccm KTM Projekt einstieg. Nachdem er den riskant scheinenden Wechsel auf neue und unbekannte Maschinerie gemacht hatte, bewies sich Aoyama wieder als Frontrunner und schenkte dem Österreichischen Werk den ersten Sieg in der Klasse in der Türkei, zwei weitere Podien im ersten Drittel der Saison folgte. ♦

34 ANDREA DOVIZIOSO

HUNGARIST RACING TEAM
HONDA

Datum narození/Geburtsdatum	23/03/86
Místo narození/Geburtsort	FORLI, ITA
První GP / Eerster GP	ITA '01
Vítězství / Siege	1
Tituly MS / WM-Titel	1 (125ccm)



"Příští Valentino Rossi" by mohla být možná předčasná přezdívka pro "Doviho", ale jeho výsledky hovoří za všechno. Andrea Dovizioso se narodil ve městě Forlì, začal závodit na minibikách v sedmi letech. Jakmile začal postupovat ve výkonnostních třídách a brát své závodění trochu vážně, stal se "Dovi" v letech 1998-1999 italským šampionem kategorie B. V roce 2000 už byl celkově druhý v seniorské kategorii A a v poháru Aprilia Cup v šestnácti letech porážal takové jezdce jako Michel Fabrizio a Stefano Bianco. V roce 2004 vystoupil čtyřikrát na stupních vítězů a následující rok už byl ve třídě stopěťadvacikrát mistrem světa – už ve své třetí kompletní sezóně, kdy si připsal pět vítězství. Hned se přesunul na tovární Hondu do kategorie čtvrtitru k týmu Scot Racing. Dovizioso, nový talent z italské lůhne jde neochvějně ve stopách Rossioho a Melandriho a v loňském roce ve své první sezóně ve dvěstěpadesátkách nasbíral celkem pět umístění na stupních vítězů a zapsal se tak jako horký kandidát na titul pro sezónu 2006. Sezóna začala podle jeho očekávání a dvacetiletý jezdec překonal rekord Maxe Biaggiho osmi za sebou následujícími umístění na stupních vítězů, ale v Británii a na Sachsenringu na podium nedosáhl, což umožnilo Lorenzovi zůstat ve vedení s nírným náskokem. ♦

Der "nächste Valentino Rossi" scheint wegen seines Spitznamens "Dovi" vielleicht vorzeitig als faul bezeichnet zu werden, aber das Gewicht seiner Ergebnisse ändert das umgehend wieder. In Forlì geboren startete Andrea Dovizioso seine Rennkarriere mit nur sieben Jahren auf Minibikes. Nachdem er seine Motomackiere etwas ernster genommen hat und etwas reifer war, wurde "Dovi" der Italiensche Kategorie B Meister von 1998 und 1999. Er erreichte 2000 in der Senior A-Serie Vize-Positionen, bevor er mit sechzehn Jahren 2000 im Aprilia Cup gegen Fahrer wie Michel Fabrizio und Stefano Bianco gewann. Den 125ccm Titel holte er sich in seiner dritten vollen Saison mit ganzen fünf Siegen und er wechselte nun auf eine Honda und im Scot Racing Team in die Viertelliterklasse. 2004 erreichte er 4 Podiumsplätze und wurde mit fünf Siegen im Jahr darauf in seinem erst dritten Jahr 125ccm Weltmeister. Er stieg gleich mit dem Scot Racing Team und einer Werks-Honda in die Viertelliterklasse auf. Dovizioso folgte den Fußspuren von Rossi und Marco Melandri und sammelte im letzten Jahr in seiner Debütkaumerei als neues Italiensches Talent 5 Podien. Dadurch wurde er 2006 zu einem sehr starken Kandidat für die Krone. Die Saison hat bereits wie erwartet begonnen und der 20-Jährige brach den Rekord von Max Biaggi, indem er achtmal in Folge auf dem Podium stand, doch in Großbritannien und auf dem Sachsenring fuhr er nicht in die Top 3, wodurch Lorenzo die Meisterschaft nun wieder mit einem kleinen Vorsprung führt. ♦

MADE TO FIT



WORLD CHAMPIONSHIP
250 cc

96

SMRŽ



WORLD CHAMPIONSHIP
125 cc

ABAJA

44

www.psihubik.cz



PSI HUBIK • Dolní 23, 763 62 Tlumačov
telefon & fax: 577 929 723, e-mail: psi@psihubik.cz
pobočka v Praze: Hyacintová 3222/10, Praha 10
tel.: 261 218 993, e-mail: praha@psihubik.cz
pobočka v Brně: Pražská 61, Brno - Bosonohy
tel.: 549 210 200, 777 642 187, e-mail: brno@psihubik.cz
pobočka v Ostravě: Nádražní 159, Ostrava - Přívoz
tel.: 596 133 676, 775 642 187, e-mail: ostrava@psihubik.cz

19 ÁLVARO BAUTISTA

MASTER - MVA ASPAR TEAM
APRILIA

Datum narození/Geburtsdatum	21/11/84
Místo narození/Geburtsort	TALAVERA DE LA REINA
První GP / Eerster GP	SPA '02
Vítězství / Siege	4
Tituly MS / WM-Titel	0



Současná hvězda, která určuje tempo seriálu mistrovství světa třídy do 125 ccm Álvaro Bautista poprvé okusil jízdu na motocyklu ve třech letech a už v šesti závodil na minibiku. O dva roky později se v této disciplíně stal přeborníkem Madridu ('95 a '96). Poté závodil v poháru Aprilia a v roce 1998 se umístil na 3. místě za Jorgem Lorenzem a Joaquem Olivem. Následně si dva roky budoval kariéru v poháru Movistar Cup (tady se zranil), pak byl předním jezdcem španělského šampionátu CEV, než byl vybrán do týmu Clarence Seedorfa, aby jezdil Grand Prix na Aprilii. Poprvé vystoupil na stupně vítězů v roce 2004, když si dojel vyzrálým stylem pro druhé místo na Donington Parku, a pak ještě dvakrát, když byl třetí v Kataru a Malajsii. V roce 2005 přesešel na Hondu, ale zaostával za očekávanými a 4. místo v Assenu bylo nejbližší jeho výkonům z roku 2004. Karta se obrátila v roce 2006, kdy se vrátil k Aprilii a dosud předvádí úžasné výkony, jede v životní formě a do závodu v Brně nevystoupil na nejvyšší stupínky pouze jedinkrát. ♦

Der momentane Führende in der 125ccm Serie, Alvaro Bautista, hatte seinen ersten Kontakt mit der Motorrad Welt mit drei Jahren und sechs Jahre später hatte er seine ersten konkurrenzfähigen Auftritte beim Minimoto. Zwei Jahre lang war er der Minimoto Meister von Madrid (95 und 96). 1998 stieg er in den Aprilia Cup ein und wurde hinter dem Meister Jorge Lorenzo und Joan Olivé Dritter. Nachdem er sich zwei Jahre lang einen Namen im Movistar Cup aufgebaut hatte (und sich auf dem Weg verletzte), setzte er sich an der Spitze der CEV Spanischen Meisterschaft durch und entschied sich dann als Teil des Seedorf Aprilia Teams an Grand Prix Rennen teilzunehmen. 2004 erreichte er sein erstes Podium mit der Fahrt auf den zweiten Platz in Donington Park und fügte weitere dritte Plätze in Katar und Malaysia hinzu. Das Jahr 2005 und ein Wechsel zu Honda lief nicht wie erwartet und ein vierter Platz in Assen war das naechste, was er an seine Form von 2004 heran kommen konnte. Mit einer Wiedervereinigung mit Aprilia wurde für 2006 Besseres erwartet und bisher hat sich das auch so eingestellt, er genießt seine bisher beste Form und verpasste es vor Brno nur einmal aufs Podium zu fahren. ♦

22 PABLO NIETO

MULTIMEDIA RACING
APRILIA

Datum narození/Geburtsdatum	04/06/80
Místo narození/Geburtsort	MADRID, SPA
První GP / Eerster GP	CAT '98
Vítězství / Siege	1
Tituly MS / WM-Titel	0



Pablo Nieto se vydal cestou svého legendárního otce Angela, motocyklového závodníka. Začal závodit na minibiku v roce 1995, v následujícím roce jel několik závodů poháru Cagiva Cup a v roce 1997 přesešel do mistrovství Evropy ve třídě do 125 ccm. V Grand Prix debutoval v roce 1998 a pro příští tři sezóny se usadil u Derbi po boku Youichi Uie. "Nováček roku 1999": s přezdívkou "El Chiquitín" (Chiapeček) si získal reputaci výborného, ale nevyrovnaného jezdce. Poté, co jezdil pár let u Aprilie, se vrátil v roce 2005 k Derbi, ale set-up "ruide střely" mu neustále nevyhovoval. V sezóně 2006 se vrátil k italskému stroji a snaží se zúročit své zkušenosti, aby mohl opět předvést naplněné a vyzrálé výkony. Nejlepším výsledkem před Brnem jsou dvě pátá místa. ♦

Pablo Nieto folgt den Spuren seines legendären Vaters Angel Nieto im Motorradrennsport. Er begann 1995 Minibikes zu fahren und hat im folgenden Jahr an einigen Cagiva Cup Rennen teilgenommen, bevor er 1997 in die Europäische 125ccm Meisterschaft wechselte. Seinen ersten Grand Prix ist er 1998 gefahren und in den nächsten drei Jahren entwickelte er sich neben Youichi Uie bei Derbi weiter. Als Rookie des Jahres 1999 hat sich „El Chiquitín“ zum spannenden, aber inkonsistenten Performer entwickelt. Nachdem er die letzten beiden Jahre für Aprilia gefahren ist, kehrte er 2005 zu Derbi zurück und hatte mit dem Set up des „Roten Bullen“ so seine Probleme. 2006 ist Pablo wieder zu italienischer Maschinerie zurückgekehrt und konnte seine Erfahrungen in dem aktionsreichen Wettbewerb noch nicht verwerten. Sein bestes Ergebnis war vor Brno zweimal der fünfte Platz. ♦

14 GABOR TALMACSI

HUMANGEST RACING TEAM
HONDA

Datum narození/Geburtsdatum	28/05/81
Místo narození/Geburtsort	BUDAPEST, HUN
První GP / Eerster GP	CZE '00
Vítězství / Siege	3
Tituly MS / WM-Titel	0



Gabor Talmacsi začal jezdit na motocyklu ve čtyřech letech v minibikové školce, kterou vedl jeho otec, závodil v padesátkách a osmdesátkách a pak dostal zvláštní povolení, aby mohl debutovat v maďarském šampionátu ve věku pouhých 14 let. Mladík skončil čtvrtý a o dva roky později v roce 1997 dostal nabídku jezdit v mistrovství Evropy, kde se mu zpočátku nevedlo valně, pak ale začal předvádět vyrovnanější výkony, za které si získal divokou kartu při mistrovství světa v Brně, kde upoutal pozornost společnosti Racing Service. V roce 2001 se Gábor stal prvním maďarským jezdcem, který se po dvaceti letech objevil v permanentní startovní listině GP a ve druhé polovině sezóny předvedl vyrovnané výsledky včetně 6. místa v Motegi. V roce 2002 jezdil za tým Italjet Racing a Team Adac Sachsen Honda, celkově byl až 22., ale přestup k Aprilii k týmu Exalt Cycle v roce 2003 už ho vynesl na celkové 14. příčku. V roce 2004 se spojil do projektu Malaguti u týmu Semprucci, ale nedokázal to dotáhnout výš než na celkovou 17. příčku. Pro sezónu 2005 ale získal angažmá u KTM, kde dostal příležitost snů prokázat svůj potenciál na továrním motocyklu, což se bohatě vyplátlilo. Stal se prvním Maďarem, který po 32 letech vyhrál - v Mugellu a pak přidá další 2 vítězství, nasbíral celkem 5 umístění na „bedně“ a ve své dosud nejlepší sezóně skončil celkově třetí. Teď na Hondě se musel chvíli přizpůsobovat, zůstává stále v top ten, ale na pódiové umístění zatím nedošel. ♦

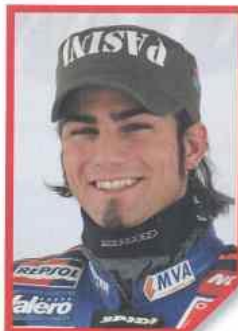
Gabor Talmacsi begann mit 4 Jahren in einer Minibike Schule, die seinem Vater gehörte, Motorräder zu fahren und fuhr bei 50ccm und 80ccm Events, bevor er eine Sonderlaubnis bekam und mit erst 14 Jahren in der Ungarischen Meisterschaft an den Start ging. Er wurde Viertes und 1997 bekam er die Möglichkeit in der Europäischen Meisterschaft zu fahren. Er hatte dann eine eher schwierige Saison, bevor er konsistent aufs Podium fuhr und im folgenden Jahr einen Wildcard Auftritt in Brno bekam. Das zog die Aufmerksamkeit der GP Teams auf sich. 2001 wurde Gabor der erste Ungar seit 20 Jahren, der es auf die Starterliste der WM schaffte und nach einem schweren Start begann er in der zweiten Hälfte der Saison konsistente Ergebnisse einzufahren, darunter war auch ein 6. Platz in Motegi. 2002 fuhr er für das Italjet Racing Team und das Team ADAC Sachsen Honda und wurde 22. in der Gesamtwertung, aber durch einen Wechsel zu Aprilia 2003 in das Exalt Cycle Team, wurde er 14. 2004 wechselte er mit dem Semprucci Team in das Malaguti Projekt. Doch der Ungar konnte es nicht weiter als auf den 17. Platz in der Meisterschaft bringen. Doch für 2005 sicherte er sich einen Vertrag bei KTM und bekam somit eine Traummöglichkeit sein Potenzial zu beweisen und dieser Wechsel und die harte Arbeit zahlten sich aus. Er wurde in Mugello zum ersten Ungar, der seit 32 Jahren einen Grand Prix gewann und sammelte noch zwei weitere Siege, er hatte 5 Podiumsplätze und wurde in seiner bisher besten Saison Dritter. Jetzt auf einer Honda brauchte Gabor Zeit die Maschine zu Beginn 2006 einzustellen. Er bleibt ein konstantes Mitglied der Führungsgruppe, stand aber bisher in diesem Jahr noch nicht auf dem Podium. ♦



75 MATTIA PASINI

MASTER - MVA ASPAR TEAM
APRILIA

Datum narození/Geburtsdatum	13/08/85
Místo narození/Geburtsort	RIMINI, ITA
První GP / Eerster GP	RSA '04
Vítězství / Seige	5
Tituly MS / WM-Titel	0



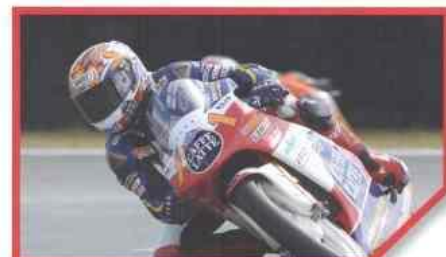
Mattia Pasini měl vydařenou debutovou sezónu 2004 v týmu stopětadvacítek Lucía Cecchinella, kdy skončil celkově 15. a předvedl svůj obrovský potenciál. Mladík z Rimini zazářil na scéně Grand Prix po pouhých dvou letech v evropském a italském šampionátu stopětadvacítek, kde vyhrál několik závodů. Spíčkový jezdec italského šampionátu Pocket Bike Championship od roku 1996 utrpěl v roce 1998 vážné zranění při motokrosu a v dalších dvou letech musel závodění vynechat. V roce 2001 se mu skvěle vydařil návrat – skončil pátý v italském a třetí v evropském šampionátu. V roce 2005 se připojil k novému týmu Totti Top Sport a v Číně získal první ze svých dvou vítězství sezóny, ve které pak byl celkově čtvrtý. V roce 2006 je Pasini jezdcem silného týmu MVA Aspar, je nepochybně velmi rychlý, ale některé chyby jej stály lepší umístění v celkovém pořadí. Jeho vítězství na Sachsenringu mu ale celkovou pozici v žebříčku opět vylepšilo. ♦

Mattia Pasini hatte 2004 eine bemerkenswerte Rookie Saison mit Lucio Cecchinello's 125ccm Team, er wurde 15. und zeigte sein großes Potenzial. Der Youngster aus Rimini explodierte nach zwei Jahren in der Europäischen und Italienischen 125ccm Meisterschaft, in denen er einige Rennen gewann, in der Grand Prix Szene. Seit 1996 war er ein Spitzenfahrer in der Italienischen Pocketbike Meisterschaft und 1998 verletzte er sich bei einem Motocross Training schwer, die nächsten beiden Jahre fuhr er keine Rennen. 2001 hatte der Italiener sein stolzes Comeback und wurde Fünfter und Dritter in der Italienischen und Europäischen Meisterschaft. 2005 ist er ins Totti Top Sport Team gekommen und fuhr seinen ersten von zwei Grand Prix Siegen in China ein, bevor er die Saison als 4. beendete. 2006 ist Pasini ein Teil des potenten MVA Aspar Teams und während er zweifelsohne sehr schnell ist, musste er doch einige Rückschläge durch einige Fehler erleiden, die seinem Stand in der Meisterschaft nicht gerade hilfreich waren. Durch seinen Sieg auf dem Sachsenring hat er seinen Impuls zurück gewinnen können. ♦

1 THOMAS LÜTHI

ELIT - CAFFE LATTE
HONDA

Datum narození/Geburtsdatum	06/09/86
Místo narození/Geburtsort	OBERRIESSBACH SIM
První GP / Eerster GP	GER '02
Vítězství / Seige	5
Tituly MS / WM-Titel	1



Stávající světový šampión (a jediný jezdec, který letos jezdí s číslem 1), švýcarský mladík Thomas Lüthi začal závodit v mistřím šampionátu Pocketbike v roce 1997, když mu bylo jedenáct let. V prvních dvou sezónách vždycky skončil mezi prvními třemi, v letech 1999 a 2000 získal v tomto šampionátu prvenství. Pak přešel do ADAC Junior Cupu, kde byl celkově šestý. V roce 2002 skončil třetí v německém mistrovství třídy do 125 ccm a 2. v mistrovství Evropy. Pak dostal příležitost v Grand Prix, kde startoval sedmkrát a zajel si šesti deváté místo v Estonii. Celého mistrovství světa se účastnil poprvé v roce 2003, v napínavém závodě v Katalánsku skončil druhý za Danim Pedrosou, ale nedostatek konzistence znamenal nakonec jen 15. místo celkově. Rok 2004 byl pro jezdce z Oberriedsbachu doslova noční můrou, utrpěl spoustu pádů a zranění. V příštím roce ale jako by se znovu narodil a ve třídě do 125 ccm se při zimním testování předvedl jako jeden z nejlepších jezdců. Vyhrál čtyři závody, získal titul mistra světa a stal se šestým nejmladším jezdcem, kterému se něco takového podařilo. Je prvním švýcarským jezdcem od dob Luighiho Taveriho, který v roce 1966 získal titul mistra světa ve třídě do 125 ccm. Lüthi je také první švýcarský jezdec, který získal titul v sólo motocyklech v GP od roku 1985, kdy si titul mistra světa ve osmdesátkách pojistil Stefan Dörflinger. Rok 2006 je ale pro Thomase plný problémů, po nevydařeném startu na Hondě si trochu spravil chuf 5. místem ve francouzském Le Mans, ale stupně vítězů mu zatím stále unikají. ♦

Der amtierende Weltmeister (und der einzige Fahrer, der die Nummer "1" benutzt) und Schweizer Jüngling Thomas Lüthi begann 1997, als er erst 11 Jahre alt war, in der Pocketbike Meisterschaft. Nachdem er in seinen ersten beiden Jahren in den Top 3 endete, erreichte er 1999 und 2000 einige Titel und ging dann in den ADAC Junior Cup, in dem er Sechster wurde. 2002 war er Dritter in der Deutschen 125ccm Meisterschaft und Zweiter in der Europäischen 125ccm Meisterschaft. Dann bekam er die Chance sein Grand Prix Debüt zu fahren und nahm an sieben Rennen teil, bei denen er in Estoril auf einen viel versprechenden neunten Platz fuhr. 2003 wurde er in seiner ersten vollen WM Kampagne nach einem spannenden Rennen gegen Dani Pedrosa in Katalonien Zweiter, aber seine fehlende Konsistenz ließ ihn nur Gesamt-15. werden. 2004 war ein Alptraum für den Fahrer aus Oberriedsbach, denn die Saison war sehr sturzreich und brachte viele Verletzungen mit sich. Doch 2005 war er in der 125ccm Klasse einer der stärksten Fahrer in den Wintertests. Er gewann vier Rennen und den Titel als sechstjüngster Fahrer aller Zeiten. Lüthi ist auch der erste Schweizer seit Luigi Taveri 1966, der die 125ccm Krone gewann. Lüthi ist ebenso der erste Schweizer seit Stefan Dörflinger 1985 in der 80ccm Klasse, der eine Meisterschaft in irgendeiner Klasse des GP Rennsport gewonnen hat. 2006 war problematisch und er hatte einen schlechten Start auf der Honda, der dann mit seinem 5. Sieg in Le Mans teilweise wieder besser wurde, doch seit damals war das Podium meistens außer Reichweite. ♦

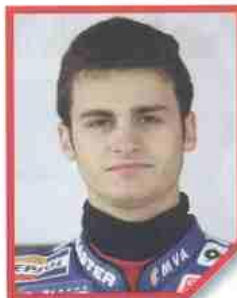
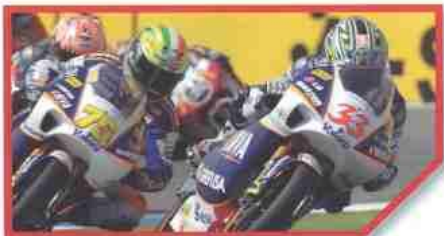




33 SERGIO GADEA

MASTER - MVA ASPAR TEAM
APRILIA

Datum narození/Geburtsdatum	31/12/84
Místo narození/Geburtsort	VALENCIA, SPA
První GP / Erster GP	SPA '03
Vítězství / Siege	0
Tituly MS / WM-Titel	0



V jednadvaceti letech si Sergio Gadea vydobyl své místo ve třídě do 125 ccm po pouhých dvou celých sezónách v seriálu Grand Prix. Dalšímu odchovanci španělské líhne zabránila ve větším rozletu pouze neuvěřitelná forma jeho týmového kolegy Bautisty. Gadeaův otec Pablo závodil na motocyklech v 50. a 60. letech a jeho číslo 33 si později osvojil i jeho syn Sergio. Svě dobrodružství na dvou kolech zahájil v devíti letech na minibiku, ale motorky ho až do 16 let nefascinovaly, pak ale předsedal z padesátky na stopětadvacitku v regionálním poháru Bancaja. V této soutěži skončil celkové devátý, pak přešel do španělského šampionátu, kde závodil s takovými jezdci jako Barbera, Carchano a Simon. Ve světovém šampionátu debutoval v roce 2003 a absolvoval také všechny soutěže na iberském poloostrově, kde bylo jeho nejlepším výsledkem 18. místo v Portugalsku. V roce 2004 se začal GP věnovat pořadně – poprvé se mohl učít na všech evropských okruzích. Ve druhé polovině této sezóny už pravidelně abíral body a získal také velmi pěkné páté místo ve Valenci. Svě schopnosti dále rozvíjel v sezóně 2005 a první stupně vítězů si vydobyl druhým místem ve Francii. Jako Pasini a Bautista je Gadea v roce 2006 jeden ze slibných jezdců silného týmu MVA Aspar a také díky dominantním Aprilim se jeho jméno určitě objeví i na prvním místě. ♦

Mit 21 Jahren hat sich Sergio Gadea nach nur zwei vollen Jahren in der Grand Prix Szene einen Namen in der 125ccm Klasse gemacht. Der Spanier ist einer der neuen Fahrer seines Landes und seine Bemühungen wurden in dieser Saison nur von denen seines Teamkollegen Bautista übertriften. Gadea's Vater Pablo ist in den 50er und 60er Jahren auf nationalem Level Motorrad gefahren und hatte die Nummer „33“, die auch sein Sohn übernahm. Sein Nachwuchs begann mit seinen Zweirad-Erfahrungen mit Minibikes, als er neun Jahre alt war, doch dann saß er bis er 16 war nicht wieder auf einem Motorrad und wechselte danach im regionalen Bancaja Promotional Cup von 50ccm zu 125ccm. Er wurde dabei Neunter und ging mit anderen, wie Barbera, Carchano und Simon in die Spanische Meisterschaft. 2003 hatte er sein Weltmeisterschafts-Debüt und nahm an allen Rennen der Iberia Peninsula teil, wo sein höchster Platz der 18. in Portugal war. 2004 begann er seine GP Karriere ganz von vorn, denn er besuchte viele Strecken zum ersten Mal. In der zweiten Hälfte der Saison befand er sich regulär unter den Punktefahrern und erreichte einen fünften Platz in Valencia. Seine Entwicklung ging 2005 weiter und ein erstes Podium erreichte er mit dem zweiten Platz in Frankreich. Wie Pasini und Bautista ist auch Gadea 2006 eines der glücklichen Mitglieder des MVA Aspar Teams und die Aprilia war bisher sehr dominant, wodurch sein Name bald im Siegerkreis bekannt wurde. ♦

55 HECTOR FAUBEL

MASTER - MVA ASPAR TEAM
APRILIA

Datum narození/Geburtsdatum	10/08/83
Místo narození/Geburtsort	LIRIA, SPA
První GP / Erster GP	SPA '00
Vítězství / Siege	1
Tituly MS / WM-Titel	0



Hector Faubel je dalším z mocné Asparovy squady a první vítězství v Grand Prix si připsal letos v Istanbulu. Faubel zahájil sportovní kariéru v deseti letech. Závodil tři roky na minibikech, byl celkové druhé ve španělském šampionátu a v následujících letech už postupoval na osmdesátky a stopětadvacitky. V roce 1998 vyhrál pohár 125cc Aprilia Cup a o rok později už závodil ve španělském šampionátu, kde dokončil svou první sezónu na 12. místě. Pak se vypracoval až na třetí příčku za Angelem Rodríguezem a Casey Stonerem a v roce 2002 se připojil k Australanovi v mistrovství světa dvěstěpadesátek. Byl to první ze tří neuspěšných roků, vrátil se pak do španělského šampionátu ve stejné kategorii. V roce 2005 se rozhodl opět pro stopětadvacitky, aby si vylepšil svou reputaci i na světové scéně. Jezdec Aprilie odstartoval minulou sezónu třemi umístěními na pódiu a poprvé dojel v první desítce celkové. Letos v Turecku Faubel pojalst celé stupně vítězů pro španělský tým MVA Aspar spolu s týmovými kolegy Bautistou a Gadeou a během sezóny 2006 předvádí skvělé výkony. ♦

Hector Faubel ist ein anderes Mitglied des potenten Aspar Teams und hatte seinen ersten Grand Prix Sieg letztes Jahr in Istanbul Park. Faubel startete mit seiner konkurrenzfähigen Karriere mit 10 Jahren. Er fuhr drei Jahre lang Minibikes und wurde in der Spanischen Meisterschaft Zweiter, bevor er in den folgenden Jahren in die 80ccm und 125ccm wechselte. 1998 gewann er den 125ccm Aprilia Cup und ging ein Jahr später in die Spanische 125ccm Meisterschaft, dabei wurde er 12. 2002 wurde er hinter Angel Rodriguez und Casey Stoner Dritter und ging zusammen mit dem Australier in die 250ccm Weltmeisterschaft. Es wurde das erste von drei Jahren, in denen er keine Erfolge verzeichnen konnte, doch am Ende nahm er die Spanische Meisterschaft in der Viertelliterklasse ein. 2005 entschied er sich in der 125ccm Kategorie zu fahren und baute sich auf der Weltbühne einen Namen auf. Als Aprilifahrer bekam seine Karriere letztes Jahr mit 3 Podien und einem ersten Top 10 Ergebnis in der Gesamtwertung einen gewissen Antrieb. Zusammen mit Bautista und Gadea hatte Faubel in der Türkei auf dem kompletten MVA Aspar Podium gestanden und hat bisher in seinem Durchbruchjahr 2006 beeindrucken können. ♦

DŮVĚŘUJTE KVALITĚ
SYMPATEX® TECHNOLOGY

SYMPATEX®
technology

NAŠE TESTY JSOU TVRDSÍ NEŽ SKUTEČNÝ ŽIVOT

Jízda různými typy počasí, nečekaná dešťová přeháňka, náhlá bouřka - tedy zjistíte, jak dobře pracuje funkční oblečení. Se Sympatex® Technology víte, že budete v pohodě, protože Sympatex® Technology dělá vše pro to, abyste si mohli užívat vaše oblečení po dlouhou dobu. A to od vývoje a výroby high-tech membrány až po její umístění do hotového oděvu, obuvi a moto výstroje.

Kvalita je nejvyšším zájmem Sympatex® Technology. Trvalá kontrola a intenzivní testování buduje důvěru. Když kupujete funkční oblečení, hledejte logo Sympatex® Technology s modrým trojúhelníkem. Můžete si být jisti, že membrána zůstane větrotěsná, vodonepropustná a prodyšná po celou dobu životnosti vašeho oděvu!



Sympatex najdete v současné kolekci PSI Hubik!



Test deštěm
Průběžný test vodonepropustnosti oděvu Sympatex.



Trhací test
Membrána Sympatex je průtažná až do 300%.



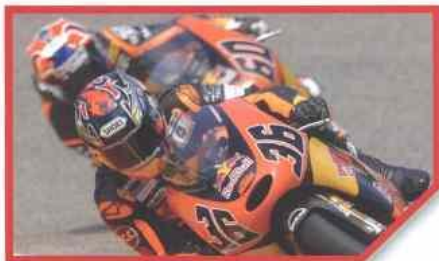
Test otěru
Zkouška odolnosti při otěru užitého materiálu.



36 MIKA KALLIO

RED BULL KTM GP 125
KTM

Datum narození/Geburtsdatum	18/11/82
Místo narození/Geburtsort	VALKEAKOSKI, FIN
První GP / Erster GP	GER '01
Vítězství / Siege	6
Tituly MS / WM-Titel	0



Otec Miky Kallia byl špičkový závodník a proto dal také Mika přednost motocyklům před závoděním na čtyřech kolech. Kallio vyhrál finský šampionát stopětadvacikrát tři roky za sebou a stal se také národním šampionem v "ice-bike", což je disciplína, která se jezdí na speciálně upravených motokrosových motorkách na speciální leduvých plochách dráze, a v roce 2001 už byl pátý v mistrovství Evropy. V téměř roce debutoval na Grand Prix v Německu a získal stále angažmá v týmu Ajo Motorsport pro další sezónu, kde byl nejlepším nováčkem a celkově skončil jedenáctý. V následující roce rovněž skončil jedenáctý v celkovém pořadí, ale připsal si jedno umístění na stupních vítězů, když v Sepangu dojel druhý, tentokrát na motocyklu KTM za nový tým, ke kterému přešel uprostřed sezóny. Rok 2004 byl pro Finu přechodným rokem, musel se přizpůsobovat své KTM a novému týmu, ale potenciál rakouského stroje mu umožnil vážně se ucházet o titul mistra světa v roce 2005, kdy si také připsal první vítězství v Estorilu. Úspěšný rok dovršil vítězstvím při posledním závodě šampionátu ve Valencii. V současné době je druhý v celkové klasifikaci, pokouší se stihnout Bautistu, vyhrál dvě GP, ale také dvakrát nedejel. ♦

Mika Kallio's Vater war der Top-Level Fahrer vor ihm und es war sein Einfluss, der Kallio in den Motorradrennsport brachte. Kallio gewann die Finnische 125ccm Meisterschaft drei Jahre in Folge und wurde der nationale „Ice-Bike“ Meister, eine Disziplin in der speziell angepasste Motorräder auf gefrorenen Rennstrecken fahren. 2001 wurde er Fünfter in der Europäischen Meisterschaft. Im selben Jahr, hatte er in Deutschland sein GP Debüt und konnte sich für die nächste Saison einen Vertrag beim Ajo Motorsport Team ergattern, dabei wurde er mit Platz 11 bester Rookie. Im folgenden Jahr wurde er auch 11. in der Meisterschaft, erreichte aber sein erstes Podium mit dem zweiten Platz in Sepang und ist Mitte der Saison in das neue KTM Team gewechselt. 2004 musste sich der Finne an das neue Motorrad und das neue Team gewöhnen, aber das Potenzial der Österreichischen Maschine ließ ihn 2005 dem Titel sehr nahe kommen und er erreichte auch seinen ersten Sieg in Estoril. Kallio verpasste die WM Krone beim letzten Rennen in Valencia. Als momentaner Zweiter in der Meisterschaft liegt er Bautista dicht auf den Fersen und er hat schon zwei Grand Prix in dieser Saison gewonnen, ist aber auch zweimal überhaupt nicht ins Ziel gekommen. ♦



interwetten
•com
the betting company



Tom Lüthi - 125ccm World Champion 2005

Maybe the best bike?
Maybe the best rider?

Maybe the best odds!

BET NOW!

www.interwetten.com



52 LUKÁŠ PEŠEK

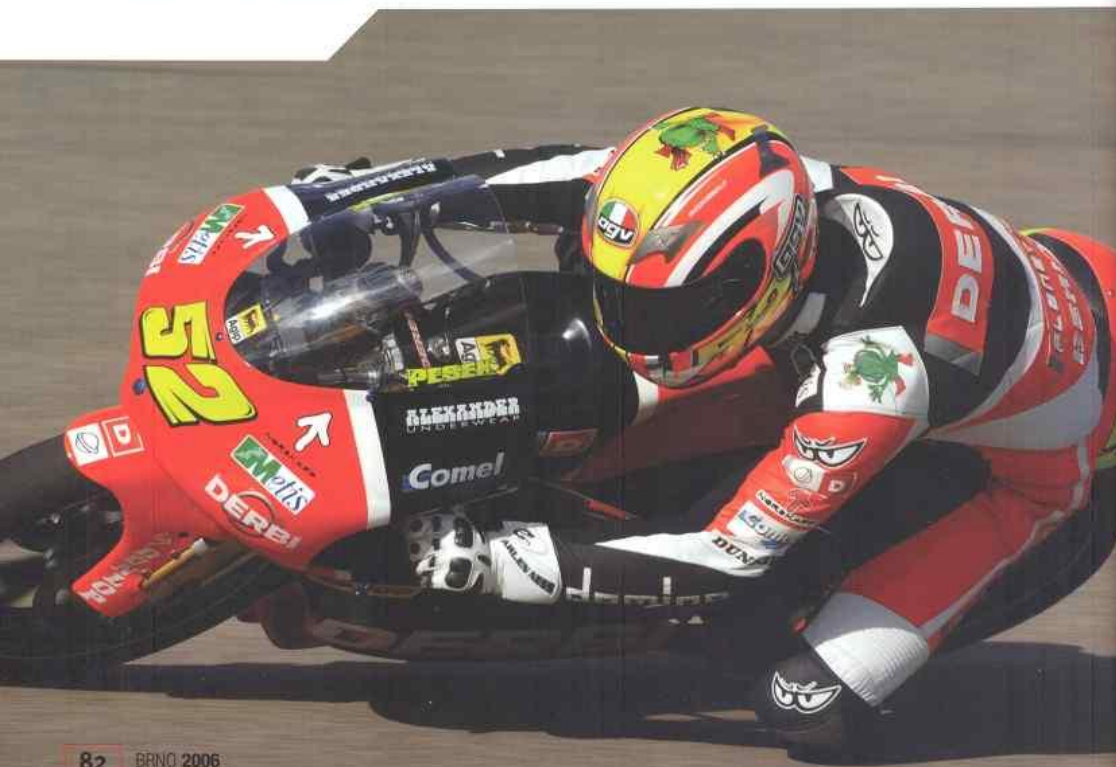
DERBI RACING
DERBI



Datum narození/Geburtsdatum	22/11/85
Místo narození/Geburtsort	PRAHA
První GP / Eerster GP	CZE '02
Vítězství / Siege	0
Tituly MS / WM-Titel	0

Jedna z nových hvězd třídy a špičkový český reprezentant v tomto šampionátu teď řadí se Španěly a Italy. Lukáš Pešek začal jezdit v pouhých třech letech na stroji, který mu postavil tatínek, bývalý motokrosový jezdec. Začal závodit na minibikách v roce 1994 a získal několik titulů, než se v roce 2001 přesunul do českého šampionátu stopětadvacitky. Tomuto seriálu dominoval v roce 2002 a zářil také na evropské scéně. V následujícím roce přešel do třídy 250ccm a závodil v mistrovství Evropy, než dostal příležitost jet Grand Prix dvěstěpadesátek u týmu Yamaha Kurz jako náhradník za zraněného Jaroslava Huleše. První body získal na Phillip Islandu, ale v roce 2004 se rozhodl pro návrat ke stopětadvacitkám, jel za finský tým Ajo Motorsport, pro sezónu 2005 byl pak angažován Gilerou. Dříve známý jako rychlý, ale nevyrovnaný jezdec Pešek ožil v letošní sezóně za řidítky Derbi a je teď pravidelně jedním z nejrychlejších jezdců třídy 125 ccn prakticky v každém závodě. Třikrát vystoupil na stupně vítězů a zdá se, že v tak vydařené sezóně jej první vítězství do GP Valencia nemine. ♦

Einer der neuen Stars in der Kategorie und der Top-Repräsentant Tschechiens unter all den Spaniern und Italienern ist Lukas Pešek. Er begann mit nur 3 Jahren auf einer Maschine zu fahren, die sein Vater gebaut hatte, ein ehemaliger Motocross-Fahrer. 1994 wechselte er zu Minibikes und gewann einige Titel in der Disziplin, bevor er 2001 in der Tschechischen Meisterschaft auf größere Motorräder wechselte. 2002 dominierte er die Serie und wurde auch in der Europäischen Szene gesehen. Im folgenden Jahr stieg er in die 250ccm Klasse in der Europäischen Meisterschaft auf und wurde dann als Ersatz für den verletzten Jaroslav Hules bei Yamaha Kurz für den 250ccm Grand Prix eingestellt. Seine ersten Punkte sammelte er auf Phillip Island, aber 2004 entschied er sich in die 125ccm Klasse zu gehen. Erst fuhr er für das Finnische Team Ajo Motorsport und dann unterschrieb er 2005 bei Giler. Er war schon zuvor als schneller, aber inkonsistenter Fahrer bekannt und Pešeks Karriere lebte erst so richtig auf, als er diese Saison in den Sattel von Derbi stieg. Jetzt ist er ein regulärer Fahrer unter den schnellsten der 125ccm GP Gruppe und das praktisch bei jedem Rennen. Er stand schon dreimal auf dem Podium und ein Sieg in seiner unvergesslichen Kampagne scheint ihm noch vor Valencia so gut wie sicher zu sein. ♦



MOTOCENTRUM



Prodej:

- **motocyklů SUZUKI**
- **náhradních dílů**
- **doplňků**
- **čtyřkolky a sněžné skútry**
- **strojní montáž pneu a vyvažování kol**
- **LEASING, CETELEM**



MOTOCENTRUM
autorizovaný prodej a servis
Kurt LINDNER

tř. Generála Svobody 453
460 01 Liberec
telefon: +420 485 123 510
e-mail: moto-lindner@volny.cz
www.moto-lindner.com

Petr Kumpfe



TLUMOČENÍ A PŘEKLADY D/CZ - CZ/D
DOLMETSCHUNGEN UND ÜBERSETZUNGEN D/CZ - CZ/D

PRODUKCE PRO TV A FILM
PRODUKTION FÜR TV UND FILM

MODERACE CZ-D
MODERATION D-CZ



ZPROSTŘEDKOVÁNÍ UMĚLCŮ PRO KULTURNÍ AKCE
VERMITTLUNG VON KÜNSTLERN FÜR VERANSTALTUNGEN



tel.: +420 731 331 850

www.kumpfe.com

Motocykly zachraňují životy – MotoGP a organizace „Riders for Health“

Ať už jde o závody MotoGP nebo víkendovou vyjíždku s přáteli, motocyklismus je vždycky adrenalinová, napínavá, zkrátka srdeční záležitost. Málokdo ale ví, že motocykly mohou i zachraňovat životy.

V polovině 80. let začala skupina lidí, kteří se pohybovali kolem závodů Grand Prix vedená americkým jezdcem Randy Mamolou a Andreou a Barrym Colemanovými shánět peníze na pomoc postiženým dětem v Africe. Zkrátka se jim podařilo pro tuto věc získat mnoho dalších týmů a jezdců GP a získané prostředky byly tak velké, že upoutaly i pozornost princezny Anny, která se stala patronkou této nadace. A tak se v roce 1988 vydali do Somálska a Keni, aby viděli, jak jejich pomoc bude fungovat na místě. Tenhle výlet měl změnit jejich životy.

Co viděli, byly hromady rozbitých vozidel všeho druhu, povalující se na dvorcích vanokvských klinik. Motocykly s několika málo tisíci najetých kilometrů, opuštěné a rezavějící. Mobilita zdravotní služby neexistovala, a děti tak umíraly na nemoci, jimž se dá snadno předcházet a jaké nebyly v Evropě už po



staletí zaznamenány. Lidem, kteří žili motorkami celý život, to nedávalo smysl. A tak se zrodila myšlenka založit organizaci Riders for Health (Jezdci pro zdraví). V zemích, kde neexistují dealerské sítě ani odtahová služba, kterou si můžete zavolat,

prospědků transportu, je realizován výhradně africkými týmy a je založen na tréninku a preventivní údržbě s cílem dosáhnout nulového počtu nefunkčních vozidel. „Jezdci“ jsou nyní oficiální charitativní skupinou jak MotoGP, tak i FIM (Mezinárodní

když se vám něco porouchá, si zakladatelé Riders for Health stanovili jasný cíl: vyvinout takový systém, aby mobilita zdravotní služby nebyla nikdy ohrožena kvůli chátrajícím vozidlům, bez ohledu na to, jak tvrdé budou podmínky.

Riders for Health nyní vedou národní programy v Gambii, Nigérii a Zimbabve a menší satelitní program v Keni. Systém se jmenuje Management

motocyklová federace) a těší se podpoře motorářů z celého světa. Paddock MotoGP se stává každou sezónu dějištěm dobročinných akcí, jako je třeba „Den šampiónů“ – jedinečná příležitost, kdy mohou fanoušci nahlédnout do zákulisí závodů a účastnit se dražby závodnických propriet nejlepších jezdců sezóny od podepsaných fotografií až po helmy či kombinézy.

V roce 2005 pomohla podpora MotoGP a celosvětové motocyklové komunity africkým zdravotníkům umožnit pravidelnou zdravotní péči celkem pro více než 10 miliónů lidí. Avšak stále ještě více než čtyři milióny dětí umírají před svými pátými narozeninami (každých 30 sekund zemře jedno dítě na malárii), a tak je ještě hodně co dělat. Cílem „Jezdců“ je do roku 2008 zpřístupnit zdravotní péči dalším 5 miliónům lidí.

Riders for Health a MotoGP tvoří unikátní partnerství, které dokáže zachraňovat životy v Africe, a k dosažení tohoto cíle je vaše pomoc nezbytná. Jediné dobročinné akce, které se budou letos konat v paddocku, budou ještě na úplně jiné úrovni než dřívější programy Jezdců, a snad pomohou nejzranitelnějším africkým komunitám ke zdravější budoucnosti.

Choďte si se dozvědět více o oficiální charitativní činnosti MotoGP, navštivte prosím stránky „http://www.riders.org“ nebo e-mailujte na: rfh@riders.org

SOUHRN – „Jezdci“ v roce 2006	
Země, ve kterých jezdců působí (Gambie, Nigérie, Zimbabve a Keňa)	4
Počet vozidel pod správou „Jezdců“	1.274
Počet osob, ke kterým se díky „Jezdcům“ dostane zdravotní péče	10,8 miliónů
Počet osob, které „Jezdci“ v roce 2005 vzdělávali	146
Počet organizací, které využívají služeb „Jezdců“ (bojují proti HIV/AIDS, malárii, tuberkulóze, obrně, úmrtnosti rodičů a novorozenců atd.)	38
Počet osob zaměstnaných ve Velké Británii	14
Počet osob zaměstnaných v Africe	230

Motorräder retten Leben – MotoGP und Riders for Health

Egal ob es Hochgeschwindigkeits-MotoGP Rennsport ist oder ein Wochenendausflug mit Freunden, Motorradfahren lässt das Adrenalin steigen, ist aufregend und erhöht den Herzschlag. Aber was viele Menschen gar nicht realisieren ist, dass es auch lebensrettend sein kann.

Mitte der 80er Jahre hat sich eine Gruppe von Menschen, die im Grand Prix Rennsport gearbeitet haben – allen voran der Amerikanische Rennfahrer Randy Mamola, Andrea Coleman und Barry Coleman – zusammen gefunden und sie begannen Geld zu sammeln, um den benachteiligten Kindern in Afrika zu helfen. In nur kurzer Zeit sind viele der anderen GP Teams und deren Fahrer mit aufgesprungen und die Spenden wurden groß genug, um die Aufmerksamkeit der Patronin der Wohltätigkeit, Prinzessin Anne, zu erregen. Und daher wurden sie 1988 nach Somalia und nach Kenia eingeladen, um die Arbeit dort aus erster Hand zu erleben. Diese Reise sollte ihr Leben verändern.

Was sie draußen auf den Hinterhöfen der ländlichen Gesundheitskliniken sahen waren Schrotberge kaputt gegangener Fahrzeuge. Motorräder, die erst ein paar wenige Kilometer gefahren wurden, wurden aufgehäuft, im Stich gelassen und rosteten vor sich hin. Der Gesundheitsdienst stand außer Frage und Kinder starben an leicht zu verhindernden Krankheiten, die man in Europa schon seit Jahrzehnten nicht mehr gesehen hat. Für Menschen, die ihr Leben lang schon Motorrad gefahren sind, machte das einfach keinen Sinn.

Und so wurde die Idee für „Riders for Health“ geboren, in dieser einen Garage voller kaputter Motorräder. In einem Land ohne Fahrzeug-Häuser oder Abschleppdiensten, die man einfach anrufen kann,



– Transportmittel Management – wird von komplett Afrikanischen Teams geführt und basiert auf dem Training und vorbeugender Instandhaltung, um einen Standard zu erhalten, der nicht mehr ausfällt.

„Riders“ ist nun auch die offizielle Wohltätigkeitsorganisation der MotoGP und der FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) und bekommt von Bäckern überall auf der Welt anerkennende Unterstützung. Das MotoGP Fahreriager ist jedes Jahr Austragungsort einiger Spendenaktionen. zu denen auch der „Tag der Champions“ gehört – ein einzigartiger Event, bei dem die Rennfans die Chance haben hinter die Kulissen zu blicken und bei einer Auktion Erinnerungsstücke der Topfahrer der Serie zu ersteigern, die vom signierten Foto, über die Helme bis hin zu deren Rennkombis gehen.

2005 half die Unterstützung der MotoGP und der weltweiten Motorradfahrer-Gesellschaft dabei, dass die Afrikanischen Hilfsarbeiter mehr als 10 Millionen Menschen erreichen medizinisch versorgen konnten, um Krankheiten und Armut zu bekämpfen. Aber noch immer sterben jedes Jahr mehr als 4 Millionen Kinder vor ihrem fünften Geburtstag (eines alle 30 Sekunden allein an den Auswirkungen der Malaria) und es gibt noch immer viel mehr, was wir tun können. Das Ziel von „Riders“ ist es bis 2008

weitere 5 Millionen Menschen erreicht zu haben. „Riders for Health“ und MotoGP ist eine einzigartige Partnerschaft, die in Afrika Leben rettet und Ihre Unterstützung ist lebensnotwendig bei der Hilfe diese Ziele zu erreichen. Die aufregenden Spendenaktionen, die dieses Jahr im Fahreriager stattfinden, werden dem Programm von „Riders“ sehr helfen einigen der verletzbarsten Gemeinden Afrikas dabei zu helfen, sich auf eine gesündere Zukunft zu freuen. ♦



hatten die Gründer von „Riders for Health“ ein klares Ziel vor Augen: ein System zu kreieren, das verhindern sollte, dass der Gesundheitsdienst wegen ausfallender Fahrzeuge nicht funktionierte, egal wie rau die Bedingungen sein mögen.

„Riders for Health“ hat nun nationale Programme in Gambia, Nigeria und Zimbabwe und ein kleines Satellitenprogramm in Kenia. Das System von „Riders“



Falls Sie mehr über die Arbeit der offiziellen MotoGP Wohltätigkeitsorganisation wissen möchten, besuchen Sie bitte „http://www.riders.org“ www.riders.org oder schreiben Sie uns eine E-Mail an: rfh@riders.org

LEGENDS

Sín slávy MotoGP má vzdát 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 Síně slávy MotoGP.

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

Prvním jezdcem, který se stal Legendou MotoGP, byl pětinaásobný mistr světa ve třídě 500 ccm Australan Mick

Doochan, který byl dekorován v Mugellu v neděli 28. srpna 2000.

Od té doby byli do Síně 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.



Michael DOOHAN
5x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Giacomo AGOSTINI
15x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Wayne RAINEY
3x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Mike HAILWOOD
7x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Kevin SCHWANTZ
1x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Freddie SPENCER
2x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Angel NIETO
13x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Carlo UBBIALI
6x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Anton MANG
1x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Kenny ROBERTS
2x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Wayne GARDNER
1x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Phil READ
2x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Geoff DUKÉ
1x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



John SURTEES
7x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Barry SHEENE
1x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Daijro KATO
1x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



Eddie LAWSON
1x vítěz MotoGP ve třídě 500 ccm



MotoGP Official Sponsors

Together...



we make it possible!

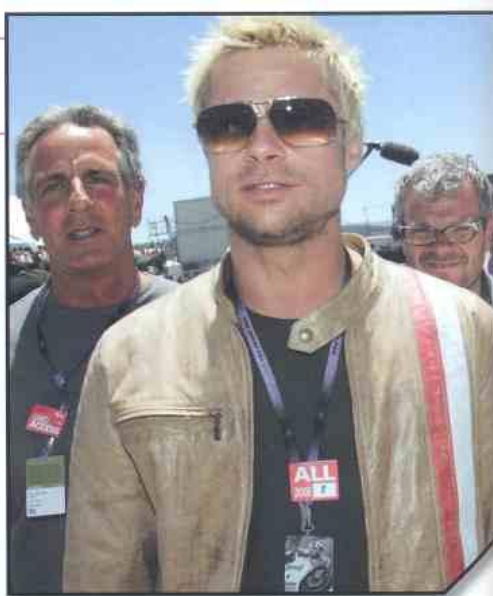


MotoGP je světově proslulá sportovní atrakce. Adrenalin a technické mistrovství světového šampionátu přirozeně přitahují známé tváře ze všech koutů světa. Jsou mezi nimi herci i hudebníci, politici i šlechtici, ostatní sportovci i bývalé legendy MotoGP a seznam celebrit, které kdy navštívily nějakou Grand Prix, by byl dlouhý a pestrý.

Herci Brad Pitt, Adrien Brody a Matt Le Blanc mohli uspokojit svoji zvědavost v roce 2005, když se MotoGP jela v kalifornské Laguna Seca, poprvé od roku 1994. Velký motocyklový fanoušek Le Blanc – proslulý svou rolí Joeyho ze seriálu Přátelé, který nyní hraje stejnou postavu ve vlastním seriálu – už navštívil před několika lety Grand Prix Itálie v Mugello, když byl v Evropě na libáncích. Pro držitele Oscara Brodyho a Pitta byla Laguna Seca vůbec prvním setkáním s nejrychlejší show na dvou kolech.

Die MotoGP ist bekannt für Sport und Attraktion. Der Adrenalin-Gefüllte und technische Schauplatz der Motorrad Welt magisch an. Vom Schauspieler über den Musiker bis hin zu Politikern, Königen und auch anderen Sportlern, wie ehemaligen MotoGP Legenden, ist die Liste der Namen, die sich über die Jahre bei einem Grand Prix haben blicken lassen, lang und klingvoll.

Die Schauspieler Brad Pitt, Adrien Brody und Matt Le Blanc hatten die Chance ihren MotoGP Durst während des US Grand Prix 2005, der zum ersten Mal seit 1994 wieder in Laguna Seca, in Kalifornien stattfand, zu stillen. Der große Motorradrennsport-Fan Le Blanc – berühmt für seine Rolle als „Joey“ in der Serie „Friends“ und für seine eigene Serie als derselbe Charakter – war bereits einige Jahre zuvor beim Italienischen Grand Prix in Mugello, da er sich gerade in den Flitterwochen in Europa befand. Für den Oskar Gewinner Brody und für Pitt war Laguna Seca die erste Gelegenheit, sich einen Eindruck von der schnellsten Zweirad Show der Welt zu machen.



▲ Mnohonásobný světový šampion v motokrosu Stefan Everts si loni porovnával své trofeje s dalším jezdcem Yamaha Valentinem Rossim ve Valencii.

▲ Der mehrfache Motocross Weltmeister Stefan Everts verglich 2005 in Valencia seine ganzen Titel mit denen des betreudeten Yamaha Fahrers Valentino Rossi.



▲ Olympijský veslař a zlatý medailista Matthew Pinsent si loni v Doningtonu vyzkoušel s Randym Mamolou jízdu na dvousedadlovém motocyklu.

▲ Der Olympia-Ruderer und Goldmedaillenträger Matthew Pinsent ist letztes Jahr beim Grand Prix in Donington Park mit Randy Mamola auf dem Zweisitzer mitgefahren.

◀ Basketbalová legenda Michael Jordan navštívil společně s dalšími hvězdami finálový závod Grand Prix ve Valencii v roce 2004 a loni se objevil s americkými jezdci MotoGP také v Laguna Seca.

◀ Die Basketball Legende Michael Jordan kam beim letzten Grand Prix des Jahres 2004 nach Valencia und war auch im letzten Jahr bei den Amerikanischen Fahrern in Laguna Seca zu Gast.



Wayne Rainey, Giacomo Agostini a Kenny Roberts se jako legendy MotoGP setkali rovněž v Laguna Seca.

Paddock MotoGP představuje noblesní a zároveň těžce pracující komunitu, která během roku navštíví čtrnáct zemí na třech kontinentech. Móda, hospitality, byznys a špičkové technologie vytvářejí dohromady exotickou, kosmopolitní a zároveň exkluzivní atmosféru...

Wayne Rainey, Giacomo Agostini a Kenny Roberts waren nur einige der MotoGP Legenden, die in Laguna Seca zusammen kamen.

Das Fahrerlager-Leben in der MotoGP spiegelt eine glamouröse, aber hart arbeitende Gesellschaft wieder, die vierzehn verschiedene Länder und drei Kontinente besucht. Mode, Hospitality, Geschäft und Technologie bilden eine exotische, kosmopolitische und exklusive Atmosphäre...



◀ Další z herců Eric Bana, známý z filmů „The Hulk“, „Trója“ a nedávno „Mnichov“ navštívil Phillip Island v roce 2004 jako host týmu Ducati. Australan má trvalý pobyt v Melbourne, a tak byl pro něj výlet na Grand Prix Austrálie jednoduchou záležitostí.

◀ Ein weiterer Schauspieler, Eric Bana, der bekannt für seine Rollen in „Der Hulk“, „Troy“ und erst kürzlich für „München“ ist, besuchte Phillip Island als Gast des Ducati Teams. Der Australier wohnt in Melbourne und hatte es daher nicht schwer einen kurzen Ausflug zum Grand Prix zu machen.



Kalendář

DATUM	GRAND PRIX	OKRUH	ZEMĚ
 26. března	GRAN PREMIO betandwin.com DE ESPAÑA	JEREZ	ŠPANĚLSKO
 08. dubna	GRAND PRIX OF QATAR **	LOSAIL INT CIRCUIT	KATAR
 30. dubna	GRAND PRIX OF TURKEY	ISTANBUL PARK	TURECKO
 14. května	POLINI GRAND PRIX OF CHINA	SHANGHAI	ČINA
 21. května	ALICE GRAND PRIX DE FRANCE	LE MANS	FRANCIE
 04. června	GRAN PREMIO D'ITALIA ALICE	MUGELLO	ITÁLIE
 18. června	GRAN PREMI CINZANO DE CATALUNYA	CATALUNYA	ŠPANĚLSKO
 24. června	A-STYLE TT ASSEN **TT	ASSEN	NIZOZEMÍ
 02. července	GAS BRITISH GRAND PRIX	DONINGTON PARK	VELKÁ BRITÁNIE
 16. července	betandwin.com MOTORRAD GRAND PRIX DEUTSCHLAND	SACHSENRING	NĚMECKO
 23. července	RED BULL U.S. GRAND PRIX *	LAGUNA SECA	USA
 20. srpna	GAULOISES GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY	BRNO	ČESKÁ REPUBLIKA
 10. září	MARLBORO MALAYSIAN MOTORCYCLE GRAND PRIX	SEPANG	MALAJSIE
 17. září	GMC AUSTRALIAN GRAND PRIX	PHILLIP ISLAND	AUSTRÁLIE
 24. září	A-STYLE GRAND PRIX OF JAPAN	TWIN RING MOTEGI	JAPONSKO
 15. října	bwin.com GRANDE PREMIO DE PORTUGAL	ESTORIL	PORTUGALSKO
 29. října	GRAN PREMIO bwin.com DE LA COMUNITAT VALENCIANA	RICARDO TORMO	ŠPANĚLSKO

* POUZE TRÍDA MotoGP ** SOBOTA

Kalender



02. / 03. September 2006
Sachsenring
7. IDM-Lauf



www.idm.de

Tickethotline:
0 18 05 30 34 35*



Motorsport und mehr.

ADAC Sachsen



