

Cardion AB Grand Prix České republiky



OFFICIAL
PROGRAMME

motogp.com



cardion ab

BRNO 17-19/08/2007

PROGRAMOVÉ NOVINY
ČESKÉ A NĚMECKÉ TEXTY

150Kč

T+
TISSOT
 SWISS WATCHES SINCE 1853

TALMACSI - 125cc

T+ **TISSOT** **T+** **TISSOT**
 SWISS WATCHES SINCE 1853 SWISS WATCHES SINCE 1853



CIRCUIT



Official Timekeeper



**More
 than a watch**

Tissot, Innovators by Tradition.

316L stainless steel, Scratchproof sapphire crystal, Swiss ETA chronograph movement, Water resistant to 100m/330ft

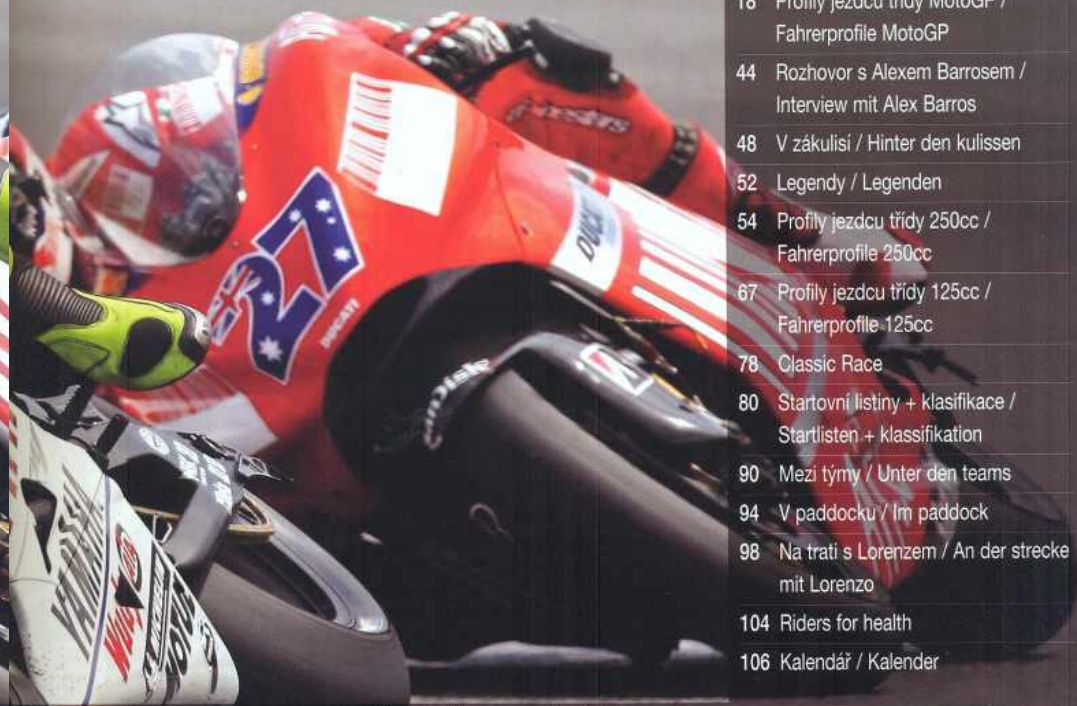
www.tissot.ch



BRNO 2007

Cardion AB Grand Prix České republiky

Automotodrom Brno 17-19/08/2007



- 6 FIM Uvítání / FIM Grusswort
- 8 Uvítání / Grusswort
- 11 Časový plán / Zeitplan
- 12 Mapa okruhu / Plan der rennstrecke
- 14 Vývoj sezóny / Bisheriger Saisonverlauf
- 18 Profily jezdců třídy MotoGP / Fahrerprofile MotoGP
- 44 Rozhovor s Alexem Barrosem / Interview mit Alex Barros
- 48 V zákulisí / Hinter den Kulissen
- 52 Legendy / Legenden
- 54 Profily jezdců třídy 250cc / Fahrerprofile 250cc
- 67 Profily jezdců třídy 125cc / Fahrerprofile 125cc
- 78 Classic Race
- 80 Startovní listiny + klasifikace / Startlisten + klassifikation
- 90 Mezi týmy / Unter den teams
- 94 V paddocku / Im paddock
- 98 Na trati s Lorenzem / An der Strecke mit Lorenzo
- 104 Riders for health
- 106 Kalendář / Kalender



Promoter: Automotodrom Brno, a.s.
PO BOX 1
CZ 641 00 Brno

Official Race Programme Published by TRMG Ltd/BSSP Ltd

TRMG
Winchester Court, 1 Forum Place, Hatfield, Herts, AL10 0RN
Tel: 01707 273 999 Fax: 01707 276 555
www.trmg.co.uk

Project Director
Project Manager
Design

Bill Smith
Tom Crofts
Steve Maddox,
Marie Vassallo
Simon Latter
Malcolm Anderson
Paula Skinner

Production
Studio Manager
Publisher

Display Sales Manager
Advertising Production
Advertising Repro
Photography

Mike Cantelo
Tracey Killick
Charlie Dragazis
2snap.Com

Advertising Director
Director
Publishing Director

Charlie Wise
Andrew Stevens
Jon Fellows

Printed by

Tiskdruck Velimský

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



While every effort is made to ensure the accuracy of this publication, the publishers TRMG cannot accept liability for any statement of error contained herein.
© 2007 TRMG Ltd/BSSP Ltd.





Vážení sportovní přátelé,

Pokaždé když zamíříme k okruhu, který bude hostit podnik Mistrovství světa MotoGP, jsme naplněni vzrušením: pocitem že budeme moci sledovat naše nováčky, ale i hrdiny na trati. Jsou to jezdci, kteří nás inspirojí k opuštění našich domovů a nastoupení stovky kilometrů dlouhé cesty, abychom je viděli v akci, a velmi často také absolvovali cestu sami na dvou kolech. Náš příjezd na okruh je sdílen s desítkami podobně smýšlejícími fanoušky, kteří chtějí prožít tuto zkušenost společně s námi. Z dálky slyšíme zvuky motocyklů na trati, zrychlíme svoji pouť, abychom nezmeškali ani sekundu z akce.

Konečně, jakmile jsme na okruhu, zjistíme, kdo je na trati – ihned rozeznatelné speciálně vytvořené kombinézy, personalizované helmy a neuvěřitelné prototypy pod nimi. Týmy a sponzoři se starají, aby motocykly a jezdci těšili náš zrak, zatímco tovární uvádějí nové specifikace svých nejnovějších strojů. To poskytuje fanouškům zápletku a je součástí jejich zájmu.

Okruh je v bezvadném stavu, reklamní tabule perfektně nastavené očím diváků na okruhu i televizním kamerám, poskytující spršku barev svému okoli. Bylo uделáno spousta práce, aby neohrozily bezpečnost jezdců. Trať je jerně orámována bílou linkou a barevnými obrubnicemi, zatímco štrkové bezpečnostní zóny na vnější zatáček a koncích rovinek vypadají jako perfektně uhrabané pláže.

Poté přichází moment startu závodu. Jezdci se seřadí na roštu a jsou obklopeni množstvím na pohled dezorganizovaných lidí – mechanici řeší poslední detaily, sundávají nahříváky z pneumatik a prohodí posledních pár slov se svými jezdci. Televizní kamery je zabírají jednoho po druhém, někteří jsou napjatí, jiní uvolnění. Díky grafice na obích obrazovkách rozeznáváme jejich jména a minulé výsledky. Před několika minutami jsme viděli ředitele závodu vykonávat poslední kontrolu připravenosti personálu na trati. Všichni jsou na pozicích a připraveni.

Poté, jakoby spontánně, přesto však dle daného plánu, je dán rozkaz k opuštění prostoru a během minut je rošt připraven. V kontrolní věži proběhne poslední rychlá kontrola a jsou rozsvícena červená světla. A o pár sekund později jsme v závodě! Jak to pokračuje, víte sami – poslední otázkou zůstává, kdo protne první cílovou pásku.

To je velká část příběhu, jež zvedá den ode dne slávu našeho sportu. Abychom toho mohli dosáhnout, předešlým v posledních letech spolupracuje FIM s různými subjekty a to především díky spontánní iniciativě a jednotě všech zúčastněných. S jezdci diskutujeme bezpečnostní předpisy. S promotéry – společnostmi Dorna – organizaci a image sportu. S IRTA důvěru týmů. S výrobci charakteristiky motocyklů a pravidla. S okruhy modifikace. S činovníky FIM aplikaci pravidel a školení komisářů. Díky této spolupráci, jenž je mezi všemi zúčastněnými stále silnější, je zajištěn úspěch šampionátu. A konečně, díky médiím si můžeme vychutnat každý jeho detail.

Díky patří Vám, fanouškům, za to že nás sledujete s tak obrovským entusiasmem.

Vito Ippolito
Prezident FIM

TISSOT TISSOT TISSOT TISSOT



BRNO 2007



FÉDÉRATION
INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

WE CARE ABOUT:

GRAND PRIX • ENDURANCE
SUPERBIKE • SUPERSPORT
MOTOCROSS • SUPERCROSS
SUPERMOTO • SNOWCROSS
FREESTYLE • TRIAL
INDOOR TRIAL • ENDURO
CROSS-COUNTRY RALLIES
SPEEDWAY • ICE RACING
LONG TRACK • LEISURE
MOTORCYCLING • MOBILITY,
TRANSPORT, ROAD SAFETY,
PUBLIC POLICY • ENVIRONMENT
WOMEN IN MOTORCYCLING
TECHNICAL • MEDICAL • JUDICIAL

vážení závodníci a motocykloví fanoušci,

v březnu při Velké ceně Kataru vstoupil seriál mistrovství světa silničních motocyklů do 59. ročníku. Lidé v tom věku se pomalu ztrácejí s odchodem, ubývá fyzických sil a všichni citlivě dříve ztratili zájem. U závodů silných strojů je tomu přesně naopak.

Grand Prix České republiky je hlavním tabákem brněnského sportovního roku – desítky tisíc návštěvníků sem každoročně míří za nejlepšími závodníky světa. Zatažkami Masarykovy okruhu letos projede sedminásobný mistr světa Valentino Rossi, loňský šampion ve třídě MotoGP Nicky Hayden i současný nejlepší český jezdec Lukáš Pešek.

kteřímu bych rád pogratuloval k vítězství v závodě Grand Prix v Číně. Zdejší fanoušci vědí, že na českou hymnu na mistrovství světa silničních motocyklů čekali přes čtyřicet let.

Návštěvníky automotodromu bych rád pozval i do centra města, kde mohou ochutnat české speciality v mnoha stylových hospůdkách a prohlédnout si architektonické památky od gotických k postmoderním. Brno je pohostinné a živé město s téměř rodinnou atmosférou, které kombinuje přednosti metropole s menším klidným sídlem.

Práji jezdcům, aby je nezastavily pády ani technické

závady, spolu s organizátory věřím v příznivé počasí a a fanoušky se těším na shledanou při jubilejním 60. ročníku opět v Brně.

Roman Onderka,
primátor statutárního města Brna



Roman Onderka

SEHR GEEHRTE RENNFAHRER UND MOTORRADFANS

Im März beim Großen Preis von Katar trat die Weltmeisterschaftsserie der Straßenmotorräder in ihren 59. Jahrgang. Die Menschen in diesem Alter versöhnen sich langsam mit ihrer Altersrente, ihre physischen Kräfte entweichen langsam und alle Bewunderer verlieren längst ihr Interesse. Beim Rennen der starken Maschinen ist dies genau umgekehrt.

Die Grand Prix der Tschechischen Republik ist der Haupttreffer des Brünner Sportjahres – viele Tausende Besucher kommen jedes Jahr her, um die besten Rennfahrer der Welt zu sehen. Durch die Kurven des Masaryk-Rings werden heuer der siebenfache Weltmeister Valentino Rossi, der vorjährige Champion in der Klasse MotoGP Nicky

Hayden, sowie der derzeitige beste tschechische Fahrer Lukáš Pešek fahren, welchem ich gerne gratulieren möchte zum Sieg im Grand Prix-Rennen in China. Die hiesigen Fans wissen, dass sie auf die tschechische Hymne bei der Weltmeisterschaft der Straßenmotorräder über vierzig Jahre lang warten mussten.

Die Automotodrom-Besucher möchte ich auch gerne ins Stadtzentrum einladen, wo sie die tschechischen Spezialitäten in vielen stilreichen Gaststätten kosten könnten und wo sie auch die architektonischen Denkmäler, von den gotischen bis hin zu den postmodernem, besichtigen können. Brno ist eine gastfreundliche und lebendige Stadt mit

einer beinahe familiären Atmosphäre, welche die Vorteile der Metropole mit einer kleineren ruhigen Siedlung kombiniert.

Ich wünsche den Fahrern, dass sie keine Stürze oder technische Pannen aufwachen, zusammen mit den Organisatoren hoffe ich auf ein günstiges Wetter und mit den Fans freue ich mich auf ein Wiedersehen beim 60. Jubiläumsjahrgang wieder in Brno.

Roman Onderka,
Primátor der statutarischen
Stadt Brno.

vážení sportovní přátelé,

jsm rád, že Vás mohu pozdravit u příležitosti Cardion AB Grand Prix České republiky, která se koná na Masarykově okruhu v Brně, metropoli Jihomoravského kraje.

Náš region nabízí svým obyvatelům i návštěvníkům vedle bohatých možností sportovního vžití také zajímavé kulturní památky, krásnou přírodu, nádherné vinnohrady i veletrhy. Masarykův okruh bezesporu patří mezi atraktivní místa kraje stejně jako Mohyla míru, letiště v Brně-Tuřanech, Lednicko-valtický areál, brněnské výstaviště, velkomoravské hradiště v

Mikulčovicích nebo jeskyně v Moravském krasu. I z tohoto důvodu podporuje krajské zastupitelstvo každoroční pořádání mistrovství světa silničních motocyklů, které se těší tak velké pozornosti Vás – sportovních fanoušků.

Účastníkům nejvýznamnějšího motocyklového závodu na území České republiky přejí hodně úspěchů na pětkilometrovém okruhu závodní dráhy, divákům pak napínavě sportovní zážitky v hledišti. Věřím, že si z pobytu u nás na jižní Moravě odnesete jenom příjemné vzpomínky a

rádi se sem budete vracet i v následujících letech.

Mnoho nejen sportovních úspěchů přeje

Stanislav Juránek
Hejtmán Jihomoravského
kraje/Landeshauptmann von Südmähren



Stanislav Juránek

SEHR GEEHRTE SPORTFREUNDE,

es freut mich sehr, Sie bei der Gelegenheit des Cardion AB Grand Prix der Tschechischen Republik begrüßen zu können, die auf dem Masaryk-Ring in Brno, der Metropole des Südmährischen Kreises, veranstaltet wird.

Unsere Region bietet ihren Bewohnern, sowie den Besuchern, neben den reichen Möglichkeiten des Sportlebens auch interessante Kulturdenkmäler, eine schöne Natur, wunderschöne Weingärten und auch Messen, an. Der Masaryk-Ring gehört sicherlich unter die attraktiven Orte des

Kreises, genauso wie der Friedensgrabhügel, der Flugplatz in Brno-Tuřany, das Lednice-Valtice-Gelände, das Brünner Messegelände, die Großmährische Burgstätte in Mikulčovice oder die Tropsteinhöhlen im Mährischen Karst. Auch aus diesem Grunde unterstützt die Kreisvertretung jedes Jahr die Veranstaltung der Weltmeisterschaft der Straßenmotorräder, die sich einer so großen Aufmerksamkeit von Ihnen – den Sportfreunden – erfreut.

Den Teilnehmern des bedeutendsten Motorradrennens auf

dem Gebiet der Tschechischen Republik wünsche ich viel Erfolg auf der fünf Kilometer langen Rennstrecke, den Zuschauern dann wünsche ich ein spannendes Sporterebnis im Zuschauerraum. Ich bin überzeugt, dass Sie sich vom Aufenthalt bei uns in Südmähren nur angenehme Erinnerungen forttragen und dass Sie auch in den kommenden Jahren gerne wieder herkommen.

Viele nicht nur Sportserfolge wünscht Ihnen

Vážení sportovní přátelé,

Když do Brna zavítá léto, tak jedním z jeho symbolů jsou nejen rozpálené ulice, ale i největší sportovní událost roku na Masarykově okruhu – Mistrovství světa silničních motocyklů. Vitáme fanoušky motocyklového zápolení, nadšené motorkáře a příznivce burácejících motorů a věříme, že zažijí na Automotodromu krásné chvíle plné napětí a radosti.

Přejeme jezdcům krásné chvíle plné napětí a radost z dosaženého cíle.

A musím také poděkovat všem, kteří se zasloužili o to, aby se bylo na co dívat. Město Brno, Jihomoravský kraj a celý kolektiv akciové společnosti Automotodrom Brno.

VÍTEJTE V BRNĚ NA CARDION AB GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY!!!

Mgr. Ivana Ulmanová

Výkonná ředitelka a předsedkyně představenstva
Automotodrom Brno, a.s.



SEHR GEEHRTE SPORTFREUNDE,

wenn der Sommer in die Stadt Brno kommt, ist eines seiner Symbole nicht nur die erhitzten Straßen, sondern auch das größte Ereignis des Jahres auf dem Masaryk-Ring – die Weltmeisterschaft der Straßenmotorräder.

Wir heißen die Fans des Motorradrennens, die begeisterten Motorradfahrer und die Sportfreunde der heulenden Motoren willkommen und hoffen, dass sie auf dem Automotodrom schöne Augenblicke voll Spannung und Freude erleben.

Wir wünschen den Fahrern viel Glück, eine gute Technik und Freude über das erreichte Ziel.

Und ich muss mich auch bei allen bedanken, die sorgen, dass hier auch etwas zu sehen und zu erleben ist. Die Stadt Brno, der Südmährische Kreis und das ganze Kollektiv der Aktiengesellschaft Automotodrom Brno.

WILLKOMMEN IN BRNO BEIM CARDION AB GRAND PRIX DER TSCHECHISCHEN REPUBLIK!!!

Mag. Ivana Ulmanová

Ausführende Direktorin und Vorstandsvorsitzende
Automotodrom Brno, a.s.



Jihomoravský kraj – kraj vína a staleté historie

Jihomoravský kraj tvoří bez nadsázky křižovatku Evropy. Odpradáva se na jeho území protínaly cesty mezi východem a západem, severem a jihem. Kromě historických památek a přírodních atraktivit, z nichž některé dokonce chrání UNESCO, přitahuje dnes do Jihomoravského kraje návštěvníky srdečnost a pohostinnost jeho obyvatel, ale i hrdoť na to, že žijí na jižní Moravě. Posudte 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 – Vídně, Budapešti a Bratislavy – představuje rovněž východisko četných poznávacích programů včetně populární vlnařské turistiky. K výhodám města patří i rychlé spojení s Prahou, hlavním městem České republiky. Návštěvníci mohou využít mezinárodní letiště Brno-Tuřany. Výjimečnost brněnské regionu však spočívá v dokonalém spojení všech možností velkoměsta s řadou atraktivních turistických cílů v blízkém okolí.

Moravský kras a okolí

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

Pálava a Lednicko-valtický areál

Kraj lužních lesů, vinic a úrodných polí v nejnižší části Moravy je proslulý bohatou historií, folklorem a tradicemi a četnými stavebními památkami. Teplá a nížinná charakter v oblasti soutoku řek

Dyje a Moravy daly vzniknout typickému přírodnímu společenství – lužní krajně 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 bohatá minulost dokumentovaná cennými archeologickými nálezky například v Mikulčovicích, vzácné stavební památky církevní i světské architektury, zachovalá lidová architektura a zejména bohatý, dosud živý folklor a tradice lidové kultury. Přírodní hranici okresu vytvářejí na severu hluboké listnaté lesy Žďánického lesa a pohorí Chřibů, na jihu hřeben Bílých Karpat. Širokým úvalem v úseku mezi Rohatcem a Bzeneckým Pivovzem protéká řeka Morava a vytváří nádherné meandry, lemované lužními lesy. Je rovněž vyhlášenou vlnařskou oblastí.

Znojensko a Podolí

Kraj piny 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, Jevišovka a Rokytná. Jeho centrem je Znojmo, druhé největší město Jihomoravského kraje a zároveň středisko vyhlášené vlnařské 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 vynikajících vín.

Brno a Umgebung

Brno, 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 „Weintouristik“ dar. Zu den Vorteilen der Stadt gehören auch schnelle Verbindungsmöglichkeiten mit Prag, der Hauptstadt Tschechiens. Den Besuchern steht auch der internationale Flughafen „Brno-Tuřany“ zu Verfügung. Die Ausgewogenheit der Brünner Region besteht jedoch in perfekter Verbindung aller Grosstadtmöglichkeiten mit einer Reihe der attraktiven Touristenziele in der naheliegenden Umgebung.

Mährischer Karst und Umgebung

Nördlich von Brno 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 „Hornosvatecká vrchovina“, in der Regionsmitte dehnt sich die Furche „Boskovická brázdá“, die im Osten vom Hanahochland (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 Valtice

Das Gebiet der Auenwälder, der Weinberge und fruchtbaren 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 Naturschauspiels, des Auenwaldes mit dem größten erhaltenen Auenwald in der ganzen Europa. Zwei hierortige Standorte wurden



sogar in das UNESCO-Registrierungsbuch aufgenommen. Es handelt sich um das Gebiet von Lednice und Valtice 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 Mikulčovic) 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-Waldes und des Gebirges Chřibů gebildet, im Süden dann vom Welše-Karpaten-Kamm. Durch die Talenge zwischen „Rohatcem“ und „Bzenecký Pivovz“ fließt der Fluss March durch und bildet wunderschöne mit den Auenwäldern gesäumte Flussmeandern. Dieses Gebiet gehört auch zu den bekanntesten Weinanbau-Gebieten.

Znojmo 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 Hügelanfang gebildet, in die die Flüsse Thaya, Želetavka, Jevišovka und Rokytná ihre Flussbetten ausgehöhlt haben. Das Zentrum dieser berühmten Weingegend ist Znojmo, die zweitgrößte Stadt Südmährens. Thayagebiet, ein von vier Nationalparks Tschechiens, das sich entlang des Grenzflusses Thaya erstreckt, trägt zur Attraktivität der Region bei. In den Sommermonaten werden die Touristen vor allem vom Främer Stausee (Vranovská přehrada) und von weiteren Badeseeen angezogen. Dieses Gebiet erlangte sein Ruhm genauso durch den Weinanbau.



Jihomoravský kraj

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

časový plán

Pátek, 13. července 2007

9,00-9,45 125ccm Volný trénink 1

10,00-11,00 MotoGP Volný trénink 1

11,15-12,15 250ccm Volný trénink 1

12,25-12,50 Red Bull MotoGP Rookies Cup

Volný trénink

13,05-13,35 125ccm Kvalifikační trénink 1

13,50-14,50 MotoGP Volný trénink 2

15,05-15,50 250ccm Kvalifikační trénink 1

16,05-16,35 Red Bull MotoGP Rookies Cup

Kvalifikační trénink 1

16,45-17,15 ADAC Junior Cup

Kvalifikační trénink 1

17,25-17,55 Sidecar Volný trénink

18,05-18,35 Red Bull MotoGP Rookies Cup

Kvalifikační trénink 2

18,45-19,15 ADAC Junior Cup Kvalifikační

trénink 2

19,25-19,55 Sidecar Kvalifikační trénink

Sobota, 14. července 2007

9,00-9,45 125ccm Volný trénink 2

10,00-11,00 MotoGP Volný trénink 3

11,15-12,15 250ccm Volný trénink 2

12,20-12,50 VIP Village Pit Lane Walk

13,05-13,35 125ccm Kvalifikační trénink 2

13,50-14,50 MotoGP Kvalifikační trénink

15,05-15,50 250ccm Kvalifikační trénink 2

16,15 Red Bull MotoGP Rookies Cup

Závod (18 kol)

17,00 Tisková konference ke kvalifikaci

17,15 ADAC Junior Cup Závod (15 kol)

18,05 Sidecar Závod 1 (11 kol)

Neděle, 15. července 2007

8,40-9,00 125ccm Warm Up

9,10-9,30 250ccm Warm Up

9,40-10,05 MotoGP Warm Up

10,10-10,35 VIP Village Pit Lane Walk

11,00 125ccm Závod (27 kol)

Tisková konference

(ihned po vyhlášení vítězů)

12,15 250ccm Závod (29 kol)

Tisková konference

(ihned po vyhlášení vítězů)

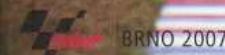
14,00 MotoGP Závod (30 kol)

Tisková konference

(ihned po vyhlášení vítězů)

15,30 Sidecar Závod 2 (22 kol)

Časový plán je uveden v lokálních časech.



BRNO 2007

BRNO

Vítězové 2006

125cc Alvaro Bautista (SPA), Aprilia

250cc Jorge Lorenzo (SPA), Aprilia

MotoGP Loris Capirossi (ITA) Ducati

Traťové rekordy

125cc 2'07.836 Lucio Cecchinello 2003 Aprilia

250cc 2'02.554 Dani Pedrosa 2005 Honda

MotoGP 1'58.157 Loris Capirossi 2006 Ducati



VLAJKY UŽÍVANÉ K PŘEDÁNÍ INFORMACÍ

- ZELENÁ VLAJKA**
Trať je bez nebezpečí.
- ŽLUTÉ A ČERNÉ PRUHOVANÁ VLAJKA**
V tomto úseku trati očekávejte odhadem vysokou olei, voda nebo jiné látky.
- BÍLÁ VLAJKA S ČERVENÝM KŘÍŽEM**
Kapky deště v tomto úseku trati.
- BÍLÁ VLAJKA S ČERVENÝM KŘÍŽEM DOPOLEDKY**
A ČERNÉ PRUHOVANÉ VLAJKOU
Dešť v tomto úseku trati.
- MODRÁ VLAJKA**
Signál jezdcům, že se za nimi přiklábou jiní jezdci jedoucí rychleji.
Poradit jim jezdce je povinen usadit předjet.
- SACHOVNICOVÁ ČERNOBÍLÁ VLAJKA**
Konec závodu nebo tréninku.
- SACHOVNICOVÁ VLAJKA, BÍLÁ VLAJKA A MODRÁ VLAJKA**
Ukazuje se pozdějšími jezdci, který je před velkou částí jezdce odjíždějí do posledního kola.

VLAJKY SE SMLUVENÝMI INFORMACEMI NEBO INSTRUKCEMI

- ŽLUTÁ VLAJKA**
Když se o ní mluví hrací nebezpečí na tomto úseku trati. Jezdci musí zpomalit a být připraveni zastavit. Předjíždění je zakázáno až do místa, kde je ukázan zelená vlajka.
- BÍLÁ VLAJKA**
Když se o ní mluví hrací nebezpečí, znamená to, že jezdci mohou vyvinout iniciativu.
- ČERVENÁ VLAJKA**
Převážná část jezdce trati.
Jezdci musí zastavit do boje.
- ČERNÁ VLAJKA**
Vysoušení jezdce ze závodu. Vlajka je vyvěšena spolu s jezdeckým číslem.
Jezdce musí zastavit v boxech.
- ČERNÁ VLAJKA S ORANŽOVÝM KOLEM**
Tato vlajka znamená emulacovou zastávku pro jedinou jezdce a ukazuje se společně se startovním číslem jezdce.



Průběh sezóny: Stonerova pohádka...

Sezóna MotoGP 2007 je ve znamení nové éry. Éry 800cc strojů. Nový kabát královské řady přináší do popředí i nového protagonistu. Australan Casey Stoner prožívá nejlepší období své mládeže, avšak chromující kariéru. Se 6 vítězstvími z 11 závodů si udržuje vedení v tabulce již od prvního závodu sezóny v Kataru. Rychlost Ducati Desmosedici GP, společně s výbornou prací Bridgestone – byla jeho hlavní výhodou, zatímco 21letý jezdec se nestyděl pustit se do těsných soubojů s Valentinem Rossim. Ital zvítězil ve Velké ceně Španělska, stejně jako na domácí půdě v Mugello a poté v Assenu. Ale na druhé straně ho potkala nepříliš charakteristická místa jako 10. a 6. v Turecku, resp. v deštěm postříženě Francii. Nemůžeme přehlédnout ani jeho pád v Německu. Do Bima tak přichází se ztrátou 44 bodů ná Stonera.

Vládoucí šampion Nicky Hayden nebyl v tempu a pozice na pódiu mu unikaly. Zpět do kroužku vítězů se dostal po agresivním představení v Assenu. Honda tak pomalu nachází cestu z nehorší krize po 25 letech. Dani Pedrosa, jasný vítěz z Německa, nadále zůstává její největší nadějí.

Suzuki se dostalo na siaznou výkonnou hladinu po několika letech pokusů o návazání na slavnou minulost a John Hopkins – který vstoupil do MotoGP v roce 2002 a do týmu v roce 2003 – získal v Šanghaji první pódium a několikrát tento úspěch málem zopakoval. Modré stroje se pořád častěji objevují ve špičce startovního pole. Jeho týmový kolega Chris Vermeulen exceloval v mokřanech LeMans, když získal pro Suzuki první vítězství po šesti letech. Poté se ještě blýsknul druhým místem v Laguna Seca, aby předsvedl, že na suchu to umí také.

Třídou 250 ccm, přes nově přichozí borce ztělesněné například mistrem 125ccm Alvaem Bautistou, Julianem Simonem a Mikou Kalliem, je v železném sevření čistá jedna této kategorie. Jorge Lorenzo, z 10 závodů před tímto vikendem získal 6 vítězství. Andrea Dovizioso, Bautista a Hiro Aoyama jsou jedinými dalšími letošními vítězi. Dovizioso je v tabulce Lorrenzovi nejbližší, prohrává však o 23 bodů. Ve třídě 125ccm si jdou pro titul rameno na rameno Hector Faubel a Gabor Talmácsi, zatímco třetí týmový kolega Sergio Gadea jim u toho zdatně sekunduje. Maďar Talmácsi je velmi konzistentní a z první pětky v pořadí závodu vypadl pouze při svém výpadku ve Velké Británii. Nejhezčí kubatura je nejtěsnější ze všech tří se sedmi různými vítězi.

DIE BISHERIGE SAISON: STONER'S GESCHICHTE...

In der MotoGP-Saison 2007 hat mit den 800ccm Maschinen ein neues technisches Zeitalter begonnen. Durch die frische Neuerung in der Königsklasse wurden ganz andere Teilnehmer an der Spitze gesichtet, wie der Australier Casey Stoner, der bisher die beste Zeit seiner Jugend mit sechs Siegen der bisherigen elf Rennen genießen kann, und seit dem ersten Rennen der Meisterschaft 2007 in Katar die Führung inne hat. Die Geschwindigkeit der Desmosedici GP7 ist zusammen mit der guten Arbeit von Bridgestone, der größte Vorteil des 21-jährigen und er ist auch nicht unbedingt so schüchtern es das eine oder andere Mal mit Valentino Rossi aufzunehmen. Der Italiener hat zumindest den spanischen Grand Prix, und neben seinem Heimrennen in Mugello auch noch das Rennen in Assen gewonnen, doch in der Türkei und im regennassen Frankreich ist er auf einen unglücklichen sechsten und zehnten Platz gefahren und in Deutschland ist er sogar gestürzt und konnte das Rennen so nicht beenden. Auf dem Weg nach Bimo liegt er 44 Meisterschaftspunkte hinter Stoner.

Der amtierende Weltmeister Nicky Hayden hat leider seine Probleme das richtige Tempo zu finden um regulär aufs Podium zu fahren, trotzdem wurde er nach einer aggressiven Darbietung in Assen wieder in der Führungsgruppe gesehen und erreichte dort und auf dem Sachsenring wieder wertvolle Podiumsplätze. Honda hat auch endlich einen Weg gefunden die schlimmste Epoche des letzten Viertel Jahrhunderts zu beenden, als Dani Pedrosa mit großem Vorsprung auf dem Sachsenring zum Sieg fuhr. Pedrosa ist und bleibt noch immer ihre konsistenteste Hoffnung.

Auch Suzuki hat endlich ein ernst zu nehmendes Level erreicht, nachdem sie einige Jahre hinterher gefahren sind. John Hopkins, der 2002 in die Serie und 2003 in das Team kam, schaffte es mit einem soliden Auftritt in Shanghai sein erstes Podium einzufahren und kam dieser Errungenschaft auch einige Male wieder sehr nahe. Beide blauen Maschinen können in letzter Zeit häufig im Führungsfeld gefunden werden und sein Teamkollege Chris Vermeulen schaffte es im nassen Le Mans den ersten Suzuki Sieg seit sechs Jahren zu

erreichen. Mit dem zweiten Platz in Laguna Seca bewies er, dass er es auch im Trockenen schaffen kann.

Die 250ccm Klasse wurde trotz des Einsetzes des 125ccm Weltmeisters Alvaro Bautista, sowie Julian Simon und Mika Kallio weiterhin von der eisernen Nummer eins - Jorge Lorenzo - beherrscht. Lorenzo hat sechs der zehn bisherigen 250ccm Rennen gewonnen. Andrea Dovizioso und Bautista, sowie Hiro Aoyama sind die einzigen, die außer ihm zum Sieg fahren konnten. Dovizioso folgt dem Weltmeister am dichtesten in der Meisterschaft, auch wenn der Spanier noch immer einen Vorsprung von 23 Punkten hat.

In der 125ccm Kategorie liegen Hector Faubel und Gabor Talmácsi Kopf an Kopf im Titelfkampf und der dritte Teamkollege der beiden, Sergio Gadea versucht da auch noch mitzumischen. Der Ungar Talmácsi hat sich als sehr konsistent bewiesen und ist nur einmal mit einem Ausfall in Großbritannien nicht unter die ersten fünf gefahren. Die kleine Zylinderklasse ist die unvorhersehbarste der drei verschiedenen Klassen und hatte bisher schon sieben verschiedene Grand Prix Sieger.



„vývoj sezóny“

Commercialbank GRAND PRIX OF QATAR

1.	27	CASEY STONER (AUS)	DUCATI MARLBORO TEAM	43'02.788
2.	46	VALENTINO ROSSI (ITA)	FIAT YAMAHA TEAM	43'05.626
3.	26	DANI PEDROSA (SPA)	REPSOL HONDA TEAM	43'11.318

GRAN PREMIO bwin.com DE ESPANA

1.	46	VALENTINO ROSSI (ITA)	FIAT YAMAHA TEAM	45'53.340
2.	26	DANI PEDROSA (SPA)	REPSOL HONDA TEAM	45'54.586
3.	5	COLIN EDWARDS (USA)	FIAT YAMAHA TEAM	45'56.041

GRAND PRIX OF TURKEY

1.	27	CASEY STONER (AUS)	DUCATI MARLBORO TEAM	42'02.850
2.	24	TONI ELIAS (SPA)	HONDA GRESINI	42'09.057
3.	65	LORIS CAPIROSSI (ITA)	DUCATI MARLBORO TEAM	42'10.952

GRAND PRIX OF CHINA

1.	27	CASEY STONER (AUS)	DUCATI MARLBORO TEAM	44'12.891
2.	46	VALENTINO ROSSI (ITA)	FIAT YAMAHA TEAM	44'15.479
3.	21	JOHN HOPKINS (USA)	RIZLA SUZUKI MotoGP	44'19.554

ALICE GRAND PRIX DE FRANCE

1.	71	CHRIS VERMEULEN (AUS)	RIZLA SUZUKI MotoGP	50'58.713
2.	33	MARCO MELANDRI (ITA)	HONDA GRESINI	51'11.312
3.	27	CASEY STONER (AUS)	DUCATI MARLBORO TEAM	51'26.060

GRAN PREMIO D'ITALIA ALICE

1.	46	VALENTINO ROSSI (ITA)	FIAT YAMAHA TEAM	42'42.385
2.	26	DANI PEDROSA (SPA)	REPSOL HONDA TEAM	42'45.459
3.	4	ALEX BARROS (BRA)	PRAMAC D'ANTIN	42'48.341

GRAN PREMI CINZANO DE CATALUNYA

1.	27	CASEY STONER (AUS)	DUCATI MARLBORO TEAM	43'16.907
2.	46	VALENTINO ROSSI (ITA)	FIAT YAMAHA TEAM	43'16.976
3.	26	DANI PEDROSA (SPA)	REPSOL HONDA TEAM	43'17.297

NICKEL & DIME BRITISH GRAND PRIX

1.	27	CASEY STONER (AUS)	DUCATI MARLBORO TEAM	51'40.739
2.	5	COLIN EDWARDS (USA)	FIAT YAMAHA TEAM	51'52.507
3.	71	CHRIS VERMEULEN (AUS)	RIZLA SUZUKI MotoGP	51'58.417

A-Style TT ASSEN

1.	46	VALENTINO ROSSI (ITA)	FIAT YAMAHA TEAM	42'37.149
2.	27	CASEY STONER (AUS)	DUCATI MARLBORO TEAM	42'39.058
3.	1	NICKY HAYDEN (USA)	REPSOL HONDA	42'43.226

Alice Motorrad Grand Prix Deutschland

1.	27	CASEY STONER (AUS)	DUCATI TEAM	44'20.325
2.	71	CHRIS VERMEULEN (AUS)	RIZLA SUZUKI MotoGP	44'30.190
3.	33	MARCO MELANDRI (ITA)	HONDA GRESINI	44'45.966



Hrad Špilberk / Burg Spielberk

Petřov / Petersdom



Hrad Veveří / Burg Veveří
Brněnska přehrada / Brüner Talsperre



Willkommen in Brunn

Brunn, 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 berüchtigten „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 Brüner Burg, Veveří (Eichhorn), die sich über dem Brüner Stauee erstreckt, ist oft ein touristisches Ziel. In der Sommersaison kann man sich den Weg zur Burg mit einer Dampfschiff-Fahrt verschönern. Die Burg Veveří befindet sich in der wunderschönen Waldlandschaft der Podkomorské lesy, also im Land des Pohádka máje (Maimärchens). Eine Perle der Brüner 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.

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 rakuští odsouzenci, francouzští jakobini a mnozí další. Špilberk je nově zrekonstruován a nabízí návštěvníkům několik stálých výstav i prohlídku podzemních kasemat. V létě patří jeho nádvoří Shakespeareovskému festivalu a hudebnímu festivalu. I druhý brněnský hrad, Veveří, který se vypíná nad Brněnskou přehradou, je častým turistickým cílem. V letní sezóně si lze cestu k hradu zpříjemnit plavbou parníkem. Hrad Veveří leží v překrásné krajině Podkomorských lesů, tedy v kraji Pohádky máje.

Perlu 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.



Vila Tugendhat / Villa Tugendhat

Kontakty / Kontakte:

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

www.brno.cz





Available
on site

ROCHET
Innovative Jewellery

1 NICKY HAYDEN



REPSOL HONDA

Datum narození / Geburtsdatum 30/07/81
Místo narození / Geburtsort Owensboro (USA)
První GP / Erster GP JPN 2003
Vítězství / Siege 3
Tituly MS / WM-Titel 1

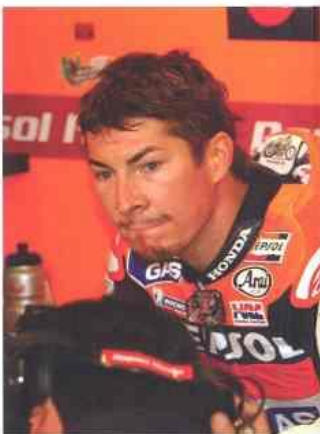


Odhájce titulu a pouze druhý jezdec, kterému se podařilo jej získat od chvíle před šesti lety, kdy začala platit pravidla o čtyřtáctných motorech. Hayden má na své Repsol Hondě číslo jedna. Repsol Honda Team je dominantním týmem tohoto tisíciletí a Hayden se mu upsal v roce 2003. Skončil celkově nejprve 5., pak 8. a 3., předtím než se mu podařilo získat korunu šampióna v posledním závodě sezóny s pouhými dvěma vítězstvími v sezóně. Pokračující vývoj Hondy RC212V znamenal, že se pomalu dostával do tempa. Na špičku ovšem vystřelil svým agresivním výkonem na Dutch TT (kde pro Hondu získal v roce 2006 divoštát vítězství ve třídě) a byl jedním z hlavních aktérů i v Německu.

- Loni se Hayden stal teprve druhým mužem, jenž vyhrál nejvyšší třídu poté, co přijel k poslednímu závodě sezóny, aniž by vedl tabulku. Je prvním jezdcem z USA, který vyhrál nejvyšší třídu na čtyřtáctném motocyklu
- K titulu mistra světa získal také titul Best Qualifier 2006. Nejlepší muž kvalifikací byl v součtu kvalifikačních časů ze sezóny o 7 sekund lepší než jeho nejbližší oponent
- Hayden vyhrál AMA Superbike Championship a byl nejvíce ceněným talentem v Americe, předtím než se rozhodl vstoupit do MotoGP
- Hayden má dva bratry, Rogera a Tommyho, kteří také závodí
- Hayden používá číslo 1, které nebylo k vidění v nejvyšší

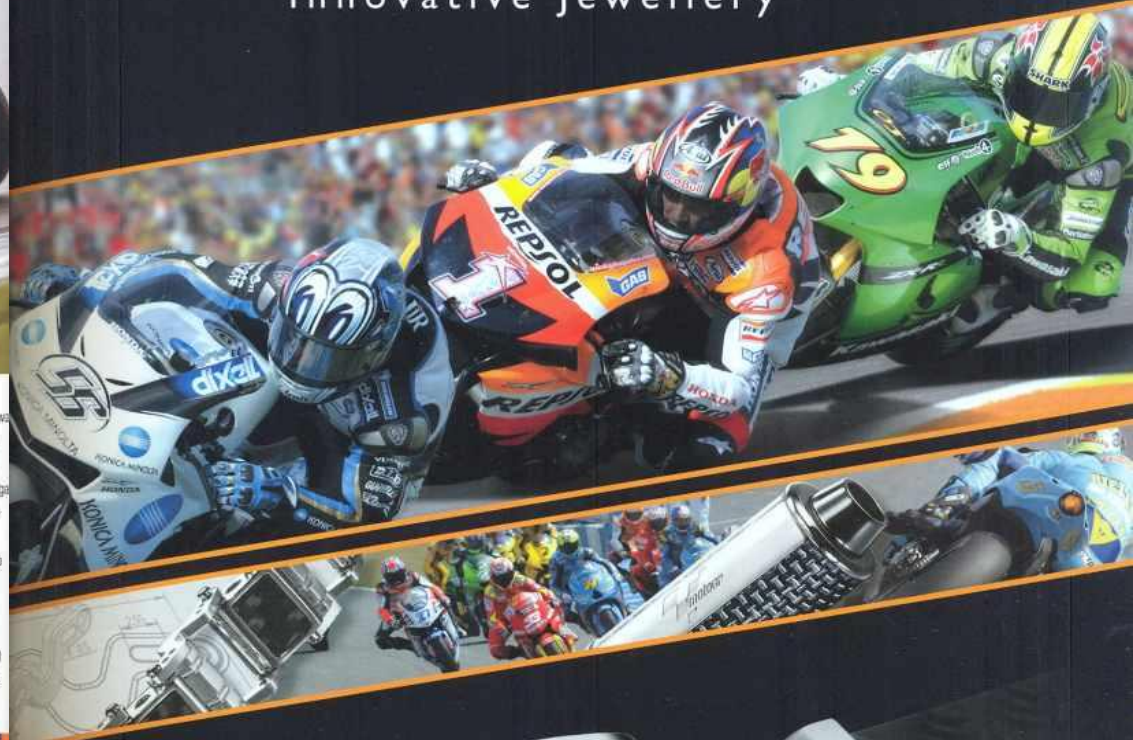
třídě od roku 2001, kdy ho používal Kenny Roberts, vítěz sezóny 2000. Roberts byl také posledním americkým mistrem před Haydenem

- Der antierende Weltmeister und der erst zweite Fahrer, der seit der Einführung der 4-Takt Regel einen WM-Titel gewonnen hat, kam vor sechs Jahren in die Grand Prix Szene. Hayden trägt die Nummer eins für das Repsol Honda Team, das dominanteste Team in diesem Jahrtausend. Er ist 2003 mit genau diesem Team in die WM eingestiegen. Bevor er seine Krone 2006 beim letzten Rennen mit nur 2 GP Siegen gewonnen hat, wurde er Gesamt-Fünfter, Achter und Dritter. Dass er hilft die Honda RC212V mit weiter zu entwickelt bedeutet für ihn auch, dass er nur langsam voran kommt. Beim holländischen TT Assen (bei dem er 2006 den 200. Sieg für Honda einfuhr) ist er mit einer aggressiven Performance wieder ins Führungsfeld zurück gekommen und stand auch in Deutschland wieder auf dem Podium.
- Letztes Jahr wurde Hayden der erst zweite Fahrer, der den WM Titel in der Königsklasse beim letzten Rennen des Jahres gewonnen hat, ohne die Punktabelle bis dahin angeführt zu haben. Er ist der erste Fahrer aus den USA, der den Titel in dieser Klasse auf einer 4-Takt-Maschine gewonnen hat
 - Zu der Weltmeisterschaft kommt noch dazu, dass Hayden



2006 auch der beste im Qualifying der MotoGP Klasse war und seine Zeit war über die Saison gesehen fast sieben Sekunden schneller als die seines nächsten Verfolgers.

- Hayden gewann die AMA Superbike Meisterschaft und galt als eines der größten Talente in Amerika, bevor er in die MotoGP gekommen ist
- Hayden hat zwei Brüder, Roger und Tommy, die ebenso Straßenrennen fahren
- Hayden fährt mit der 'Nummer Eins', die in der Königsklasse nicht mehr gesehen wurde, seit Kenny Roberts mit ihr nach seinem Titelsieg 2000 im Jahr 2001 gefahren ist. Roberts war auch der letzte amerikanische Weltmeister vor Hayden



Btech



OFFICIAL LICENSED PRODUCTS

creation zuccolo rochet & co . france

• Distributor pro Českou republiku • Distribútor pre Slovensko • Kizárólagos Forgalmazó Magyarországon:

Btech

Btech Hungary Ltd. H-1101 Budapest, Kőbányai út 49/b.
Tel.: (+36)1-433-4507 Mobil: (+36)20-4242-530 Fax.: (+36)1-433-4508
www.watches.hu



PISTEN SAU

HJC FS-10 MIT INTEGRIERTER SONNENBLENDE

HJC FS-10
Der neue Topseller von HJC mit integrierter Sonnenblende, serienmäßigem Windabweiser und Atemschutz.

- Außenschale: Fiberglas/Spectra/Kevlar Composite
- 2 Schalengrößen für optimale Passform
- Innenfutter: AquaTrans®; auswechselbar und waschbar
- Schnellverschluss
- H.U.-09 Visiermechanik mit Arretierung

UVP: ab 269,99 EUR

Integrierte Sonnenblende

Überkopfbedienelement der Sonnenblende

HJC DEUTSCHLAND GMBH
Im Taubental 15a · 41468 Neuss
Fon: 02131 52356-0
Fax: 02131 52356-20
info@hjc-germany.de
www.hjc-germany.de



alpha Technik HIGH TECH PARTS



AUSPUFFANLAGEN für die aktuellen Modelle

z.B. YAMAHA YZF R1

ab € 639,-



VCR 38 GT

DIE INNOVATIVE FUSSRASTENANLAGE

Viele Variationsmöglichkeiten und innovatives Design, die brandneue Fußrastenanlage VCR 38 GT für die Supersportler, Modelljahr 2007.

ab € 479,-

MOTORSTEUERUNG + DATARECORDING

Die neue Formel für mehr Power!



alpha
COMMANDER

Der alphaCommander vereint umfangreiche Motorsteuerung mit exaktem DataRecording und Aufzeichnung des Lambda-Wertes.

ab € 1149,-
UVP inkl. 19% MwSt.

JETZT NEU

BANDIT ProTeam® & Colts® Reifenwärmer

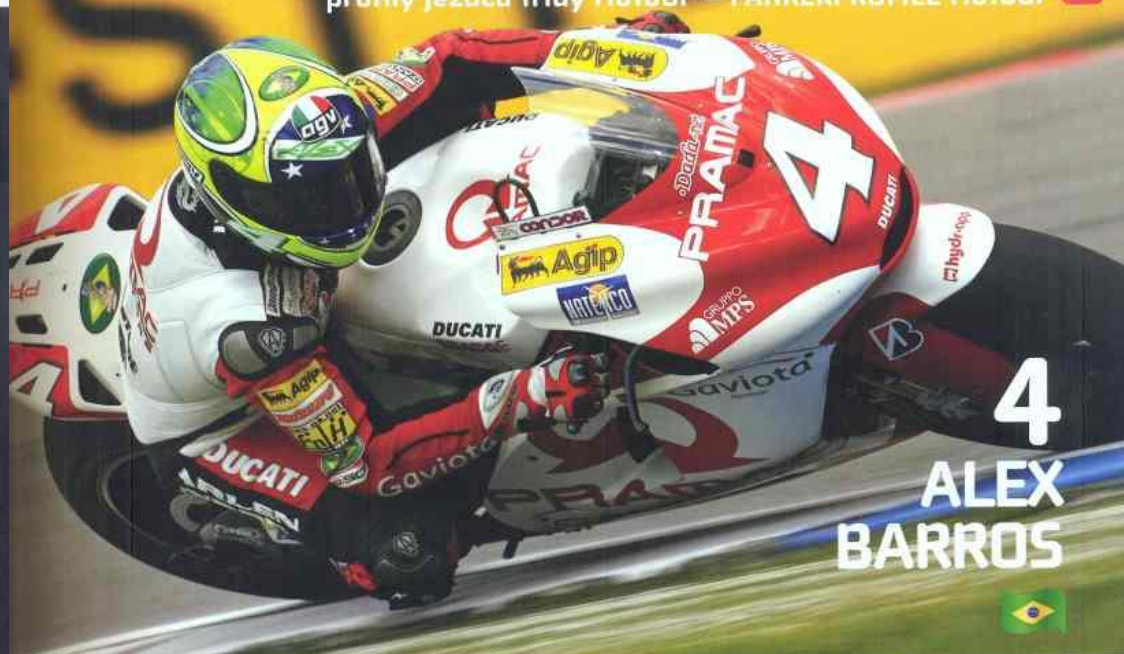
ab € 549,-

Die Marke der Champions aus Australien!



www.alpha-technik.de

profiley jezdců třídy MotoGP – FAHRERPROFILE MotoGP



4
ALEX
BARROS



1996, 2000, 2001, 2002 a 2004

- V nejvyšší třídě závodil za pět různých značek: Cagiva, Suzuki, Honda, Yamaha, a za Ducati v roce 2007. Ze současných jezdců je jezdcem s nejdelší spoluprací s touto značkou – 10 let s Hondou, z čehož bylo 8 v řadě od 1995 do 2002
- Jako soukromník provozoval v roce 1995 vlastní team a získal sedmé místo v nejvyšší třídě. To bylo naposledy, co tým vedený jezdcem skončil ve výsledcích tak vysoko
- Barrosův syn Lucas jde stejnou cestou jako jeho otec. Pouze s tím rozdílem, že na čtyřech kolech. Dosahuje solidních výsledků ve světě motokáři

Mit 36 Jahren ist Barros der älteste Fahrer in der MotoGP und mit über 250 Rennen und 19 Jahren in der Weltmeisterschaft ist er definitiv der erfahrendste Fahrer. Der Brasilianer ist auch der einzige Fahrer, der 1986/87 bereits in der 800cm Klasse angefangen hat. 13 Jahre lang, bis 2005 ist Barros in der Königsklasse nicht außerhalb der Top Ten ins Ziel gekommen und nur 2006 musste er ein Jahr in der MotoGP aussetzen – das war das erste Mal seit 1986 – weil sein Team nicht weiter bestehen blieb. 2007 kehrte er mit

Pramac D'Antin Ducati zurück und konnte konsistent Punkte sammeln. Das Highlight war sein Podium in Mugello.

- Alex Barros hat an mehr Grand Prix Rennen der Königsklasse teilgenommen als irgendein anderer Fahrer in der 58-jährigen Geschichte des Motorradrennsports
- Er ist der einzige Brasilianer, der jemals einen Sieg in der großen Klasse eingefahren hat. Er ist 1996, 2000, 2001, 2002 und 2004 Gesamt-Vierter geworden
- Er ist in der Königsklasse für fünf verschiedene Hersteller an den Start gegangen: Cagiva, Suzuki, Honda, Yamaha und 2007 nun auch Ducati. Er ist der Fahrer, der mit 10 Jahren bei Honda, 8 von ihnen in Folge (1995 bis 2002), bei einem Hersteller geblieben ist
- 1995 hatte er als Privatfahrer sein eigenes Team und wurde in der Königsklasse Siebter, das war das letzte Mal, dass ein Fahrer mit seinem eigenen Team so hoch in der Gesamtwertung ankam
- Barros' Sohn Lucas ist bereits auf seinem Weg zu einem ähnlichen Weg im Rennsport, auch wenn es im Moment noch mit vier Rädern ist, denn er hatte bereits einige bemerkenswerte Ergebnisse in der Junior Kart Rennsport Welt

PRAMAC D'ANTIN

Datum narození / Geburtsdatum	18/10/70
Misto narození / Geburtsort	Sao Paulo (BRA)
První GP / Erster GP	SPA 1986
Vítězství / Siege	7
Tituly MS / WM-Titel	0



5 COLIN EDWARDS



Colin Edwards neměl vedle Valentina Rossiho v garži Yamahy v posledních dvou letech jednoduchou práci. Ale Texasan vše zvládl a jeho značkou je konzistence a schopnost spolehlivě získávat body. 33letý jezdec se dostal nejlépe k vítězství po třech letech (a se třemi výrobci Aprilia, Honda a Yamaha) v loňském roce v Assenu. Ale spadá ze svých M1 na dohled cílové pásce. Letos ve Francii získal první pole position a před svou domácí GP i dvě pódiá.

- Colin Edwards bodově neskóroval před startem sezóny 2007 pouze ve dvou závodech ze tří sezón. Letos k tomuto malému účtu přidal výpadek v Turecku kde byl zapleten do hromadného pádu. V MotoGP získal čtyřikrát druhé místo (před závodem v Laguna Seca)
- Edwards vyhrál 31 závodů World Superbike a dva WSB tituly předtím, než přestoupil do MotoGP
- Od svého debutu na startu sezóny 2003 nezměškal jediný závod
- Byl fanouškem TV show "Přátelé" a dokonce se zúčastnil jako komparsista natáčení jedné scény v Central Park café se svojí ženou Alyssiou. Herec Matt Le Blanc ("Joey") je velkým fanouškem motocyklových závodů



FIAT YAMAHA TEAM
 Datum narození / Geburtsdatum 27/02/74
 Místo narození / Geburtsort Houston (USA)
 První GP / Erster GP JPN 2003
 Vítězství / Siege 0
 Tituly MS / WM-Titel 0



- Závodil za Yamahu pět let v závodech AMA a WSB, než se k ní vrátil po boku Rossiho v roce 2005

Colin Edwards hatte es in den letzten beiden Jahren

neben Valentino Rossi im Yamaha Werksteam nicht gerade einfach, aber der Texaner ist damit ganz gut zurecht gekommen und konnte Konsistenz an den Tag legen und immer Punkte sammeln. Der 33-Jährige kam seinem ersten Sieg in der MotoGP nach drei Jahren in der Klasse (und 3 verschiedenen Herstellern, Aprilia, Honda und Yamaha) letztes Jahr in Assen sehr nahe, doch er lag ganz kurz vor der Ziellinie von seiner M1 Maschine. Seine erste Pole Position hingegen erreichte er erst kürzlich in Frankreich und konnte sich vor seinem Heim Grand Prix schon zwei Podiumsplätze sichern.

- Colin Edwards konnte bei nur zwei Rennen in den letzten drei Jahren vor dem Beginn der Saison 2007 keine Punkte sammeln. Dazu kam auch das Rennen in der Türkei, als er in den Massensturz dort verwickelt wurde. Vor dem Rennen in Laguna Seca war er in der MotoGP schon viermal Zweiter
- Edwards gewann 31 Superbike Weltmeisterschaftsrennen und 2 WSB Titel bevor er in die MotoGP gewechselt ist
- Seit seinem ersten Start in der MotoGP 2003 hat er kein Rennen ausgelassen
- Er war schon immer ein Fan der TV Serie "Friends" und war in einer Folge zusammen mit seiner Frau Alyssia sogar schon einmal im Background einer Szene im Central Perk Café zu sehen. Der Schauspieler Matt Le Blanc ("Joey" in "Friends") ist ein großer Fan der Rennsport Szene
- In der AMA und Superbike Weltmeisterschaft ist er fünf Jahre Yamaha gefahren, bevor er 2005 mit ihnen an die Seite von Rossi gewechselt ist



profile jezdců třídy MotoGP – FAHRERPROFILE MotoGP



6 MAKOTO TAMADA

Výsledky Makota Tamady v jeho druhé sezóně v MotoGP v roce 2004, ve které dosáhl dvou vítězství ho předurčovaly, aby se stal další japonskou hvězdou. Ovšem kombinace zranění a problémů s motocyklem ho vyřadily z ušší špičky. 30letý jezdec mění pro sezónu 2007 sedlo Hondy za Yamahu. Jeho první výsledek v první desítku se mu podařil v letošním roce až v pátém závodě ve Francii a doposud se nachází ve spodní polovině pořadí.

- V GP Japonska 2004 se mu podařilo získat pole position, vítězství a nový rekord trati
- Tamadovo vítězství v Brazílii 2004 bylo první pro jezdecka na pneumatikách Bridgestone. V letošním roce tato firma dominuje
- Jeho vítězství v Motegi 2004 bylo posledním vítězství japonského jezdce v MotoGP
- Před pouhými čtyři sezóny v nejvyšší třídě je Tamada 6. nejlepším japonským jezdcem v historii. Tady Okada je nejlépe s 21 pódií, Tamada jich má 5
- "Tamayan", jenž mluví trošku anglicky, udělal velký průlom v roce 2001, kdy vyhrál japonský závod WSBK

Makoto Tamada's Anstrengungen 2004 (sein erst zweites Jahr) mit zwei Siegen haben aus ihm Japan's nächsten

Stern am Himmel des Rennsports gemacht, aber die verschiedenen Verletzungen und Ärger mit dem Set up der Maschine lesen ihn ganz schnell wieder aus der Führungselite fallen und der 30-Jährige wechselte 2007 von Honda in den Sattel einer Yamaha. Auf sein erstes Top 10 Ergebnis musste er bis zum Rennen in Frankreich warten und seither muss er in der hinteren Hälfte des Feldes um Punkte kämpfen.

- Beim japanischen GP 2004 schaffte es Tamada erst auf die Pole Position, dann zum Rennsieg und stellte dabei auch noch einen neuen Rundenrekord auf
- Tamada's Sieg 2004 in Brasilien war der erste Sieg für einen MotoGP Fahrer auf Bridgestone Reifen. Dieses Jahr dominiert Bridgestone
- Sein Sieg in Motegi 2004 war das letzte Mal, dass ein Japaner ein MotoGP Rennen gewonnen hat
- Trotz dass er erst vier Jahre in der Königsklasse fährt ist Tamada bereits Japans sechst-erfolgreichster Fahrer in der Geschichte der Meisterschaft. Tady Okada führt mit insgesamt 21 Podien. Tamada hat fünf
- "Tamayan", der immemoch kaum Englisch spricht, hatte seinen großen Durchbruch 2001 als er die Japansische Superbike Meisterschaft gewann

DUNLOP YAMAHA TECH 3

Datum narození / Geburtsdatum 04/11/76
 Místo narození / Geburtsort Ehime (JPN)
 První GP / Erster GP JPN 1998
 Vítězství / Siege 2
 Tituly MS / WM-Titel 0





13 ANTHONY WEST



KAWASAKI RACING TEAM

Datum narození / Geburtsdatum 17/07/81
 Místo narození / Geburtsort Maryborough (AUS)
 AUS 1998
 První GP / Erster GP AUS 1998
 Vítězství / Siege 1 (250cc)
 Tituly MS / WM-Titel 0

Anthony West přichází do Kawasaki Racing Teamu jako náhrada za Oliviera Jacquea a je to jeho druhá šance vybojovat si jméno v nevyšší třídě. Australan má za sebou více než sedm sezón zkušeností v MS. V roce 1999 jezdil na Hondě a osmkrát se dostal do top ten. Celkové třetí skončil 12. místo bylo na 16letého mladíka velmi slušné. O rok později skončil celkově šestý a zamířil do MotoGP. Několikrát byl denáctý. Je výborným jezdcem na mokru. Dále se pohyboval mezi různými výrobci a týmy v 250ccm. Jeho hlavně okružky byly například jeho první vítězství v Assenu na Azví, či moment, kdy vybojoval pro KTM první podium ve čtyřtřídě v roce 2005. Ninja ZX-RR by mohla vyhovovat jeho jezdckému stylu a bude zajímavé pozorovat, co dokáže na čtyřtaktu. Příslibem je jeho zlepšení v každém letošním závodě – od jeho debutu v Doningtonu Parku. Do jeho startu v Laguna Seca bylo 8. místo jeho maximum.

• West se stal pátým Australanem, který zvítězil v Grand Prix 250ccm. Bylo to v promočeném Assenu v roce 2003, kdy ujel všem.
 • Jeho nejlepší umístěním v nevyšší třídě bylo 12. místo v Maleji, Austrálii a Portugalsku. Toto se mu podařilo vylepšit 11. místem v Doningtonu Parku, přestože na mokru v nízké rychlosti vyjel z trati a upadl

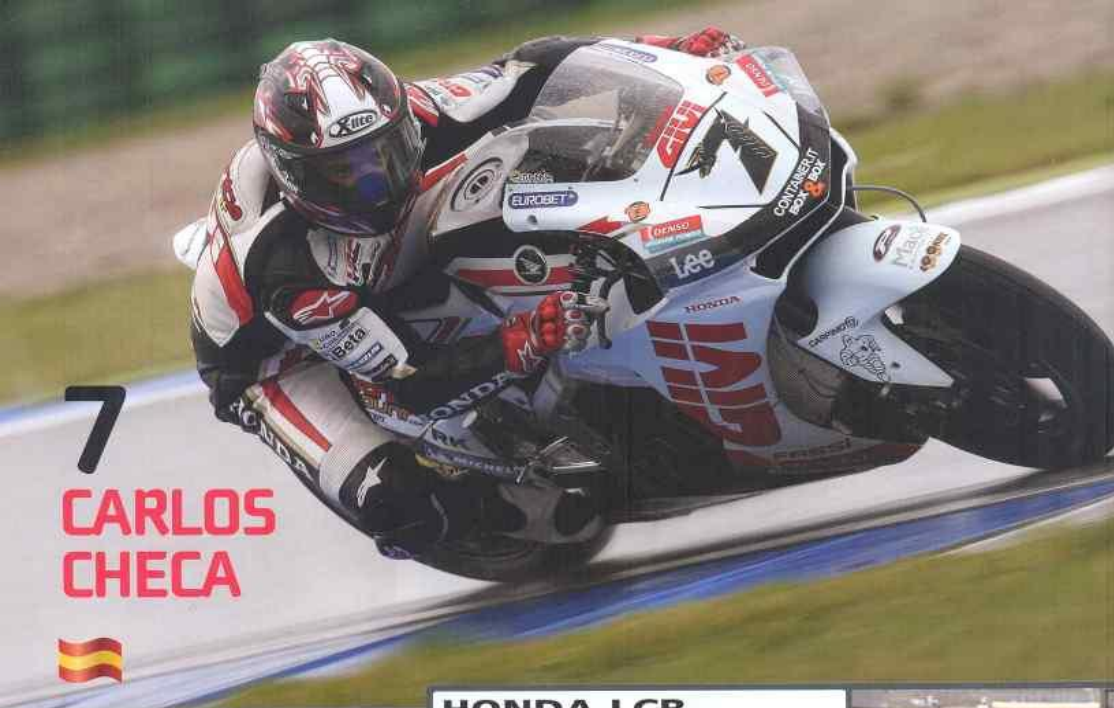
- Je třetím Australanem v nevyšší třídě v této sezóně a má více zkušeností než Casey Stoner a Chris Vermeulen dohromady
- Je osmým jezdcem, který přehodil nohu přes Kawasaki od chvíle, kdy se výrobce vrátil zpět do MotoGP v roce 2003. Je třetím Australanem, který tak učinil. Svoje místo si zasloužil vynikajícími výsledky ve World Supersport Championship
- Jako junior vytrval dva ročníky Australského mistrovství na dirt tracku a ve svém volnu se věnuje supermotu a vodním sportům

Anthony West steigt als Ersatz für Olivier Jacque ins Kawasaki Racing Team ein und bekommt damit seine zweite Chance sich einen Namen in der Königsklasse zu machen. Der Australier bringt schon mehr als sieben Jahre Rennenerfahrung mit sich. Er fuhr 1999 in der 250ccm Weltmeisterschaft eine Honda und fuhr achtmal in die Top Ten und wurde mit 16 Jahren bei einem beeindruckenden Debüt Gesamt-Zwölfter. 2000 rückte er vor auf den Gesamt-Sechsten Platz und stieg im folgenden Jahr in die MotoGP auf. Sein bestes Ergebnis in den Jahr war einige Male der zwölfte Platz. Als bekannter Regenfahrer wurde West von da



an in den Teams und bei den Herstellern der 250er Klasse hierum gereicht und sein Highlight war KTM's erstes Podium 2005 in der Vierliterklasse. Die Ninja ZX-RR passt vielleicht ganz gut zu seinem Fahrstil und es wird interessant zu sehen, was er mit einer 4-Takt Maschine leisten kann. Er hat sich seit seinem Debüt in Donington Park in jedem Rennen verbessert und hat vor Laguna Seca mit dem achten Platz sein bisher bestes Ergebnis eingefahren.

- West ist der fünfte Australier der mit seinem Regensieg in Assen 2003 einen Grand Prix in der 250ccm Klasse gewonnen hat
- Sein bestes Ergebnis in der Königsklasse vor seinem Einstieg mit Kawasaki war ein zwölfter Platz in Malaysia, Australien und Portugal
- Er ist dieses Jahr der dritte Australier in der Königsklasse und hat mehr Grand Prix Erfahrung als Casey Stoner und Chris Vermeulen zusammen
- Er ist der achte Fahrer, der auf dem Kawasaki Sattel sitzt, seit der Hersteller 2003 in die MotoGP eingestiegen ist. Er ist der dritte Australier unter ihnen. Er hat diese Chance dank einiger beeindruckender Ergebnisse in der Supersport Weltmeisterschaft bekommen
- Er hat als Junior in Australien zwei nationale Speedway-Titel gewonnen und verbringt seine Freizeit mit Supermoto fahren und einigen Wassersportarten



7 CARLOS CHECA



HONDA LCR

Datum narození / Geburtsdatum 15/10/72
 Místo narození / Geburtsort ST FRUITOS, (SPN)
 EUR 1993
 První GP / Erster GP EUR 1993
 Vítězství / Siege 2
 Tituly MS / WM-Titel 0



Vždy přítomný Carlos Checa vstoupil v roce 2007 do svoji třinácté sezóny v nevyšší třídě. Kromě nauspěchu v sezóně 2006, kdy skončil 15., v předchozích 11. sezónách vždy dosáhl na top ten. 34letý Španěl je nepochybně jedním z nejvýraznějších a nejzkušenějších jezdců MotoGP, Tým LCR používající motory Honda (což je kombinace, která se ukázala jako výhodná pro Casey Stonera) mu pro letošek dává možná

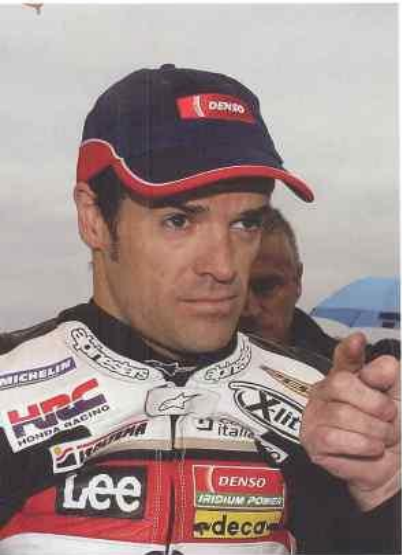
poslední šanci, aby rozšířil svůj účet 24 pódií po dekádě ježdění na dvoutakttech Honda a Yamaha a na čtyřtakttech Yamaha a Ducati. Před GP USA je šesté místo v Jerezu jeho nejlepším výsledkem.

- Checa je jedním ze tří jezdců, kteří absolvovali do startu sezóny 2007 všechny závody čtyřtaktčních motocyklů od jejich zavedení v roce 2002
- Pro rok 2007 se vrací k Hondě, výrobci pro něj jezdil při svém debutu v nevyšší třídě v letech 1995-98 a s ním získal svá jedina dvě vítězství (1996, 1998)
- Checa má nejvíce startů v nevyšší třídě ze španělských jezdců
- Jeho nejlepší sezónou byl rok 2002 na továrním Yamaze. Získal 4 pódiá a skončil pátý
- Carlos závodil ve třídě 250ccm (v roce 1994 a v části sezóny 1995). Jeho bratr David absolvoval tři sezóny 250ccm(2000-2002) a v roce 2004 vyhrál Endurance World Championship.

Der stets präzente Carlos Checa startete 2007 seine 13. Saison in der Königsklasse. Der Spanier, der 2006 mit einem 15. Platz in der Gesamtwertung eine Pechsträhne hatte, hatte zuvor in jeder der elf MotoGP Jahre ein Top Ten Ergebnis in der Gesamtwertung. Der 34-Jährige ist zweifelsohne einer der

erfahrensten Fahrer in der MotoGP Klasse und mit dem LCR Team und den Honda Motoren (die auch schon Casey Stoner geholt haben), versucht er nun seinen 24 Podien noch weitere hinzu zu fügen, nachdem er mehr als ein Jahrzehnt 2-Takt Honda und Yamaha gefahren ist und auch 4-Takt Yamaha und Ducati. Der sechste Platz in Jerez, beim zweiten Rennen der Saison, war vor dem amerikanischen Grand Prix noch immer sein bestes Ergebnis des Jahres.

- Checa ist einer von nur drei Fahrern, die vor dem Beginn der 2007 Saison an jedem der MotoGP Rennen seit der Einführung der 4-Takt Maschinen seit dem Beginn 2002 teilgenommen haben
- 2007 kehrt er zu Honda zurück, dem Hersteller, bei dem er 1995 bis 1998 bei seinem Debüt in der Königsklasse schon gefahren ist und mit dem er seine beiden Siege 1996 und 98 erreicht hat
- Checa ist öfter in der Königsklasse an den Start gegangen als irgendein anderer spanischer Fahrer
- Seine beste Saison war 2002 mit Yamaha. Er erreichte 4 Podien und beendete das Jahr als Gesamt-Fünfter
- Carlos ist 1994 und 95 zwei Jahre in der 250ccm Klasse gefahren. Sein Bruder David ist 2000-2002 drei Jahre in der 250ccm Klasse gefahren und hat 2004 die Endurance Weltmeisterschaft gewonnen



14 RANDY DE PUNJET



Po tři sezóny byl Randy se Puniet pravidelně pasován na favorita třídy 250ccm, ovšem jeho dech beroucí tempo na čtvrtlitrové Aprilili bylo mařeno nekonzistencí, která ničila jeho naděje na titul. 26letý závodník přijal výzvu a přestoupil do MotoGP. Sice zatím poněkud zaostává za výkony kolegy nováčků Pedrosy, Stonera a Vermeulena, ale víme, že stále pracuje na vývoji Kawasaki. Jeho letošní druhý pokus na zeleném motocyklu by měl přinést stabilnější výsledky tohoto Pařížana, který stále platí za nadějí MotoGP. Jeho druhý pokus na zeleném stroji byl rozhodně zlepšením a poté co senzačně vedl domácí Velkou cenu, získal v rozřhavané Catalunyi šesté místo, které je doposud jeho osobním maximem.

- Randy De Puniet byl jediným francouzským jezdcem v MotoGP v sezóně 2006. Na body dosáhl pouze ve 10 závodech ze 17. Nyní jsou v MotoGP 3 francouzští reprezentanti
- Nejlepším De Punietovým výsledkem v jeho debutové sezóně v MotoGP bylo 10. místo v Portugalsku. První závod vedl letos v Le Mans poté, co se sebevědomě probil pole, ovšem v mokých podmínkách vypadl
- Před svým přestupem do MotoGP dosáhl ve třídě 250ccm za pět let 22 podíí včetně 5. vítězství
- Tvrdí že jeho lásky jsou: house music, běhání, squash a supermoto
- Je zřejmě pojmenován po dřívějším vítězi Grand Prix Randy Mamolovi

Drei Jahre lang wurde Randy de Puniet als Favorit für den



KAWASAKI RACING TEAM

Datum narození / Geburtsdatum 14/02/81
 Místo narození / Geburtsort Maisons Laffitte (FRA)
 První GP / Erster GP FRA 1998
 Vítězství / Siege 5 (250cc)
 Tituly MS / WM-Titel 0



250ccm WM-Titel gehandelt, aber sein Tempo in der Viertelliterklasse mit Aprilia wurde oft wegen seiner Inkonsistenz beeinflusst, was seine Titelchancen abschwächte. 2006 ist der 26-Jährige in die MotoGP aufgestiegen. Er hing ein bisschen hinter den anderen Rookies Pedrosa, Stoner und Vermeulen hinterher, aber

auch er hat sich mit Kawasaki weiter entwickelt. In seiner zweiten Saison auf der grünen Maschine war der Parisier der sich noch immer in der MotoGP weiter entwickelt, v konsistenter. Bei seinem zweiten Antritt auf der grünen Maschine hat sich der Parisier in dieser Saison deutlich mehr angestrengt. Er führte seinen Heim Grand Prix auf spektakuläre Art und Weise an, nachdem er sich seinen Weg durch das Feld gebannt hatte und fuhr in Katalonien mit einem sechsten Platz auch auf den besten Platz seiner Karriere.

- Randy de Puniet war 2006 der einzige französische Fahrer in der MotoGP und konnte in den 17 Rennen nur 10 Punkte sammeln. Jetzt gibt es drei französische Fahrer in der Serie
- De Puniet's bestes Ergebnis in seiner Debütsaison war 10. Platz in Portugal. Erst neulich in Le Mans hat er zum ersten Mal ein MotoGP Rennen angeführt. Letztendlich er wegen der regennassen Piste ausgefallen
- Er stand während seiner fünf Jahre in der 250ccm Klasse 22 mal auf dem Podium und fünfmal davon siegte er, bevor er in die MotoGP Klasse wechselte
- Er sagt, dass er House Music, Rennen gehen, Squash und Supermoto mag
- Er wurde nach dem ehemaligen Grand Prix Sieger Randy Mamola benannt

profily jezdců třídy MotoGP – FAHRERPROFILE MotoGP



21 JOHN HOPKINS

John Hopkins zraje v MotoGP poté, co do ní vstoupil jako teenager. V pouhých 24 letech má za sebou již pět sezón zkušenosti. Ale rok 2006 byl jeho prvním na konkurenční motocyklové stroji poté, co pomáhal Suzuki od roku 2003 v jejich těžkém porodním procesu čtyřdobého stroje. Zlomene kosti ještě jeho kariéru neuspíšily, ale nadále však zůstává silným talentem MotoGP. Sezóna 2007 značí jeho další vzestup když získá nejvíce bodů v celkovém pořadí a obsadí na pódiu v Singchaji. Šňára umístění v první pětce znamená, že i celkově je pátý.

- John Hopkins získal v loni nejvíce bodů z jezdců Suzuki v 400ccm MotoGP. Osobně to byla jeho nejlepší sezóna se získal celkového devátého místa, jedné pole position a do tedy nejlepší umístění kariéry, jimiž byla čtvrtá místa v Číně a Catalunyi. Tuto látku si už letos zvedl již zmínovanými podíemi v Číně
- Svůj debut v MotoGP si odbyl v roce 2002 ještě jako osmnáctiletý
- Na čtyřtákní MotoGP Suzuki má na svém kontě nejvíce startů ze všech jezdců. Na nové Suzuki 800 se v testech před sezónou velmi přiblížil rekordům okruhů
- Hopkins se narodil v Kalifornii, má však britské rodiče. Dětstvem smělá britské a anglické vlajky na jeho helmě. Jeho otec je bývalý závodník a závodil na Isle of Man TT
- "Hopper" je tančůšek cyklistiky a motokrosu a na asfaltu si cvičil agresivní a divácky atraktivní jezdecký styl

- John Hopkins ist in seine MotoGP Karriere hinein gewachsen nachdem er in die Meisterschaft als Teenager eingestiegen ist. Mit erst 24 Jahren hat er bereits fünf Jahre Erfahrung hinter sich, kann allerdings nur auf 2006 als erste erfolgreiche Saison zurückblicken, nachdem er Suzuki vorher seit 2003 bei der Entwicklung deren neuer 4-Takt Maschine assistiert hat. Knochenbrüche konnten ihn nicht aufhalten und er ist noch immer einer der viel versprechendsten jungen Sternchen der Kategorie. Man erwartet nach dem Podium in China Großes von ihm, wenn er verletzungsrei bleiben kann. 2007 macht er weiterhin Fortschritte und erreicht seine höchste Punktezahl. Er hat zwei Grand Prix angeführt und in Shanghai sein erstes Podium eingefahren. Einige Top fünf Ergebnisse festigen seinen Platz in der Serie.
- John Hopkins hat letztes Jahr mehr Punkte gesammelt als irgendein anderer Suzuki Fahrer in der 990ccm MotoGP Ära. Für ihn persönlich war es seine beste Saison mit dem neunten Platz in der Gesamtwertung, einer Pole Position und den vierten Plätzen in China und Katalonien. Mit seinem ersten Podium dieses Jahr in China hat er sich seine eigenen Ziele bereits etwas höher gesteckt
- Er hatte sein GP Debüt in der MotoGP Klasse 2002 als er gerade mal 18 Jahre alt war
- Er hatte mehr GP Starts auf der 4-Takt MotoGP Suzuki als irgendein anderer Fahrer. Auf der neuen Suzuki 800ccm hat er die Rundenrekorde bei den Tests in der Vorsaison



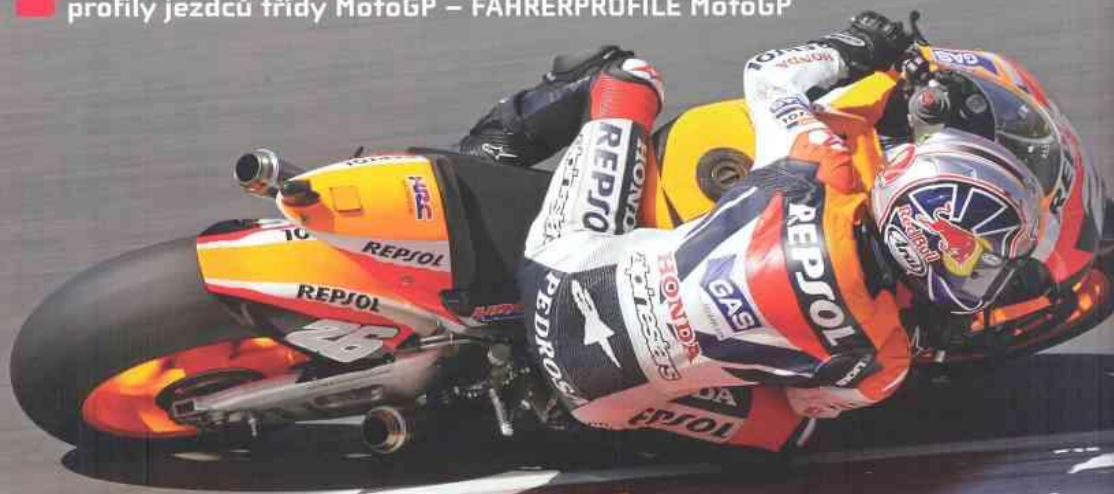
- bereits fast einholen können
- Hopkins wurde in Kalifornien als Kind britischer Eltern geboren, woher auch die Mischung aus Britischer Flagge und Sternen und Streifen auf seinem Helm und seiner Kombi kommt. Sein Vater ist ein ehemaliger Rennfahrer, der beim Isle of Man TT teilgenommen hat
- "Hopper" ist ein Motocross Fan und Fahrradfahrer und hat auf dem Asphalt einen aggressiven und spektakulären Fahrstil

KAWASAKI RACING TEAM

Datum narození / Geburtsdatum 22/05/83
 Místo narození / Geburtsort RAMONA (USA)
 První GP / Erster GP JPN 2002
 Vítězství / Siege 0
 Tituly MS / WM-Titel 0



BRNO 2007

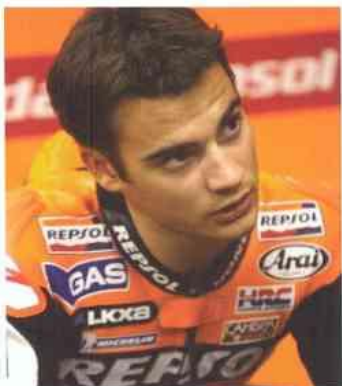


REPSOL HONDA

Datum narození / Geburtsdatum 29/09/85
Místo narození / Geburtsort SABADELL (SPA)
První GP / Erster GP JPN 2001
Vítězství / Siege 26 (All classes)
Tituly MS / WM-Titel 3 (2x250cc, 1x125cc)



26 DANI PEDROSA



Nejvýše postavený Španěl v MotoGP Pedrosa je také nejuspěšnějším závodníkem své země v moderní éře, poté co zanechal stopu ve všech třídách do svých 22 let. Vícečlenný světový šampion absolvoval v roce 2006 nejlepší nováčkovskou sezónu posledních let se dvěma vítězstvími, 8. přílí, 4. nejrychlejšími koly a 4. pole position. Pro rok 2007 zůstal u týmu obhajujícího titul a na začátku

sezóny byl jeho nejlepším jezdcem. Vítězstvím v Německu prolomil kletbu Hondy, která nezískala vítězství v deseti závodech po sobě. V horbě za titulem dýchá na záda Stonerovi a Rossimu.

- Jeho vítězství v Číně 2006 se zapsalo jako sdílené vítězství druhého nejmladšího jezdce. Byl ten den totiž přesně stejně starý jako byl Norick Abe při svém premiérovém vítězství v Suzuce v roce 1996. Pouze Freddie Spencer získal vítězství v nejvyšší třídě v nižším věku
- Pedrosa hrál ve své rodné zemi v reklamách na sluneční brýle, telefony, Repsol a čokoládové nápoje. Je nejmenším jezdcem MotoGP s výškou 1,58m a váhou pouhých 51kg
- Pedrosa loni získal 215 bodů, což je nejvyšší počet bodů dosažený nováčkem v nejvyšší třídě. Minulý měsíc získal na Sachsenringu pro Hondu první 800ccm vítězství
- Jeho loňské vítězství v Číně znamenalo, že se stal nejmladším jezdcem, který zvítězil ve třech různých třídách GP. Rekord sebral legendárnímu Mike Hailwoodovi
- Předtím, než vstoupil do MotoGP, získal titul ve 125ccm a 250ccm a stal se tak nejmladším jezdcem, který získal tři tituly. Tento rekord sebral Valentinoovi Rossimu, kterému bylo 22 let, když získal svůj třetí titul, jímž bylo jeho vítězství ve třídě 500ccm v roce 2001

Pedrosa ist der momentane Spitzenzähler Spaniens in der MotoGP Kategorie und er ist auch der erfolgreichste Mitspieler der modernen Ära, denn er hat in jeder der drei Klassen seine Spuren hinterlassen und das noch bevor er 22 Jahre alt war. Der mehrfache Weltmeister hat seine erste Saison in der MotoGP Klasse 2006 mit zwei Siegen, acht Podien, vier schnellsten Runden und 4 Pole-Positionen

beendet. Er bleibt 2007 in dem Team, dass die WM gewonnen hat und ist seit dem Start der Saison der beste Hondafahrer. Er beendet die Fluch, der die ersten Rennen auf ihm lag, mit einem Sieg in Deutschland und liegt in der WM-Wertung dicht hinter Stoner und Rossi.

- Sein Sieg 2006 in China hat aus ihm den zweitjüngsten Fahrer aller Zeiten gemacht, der in der Königsklasse einen Sieg einfahren konnte. Er hatte dabei dasselbe Alter wie damals Norick Abe 1996, als er seinen ersten Grand Prix Sieg in Japan in Suzuka einfahren konnte. Nur Freddie Spencer war noch jünger als er seinen ersten Sieg in der großen Klasse erreichte
- Pedrosa wurde in seinem Heimatland schon in Sonnenbrillen-, Telefon-, Repsol- und Schokoladenmilch-Werbungen gesehen. Er ist mit nur 1,58 Meter und mit nur 51 kg der kleinste Fahrer in der MotoGP Klasse
- Pedrosa sicherte sich letztes Jahr 215 Punkte, das ist die höchste Punktzahl, die je von einem Rookie in der Königsklasse erreicht wurde. Letzten Monat auf dem Sachsenring gewann er Honda's ersten 800 ccm Grand Prix
- Sein Sieg letztes Jahr in China machte ihn zum jüngsten Fahrer aller Zeiten, der in drei verschiedenen GP Klassen zum Sieg fahren konnte und er übernahm diesen Rekord von Mike Hailwood
- Bevor er in die MotoGP Klasse aufgestiegen ist hat Pedrosa den 125ccm Titel und den 250ccm Titel zweimal gewonnen und wurde damit der jüngste Fahrer der 3 WM-Titel gewonnen hat. Er übernahm diesen Rekord von Valentino Rossi, der damals 22 Jahre alt war, als er seinen dritten WM-Titel gewonnen hatte. Das war die 500ccm Weltmeisterschaft 2001

Hranice jsou od toho, abychom je překonávali. Nové BMW M5 Touring.

507 k, sedmistupňová převodovka, 0–100 km/h za 4,8 sekund.



Když hovoříme o mimořádném výkonu, je zcela přirozené, že Vás přitom napadne nové BMW M5 Touring. Na počátku je 5litrový motor V10 s technologií Formule 1. Následuje 7rychlostní převodovka SMG, která potřebuje pro přeřazení rychlostního stupně jen 65 milisekund. A za pouhých 4,8 sekundy dojde ke strhujícímu zrychlení z 0 na 100 km/h. Výkon je však také otázkou flexibility. I v tomto ohledu podává vůz BMW M5 Touring maximální výkony díky největšímu zavazadlovému prostoru ve své třídě.

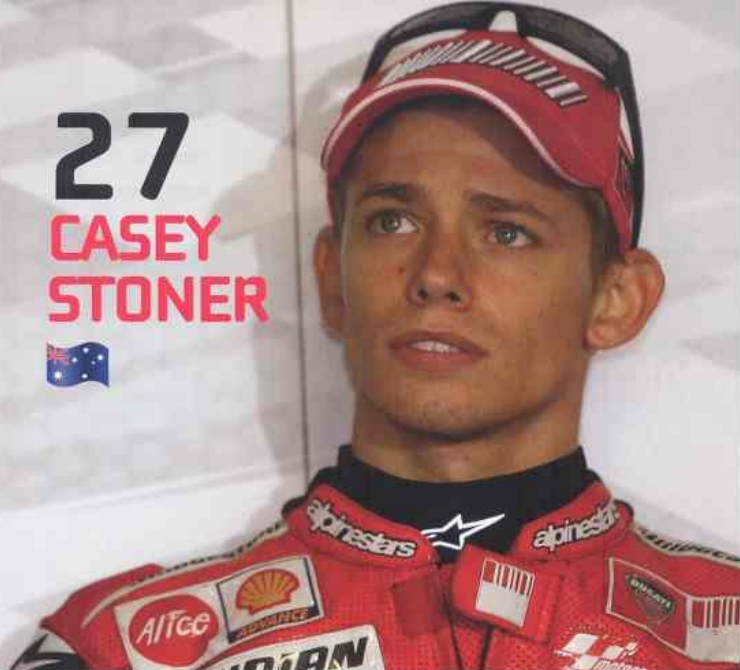
BMW M is the official car of



Power. Crafted at BMW M.



27 CASEY STONER



Při svém debutu v MotoGP 2006 dosáhl pole position, 1 podium a 12. umístění v top ten (včetně tří 4. míst). To by stačilo na titulní stránku, kdyby tento výkonem nebyl zastíněn výkonem jeho starého známého z 250ccm Daniho Pedrosy. Stejně jako Španěl i Stoner vítězil ve třídách 125 a 250 a upsal se Ducati na plný tovární kontrakt, poprvé od doby kdy byl reprezentantem KTM v roce 2004. Jeho vítězství v Kataru v pouhých 21 letech otevřelo novou vřusující kapitolu jeho kariéry. Od té doby šokuje establishment svoji rychlostí, znalostí a vítězstvími. Před závody v Laguna Seca je jedním ze dvou jezdců, kteří získali body ve všech letošních závodech.

- Stonerova pole position při jeho druhém startu v MotoGP znamenala, že se stal druhým nejmladším jezdcem královské třídy, který startoval z pole position po Freddie Spencerovi
- Jeho vítězství v Kataru jej učinilo prvním Australanem, který získal výhru ve všech třech současných kategoriích. Je jedním ze šesti současných jezdců MotoGP, který dokázal zvítězit v každé kategorii. Je prvním jezdcem královské třídy, který dokázal na motocyklu od evropského výrobce vyhrát tři ze čtyř úvodních závodů sezóny od roku 1972, kdy se tento kousek povedl Giacomo Agostinimu
- Jeho druhé místo loni v Turecku ho učinilo nejmladším Australanem, který stál na pódiu v nejvyšší třídě
- Na počátku jeho kariéry ho vzal pod křídla Alberto Puig a Casey se krátce přestěhoval do Španělska. Tam bojoval v národní sérii CEV a také způsobil pozdvižení v britském mistrovství
- Získal pro KTM první vítězství v Grand Prix v Malajii 2004. Před odjezdem do USA získal letos pro Ducati pět vítězství což je nejlepším výsledkem pro stroj i jezdce

Die Pole Position, ein Podium und 12 Top Ten Ergebnisse (Darunter dreimal der vierte Platz) waren die Errungenschaften von Casey Stoner im Jahr 2006 in seiner ersten MotoGP Saison und in dieser hätte er Schlagzeilen schreiben können, wäre da nicht auch Dani Pedrosa aus der 250ccm Kategorie dazu gekommen. Wie auch der Spanier hat Stoner Rennen in den 125ccm und 250ccm Klassen

gewonnen und seit seinem KTM Einsatz 2004 ist er für seinen ersten vollen Werkvertrag ins Ducati Team eingestiegen. Sein Sieg in Katar mit nur 21 Jahren hat in seiner Karriere ein neues Kapitel eröffnet und er hat alle mit seiner Geschwindigkeit und seinen Siegen schocken können. Vor dem US Grand Prix in Laguna Seca war er nur einer von zwei Fahrern, die bei jedem Rennen in die Punkte gefahren sind.

- Stoner's Pole Position bei seinem erst zweiten Start in der MotoGP hat ihn zum zweitjüngsten Fahrer seit Freddie Spencer gemacht, der in der Königsklasse von der Pole Position startet
- Durch seinen Sieg in Katar wurde er zum ersten australischen Fahrer, der in allen der drei GP Klassen gewonnen hatte. Er ist der sechste Fahrer in der momentanen MotoGP Klasse, der in allen Kategorien Sie eingefahren hat. Er ist der erste Fahrer in der Königsklasse seit Giacomo Agostini 1972, der drei der ersten vier Rennen eines Jahres mit einem europäischen Hersteller gewonnen hat
- Sein zweiter Platz in der Türkei letztes Jahr hat aus ihm den jüngsten Australier gemacht, der in der Königsklasse auf dem Podium stand
- Schon zu Beginn seiner Karriere hat Alberto Puig Casey unter seine Fittiche genommen und ihn kurz nach Spanien geholt, wo er bemerkenswerte Ergebnisse in der CEV Meisterschaft einfahren konnte und sich auch in der Britischen 125ccm Meisterschaft bemerkbar machen konnte
- Er hat KTM 2004 in Malaysia deren ersten Grand Prix Sieg beschert. Dieses Jahr hat er vor seiner Reise nach Amerika bereits fünf Rennen für Ducati gewonnen und das ist für Fahrer und Maschine die bisher beste Errungenschaft

DUCATI MARLBORO

Datum narození / Geburtsdatum 16/10/85
Místo narození / Geburtsort Kurrri-Kurrri (AUS)
První GP / Erster GP GBR 2001
Vítězství / Siege 13 (All classes)
Tituly MS / WM-Titel 0



33 MARCO MELANDRI



Pouze zranění zastavila Marca Melandriho od toho, aby získal více než současných 5 vítězství v MotoGP. Ze současných balíků jezdců pouze Valentino Rossi a Loris Capirossi získali více vítězství než Melandri od jeho vstupu do série v roce 2003. Malý a tichý Ital byl schopen absolvovat kompletní sezóny 2005 a 2006 a skončil 2 resp. 3. Celkem získal 14 pódii z 34 závodů. Jeden z nejsilnějších jezdců Hondy mimo oficiální Repsol tým, uči se však zvládat nově 800ccm stroje. První pódium letos získal ve Francii a před GP USA měl dvacet umístění v top ten v řadě. Společně se Stonerem jsou jedinými jezdci, kteří bodovali před odjezdem do Kalifornie ve všech závodech.

- Melandri je dodnes jediným jezdcem, který vyhrál Grand Prix před svými 16. narozeninami. Byl to závod 125ccm na Dutch TT v Assenu
- V roce 2006 získal tři vítězství, tedy více než kterýkoliv z ostatních jezdců Hondy v MotoGP
- Úspěch v Turecku v loňském roce se dostavil poté co startoval ze 14. místa na roštu. Doposud žádný jiný jezdec v MotoGP nedokázal zvítězit z tak nevýhodné startovní pozice
- Melandri je dobrý přítel bývalého motokrosového šampióna Jamie Dobba a v současnosti zakotvil v Britoniu v kraji Derby, blízko Donington Parku. Ital je také fanouškem motokrosu a loni byl viděn na Grand Prix MX1 v Montevarchi
- V roce 2002 se stal světovým šampiónem a od roku 1998 během čtyř let, kdy závodil ve třídách 125 a 250ccm neskončil nikdy mimo nejlepší pětku. Při svém prvním vstupu do MotoGP na začátku sezóny v Japonsku 2003 si zlomil nohu.



HONDA GRESINI

Datum narození / Geburtsdatum 07/08/82
Místo narození / Geburtsort RAVENNA (ITA)
První GP / Erster GP CZE 1997
Vítězství / Siege 22 (All classes)
Tituly MS / WM-Titel 1 (250cc)



Nur Verletzungen konnten Marco Melandri dabei aufhalten noch mehr als die bisher fünf Siege in der MotoGP zu erreichen. Unter den momentanen Fahrern in der MotoGP Klasse haben nur Loris Capirossi und Valentino Rossi mehr Grand Prix Siege eingefahren als Melandri, seit dieser 2003 mit 24 Jahren in die Klasse aufgestiegen ist. Der kleine und eher ruhige Italiener konnte 2005 und 2006 die Saison als Zweiter und Dritter beenden und stand bei den 34 Rennen 14 mal auf dem Podium. Er ist einer der stärksten Hondafahrer außerhalb des offiziellen Repsol Honda Teams, muss sich aber erst noch an die 800ccm Maschine gewöhnen. Das erste Podium kam dennoch letzten Monat in Frankreich. Sein erstes Podium erreichte er letzten Monat in Frankreich und vor dem US Grand Prix ist er 20 mal in Folge in die Top 10 gefahren. Zusammen mit Stoner ist er der einzige Fahrer, der in allen der ersten 10 Rennen 2007 in die Punkte gefahren ist.

- Melandri ist der einzige bisherige Fahrer, der noch vor seinem 16. Geburtstag Grand Prix Rennen gewonnen hat. Das war das Rennen des TT Assen 1998

- 2006 hat er drei Rennen gewonnen, mehr als irgendein anderer Honda Fahrer in der MotoGP Klasse
- Seinen Erfolg in der Türkei im letzten Jahr erreichte er nachdem er sich auf den 14. Startplatz qualifiziert hatte. Kein anderer Fahrer hat bisher ein MotoGP Rennen gewonnen, nachdem er soweit hinten am Start stand
- Melandri ist ein guter Freund mit dem ehemaligen Motocross Weltmeister Jamie Dobb und wohnt in der Nähe von Derby, was nahe an der Rennstrecke Donington Park ist. Der Italiener ist ein Fan von Motocross und konnte letztes Jahr beim Grand Prix Montevarchi gesehen werden
- 2002 wurde er 250ccm Weltmeister und ist seit 1998 in den vier Jahren in denen er in der 125ccm und 250ccm Klasse gefahren ist nicht einmal außerhalb der Top Fünf ins Ziel gekommen. In seinem ersten Jahr in der MotoGP Klasse 2003 hat er sich beim Eröffnungsrennen der Saison in Japan das Bein gebrochen

BATTLE at Brno



AS the 2007 MotoGP reaches the eleventh round, Gresini Honda continues to fight for its place in the championship standings. With Toni Elias suffering a broken femur, it is up to team-mate Marco Melandri to compete for those all-important points.

The Italian has put in strong performances to date – including an impressive second position at the French Grand Prix at Le Mans. The talented rider is now more determined than ever to prove that he is a force to be reckoned with as he prepares to do battle at Brno.

Gresini Honda is ready – are you?



www.hannspree.com
www.hannspreeracingworld.com

HANNspree
RACINGworld



46 VALENTINO ROSSI



FIAT YAMAHA TEAM

Datum narození / Geburtsdatum 16/02/79
 Místo narození / Geburtsort URBINO (ITA)
 První GP / Erster GP MAL 1996
 Vítězství / Siege 87 (All classes)
 Tituly MS / WM-Titel 7



Rossi je fenoménem MotoGP se seznamem rekordů, který by zaplnil tento program. Tento Ital získal od roku 2001 se dvěma různými výrobci 5 titulů v řadě (celkem 7 ve všech kategoriích). Jeho barvitá a charismatická osobnost profilovala třídu MotoGP od jeho debutu v roce 2000. Během třech 28-letého Rossioho s Maxem Biaggiem, Sete Gibernauem či Lorisem Caprossim vytvořily jedny z nejúžasnějších obrazů, jež byly kdy v závodech FIM k vidění. Tento rok mu v Casey Stonerovi vyroste nový protivník; zatím se mu nedaří ho dostihnout mimo jiné díky problémům v Turecku a pádu v Německu. Do GP USA letos vyhrál tři Velké ceny.

- Je neuvěřitelné, že Valentino nevynechal ani jednu Grand Prix od svého debutu ve třídě 125ccm v úvodním závodě sezóny v Malajsií v roce 1996. A tak je tomu již dvanáctou sezónu
- V každé z dokončených 11. sezón získal alespoň jedno vítězství. Letos v Turecku dosáhl svého nejlepšího umístění na suchu z těchto jedenácti sezón (kromě padů a odstoupení) a to bylo 10. místo
- Během roku 2006 se Rossi stal prvním jezdcem, který ve všech třídách získal dohromady přes 3000 bodů. Má také nejvíce podíl v nejnižší třídě, těsně následován Mickem Doohanem. Rossioho vítězství v Mugello bylo jeho 27. od chvíle, kdy vstoupil do týmu Yamaha. To z něj učinilo nejúspěšnějšího jezdce Yamahy v královské třídě. Eddie Lawson přinesl Yamaze 26 vítězství a Wayne Rainey 24.
- Stejně jak Kenny Roberts je i on synem bývalého vítěze Grand Prix. Graziano Rossi získal v sezóně 1979 3 vítězství ve třídě 250ccm
- Maskotiči a zvyky spojené s jeho závoděním zahrnují psa, želvu a ohýbání se ke stupádku motocyklu, předtím než vyjede z pítlane (pomáhá to také natáhnout kombinézu). Rossi je také schopným automobilovým jezdcem. Zúčastnil se nejméně dvou závodů WRC a testoval Formuli 1 u Ferrari. Je vázán u MotoGP a Yamahy do konce sezóny 2008

Rossi ist ein MotoGP Phänomen mit einer Rekordtabelle, die locker dieses Programm füllen könnte. Der Italiener hat fünf aufeinander folgende Weltmeisterschaften gewonnen (wobei insgesamt in allen Kategorien eine Zahl von 7 WM-Titeln ergibt). Seine feurige und charismatische Persönlichkeit hat die MotoGP Klasse definiert seit der heute 28-Jährige 2000 sein Debüt in der MotoGP Klasse hatte und Kämpfe austocht mit Fahrern wie Max Biaggi, Sete Gibernau und Loris Caprossi. Damit wurden einige der spektakulärsten Bilder geschossen, die es je in der FIM Renngeschichte gegeben hat. Dieses Jahr muss er sich im Schatten von Casey Stoner zurecht finden und konnte den Australier wegen Problemen in der Türkei und einem Sturz in Deutschland noch nicht einholen. Trotz alledem hat er dieses Jahr vor dem Grand Prix in den USA bereits drei Rennen gewonnen.

- Unglaublich ist auch, dass Valentino Rossi keinen einzigen Grand Prix Start verpasst hat, sei er 1996 in Malaysia sein Debüt in der 125ccm Klasse gefahren ist. Das ist jetzt fast zwölf Jahre her
- Er hatte in jedem dieser elf Jahre Grand Prix Renngeschichte mindestens einen Sieg und sein schlechtestes Ergebnis in dieser Saison auf trockener

Strecke war ein zehnter Platz in der Türkei (er ist nicht gestürzt)

- 2006 wurde Rossi zum ersten Fahrer, der in allen GP Klassen insgesamt 3000 Punkte gesammelt hatte. Er hat die meisten Podien in der Geschichte der Königsklasse eingefahren und liegt damit nur knapp vor Mick Doohan. Rossi's letzter Sieg in Mugello war sein 27. Sieg seit er 2004 zu Yamaha gewechselt ist. Das macht aus ihm den erfolgreichsten Yamaha Fahrer in der Königsklasse, den Eddie Lawson konnte nur 26 Siege mit Yamaha erreichen und Wayne Rainey nur 24
- Wie Kenny Roberts ist er auch ein Sohn eines ehemaligen Grand Prix Siegers. Graziano Rossi hat 1979 in der 250ccm Klasse dreimal gesiegt.
- Zu seinen Maskottchen im Rennsport gehören ein Hund, eine Schildkröte und dass er sich bevor er die Pítlane verlässt einmal in die Hocke setzt (das dehnt auch die Kombi ein bisschen). Rossi ist auch ein leidenschaftlicher Fan von Autorennen und hat an den letzten beiden Rennen der Rallye WM teilgenommen und ein Formel Eins Auto Ferrari getestet. Er hat bis Ende 2008 noch einen Vertrag mit Yamaha in der MotoGP



At Yamaha we always seek for new technology to create the most innovative and advanced machines.

The new YZF-R1 is equipped with our revolutionary new YCC-I (Yamaha Chip-Controlled Intake) system. This new power-boosting technology features electronically-controlled motor-driven variable intake funnels, the first on a production motorcycle ever.

Now factor in to the equation our ultra-responsive YCC-T (Yamaha Chip-Controlled Throttle) as well as the all-new balanced-rigidity chassis, high-specification suspension systems and ultra-sharp aero styling. And it soon becomes evident that this new YZF-R1 is engineered to introduce you to another level of man-machine interaction that is destined to set this thoroughbred supersport bike apart from the pack.

Make a date to take a look for yourself, and experience this new phenomenon at your local Yamaha dealer.



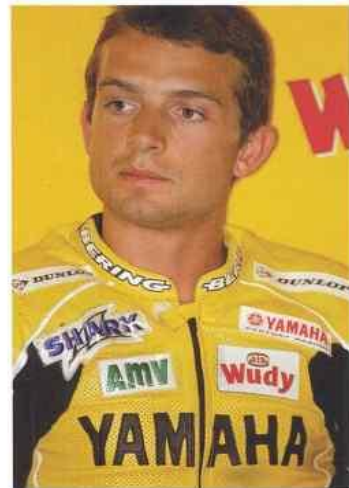
www.yamaha-motor-europe.com



50 SYLVAIN GUINTOLI



Debutant Sylvain Guintoli přichází doplnit počet francouzských závodníků v MotoGP na tři. To je nejnásilnější francouzská sestava po mnoha letech a první trojice v tomto století. Ve 24 letech má 5 plných sezon zkušeností ze třídy 250ccm. Jeho nejlepším umístěním bylo třetí místo na Dutch TT v roce 2003. Je partnerem Makoto Tamady v týmu Tech 3. Bude to pro něj lehká zkušební, ale jeho zkušenost z 250ccm mu dala na osmistovku dobrý základ. Pravidelně se vyrovnává svému týmovému kolegovi a zazářil v dešti v Le Mans kde dokonce vedl závod. Sylvain je jedním z překvapení sezóny 2007.



DUNLOP YAMAHA TECH 3

Datum narození / Geburtsdatum 24/06/82
 Místo narození / Geburtsort MONTELMAR (FRA)
 První GP / Erster GP CZE 2002
 Vítězství / Siege 0
 Tituly MS / WM-Titel 0



- Guintoli je jediným nováčkem v MotoGP v roce 2007. Dokázal jet na čele domácí GP v Le Mans. Bylo to poprvé po třech sezónách, kdy byla Yamaha Tech 3 na čele závodu
- V posledních čtyřech letech byl jedním z nejlepších soukromníků v poli 250ccm. Na technice od Aprilie bylo jeho nejlepším celkovým výsledkem deváté místo z roku 2006
- Před touto sezónou bylo jeho jediným startem nasazení jako testovacího jezdce u Yamahy Tech 3 na GP České republiky v roce 2002
- Sylvain začal svoji kariéru jako závodník na skútrech a jeho osobní webové stránky obsahují několik zajímavých akčních fotografií z těchto dřívějších časů
- Pochází z jižní Francie z blízkosti St Etienne, ale v současnosti bydlí ve Velké Británii se svojí britskou manžalkou a malým dítětem

Durch den Einstieg von Sylvain Guintoli in die MotoGP hat Frankreich zum ersten Mal in diesem Jahrhundert drei Fahrer in der MotoGP Klasse und damit die höchste Teilnehmerzahl seit einigen Jahren. Der 24-Jährige hat bereits fünf volle Jahre Erfahrungen in der 250ccm Kategorie sammeln können, das Highlight war hierbei ein dritter Platz beim TT

Assen 2003. 2007 fährt er zusammen mit Makoto Tamada Tech 3 Team. Es wird nicht einfach für ihn werden, auch wenn seine Erfahrungen in der 250ccm Kategorie ihm bei seinem Einstieg in die 800ccm helfen könnten. Er kam regulär zusammen mit seinem Teamkollegen ins Ziel und Le Mans führte er das Rennen an. Sylvain ist eine der großen Überraschungen für 2007.

- Guintoli ist 2007 der einzige Neueinsteiger in der MotoGP Klasse. Er konnte seinen Heim Grand Prix in Le Mans anführen, das war das erste Mal seit drei Jahren, dass Tech 3 Yamaha im Führungsfeld gesichtet wurde
- Er war in den letzten vier Jahren einer der besten Privatfahrer in der 250ccm Klasse. Mit der Aprilia hat er 2006 einen neunten Platz in der Gesamtwertung erreicht
- Bis zu diesem Jahr hatte er nur 2002 einen Auftritt in der Königsklasse, das war beim tschechischen GP, als er Testfahrer für Tech 3 Yamaha an den Start ging
- Sylvain begann seine Karriere mit Scooter Rennen und seiner persönlichen Webseite kann man einige interessante Fotos aus dieser Zeit betrachten
- Er kommt aus Südfrankreich, gar nicht so weit von St. Etienne entfernt, aber wohnt nun zusammen mit seiner Britischen Frau und dem Neugeborenen Baby in Großbritannien



56 SHINYA NAKANO



- Jahr beim TT Assen sein bisher bestes Ergebnis in der MotoGP Klasse und das beste Ergebnis in einem Trockenrennen für eine Kawasaki MotoGP Maschine
- Er ist bei jedem MotoGP Rennen der neuen 4-Takt Ära (seit 2002) an den Start gegangen. Seinen 100. Start hatte er dieses Jahr in der Türkei
 - Er hat 2000 die 250ccm WM in der letzten Runde des letzten Rennens in Australien mit 0.014 Sekunden Abstand an Olivier Jacque verloren
 - Er hat seine Ingenieur-Karriere an den Nagel gehängt, um einen Vertrag bei Tech 3 zu unterzeichnen, nachdem er 1998 in der Japanischen Meisterschaft und bei Wildcard-Auftritten glänzte, wozu auch ein Podium in der 250ccm Klasse zählte. Er spricht auch Englisch und Französisch

Přítel, závek přátelský a zdvořilý Shinya Nakano je stabilní součástí paddocku MotoGP a také první desítky jeho pořadí – posledních pět let. 29letý Shinya vyvíjel Kawasaki od jejího vstupu do MotoGP v roce 2004 a přes pomalejší začátek úspěšně prošel výrobce dvěma pódii. Pro sezónu 2007 sedlá opět v kariéře Honda a je to pro něj obtížný start 800ccm éry. Někde byl v první polovině sezóny desátý.

- Shinya Nakano je prvním jezdcem na čtyřtáctných MotoGP, který seděl motocykly tří různých japonských výrobců (Yamaha, Kawasaki a teď Honda)
- Do startu sezóny 2007 bylo jeho druhé místo v loňské Dutch TT jeho nejlepším výsledkem ve třídě MotoGP a zároveň zůstává nejlepším výsledkem Kawasaki ve třídě MotoGP na suchu
- Od závodění čtyřtáctů v roce 2002 absolvoval všechny závody. Letos v Tureku oslavil svůj 100. start
- V roce 2000 prohrál soubor o titul ve třídě 250 s Olivierem Jacquem v posledním kole posledního závodu v Austrálii a 0.014 sekundy
- Svoji kariéru inženýra vyměnil za smlouvu u Tech 3 poté, co omráčil svět svými vystoupeními v japonském mistrovství a svými starty na divokou kartu, při nichž získal dokonce podium ve třídě 250ccm. Mluví anglicky a francouzsky

Der schüchterne, aber sehr freundliche Shinya Nakano ist ein stabiler Teil des MotoGP Fahrerlagers und in den letzten fünf Jahren auch der Top Ten der Gesamtwertung. Der 29-Jährige hat seit 2004 jedes Jahr mit Kawasaki zusammen gearbeitet und trotz des schließenden Anfangs das Profil des Herstellers ausschlaggebend verbessert, indem er zweimal auf dem Podium stand. 2007 fährt er zum ersten Mal in seiner Karriere eine Honda. 2007 fährt er zum ersten Mal in seiner Karriere eine Honda und es war ein schwieriger Start in die 800 ccm Ära für Nakano. Sein bestes Ergebnis war in der ersten Hälfte der Saison ein zehnter Platz.

- Shinya Nakano ist der erste Fahrer, der auf drei verschiedenen japanischen 4-Takt MotoGP Maschinen gefahren ist (Yamaha, Kawasaki und Honda)
- Nach dem Start der Saison 2007 ist sein zweiter Platz letztes

KONICA MINOLTA HONDA

Datum narození / Geburtsdatum 10/10/77
 Místo narození / Geburtsort CHIBA (JPN)
 První GP / Erster GP JPN 1998
 Vítězství / Siege 6 (250cc)
 Tituly MS / WM-Titel 0



65 LORIS CAPIROSSI



Populární jezdec, stejně jako jeho krajan Valentino, okusil úspěch ve všech kategoriích a jeho 17letá kariéra je ověřena vítězstvími ve třídách 125, 250, 500 a na čtyřtáctech, 34letý jezdec získal pro Ducati první vítězství po nástupu značky do závodu. Stalo se tak v Catalunyi 2003. Vedl kampaň Ducati po celé tři roky. S pouhými dvěma podiumy je to letos pro Lorise těžká sezóna. Ale v Německu zase září vpředu a bude doufat v lepší druhou polovinu sezóny.

- Capirossi drží rekord jako nejdelší vítězný jezdec v historii GP. Prvního vítězství dosáhl v GP Velké Británie 125ccm a po více než 16. letech zatím naposledy zvítězil v Japonsku 2006
- Je jediným jezdcem, který získal více než 200 umístění na bodech. V šestnácti sezónách se pouze jednou umístil mimo první desítku v celkovém pořadí
- 2006 byl jeho neúspěšnější rok v nejvyšší kubatuře, když získal více bodů a vítězství než v kterékoliv sezóně předtím
- Jeho premiérový úspěch na Ducati byl prvním vítězstvím italského jezdce na italském motocyklu od vítězství Giacomo Agostiniho na MV Agusta v roce 1976
- Cestuje se svou ženou Ingrid a prohlásil se za fanouška motokrosu a cyklistiky. Letos se stal poprvé otcem



DUCATI MARLBORO

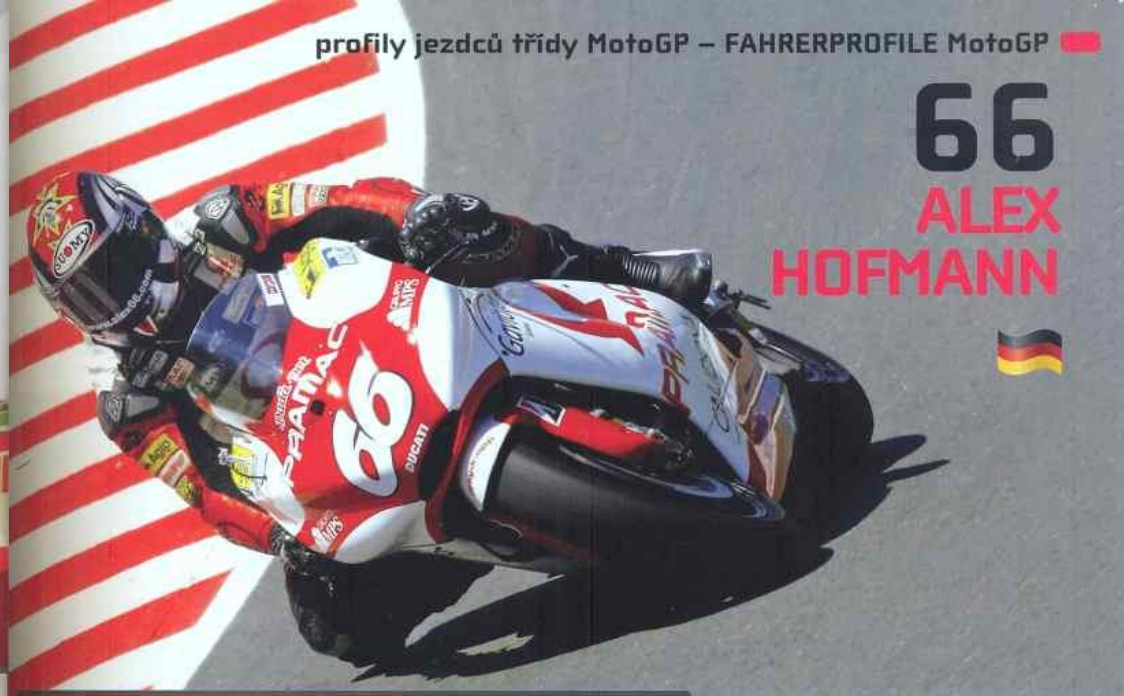
Datum narození / Geburtsdatum 04/04/73
Místo narození / Geburtsort BOLOGNA (ITA)
První GP / Erster GP JPN 1990
Vítězství / Siege 28 (All classes)
Tituly MS / WM-Titel 3 (2x125cc, 1x250cc)



Loris Capirossi ist ein sehr bekannter Fahrer, genau wie sein Landsmann Valentino und er hat Erfolge in jeder der Rennklassen genießen können und in seiner 17-jährigen Karriere fuhr er in der 125, 250, 500 und mit 4-Takt Maschinerie zum Sieg. Der 34-Jährige hat Ducati deren ersten MotoGP Triumpf 2003 beschert und führt das Werk bereits seit 3 Jahren an. 2007 ist mir nur zwei Podiumsplatzten ein hartes Jahr für Loris, auch wenn er in Deutschland mal wieder an der Spitze gefahren ist. Er hofft nun auf eine erfolgreichere zweite Hälfte der Saison.

- Capirossi hält den Rekord der längsten Siegeskariere im Grand Prix. Seit seinem ersten Sieg in der 125ccm Klasse in Großbritannien bis zu seinem Sieg 2006 in Japan sind 16 Jahre vergangen
- Er ist der einzige Fahrer, der im Grand Prix Rennen mehr als 200 Punkte erreicht hat. Er ist in den 16 Jahren nur einmal nicht in den Top Ten der Meisterschaft am Ende eines Jahres gewesen
- 2006 war sein erfolgreichstes Jahr in der Königsklasse. In dem Jahr hat er eine höhere Gesamtpunktzahl und mehr Siege erreicht als in irgendeinem der vorherigen Jahre
- Sein Debütieg mit Ducati war der erste Sieg eines Italieners auf einer italienischen Maschine seit Giacomo Agostini die MV Agusta 1976 zum Sieg geführt hat
- Er reist immer mit seiner Frau Ingrid und ist auch ein Fan von Motocross und Fahrradfahren. Dieses Jahr ist er auch zum ersten Mal Vater geworden

66 ALEX HOFMANN



PRAMAC D'ANTIN

Datum narození / Geburtsdatum 25/05/80
Místo narození / Geburtsort MINDELHEIM (GER)
První GP / Erster GP GER 1997
Vítězství / Siege 0
Tituly MS / WM-Titel 0



Alex Hofmann má unikátní postavení jako jeden velmi mála německých jezdců, kterým se podařilo proniknout v tomto sportu do MotoGP. 27letý jezdec započal letos 6. sezónu v nejvyšší třídě a pokusí se zhodnotit svůj zatím nejlepší výsledek – 5. místo z Le Mans. Nikdy neskončil celkově lépe než 12. (250ccm a MotoGP). Po plnění role testovacího jezdce u Kawasaki a několika solidních představeních na divokou kartu dostal šanci jako tovární jezdec pro sezónu 2006. Tato naděje však vzala za své poté, co si na promítání akci zmiřil zájmy. Pro rok 2006 se upsal Ducati, kde zatím i pro letošek, kdy ukazuje svoji nejlepší formu dle dobné zprávy.

- Hofmann byl jediným německým jezdcem v MotoGP během lety 90ccm
- První a poslední Němce, který získal vítězství v italské třídě, byl Edmund Czihak (na GP Západního Německa) v roce 1974, před 33 lety. Byl to jeho první a poslední start! Posledním z Němců, kdo získal podium, byl na debütém poznamenané a částečně bojkotované GP Itálie v Misuru 1989 Michael Rudroff
- Hofmann startoval v sezóně 2002 na divokou kartu na dvou čtyřtáctových dvoutáctech – Yamaze a Hondě
- Jeho nejlepší celkový výsledek bylo 12. místo v roce 2001 v 250ccm. Byla to jedna z jeho tří sezón ve čtyřtáctech

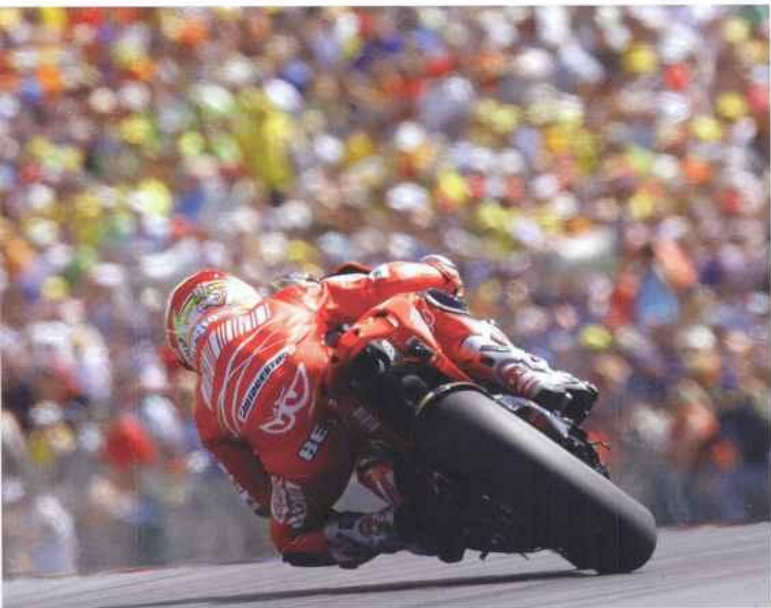
- svoji 5. pozici na Le Mans si Hofmann nejen stanovil osobní maximum, ale také dosáhl nejlepšího umístění německého jezdce od roku 1997, kdy byl Jürgen Fuchs v Riu šestý
- Alex je sedmým jezdcem s příjmením 'Hofmann', který nastoupil v Mistrovství světa FIM

Loris Capirossi ist ein sehr bekannter Fahrer, genau wie sein Landsmann Valentino und er hat Erfolge in jeder der Rennklassen genießen können und in seiner 17-jährigen Karriere fuhr er in der 125, 250, 500 und mit 4-Takt Maschinerie zum Sieg. Der 34-Jährige hat Ducati deren ersten MotoGP Triumpf 2003 beschert und führt das Werk bereits seit 3 Jahren an. 2007 ist mir nur zwei Podiumsplatzten ein hartes Jahr für Loris, auch wenn er in Deutschland mal wieder an der Spitze gefahren ist. Er hofft nun auf eine erfolgreichere zweite Hälfte der Saison.

- Capirossi hält den Rekord der längsten Siegeskariere im Grand Prix. Seit seinem ersten Sieg in der 125ccm Klasse in Großbritannien bis zu seinem Sieg 2006 in Japan sind 16 Jahre vergangen
- Er ist der einzige Fahrer, der im Grand Prix Rennen mehr als 200 Punkte erreicht hat. Er ist in den 16 Jahren nur einmal nicht in den Top Ten der Meisterschaft am Ende

eines Jahres gewesen

- 2006 war sein erfolgreichstes Jahr in der Königsklasse. In dem Jahr hat er eine höhere Gesamtpunktzahl und mehr Siege erreicht als in irgendeinem der vorherigen Jahre
- Sein Debütieg mit Ducati war der erste Sieg eines Italieners auf einer italienischen Maschine seit Giacomo Agostini die MV Agusta 1976 zum Sieg geführt hat
- Er reist immer mit seiner Frau Ingrid und ist auch ein Fan von Motocross und Fahrradfahren. Dieses Jahr ist er auch zum ersten Mal Vater geworden



MotoGP Suppliers

 <p>MALE GROOMING</p> 	 <p>CERVEZA OFICIAL DE LOS GGPP ESPAÑOLES</p> 	 <p>EXPRESS SERVICES SUPPLIER</p> 	 <p>SCOOTER SUPPLIER</p> 	 <p>MOBILE SUPPLIER OF THE U.S. GRAND PRIX</p> 	 <p>FOOTWEAR SUPPLIER</p> 
---	--	--	---	---	--

We make an excellent team

 <p>SUNGLASSES SUPPLIER</p> 	 <p>SIGN AND OUTDOOR PRINTING SUPPLIER</p> 	 <p>RADIO FREQUENCY SUPPLIER</p> 	 <p>TENT SUPPLIER</p> 	 <p>HELICOPTER SERV. SUPPLIER</p> 	 <p>HELICOPTER SERV. SUPPLIER</p> 
---	---	---	--	--	--

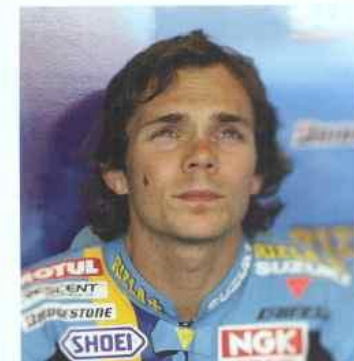


DORNA SPORTS, S.L. / COMMERCIAL DEPARTMENT
Narcís Monturiol, 2. 08960 Sant Just Desvern. Barcelona - Spain
Tel. +34 934 738 494 Fax. +34 934 738 154 e-mail: commercial@dorna.com

profily jezdců třídy MotoGP – FAHRERPROFILE MotoGP



71 CHRIS VERMEULEN



Další z nováčků v MotoGP ze sezóny 2006, bývalý vicemistr World Superbike Chris Vermeulen, šokoval svět MotoGP svým příchodem z roku 2005 od vysoce hodnoceného HRC k trávajícímu týmu Suzuki. Jeho rozhodnutí se ukázalo jako správné, když odhodlaný Australan získal pódium, 2 pole position a předvedl několik strhujících výkonů, jako například vítězství v polovině GP USA za neuvěřitelných teplot. Zblýtlý pilot nastoupil do sezóny 2007 opět v modrých barvách a už získal první vítězství v mokřím závodě v Le Mans. Další pódium nastalo v Doningtonu a má už i další pole position.

- Vermeulenovo ložské druhé místo v Austrálii bylo jediným pro Suzuki v sezóně 2006 a jedním z pouhých tří od startu jejich čtyřtaktického projektu v roce 2002. Prvního vítězství dosáhl po 24 závodech v Le Mans. Zároveň to bylo první vítězství pro Suzuki od roku 2001
- Před vstupem do Grand Prix vyhrál World Supersport Championship (2003) a byl vicemistrem WSBK (2005)
- Svůj debut v MotoGP absolvoval u Hondy Pons v závěru sezóny 2005. Získal dvě jedenáctá místa při vystoupeních na Phillip Island a v Istanbul Parku
- Pochází ze Sunshine coast a je fanouškem restaurování starých vozů a práce na farmě. Kdysi pracoval v pekárně svých rodičů
- Byl 18. Australanem, který stanul na pódiu v nejvyšší třídě a prvním od roku 1998, kterému se to podařilo na domácí půdě

Ein weiterer MotoGP Rookie im Jahr 2006 war der Superbike Vize-Weltmeister Chris Vermeulen, der die Renngemeinde geschockt hat, als er Ende 2005 von HRC ins Suzuki Werksteam wechselte, doch seine Vorahnung schien sich auszuzahlen, denn der entschlossene Australier konnte bereits mit einem Podium und zwei Pole Positionen auch in Donington Park auf dem Podium.

- Vermeulen's zweiter Platz letztes Jahr in Australien war das einzige Podium für Suzuki 2006 und auch erst das dritte seit sie 2002 mit dem 4-Takt Projekt an den Start gingen
- Vermeulen gewann sein erstes Rennen nach 24 Auftritten erst neulich in Le Mans, das ist der erste Sieg für Suzuki seit 2001
- Er gewann die Supersport WM 2003 und wurde 2005 in der WB Zweiter bevor er in die Grand Prix Szene einstieg
- Sein MotoGP Debüt hatte er Ende 2005 bei Pons Honda. Er wurde damals bei seinen Auftritten auf Phillip Island und in Istanbul Park jeweils Elfter
- Er kommt von der Sonnenküste und liebt es alte Autos zu

RIZLA SUZUKI	
Datum narození / Geburtsdatum	19/06/82
Místo narození / Geburtsort	BRISBANE (AUS)
První GP / Erster GP	AUS 2005
Vítězství / Siege	1
Třítily MS / WM-Titel	0



restaurování a na Phillip Island a v Istanbul Parku

- Er war der 18. Australier, der in der Königsklasse auf dem Podium stand und der erste seit 1998, der das auf heimischem Boden geschafft hat



 BRNO 2007

ADAC GT MASTERS

TRAUMSPORTWAGEN KOMMEN ZUM SACHSENRING - 14.-16.09. 2007



Zum 80-jährigen Jubiläum des Sachsenringes gibt es für die Fans ein besonderes und bemerkenswertes Automobil-Highlight. Die sächsische Traditionsrennstrecke feiert am 15.-16. September sein Vierrad-Comeback mit dem neuen ADAC-GT-Masters. Die fast seriennahen Traumsporthwagen versprechen GT - Sport vom Feinsten mit wunderbaren Autos und spannenden Zweikämpfen.

Bereits beim Auftaktrennen auf dem Nürburgring präsentierte der ADAC ein attraktives Starterfeld, das sowohl optisch wie auch sportlich beeindruckt. Acht unterschiedliche Fabrikate vom Kaliber eines Lamborghini Gallardo GT3, Porsche 997 GT3, Ferrari 430, Ford Mustang, Dodge Viper, Chevrolet Corvette und Maserati GranSport Trofeo GT3 sorgen im neuen ADAC - GT - Masters für einen speziellen Augen- und Ohrenschmaus. Verhandlungen mit weiteren Marken laufen.



Diese Markenvielfalt zählt zu den markanten Vorzügen des ADAC GT-Masters.

"Wir geben mit unserer neuen Serie sehr spektakulären und faszinierenden Fahrzeugen in Deutschland eine attraktive Bühne", sagt ADAC-Sportpräsident Herrmann Tomczyk. Alle zum Einsatz kommenden GT-Boliden sind nach FIA-GT3-Regeln vorbereitet und leisten locker über 400 PS. Sie gelten als Basisfahrzeuge für die bekannten Sportwagen aus der FIA GT und der Le Mans Series (LMS). Das neue ADAC GT - Masters will sich als Betätigungsfeld für Privatfahrer und engagierte Sportwagen-Teams etablieren. Laut Reglement sind pro Hersteller maximal sechs Autos zugelassen. Ein Auto müssen sich zwei Fahrer teilen. Damit ist klar, dass es in dem Ein-Stunden-Rennen einen Boxenstopp mit Fahrerwechsel gibt. Das erste Rennen findet am Samstag, das zweite am Sonntag statt. Mit dem GT-erfahrenen Piloten, wie Weltmeister Christophe Bouchut, Peter Kox, Altfried Heger, Harald Becker, Wolfgang Kaufmann oder Bruno Eichmann sind international renommierte GT-Piloten dabei. Doch die Routiniers müssen sich auf harte, vor allem jugendliche Konkurrenz gefasst machen. Aus den ADAC - Nachwuchsserien stammen Albert von Thurn, Bejamin Leuenberger oder Kenneth Heyer. Der 19-jährige Auftaktsieger am Nürburgring, Christopher

Haase, aus dem ADAC Dacia Logan-Cup.

Mit dem Debüt am Nürburgring und dem Rennen Oschersleben hat das ADAC- GT- Masters einen Einstand nach Maß gefeiert. Die neue Serie wusste die Fans zu begeistern. Am 4./5. August geht's in die Lausitz, anschließend wird das Masters am 25./26. August mit der ChampCar-Serie in Zolder (Belgien) gastieren. Das Sachsenring - Comeback geht am 15./16. September über die Bühne. Ein absoluter Höhepunkt wird auch das Finale sein. Am 13./14. Oktober tritt das ADAC GT Masters zusammen mit der DTM in Hockenheim an. (R.S.) ■

Text und Fotos: Rolf Schindler/ Peter Lill



Weitere Serien gehen an den Start:

- Ford Fiesta Cup
- ADAC Procar Serie
- ATS Formel 3 Cup
- Divinol Cup
- European Supersportkart Series

Special-Offer

"3 in 1" - ein Ticket für drei Veranstaltungen
30 Euro!

Der Preisvorteil bei dem 3 in 1 Ticket beträgt 10 Euro.

Porsche Sports Cup - Sachsenring
IDM - Autodrom Most
ADAC GT Masters - Sachsenring

Sa./ So.
So.
So.

Tickethotline: 0351/ 44 33 222
www.sachsenring-circuit.com



IDM GASTIERT IN MOST

ERSATZPLATZ FÜR DEN SACHSENRING

Die internationale Deutsche Motorradmeisterschaft, kurz IDM genannt, startet dieses Jahr leider nicht auf dem Sachsenring, die 80 Jahre Festveranstaltung und 2 Autokennen verhindern den Start hier. Aber es wird ein "verlängertes" Rennen geben, auf dem Autodrom in Most (CZ). Hier wird der ADAC Sachsen zum vorletzten Rennen des Jahres laden. Dann folgt nur noch das Finale in Hockenheim. Eine Woche vor dem Motorrad WM Lauf hier, war die IDM Gruppe in Österreich auf dem Salzburgring zu Gast. Gefahren wird um den Meistertitel in folgenden Klassen: 125ccm, Supersport und Superbike sowie SideCar.

Während werden die Rennen mit Cup Klassen, der ADAC Junior Cup und der Yamaha R6 Cup gastieren fast immer mit, der MZ Cup auch einige Male. Neue Wege beschreitet man Seitens des DMSB, so zum Beispiel die Gemeinschaftsveranstaltung mit der holländischen Meisterschaft in Assen und auf dem Nürburgring. Moderne Eintrittspreise, ein offenes Fahrerlager und verschiedene Publikumsattraktionen (Taxifahrten, Showbikes, BikerGardero, RaceParty mit Musikveranstaltung...) sorgen für ein stetig steigendes Publikumsinteresse. An TV Übertragungen wird immer noch gearbeitet, ein erster Versuch wurde per Internet TV getriert. Der Hauptgrund, warum die Zuschauer aber kommen, sind die spannenden Rennen mit einem Starterfeld aus 17 (!) Nationen. Darunter manch WM legitime Fahrer. Zum Zeitpunkt der Drucklegung bereiteteten sich alle auf die vierte Veranstaltung, auf dem Nürburgring, vor, aber nach drei Veranstaltungen kristallisieren sich die ersten Titel favoriten heraus.

Bei den 125ern sollte der Meistertitel nur im Kampf mit dem Wechseltreiber Georg Fröhlich entschieden werden. Er startet ja dieses Wochenende mit einer WildCard hier beim WM Lauf. Fröhlich fährt für das holländische "Abbinck BOS Racing Team" mit einer Seel getunten Honda. Die ersten drei Wertungsläufe konnte er jeweils gewinnen. 2 weitere Sachsen kämpfen um den Anschluss, der Oberlungwitzer

Patrick Unger (Team Sachsenring Motorrad Unger) und der Chemnitzer Toni Wising (Honda Team Schumann Reisen). Das Junior Team vom "Kiefer BOS Sotin Racing" hat sich nach dem Meisterschaftsauftritt auf dem Lausitzring mit dem amtierenden Meister, Robin Lässer verstärkt. Er stand nach dem Rückzug von KTM aus der IDM ohne Team da und musste sich plötzlich mit dem Gedanken tragen, ein Jahr zu pausieren. Nun fährt er an der Seite des Neckarzimmerei Marvin Fritz. Nicht zu vergessen, der 15-jährige Marcel Schrötter aus Plügdorf. Er beendete letztes Jahr den Junior Cup als 2ter und holte dabei 4 Laufsiege!

Seit diesem Jahr gibt es ein neues technisches Reglement in der Supersport Klasse. Das Fahrerfeld im letzten Jahr erforderte eine rigorose Kosteneindämmung, was mit dem Neuen Reglement, an das der Stockport EM angelehnt, gelang. Ein riesiges Starterfeld von etwa 50 Fahrern kämpft um die Startplätze. Da die Popularität dieser Klasse extrem gestiegen ist, haben die Piloten an manchem Wochenende zwei Wertungsläufe, wie bei den Superbikern schon üblich. Hier ist die Messe noch lange nicht gesungen, im Moment führt der junge Franzose Sebastian Diss (BMR Kawasaki Racing Team). Aber auch der Russe Ivanov, der Holländer Ahnendorp sowie der Däne Phillip und der Österreicher Knobloch haben den ersten Platz in Sichtweite. Dies wollen aber Altmeister Kaufmann (Yoshimura Schäfer Suzuki) und der Sachse Rico Penzkofer (G-LAB Racing) verhindern. Leider spielte die Technik der Triumph Daytona 675 dem Böhler schon einige Male einen Streich. Nach 3 "Nullum" in Folge sind seine Chancen auf den Sieg fast vorbei.

Die Königsklasse, die IDM Superbike, ist wieder sehr spannend und hier zählt für den Titel eine ausgeglichene Leistung bei allen Rennen (insgesamt 8 Doppelläufe). Der amtierende Meister, Jörg Truchert wechselte von Yamaha zu MV Agusta, das Team (Inghart) blieb das Alte. Er jagt im Moment nur "Ausländer" vor sich her. Den Platz an der

Sonne hat zur Zeit der Österreicher Martin Bauer (Holzhauer Racing Promotion/Honda). Seine Drei Laufsiege haben ihn an die Spitze katapultiert. Ihm auf den Fersen die beiden "Suzuki International Europe" Piloten Andreas Meklau (AUT) und Roman Stamm (SUI). Dann folgen schon die beiden "Alpha Technik Van Zon Honda" Piloten Kai Borre Andersen (NOR) und Werner Daemen (BEL). Stefan Nebel (Yoshimura Schäfer Suzuki) und Max Neukirchner, verstärken den deutschen Druck von Teuchert und wollen noch den ein oder anderen Platz nach vorne.

Ebenso noch lange nicht entschieden ist der Titelkampf bei den "Gespannen". Hier kämpft man in manchen Teams an mehreren Fronten, denn neben der IDM geht der Titelverteidiger Markus Schlosser (SUI) dieses Jahr mit seinem "Neuen, Alten" Schmiermaxe Adolf Hänni auch auf WM Kurs. Schlossers Befahrer des letzten Jahres, Bernhard Wagner (AUT), liegt leider immer noch im Krankenstand, nach dem Finalcrash auf dem Hockenheimring. Schlossers größter Widersacher, Jörg Steinhausen, hat sich dieses Jahr nun auch von der IDM zurückgezogen. Das einzige deutsche Duo beim ersten WM Lauf in Schleiz war somit WildCard Pilot Mike Roscher, der Fahrer von Hänni im letzten Jahr. Für die IDM Läufe spannt er mit Michael Hildebrand, einem erfahrenen Befahrer zusammen, beide absolvierten ihren Höhepunkt, die TT Races auf der Isle of Man, mit Bravour: Platz 26 als Newcomer mit einem Kurzgespann Baujahr 1997! An der Tabellenspitze findet man die österreichisch-deutsche Paarung Hainbucher/Adelsberger. Sie holten sich dieses Jahr bereits 2 mal den Siegerlobbeer. Am Dichtesten auf den Fersen sind ihnen die Wartenberger Komars/Stapfen. Dann folgt bereits der Titelverteidiger, sie mussten arbeitsmäßig auf einen Wertungslauf verzichten, da sonst die Freizeit für die WM Läufe nicht reicht. Ein weiterer Publikumsliebhaber fährt, wie schon Tradition, in Grün, der Elbauer Uwe Göttlich hat mit Johannes Koloska (SUI) wieder den Mann im Boot, mit welchem er schon einige Jahre ein Duo bildete. Stetig arbeiten sie sich nach vorne, die "Lausitzer Fröhlichen". Man darf also gespannt sein, wenn in Most die Startampel auf Grün springt. Möglicherweise wird dort der 125er Titelträger prämiert, für die anderen Klassen bezweifle ich das, da wird Hockenheim bestimmt zum wahren Finale. Weitere Infos auch unter www.idm.de und natürlich in "Speed - Ihr Motorradmagazin". Also, man sieht sich...

Tickets:

Mo. bis Fr. (8.00-19.00 Uhr) unter:
Tel.: 0351/ 44 33 222
Internet: www.sachsenring-circuit.com
sowie bei allen bekannten Vorverkaufsstellen.

Das Ticket für den Rennsonntag kostet lediglich 10,00 Euro!
(Sa./ So.: 12,50 Euro)
Dieses beinhaltet den Zugang ins Fahrerlager sowie auch die Nutzung der Zuschauertribüne.

Alex Barros: s hraním jsem neskončil...



Po té, co Jeremy McWilliams předčasně odešel z MotoGP s projektem Imor, žezlo nejstaršího a nejzkušenějšího jezdce připadlo Alexi Barrosovi. 36letý Brazilce měl prolomit osmáct let účastí v Mistrovství světa koncem sezóny 2005, když se jeho team položí a poté Alex stráví sezónu v divizi World Superbike, předtím než se vrátí do MotoGP díky týmu Pramac D'Antin Ducati. Sedmínásobný vítěz Itálie can není ještě za zenitem, což ukázal již dříve vlivem podíem v Mugello. Rozpovídal se o svoji kariéře, která zahrnuje závodění na více než deseti typech motocyklů, domácích i čtyřlboých. Na těch všech jezdil od svého debutu v dnes již neexistující třídě 80ccm v roce 1986 (skončil 15. ve svých 16. letech).

"GP pro mě začalo v roce 1985 mým prvním závodem ve třídě 80ccm. Bylo mi 15 a vyhrál jsem předtím brazilské národní skútr ve třídách 50, 125 a 250ccm. 250ccm byla tehdy nejvyšší třída. Zkoušel jsem v Brazílii také vytrvalostní závody, ale musel jsem nakonec jet 80ccm, protože jsem byl dost starý."

Po dvou sezónách v 80ccm přestoupil pro roky '88 a '89 do třídy 250ccm, ale nebyl ani na dohled první patnáctky. Potom nastal v neslnejší kubatuře v roce 1990 a od této sezóny byl doposud méně šťastný Barros pravidelným šampionem jezdcem. "Na počátku jsem jezdil tři roky za Cagiva a potom dva roky za Suzuki," začíná vzpomínat. "Dvanáct let u Hondy, rok u Yamaha a letos jsem rok u Ducati. Jezdil jsem motocykly 500ccm pro Cagiva, Suzuki a Hondu. Měl jsem 990tku od Hondy a Yamaha a teď 1000ccm je od Ducati."

V řeci císel byla sezóna 2002 jednou z jeho nejlepších. Byl to jeden z roků, kdy skončil v šampionátu celkové body (naposledy v roce 2004); což je doposud jeho nejlepší výsledek. Získal šest podí a dvě vítězství, ovšemže musel stíhat Rosarioho, Tamada a jim podobné na prvních čtyřtáctech.

"Rok 2002 se mi moc líbil, nejen kvůli závodům, jež jsem na konci sezóny vyhrál, když mi dal Honda čtyřtáct. Ale líbila se mi celá sezóna, bylo to jako "dvě třídy v jedné", protože mě byl mix dvoutáctů a čtyřtáctů. Jež jsem na dvoutáctu 9 závodů a byl jsem poražen jiným dvoutáctem pouze ve třech.

Poté jsem dostal příležitost na čtyřtáct a vyhrál jsem dva závody. Myslim, že to byl skvělý rok."

"Na Motegi mám hezkou vzpomínku. Dostal jsem poprvé v životě k dispozici čtyřtáct – 990- a v závodech jsem zvíťazil, což není obvykle tak jednoduché na první svezení. Toho roku v Holandsku jsem bojoval s Valentinem, nakonec sice vyhrál, ale bojoval jsem skvěle a byl jsem hrdý na to, co jsem toho dne na trati předvedl."

Zřejmě není povolnějšího jezdce, aby okomentoval nejlepší jezdce uplynulých patnácti let a ty, kteří dnes určují tempo. "Každý rok je to jiné, ale mohu říci, že zatím posledním velkým jezdceem je Valentino. Ukazuje to už 6 nebo 7 let. Není to jednoduché říci, protože jsem dlouho závodil v 500ccm, ale Rossi je momentálně ten nejtvrdší chlap. Máme tu Casey Stonera a někteří chlapci se ještě určitě zlepší, jako třeba Pedrosa."

"Myslim že tvrdý chlap byl také Carlos Lavado", pokračuje. "Dříve Eddie Lawson, Rainey, Gardner, Freddie Spencer, přestože ten rok, kdy jsem závodil se Spenserem, nebyl už v nejlepší formě. Samozřejmě Mick Doohan, Alex Criville, tolik jezdců bylo dobrých. Nemohu vyzdvihnout nikoho konkrétního, protože všichni měli během těch let magické momenty. John Kocinski měl

skvělé závody, také Sete Gibernau a Kevin Schwantz! Je jich tolik, veimí dlouhý seznam!"

Když se vrátíme k dnešku, je Alex vědčným Ducati za to, že mu umožnila vstoupit zpět do MotoGP. "Přijal jsem tuto výzvu, protože u Ducati mi přesně ukázali, co očekávají od takového týmu," říká. "Pramac mi dal ekonomickou podporu a Ducati technické zajištění a materiál tak, abychom odladili motocykl co nejlépe. Ducati nám moc pomáhá a samozřejmě také Bridgestone. Celý balíček – Ducati, pneumatiky a motocykl jsou stejné jako u továrního týmu a to nám pomáhá pohybovat se správným směrem. Pomáhá to tovariš a pomáhá to týmu dosáhnout dobrých výsledků."

"Věřim, že tento tým a motocykl mají dobrý potenciál," dodává. "Myslim že tento tým může letos vyhrát některý závod a to je náš cíl."

Na sklonku své kariéry Barros ví, že nemůže dělat nějaké dlouhodobé odhady, ale tvá na tom, že ho ještě čeká nějaké to podium. "V mém věku si nemůžete dělat nějaké plány. Záleží na tom, jak se daný rok vyvíjí. Když se dře a jsou dobré výsledky, nikdo o odchodu nepřemýšlí a všichni chtějí, aby člověk pokračoval. Když se však výsledky nedostávají, potom nikdo neví, jak na tom je. Doposud jsem velmi šťastný a o důchodu neuvažuji. Uvidíme!"



ALEX BARROS: ER SPIELT WEITER..



Da Jeremy McWilliams mit dem Ilmor Projekt gescheitert ist und nun nicht mehr in der WM dabei ist, ist der älteste und erfahrenste Fahrer in der MotoGP Alex Barros. Der 36-jährige Brasilianer musste Ende 2005 seine Zeit in der Weltmeisterschaft nach 17 Jahren beenden und verbrachte ein Jahr in der Superbike WM, bevor er dank des Pramac d'Antin Ducati Teams Anfang des Jahres wieder in die Weltmeisterschaft zurückkehren konnte. Der siebenfache Grand Prix Sieger hat bewiesen, dass seine Zeit noch nicht vorbei ist, als er dieses Jahr in Mugello aufs Podium gefahren ist. In diesem Interview spricht er über seine Karriere, in der er seit seinem Debüt 1986 in der 80 ccm Klasse (er wurde mit 16 Jahren 16. in der WM) fast zehn verschiedene Grand Prix Motorrad-Typen in der 2-Takt und 4-Takt Ära gefahren ist.

"Die Grand Prix Rennen begannen für mich 1986, mein erstes Rennen war in der 80 ccm Klasse. Ich war damals 15 Jahre alt und hatte bereits Titel in Brasilien in der Scooter Meisterschaft, 50 ccm, 125 ccm und in der 250 ccm Klasse, der damaligen Topklasse, gewonnen. Ich bin danach, auch in Brasilien, einige Ausdauerrennen gefahren, musste allerdings in die 80 ccm ansteigen, weil ich noch nicht alt genug für die Rennen war."

Nach zwei Jahren in der 80 ccm wechselte er '88 und '89 in die 250 ccm, war aber immer noch weit von den Top 15 entfernt. Sein Durchbruch in die Königsklasse kam 1990 und von dem Jahr an, bis zu seiner gesundheitlich schwachen Saison 2005 war Barros ein regulärer Spitzenfahrer. "Zu Beginn bin ich drei Jahre für Cagiva gefahren, dann zwei Jahre für Suzuki", beginnt er zusammen zu fassen. "Zwölf Jahre war ich bei Honda, ein Jahr bei Yamaha und jetzt das erste Jahr bei Ducati. Ich bin für Cagiva, Suzuki und Honda die 500 ccm Maschine gefahren. Dann fuhr ich die 990 ccm für Honda und Yamaha und jetzt 800 ccm für Ducati."

Hinsichtlich der Zahlen war 2002 eines seiner besten Jahre.

Es war eines von vier mal, dass er die Meisterschaft als Vierter beendete (das letzte Mal war 2004), das ist auch noch immer seine höchste Platzierung in der WM. In dem Jahr hat er zweimal gewonnen und stand sechsmal auf dem Podium, trotz dass er auf seiner ersten 4-Takt Maschine gegen Fahrer wie Rossi und Tarradä antreten musste.

"Ich mag 2002 sehr, nicht nur wegen der Rennen, die ich Ende des Jahres, als Honda mir die 4-Takt gegeben hat, gewonnen habe, auch wegen der ganzen Saison mit den 2-Taktrennen. Diese Saison war wie zwei Klassen in einer, wegen dem Mix aus 2-Takt und 4-Takt Maschinen. Ich hatte neun Rennen, in denen ich unter den Topfahrern war und in nur drei Rennen wurde ich von einer anderen 2-Takt Maschine geschlagen. Am Ende hatte ich die Möglichkeit die 4-Takt zu fahren und ich gewann zwei Rennen. Ich denke das Jahr war großartig."

"Motogp ist eine gute Erinnerung für mich, weil es das erste Mal in meinem Leben war, dass ich eine 4-Takt Maschine gefahren bin - die 990 ccm - und ich habe das Rennen gewonnen, was normalerweise einfach ist, wenn man das erste Mal fährt! Auch in Holland in dem Jahr habe ich in der 500 ccm Klasse mit Valentino gekämpft. Am Ende hat er gewonnen, aber ich bin sehr gut gefahren und ich war sehr glücklich und stolz, was ich während des Rennens geschafft hatte."

Es gibt keinen, der sich in den letzten 15 Jahren unter die besten Fahrer besser qualifiziert hätte und sich auch 2007 noch aus der Masse heraus hebt, als Barros. "Jedes Jahr ist ein bisschen anders, doch ich kann sagen, dass der beste Fahrer Valentino ist. Das hat er in den letzten sechs oder sieben Jahren bewiesen. Es ist nicht einfach das zu sagen, weil ich so viele Jahre in der 500 ccm gefahren bin, doch im Moment ist Rossi der Beste. Da gibt es auch noch Casey Stoner an der Spitze und manich anderen sollte man auch nicht außer Acht lassen, wie Pedrosa zum Beispiel."

"Ich denke, dass Carlos Lavado ein sehr starker Fahrer fährt er fort. "Eddie Lawson, Rainey, Gardner, Freddie Spencer auch wenn Spencer in dem Jahr als ich mit ihm gefahren bin nicht mehr in Bestform war, Mick Doohan natürlich, Alex Cr es gibt so viele Fahrer, die wirklich gut waren, ich kann kein herausheben, der der Beste ist, weil jeder dieser Fahrer zu Zeit gut war. John Kocinski zum Beispiel hatte einige magis Rennen, Sete Gibernau auch und ebenso Kevin Schwantz! gibt so viele... das ist eine endlose Liste!"

Wenn man über heute spricht ist Barros Ducati sehr dankbar, dass sie ihm die Chance gegeben haben, wieder MotoGP zurück zu kehren. "Ich habe diese Herausforderung angenommen, weil Ducati mir gezeigt hat, was sie mit dem Team erreichen wollen", sagt er. "Pramac hat mich sehr unterstützt, das ist sehr wichtig und Ducati liefert das Material und das Ziel, das Motorrad in die bestmögliche Form zu entwickeln. Das ganze Paket: Ducati, die Reifen und das Motorrad, alles ist dasselbe wie im Werksteam und dadurch können wir in eine gute Richtung arbeiten. Es hilft dem Team und dem Werk gute Ergebnisse einzufahren."

"Ich glaube, dass dieses Team ein gutes Potential hat und auch das Motorrad", fügt er hinzu. "Ich denke, dass dieses Team das Potenzial hat dieses Jahr mindestens ein Rennen gewinnen und das ist auch unser Ziel."

Im Zwiesicht seiner Karriere weiß Barros, dass er nicht die Zukunft vorausschauen kann, aber er unterstreicht noch einmal, dass er noch immer einige Podien vor sich hat. "In meinem Alter kann man nicht so weit voraus planen! Es hängt davon ab, wie das Jahr läuft. Natürlich will man weiter machen wenn das Jahr gut ist und ich eine gute Saison hatte und glücklich sind. Doch wenn die Ergebnisse nicht so gut sind, weiß man nicht wo man steht. Bisher bin ich sehr zufrieden, ich denke nicht daran aufzuhören, aber das werden wir sehen."



AUF ZUM SAISONSTART!

MOTORRAD MESSE LEIPZIG

NEUHEITEN • BEKLEIDUNG
TUNING • RACING • SHOW

1.-3. Februar 2008

www.zweiradmessen.de

Monatlich in Ihrem Zeitschriftenhandel oder im Abo direkt zu Ihnen nach Hause.

Die Mischung macht's! Speed - Ihr Motorradmagazin

Motorrad-Test, Motorrad-Reisen
Motorrad Grand Prix, Superbike WM
MotoCross/ Enduro, Klassik
Modellbau und v.m.

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





MotoGP za oponou, ukazujeme cestu...

Pokračujeme v naší sérii pohledů za oponu. Podíváme se na podnik MotoGP ještě blíže než obyčejně. Dozvíme se, co jezdec vidí a slyší během víkendu, kdy krouží po trati. Dále prozkoumáme, jak se diváci doma dostanou k MotoGP přes všechny on-board kamery. To jim umožňuje sledovat celou akci v televizi, ale z dosud nevidané blízkosti.

Boxová ulička při Grand Prix MotoGP je velmi rušné místo. Je plná personálu snažícího se pomoci jezdcům k dosažení co nejlepších časů a co nejlepšímu nastavení motocyklu. To je cesta k vítězství ve (většinou) nedělním závodě. Chvilky pravdy přichází, když je jezdec osamocen na trati. Jeho jediný zdroj informací je hlouček zásadních členů týmu na boxové zdi. Každý člen má na zdi své přesně vyhrazené místo. Většinou je zde manažer týmu, mechanici a jeden technik, který signalizuje na tabuli. V této speciální zóně je několik monitorů, které dovolují sledovat průběh závodu a další informace jako jsou časy na kolo, časy v sektorech a rozdíly mezi jednotlivými jezdci. Tato data jsou zpracována a předána jezdcům na motocyklu pomocí tabule, kterou si každý jezdec připraví podle sebe. Tabule je přes metr vysoká s několika řádky, do kterých mohou být umístěna písmena a čísla.

George Dziedzic, mechanik a signalizátor pro Johna Hopkinse z týmu Rizla Suzuki, nám vysvětlí podrobněji svoji úlohu. "Johnova tabule je pro něj lehce rozeznatelná mezi ostatními svou insignií", říká o "Hopperové" mixu americké a



britské vlajky, "během kvalifikace mu sdělujeme jeho pozici, do řádku pod ni vkládáme jeho nejlepší čas a naspad potom množství času, jež zbývá do konce tréninku, označené písmenem T."

"Během kvalifikace mu můžeme poskytovat další informace jako například slovo "SWITCH", kterým ho upozorňujeme, aby změnil mapu vstřikování v řídicí jednotce, pomocí tlačítka na řídítkách. Můžeme si ho také zavolat do boxů, z důvodu nasazení kvalifikačních pneumatik pro dosažení nejlepšího času, slovem "IN".

"V závodě uvádíme nahoře jeho aktuální pozici, pod ní odstup od nejbližšího pronásledovatele a dole počet kol do cíle," dodává. "Většinou ukazujeme Johnovi také jméno jezdce, aby viděl přesně, kdo je za nim. Někdy ale jméno neuvádíme, je to na domluvě mezi Johnem a šéfmechanikem."

"Vy na zdi víte přesně, co se na trati děje a můžete zažít být velmi nervózní", přiznává se. "Chočete, aby se jezdec dostal z hloubi pole na čelo a aby tam zůstal. Jsem vždy velmi rozrušený, když dáváme na tabuli P1, především uprostřed závodu a vidíme, že jezdec o tu pozici opravdu bojuje."

Diváci na okruhu i milióny u obrazovek mohou získat představu o tom, čím jezdec prochází, díky on-board kamerám Dorny, které jsou v současnosti technologickou špičkou.

Před každou Grand Prix namontují technici Dorny dvě mikrokamery na každý z motocyklů na prvních deseti místech očekávaného průběžného pořadí. Poté, co jsou namontovány a vyhoštěny, jsou zařazeny do televizní okruhu a posílají rovnou a obrazový signál do televizního zázemí. Tyto kamery

patří do okruhu, který se sbíhá v trucku IPF (International Programme Feed), kde jsou záběry stříhány a zařazovány do živého vysílání. Digitální technologie je zcela nová a pro on-board kamery byla zprovozněna teprve před několika měsíci. Předtím musela být během přenosu ve vzduchu neustále helikoptéra, která zachytávala signál a přenášela ho do IPF.

Výhodou digitalizace on-board systémů je eliminace ztráty

kvality signálu z on-board antény, když motocykly vjedou pod most nebo do boxové uličky.

Mikrokamery jsou umístěny v přední a zadní části motocyklu, ale v současnosti jsou na motocykl umístěny i další, které – především na strojích špičkových jezdců – zprostředkovávají pohled na jejich ruce a nohy, či v případě mokrého počasí pohled přes jejich plexisklo.



MotoGP HINTER DEN KULISSEN: DEN WEG ZEIGEN...

Wir setzen unsere Serie fort und wagen wieder einen Blick hinter die Kulissen bei der Vorbereitung eines MotoGP Events. Diesmal schauen wir genauer auf die Erlebnisse eines Fahrers an einem Rennwochenende während er eine Runde auf der Strecke fährt. Und wir haben auch einige Informationen über die Zuschauer zu Hause und wie man die MotoGP durch die Bordkameras intensiver miterleben kann. Man erlebt den Blickwinkel eines Fahrers hautnah am Fernseher.

Die Boxengasse eines MotoGP Grand Prix ist ein sehr geschäftiger Ort voller Personal, das ihren Fahrern hilft die schnellsten Rundenzeiten zu erreichen oder die Motorräder so gut wie möglich für das Rennen vorzubereiten, das normalerweise an einem Sonntag stattfindet. Wenn der Moment der Wahrheit kommt, ist ein Fahrer auf sich gestellt und wird nur noch von seinen Teammitgliedern in der Boxengasse über die Umstände im Rennen und seine Fortschritte informiert.

Jedes Team hat seinen eigenen Bereich in der



Boxergasse, in dem oft der Manager, Mechaniker und ein Techniker sitzt und dem Fahrer mit Hilfe eines Boxenbrettes Signale gibt. In diesem speziellen Bereich befinden sich einige Monitore, durch die das Team das Rennen verfolgen kann und wichtige Informationen geliefert bekommt, wie die Rundenzeiten, die Zwischenzeiten und die Abstände zwischen den Fahrern. Diese Daten werden dann mit Hilfe des Boxenbrettes (Pitboard), das für jeden MotoGP Fahrer speziell personalisiert wird und in einem Meter Höhe gehalten wird, an den Fahrer weiter gegeben. Auf dem Brett stehen einige Zeilen zur Verfügung auf denen mit großen

Buchstaben und Zahlen die Informationen platziert werden.

George Dziedzic, Mechaniker und Pitboard Mann für Rizzi Suzukis John Hopkins erklärt ein bisschen mehr und kommentiert die Rolle, die er zu erfüllen hat. "John's Pitboard ist wie bei vielen Fahrern durch dessen Logo gekennzeichnet", sagt er über Hoppers Mix aus britischer Flagge und den Sternen und Streifen der USA. "Während der Qualifikation zeigen wir ihm seine Position, auf der Zeile darunter steht seine beste Rundenzeit und am Ende zeigen wir ihm wie viel Zeit er noch hat, indem wir ein 'T' neben die Zahl der Minuten platzieren, die noch zu fahren sind."

"Während der Qualifikation können wir noch mehr Informationen geben", fährt er fort. "Manchmal schreiben wir das Wort 'SWITCH', was heißt dass er seine Chance nutzen und die Benzineinspritzung mittels eines Schalters an seinem Griff ändern sollte. Wir können ihm auch anzeigen, dass er rein kommen soll, dann zeigen wir 'IN', wenn er Qualifikationsreifen aufziehen will und versuchen will, seine schnellstmögliche Zeit einzufahren."

"Im Rennen schreiben wir seine Position als Erstes, dann den Zeitabstand, den er auf den Fahrer hinter sich hat und am Ende die Anzahl der Runden, die noch bleiben", fügt er hinzu. "Wir schreiben den Namen des Fahrers, der hinter ihm ist. Manchmal schreiben wir den Namen nicht, aber das bestimmen John und sein Chefmechaniker."

"Normalerweise weiß man, was auf einer Strecke so abläuft und man wird sehr nervös", bekennt er. "Man ermutigt seinen Fahrer von der Seite und treibt ihn an, nach vorn zu fahren und versucht ihn auch dort zu behalten. Ich bin immer sehr aufgeregt, wenn ich ein P1 auf das Brett schreiben

muss, besonders wenn es Mitte des Rennens ist und er wirklich um diese Position kämpfen muss."

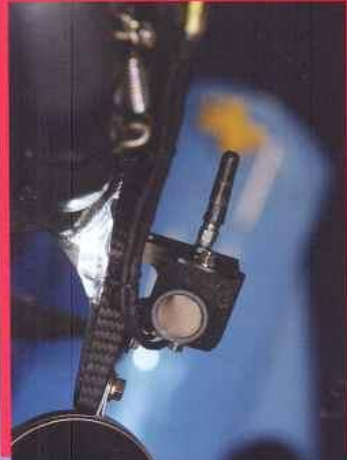
Die Zuschauer, die an der Strecke und auch die vor den Fernsehern, bekommen eine Vorstellung davon, was ein Fahrer durchmacht, dank der TV Abteilung der Dorna, die Bordkameras nutzen um einzigartige Aufnahmen aus der Sicht des Fahrers zu zeigen.

Vor jedem Grand Prix bringen die Dorna Ingenieure zwei Micro-Kameras an den beiden Enden der WM Motorräder an. Wenn diese einmal an ihrem Platz sind und geprüft wurden, werden sie angeschaltet und senden ein Audio- und Videosignal an digitale Antennen im TV Bereich der Dorna. Diese Antennen geben das Signal an den IPF (International Programme Feed) weiter, wo die Bilder ausgewählt werden und an die TV Live-Übertragung weiter gegeben werden.

Die digitale Technologie ist komplett neu beim Bordkamera-System und wurde erst vor einem Monat zum ersten Mal getestet. Zuvor ist ein Helikopter über der Rennstrecke gekreist und hat während der Übertragung das Signal eingefangen und an IPF weiter gesendet.

Der Vorteil der Digitalisierung des Bordkamera-Systems ist, dass kein Signal der Bordantennen mehr verloren geht, wenn die Motorräder unter einer Brücke durchfahren oder in die Box.

Die beiden Micro-Kameras sind vorn und hinten am Motorrad platziert, aber es werden jetzt auch immer weiter steigende Zahlen an Spezialkameras genutzt – besonders für die führenden Motorräder – wodurch man einen genaueren Blick auf die Füße oder Hände der Fahrer werfen kann und sogar im Regen durch das Visier des Helmes schauen kann. ■



Baier motor Racing

Telefon: 0 80 61/ 9 36 91 78 • Telefax: 0 80 61/ 12 84



erfolgreicher Rennmotorenbau

Nr. 1 in Kanal- und Brennraumoptimierung

Nr. 1 im Bereich Kolbenbeschichtung

Eine starke Nummer in Entwicklung und Rennmotorenbau (von Kart bis Formel 1)

EINHOLEN – ÜBERHOLEN – SIEGEN!

Schauen Sie mal rein:

www.baier-motor-racing.de



Offizieller Importeur - Europa (außer UK) & Vertrieb



Mit diesen Hebeln alles im Griff



- 6-fach verstellbare CNC Präzisionshebel
- Während der Fahrt verstellbar
- Vollgefräst aus 6061-T6 Aluminium
- Kurze Ausführung (ca. 5cm kürzer als Originalhebel)
- Lange Ausführung (ca. 2cm kürzer als Originalhebel)
- Lange Ausführung mit Sollbruchstelle gearbeitet
- Hebel in schwarz, silber, gold, rot, titan und blau lieferbar
- Verstellfarbe auch frei wählbar

J+A Zweirad GmbH Bahnhofstr. 11 D-51588 Nümbrecht Tel.: +49(0)2293/6044 Fax: +49(0)2293/7076 service@pazzoracing.eu

Mit diesen Hebeln alles im Griff www.pazzoracing.eu

LEGENDS

Sín slávy MotoGP byla založena jako hold výjimečné historii FIM Road Racing World Championship Grand Prix, nejstaršího Mistrovství světa v jedné i dvou stopkách, jehož první ročník se konal v roce 1949. Od založení Síné slávy v roce 2000 do ní byli nominováni jako Legendy MotoGP a poté uvedeni jezdci, kteří byli klíčovými postavami více než půlstoletí závodů Grand Prix. Každá z nových MotoGP Legend měla uváděcí ceremoniál na některé z Grand Prix a při této příležitosti jí byla předána speciální pamětní medaile. Prvním jezdcem, jenž se stal Legendou MotoGP, byl pětinasobný australský šampion třídy 500ccm



Mick Doohan, který byl odměněn za svoje výkony 28. května 2000 v Mugellu. Od té doby byla do Síné slávy MotoGP uvedena mnohá nezapomenutelná jména z různých oblastí závodění. Byli to 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 and Eddie Lawson. Další z šampionů jejich zasloužené uvedení teprve čeká v blízké budoucnosti. Minimálně jedno jméno přibude i v roce 2007.

Pohledy na legendy: Freddie Spencer



legends / legenden



LEGENDE: FREDDIE SPENCER

Freddie Spencer (narozen 20.12.1961 v Louisianě, USA) bude řadový synonymem pro začátek vlny amerických talentovaných závodníků, kteří dominovali na pódiích královské třídy během osmdesátých a do začátku devadesátých let. Spencerova historická sezóna 1985, kdy získal tituly ve třídě 250 a 500ccm, se započala do análů sportu a také do Síné slávy MotoGP.

Jako jeho předchůdci Kenny Roberts a Randy Mamola, měl Spencer kořeny na dirt-tracku a v závodech Superbiků. Do Mistrovství světa vstoupil na Hondě v roce 1982 a získal čtvrté místo se dvěma výhrami a šesti pódi. Ve 20 letech zvládl ve Spa, což z něj udělalo nejmladšího vítěze v královské třídě. Tento rekord nebyl dosud překonán. V roce 1983 získal první titul (jako nejmladší jezdce v historii MotoGP) po souboji s Kenny Robertsem, ve kterém si rozdělili 12 vítězství. O titulu se rozhodlo v posledním závodě a Spencer získal o dva body. Vývojové problémy s novým motocyklem V-4 NSR 500 mu znemožnily obhajobu titulu, ale v dalším roce získal tituly ve třídách 250ccm se sedmi vítězstvími a se stejným počtem výher i ve třídě 500ccm. To bylo jeho poslední velké vystoupení. Zranění a několik odložených comebacků znamenalo, že se Spencer z MotoGP počátkem nové dekády vytratil. Chvilu se ještě trápil v superbicích, ale záhy odešel na základěný odpočinek. Nyní vede úspěšnou závodní školu v Las Vegas.

Kromě svých vynikajících výsledků, které čítají mj. 27 vítězství a 39 pódií ve třídách 250ccm a 500ccm, získal Spencer v paměti svou veselou povahou a nezměrným přirodním talentem, který se odrazil i v jeho běžném jezdeckém stylu. ■

Freddie Spencer (geboren am 20. Dezember 1961 in Louisiana, USA) wird immer das Synonym für ein hochtalentiertes amerikanisches Rennsporttalent bleiben. Er hat das Podium der Königsklasse in den 80er und 90er Jahren dominiert. Spencer's historische Doppel-Titel Saison 1985, in der er den Titel in der 250 ccm Klasse und 500 ccm Klasse gewonnen hat, wurde auch danach nicht noch einmal von einem Fahrer wiederholt und hat ihm einen Platz in diesem Sport und in der MotoGP Hall of Fame eingebracht.

Wie seine Mitstreiter Kenny Roberts und Randy Mamola hatte auch Spencer seine Wurzeln im Speedway-Rennsport und in der Superbike. Er ist 1982 mit Honda in die Weltmeisterschaft eingestiegen und beendete seine erste Saison als Gesamt-Dritter, mit zwei Grand Prix Siegen und sechs Podiumsplatzierungen. Er wurde mit 20 Jahren durch den Sieg in Spa der jüngste Grand Prix Sieger in der Königsklasse und diesen Rekord hält er bis heute. 1983 gewann Spencer seine erste WM (er wurde zum jüngsten MotoGP Sieger in der Geschichte des Sports), bei diesem Sieg lag er Kopf an Kopf mit Roberts und beide erreichten je 12 Siege. Den Titel gewann Spencer mit nur zwei Punkten Vorsprung im letzten Rennen der Saison. Durch Entwicklungsprobleme mit der V-4 NSR500 konnte er '84 seinen Titel nicht verteidigen, doch er dominierte im folgenden Jahr und gewann damals sieben Rennen in der 250 ccm Klasse und sieben auf der NSR, wodurch er beide Kronen einnahm.

1985 war das letzte Mal, dass man Spencer in der Weltmeisterschaft ganz groß sehen konnte. Zu Beginn des



neuen Jahrzehnts zog sich Spencer wegen Verletzungsproblemen und einigen gescheiterten Comebacks aus der 500 ccm Klasse zurück. Er versuchte es danach im Superbike Rennsport, beendete seine aktive Zeit dann aber endgültig und ist heute mit einer eigenen Rennsportschule in Las Vegas sehr erfolgreich.

Neben seinen Ernungsschafften, zu denen 27 Grand Prix Siege und 39 Podiumsplatzierungen in der 250 ccm und MotoGP Klasse gehören, bleibt Spencer auch wegen seiner Frohnatur und seinem einzigartigen Talent, welches er immer wieder durch seinen exzellenten Fahrstil bewiesen hat, unvergessen.

1 JORGE LORENZO

V roce 2003 dospěl teenager Jorge Lorenzo svým prvním vítězstvím v Grand Prix v Rio. Poté vyhrál další tři Grand Prix v roce 2004. Před přestupem do třídy 250cc k týmu Fortuna Honda v roce 2005 završil počet svých umístění na stupních vítězů na 9. Ve své první sezóně ve čtvrtletech získal šest pódii. Rok 2005 nachystal scénu pro to, co se mělo stát o rok

FORTUNA APRILIA

Datum narození / Geburtsdatum 04/05/87
 Místo narození / Geburtsort MALLORCA (SPA)
 První GP / Erster GP SPA 2002
 Vítězství / Siege 18 (125cc/250cc)
 Tituly MS / WM-Titel 1

později, tedy pro druhý silný poločas s Aprilii. Zkušenější Lorenzo získal svoje první vítězství ve třídě 250ccm v loňském

roce v Jerezu a přidal k němu dalších sedm výher, aby tak získal titul mistra světa před Andreou Doviziosoem. Ve startovním poli nabitém talenty v sezóně 2007 si už Lorenzo stihl rozkvikovat svoje vysvědčení šesti vítězství v první části sezóny. Po přetřece v Mugello způsobené Bautistou to vypadá, že je znova ve formě a je jezdcem, na nějž je pořádan hon. Je předurčen pro MotoGP.

2003 erreichte Jorge Lorenzo seinen ersten Grand Prix Sieg in Rio und er gewann bis zum Ende der Saison 2004 noch weitere drei Rennen, wodurch er bis dahin insgesamt neun Mal auf dem Podium gestanden hat. 2005 ist er dann mit Fortuna Honda in die 250ccm Klasse aufgestiegen. In seiner ersten Saison in der Viertelliterklasse stand er sechs Mal auf dem Podium und 2005 dominierte er seine zweite Saison in der 250ccm Klasse. Letztes Jahr in Jerez erreichte ein erfahrenerer Lorenzo seinen ersten Sieg und er schnappte sich den 250ccm Weltmeistertitel mit weiteren sieben Siegen vor Andrea Dovizioso. 2007 ist das Fahrerfeld vollgepackt mit Talenten, doch Lorenzo hat bereits in der ersten Hälfte der Saison mit sechs Siegen sein Ziel klar gemacht. In Mugello hat er einen durch Bautista ausgelösten Rückkampf erleiden müssen und hat auch in Deutschland nicht auf dem Podium gestanden, doch auch diesmal scheint er der Favorit zu sein, den es einzuholen gilt auf seinem Weg zum neuen Ziel – der MotoGP.



Ihr Spezialist in Sachen Motorradheber und Rangierhilfen



WEIGL
TELEFIX
www.telefix-products.de

Products

www.telefix-products.de
 info@telefix-products.de
 Telefon: 084 33/ 84 01



Neuheit 2007:
 Konuswelle mit Schraubverschluss,
 zum Wuchten für nahezu alle Motorradreifen

Fordern Sie unseren aktuellen Katalog an!

Besuchen Sie unseren neuen Online-Shop auf www.telefix-products.de

#Ausstatter des R1- Cup 07#
Supersport 600#
 Racingverkleidungen, Carbonparts



www.motorrad-saering-stecki.de

#Ausstatter IDM#

Racingverkleidungen, Carbonparts



Verkauf und Herstellung von Racingteilen

Racingteile aus GFK und Karbon:

- Verkleidungen
- Verkleidungshalter
- Rahmenschoner
- Schwingenschoner
- Kupplungsdeckelschutz
- Lichtmaschinendeckelschutz
- Hinterradabdeckung
- Tankhauben u.v.m.

Puig-Racingscheiben



Motorrad-Saering-Stecki Ltd.
 Ortrander Straße 31
 01979 Lauchhammer
 Tel.: 03574 761526 oder 0171/3167015

Internet: www.motorrad-saering-stecki.de; www.mssl.de

E-Mail: info@motorrad-saering-stecki.de; info@mssl.de

ACHTUNG! Besuchen Sie auch unseren Online-Shop!

Vertriebspartner gesucht !!!



3 ALEX DE ANGELIS



MASTER – MVA ASPAR

Datum narození / Geburtsdatum 26/02/84
 Místo narození / Geburtsort RIMINI (ITA)
 První GP / Erster GP ITA 1999
 Vítězství / Siege 1
 Tituly MS / WM-Titel 0



Alex de Angelis dorazil na scénu Grand Prix ve věku 16 let, poté co účinkoval v italském a evropském šampionátu. Tam se umístil druhý, resp. pátý. Od sezóny 2002 je stabilním čelním jezdcem třídy 125ccm, ale nemohl podniknout seriózní útok na titul díky nedostatku konzistence. Poté nastoupil v sezóně 2004 do třídy 250ccm jako tovární jezdec Aprilie.

lhned prokázal, že se na větší motorce cítí lépe a získal celkové páté místo poté, co získal body ve 12 ze 16 závodů. V posledním závodě sezóny 2006 získal první vítězství pro Aspar Team, se kterým pokračoval v sezóně 2007. Snaží se stavět

na dosavadním třetím místě. Jezdec ze San Marina zatím prokazuje soustředěné a zralé výkony, čímž se také snaží pohrbit svoji reputaci často havarujícího pilota. DeAngelis je fakticky jedním z nejperspektivnějších jezdců ve své kategorii. Na vítězství čeká, ale už má sedm pódíí, z čehož je šest v posledních závodech. Aktuálně je druhý za Lorenzem.

Alex de Angelis ist mit 16 Jahren, nachdem er in der Italienischen und Europa-Meisterschaft Zweiter und Fünftes geworden war, in die MotoGP Szene eingetreten. Ab 2002 er ein regulärer Spitzenfahrer in der 125ccm Klasse geworden, doch wegen seiner fehlenden Konsistenz konnte er den Titel nicht ernsthaft angreifen. 2004 ist er als erster offizieller Aprilifahrer in die 250ccm Klasse aufgestiegen. De Angelis konnte beweisen, dass er sich mit einem großen Motorrad viel wohler fühlt, denn er wurde in dem Jahr Gesamt-Fünftes und sammelte bei 12 von 16 Rennen Punkte. Beim letzten Rennen im Jahr 2006 erklärte er sich dann seinen ersten Sieg mit dem Aspar Team, in dem er auch 2. geblieben ist. Der Rennfahrer aus San Marino hat bisher einen immensen Aufschwung zeigen können und er hat sich zum Ziel gesetzt seinen Ruf als Sturzpilot loszuwerden, was ihm durch einige gute Ergebnisse in den ersten Rennen bisher schon gelungen ist. In dieser Kategorie ist de Angelis einer der beeindruckendsten Fahrer. Er hat noch keinen Sieg eingefahren, aber schon sieben Mal auf dem Podium gestanden, sechs Mal davon in den letzten Rennen und ist nun hinter Lorenzo an zweiter Stelle in der WM.



34 ANDREA DOVIZIOSO



Weltmeisterschaft und fünf Siegen mit dem 125ccm Titel sein Talent beweisen konnte. Nachdem er in die 250ccm Klasse aufgestiegen war schaffte er es in seiner ersten Saison fünf Mal aufs Podium zu fahren und seinen ersten Sieg in der Klasse erreichte er 2006 in Katalonien. Er wurde in diesem bemerkenswert konsistenten Jahr Gesamt-Zweiter. Auch diese Saison hofft der Italiener sich in der Viertelliterklasse weiter zu verbessern und hat für einen

weiteren Angriff auf diesen Titel sogar einige Angebote aus der MotoGP Klasse abgelehnt. Bisher ist er konsistent geblieben und nach einem schwierigen Start in Katar kommen auch wieder die Podien, zu denen auch ein Sieg in der Türkei gehörte. Nach Mugello war er nur einer von zwei Fahrern, die Lorenzo's Monopol in dieser Klasse stoppen konnten. Bisher hat er zwei Siege erreicht und liegt in der WM an dritter Stelle.

KOPRON TEAM SCOT

Datum narození / Geburtsdatum 23/03/86
 Místo narození / Geburtsort FORLI (ITA)
 První GP / Erster GP ITA 2001
 Vítězství / Siege 9 (125cc/250cc)
 Tituly MS / WM-Titel 1 (125cc)



Andrea Dovizioso oslnil v národních šampionátech již předtím, než vstoupil do mistrovství světa. Tam ve své třetí sezóně ve třídě 125ccm získal s pěti vítězstvími titul šampiona. Po přestupu do třídy 250ccm získal na první příčce pět pódíí a v Cataluně 2006 získal vítězství, jenž mu do kariéry unikalo. Tím zakončil svůj neuvěřitelně konzistentní výkon v tomto roce a získal druhé místo celkově. Itálie se bude snažit dostat výše, poté co odmítl nabídky z MotoGP a získal tak další možnost pokusit se o získání titulu v tomto roce. Doposud se mu stabilně daří a po nejistém startu v Kataru dojel na pódium, včetně vítězství v Turecku. Po Mugello je jedním ze dvou jezdců, jimž se podařilo prolomit monopol Lorenzův monopol ve třídě. Má zatím dvě vítězství a tři pódia. Andrea Dovizioso beeindruckte in der nationalen Meisterschaft bevor er nach drei ganzen Jahren in der



19 ALVARO BAUTISTA

MASTER MVA ASPAR

Datum narození / Geburtsdatum 21/11/84
Místo narození / Geburtsort TALAVERA DE LA REINA
První GP / Erster GP SPA 2002
Vítězství / Siege 9 (125cc/250cc)
Tituly MS / WM-Titel 1 (125cc)



Mladík z Talavera absolvoval svůj debut v Grand Prix v sezóně 2002, tedy v roce kdy také získal druhé místo ve španělském mistrovství třídy 125ccm. Následující sezóně skončil celkově až 20., ale získal se čtvrtým místem na Phillip Islandu a šestým ve Valencií. V roce 2004 se probjoval

na celkové sedmé místo po čtyřech pódiích, druhém místě v Doningtonu a třetím v Losailu. Po nevydařené sezóně 2005 přišla jeho doposud nejlepší, kdy při své cestě za osmi

vítězstvími a premiérovým titulem šampiona zlomil nešťastné rekordy. Zůstal v týmu Aspar, avšak přestoupil do třídy 250ccm, kde drží tempo. Odhodláni a profesionální tato mladá jezdecká jsou natolik známé, že jeho umístění na pozici první sezóně ve třídě 250ccm a první vítězství v Mugatu nejsou překvapením. V Assenu byl třetí a celkově je čtvrtý průběžném pořadí.

Der Youngster aus Talavera hatte sein Grand Prix Debüt 2002 in dem Jahr in dem er auch in der Spanischen 125ccm Meisterschaft Zweiter wurde. Im folgenden Jahr wurde er in der 125ccm Weltmeisterschaft nur Zwanzigster doch seine Saison wurde durch einen vierten Platz auf Phillip Island und einen sechsten Platz in Valencia unterstrichen. 2004 rückte er vor auf den Gesamt-Siebten Platz und fuhr mit einem zweiten Platz in Donington und einem dritten Platz in Losail, Sepang und Valencia viermal aufs Podium. Nach einem schlechteren Jahr 2005, war die darauffolgende Saison Bautista's Bestleistung denn er brach einige Rekorde und erreichte acht Siege und seine erste Krone in der 125ccm Weltmeisterschaft. Für seinen Aufstieg in die 250ccm Klasse ist Bautista im Aspar Team geblieben und konnte sein Können bisher auch hier beweisen. Durch die Entschlossenheit und Professionalität dieses jungen Fahrers sind die Podien in seiner ersten Saison in der 250ccm Klasse keine vollkommene Überraschung. In Assen feierte seinen ersten großen Erfolg konnte er bereits in Mugello zu feiern und er fuhr auch in Assen unter die ersten drei. Im Moment ist er Vierter der Gesamtwertung.



Hiroshi Aoyama se připojil k teamu Telefonica Movistar Honda v roce 2004 poté, co získal v předchozím roce titul mistra Japonska. Před svojí první plnou sezónou udělal tento Japonce dojem během svých několika startů na

RED BULL KTM

Datum narození / Geburtsdatum 25/10/81
Místo narození / Geburtsort CHIBA (JPN)
První GP / Erster GP JPN 2000
Vítězství / Siege 4
Tituly MS / WM-Titel 0



divokou kartu. Získal například druhé a páté místo v Suzuce resp. Motegi. Sezóna 2004 mu umožnila poznávat okruhy Grand Prix po boku Dani Pedrosy. Skončil v ní šestý. Aoyama vyhrál v posledních dvou letech závody 250ccm na japonské půdě. V loňské sezóně, před svou havárií ve Valencií, útočil na třetí místo. Pro sezónu 2007 zůstal Aoyama v oranžových barvách, ale start jeho kampaně byl dle jeho vysokých standardů spíše průměrný. Štěstí se snad otočilo k lepšímu když získal pódium v Doningtonu a vítězství na Sachsenringu.

Hiroshi Aoyama kam 2004 nach seinem 250ccm Titel in der Japanischen Meisterschaft in das Telefonica Movistar Honda Team. Vor seiner ersten vollen Saison konnte der Japaner bereits durch einige Wildcard Auftritte, mit denen er zum Beispiel in Suzuka und Motegi auf Platz zwei und fünf gefahren ist, beeindruckt. 2004 konnte er die Weltmeisterschaft an der Seite von Dani Pedrosa kennen lernen und er wurde in diesem Jahr Gesamt-Sechster. Aoyama hat die 250ccm Rennen auf japanischem Boden



4 HIROSHI AOYAMA



in den vergangenen zwei Jahren gewonnen und im letzten Jahr war er auf sicherem Weg zu einem Gesamt-Dritten Platz in der Meisterschaft als er dann in Valencia stürzte. 2007 ist Aoyama bei KTM und damit bei der orangenen Farbe geblieben, doch der Start dieses Jahres war eher beschwerlich. Sein Glück kam mit einem Podium in Donington Park und dem Sieg auf dem Sachsenring zurück.



Yuki Takahashi je japonský jezdec, který vybrousil svůj talent díky podpoře programu HRC Racing Scholarship, jenž podporuje mladé jezdce a snaží se jim pomoci na vrchol. Takahashi má již neopomenutelnou zkušenost ve třídě 250ccm, poté co skončil 11. v sezóně 2005 a 6. v sezóně 2006. Loni vyhrál GP Francie a Německa. Se svým italským novým kolegou Andrea Doviziosoem vytvořili silnou dvojici v týmu Kopron Team Scott. Bohužel sezóna 2007 neprobíhá díky zranění ruky dle plánu, Dvaadvacetiletého Takahashiho

foto zranění letos značně limituje. V Doningtonu skončil čtvrtý, což je zatím jeho nejlepší výsledek, ve snaze dostat se zpět do hry.

Yuki Takahashi ist ein japanischer Rennfahrer, der seine Talente mit der HRC Racing Schule entwickeln konnte. Das ist ein Programm welches junge Fahrer unterstützt und sich zum Ziel gesetzt hat, sie auf die höchste Stufe des Wettbewerbes vorzubereiten. Takahashi hat bereits Erfahrungen in der 250ccm Klasse sammeln können und 2005 wurde er Elfter und 2006 Sechster in der Meisterschaft und letztes Jahr hat er den französischen und den deutschen GP gewonnen. Er und sein italienischer Teamkollege Andrea Dovizioso geben auch 2007 mit dem Kopron Team Scot ein sehr kraftvolles Team ab, doch leider konnte der 22-jährige Japaner noch nicht sein volles Potenzial zur Schau stellen, da er sich den Arm verletzt hat. In Donington fuhr er auf einen vierten Platz, was bisher auch seine beste Platzierung in dieser Saison war.



55 YUKI TAKAHASHI



KOPRON TEAM SCOT

Datum narození / Geburtsdatum 12/07/84
Místo narození / Geburtsort SAITAMA (JPN)
První GP / Erster GP MOT 2001
Vítězství / Siege 2
Tituly MS / WM-Titel 0



ROSSI IST GEIL!

Stoner auch! Melandri auch! DU AUCH!!!

Unterwegs auf den Rennstrecken Europas auf den Spuren der Cracks:

Renntrainingstermine 2007

16.08. Most (CZ)	Einsteigertraining	actionbike
17.08. - 19.08. Most (CZ)	Rennttraining	actionbike
30.08. Brünn (CZ)	Einsteigertraining	actionbike
31.08. - 02.09. Brünn (CZ)	Rennttraining	actionbike
28.09. - 30.09. Misano (ITA)	Rennttraining	actionbike
09.11. - 11.11. Rijeka (CRO)	Rennttraining (Zusatztermin)	actionbike

actionbike
by Tommy Wagner

Kidlerstraße 12 • 81371 München
Telefon: 0 89/ 97 60 82 06 o. 0179/ 5 96 16 66
Telefax: 0 89/ 84 00 67 36
jochen@actionbike.de • www.actionbike.de

Inhaber: Jochen Kress

Ablauf und Einzelheiten unter www.actionbike.de

Foto: pixetrace

BRAKING

ÖHLINS

HELE

Aral

MOTUL

Mobil

PIRELLI

METZELER

HAN

ALLEN

Daytona

Motocross

profily jezdců třídy 250cc – FAHRERPROFILE 250cc



TEAM TOTTH APRILIA

Datum narození / Geburtsdatum	02/11/86
Místo narození / Geburtsort	DOS AGUAS (SPA)
První GP / Erster GP	JPN 2002
Vítězství / Siege	7 (125cc/250cc)
Tituly MS / WM-Titel	0



High Performance Suspension



Großer Stickstoff-Behälter sorgt für eine konstante Dämpfung, optional erhältlich mit hydraulischer Niveauregulierung
Large-volume nitrogen reservoir ensures a constant damping
Hydraulic preload adjuster sold separately



Separate high- und low-Speed Druckstufen-Einstellung mit 16 Klicks für jeden Bereich interne „rebound spring“
Compression High/Low speed separately adjustable, each 16 times



46 mm Kolben und 18 mm Kolbenstange garantieren ein hohes Maß an Ölzirkulation
46 mm piston and 18mm piston rod guarantees sensitive reaction



Zugstufe 30fach verstellbar auf Fahrergewicht und Reifenfabrikat optimierte Auslieferung
30 times adjustable rebound



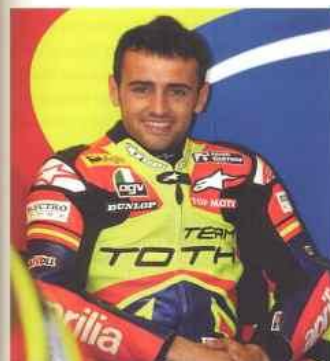
Höhenverstellung serienmäßig
Adjustable length is standard

suspension
WP
germany

WP SUSPENSION Germany Intelligente Dämpfungssysteme
Waldkraiburger Str.14 D-93073 Neutraubling
fon + 49-9401 5212-25 fax + 49-9401 5212-21

Hector Barberá zahájil svoji kariéru v MS jako patnáctiletý v roce 2002. V první sezóně se zapsal jako nadějný jezdec a v sezóně 2003 prorazil svým vítězstvím v Doningtonu. Tam se zapsal do historie jako jeden z nejmladších jezdců, kteří zvítězili v Grand Prix. Silný konec sezóny pro něj znamenal

celkové třetí místo a smlouvu s týmem Seedorf Racing pro útok na titul v roce 2003. Několik nedobře načasovaných havárií a mechanických poruch však zmařilo jeho naděje, avšak vítězstvím v posledním závodě sezóny si zajistil alespoň titul vicemistra a tovární motocykl Fortuna Honda ve třídě 250ccm do sezóny 2005. Po dvou letech s týmem, kdy získal v roce 2006 i svoje první vítězství v 250ccm (na Aprilii) zamířil pro rok 2007 do týmu Totth. Start sezóny se mu vydařil, když získal pódium ve Španělsku a další v Mugello.



Hector Barbera begann 2002 mit 15 Jahren seine Karriere in der Weltmeisterschaft. In seiner ersten Saison zeigte sich schon, dass Barbera ein vielversprechender Fahrer ist und 2003 hatte er dann mit seinem ersten Sieg in Donington Park seinen Durchbruch und wurde zu einem der jüngsten Fahrer, die jemals einen Grand Prix gewonnen haben. Mit einem starken Finale wurde er Dritter in der Gesamtwertung und unterzeichnete für 2003 und seinen ersten Titelangriff einen Vertrag mit Seedorf Racing. Mehrere Stürze und technische Probleme zerstörten seine Hoffnungen, doch ein Sieg beim letzten Rennen sicherte ihm den Vize-WM Titel

80 HECTOR BARBERA



und für 2005 einen Werksvertrag mit Fortuna Honda in der 250ccm Klasse. Nach zwei Jahren mit dem Team, mit dem er auch 2006 seinen ersten Sieg in der 250ccm Klasse einfuhr (auf einer Aprilia), wechselte er 2007 ins Team Totth und begann seine Saison mit einem Podium in Spanien und stand ein weiteres Mal in Mugello auf dem Treppchen.

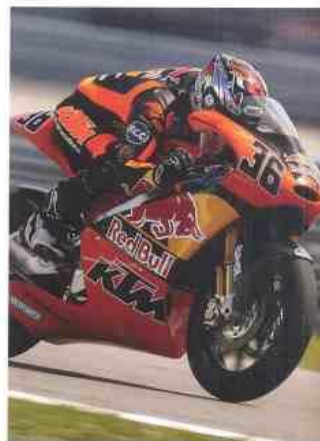
36 MIKA KALLIO



Mika Kallio získal páté místo v Mistrovství Evropy 125ccm 2001. Ve stejném roce prodělal svůj debut na GP Německa a získal smlouvu pro další rok u Ajo Motorsport. V sezóně 2002 byl s celkovým 11. místem nejlepším nováčkem. V dalším roce byl opět 11., avšak získal první pódium druhým místem v Sepangu, poté co v průběhu sezóny přestoupil ke KTM. Dva úspěšné roky u KTM znamenaly tituly vícemistra 2005 a 2006. S rakouským týmem se také rozhodl přestoupit do třídy 250ccm, místo aby se pokoušel získat titul ve nejvyšší kubatuře. Fin úspěšně překonává nástrahy čtvrtitrové kubatury a první body na sebe nedaly dlouho čekat. Minulý měsíc získal druhým místem za svým týmovým kolegou svoje první pódium.



Mika Kallio wurde 2001 in der 125ccm Europameisterschaft Fünfter. Im selben Jahr hatte er sein GP Debüt in Deutschland und konnte sich für die nächste Saison einen Vertrag im Ajo Motorsport Team sichern. Er wurde in dem Jahr mit dem 11. Platz in der WM der beste Neueinsteiger. Mit dem folgenden Team wurde er auch 11. in der



Gesamtwertung, doch dazu kam, dass er mit einem zweiten Platz in Sepang auch sein erstes Podium einfahren konnte, nachdem er Mitte der Saison in das neue KTM Team gewechselt ist. Nach zwei erfolgreichen Jahren mit KTM in der 125ccm Klasse, in denen er 2005 und 2006 Vize-Weltmeister wurde, ist er nun mit dem ...steirischen Team in die 250ccm Klasse aufgestiegen. Der Start war nicht einfach, doch nun fahren auch zu ihm die Punkte wieder zurück. Ein erstes Podium fuhr er mit dem zweiten Platz hinter seinem Teamkollegen auf dem Sachsenring ein.

RED BULL KTM

Datum narození / Geburtsdatum 18/11/82
Místo narození / Geburtsort VALKEAKOSKI (FIN)
První GP / Erster GP GER 2001
Vítězství / Siege 7 (125cc)
Tituly MS / WM-Titel 0



12 THOMAS LÜTHI



zimního testování byla korunována získem titulu v nejvyšší kubatuře. Po pokusu o obhajobu zmařeném zraněním přestoupil Lüthi do třídy 250ccm. Zatím nevyzkazuje žádné problémy s adaptací na větší stroj a je stabilním členem první desítky. I když jeho výpadky v Británii a Holandsku omezily bodový přísun.

2002 wurde Thomas Lüthi in der Deutschen 125ccm Meisterschaft Dritter und Zweiter in der Europameisterschaft. Dann hatte er mit der Teilnahme an sieben Rennen in der WM die Chance auf sein Grand Prix Debüt und versprach schon einiges mit seinem neunten Platz in Estoril. 2003 erreichte er in seiner ersten vollen Saison einen zweiten Platz in Katalonien, doch durch seine fehlende Konsistenz schaffte er am Ende nur den Gesamt-15. Platz. 2004 war eher ein Alptraum und voller Stürze und Verletzungen für Lüthi. Doch 2005 wurde er zu einem der stärksten Fahrer in den Wintertests und führte die Meisterschaft in der Zylinderklasse bis zu seinem ersten Titel an. Nachdem er mit einigen

V roce 2002 byl Thomas Lüthi třetí v německém mistrovství 125ccm a druhý v evropském mistrovství 125 cc. Poté dostal možnost svého debutu v Grand Prix. Závodil na sedmi podnicích a získal nadějně deváté místo v Estorilu. Rok 2003 byl jeho první plnou sezónou. Získal druhé místo v Catalunya, avšak nedostatek konzistence znamenal 15. místo v celkovém hodnocení šampionátu. Rok 2004 byl noční můrou prošíkovanou mnoha pády a zraněními. Ale sezóna 2005 byla jeho znovuzrozením a po výborných výkonech už od



EMMI-CAFFE LATTE APRILIA

Datum narození / Geburtsdatum 06/09/86
Místo narození / Geburtsort OBERDIESSBACH (SWI)
První GP / Erster GP GER 2002
Vítězství / Siege 7 (125cc)
Tituly MS / WM-Titel 1 (125cc)



Verletzungen vergebens versucht hatte seinen Titel zu verteidigen stieg Lüthi 2007 in die 250ccm Klasse auf und zeigt bisher keine Schwierigkeiten sich an die neue Maschine zu gewöhnen. Er ist nach wie vor ein stoffiger Mitstreiter in den Top Ten, auch wenn er in Großbritannien und in Holland die Rennen nicht beenden konnte.

Futz Racing

MOTORRADTRAINING

BRIDGESTONE Sprintrennen-Einsteigertraining
Power-Cup

27.-29.04.07	Most/CZ	31.08.-02.09.07	Poznan/PL
05.-06.05.07	Schleiz/D	02.09.07	Schleiz/D
25.-26.05.07	Lausitzring/D	14.-16.09.07	Most/CZ
28.-29.05.07	Most/CZ	01.-02.10.07	Brno/CZ
29.06.-01.07.07	Poznan/PL	28.-31.12.07	Almeria/E
25.-26.07.07	Oschersleben/D	02.-05.01.08	Almeria/E

infos:

www.futz-racing.de
Tel.: 0 36 06 / 60 41 44

lindlmaier.com



MORTECHNIK

Motortechnik Lindlmaier • Unterkagn 4 • D-84431 Heldenstein • Telefon: +49(0)80 82/949791
Telefax: +49(0)8082/8005 • Internet: www.lindlmaier.com • E-Mail: info@lindlmaier.com

17 KAREL ABRAHAM



Sedmnáctiletý jezdec z Brna má za sebou první polovinu seriálu Mistrovství světa silničních motocyklů ve třídě 250ccm. Před prvním závodem sezóny doufal, že vybojuje alespoň nějaký bod. Po devíti podnicích má na kontě 14 bodů a pravidelně projíždí cílovou rovinkou na bodovaných pozicích.

Start do nové sezóny v Kataru pro tebe nebyl příliš úspěšný. Pak se ti ale podařilo zajet patnácté místo v Jerezu a následně dvanácté místo v Turecku. Co se po prvním závodě změnilo?

Nazmýnilo se vůbec nic, akorát jsme zjistili, že na body je možné jezdit. A nakonec se ukázalo, že to není tak vzdálené, jak jsme si ze začátku mysleli.

ABAJA BODUJE

Po Turecku přišly dva výpadyk v Číně a ve Francii. Bylo to proto, že od tebe všichni očekávali další body a ty jsi pod tlakem chyboval?

Nemyslím si, že by to bylo proto. V Číně byla porucha motoru, zadřel jsem. A v Le Mans do mě zase narazil další jezdec. V takové situaci se nedá nic dělat, už proto, že to nečekám.

V Katalánsku pak čtrnáctým místem začala šňůra skvělých výsledků, která vyvrcholila životním výkonem v Doningtonu. A body jsi bral i o týden později v Assenu...

Pro mě byl daleko lepší závod v Mugello než v Barceloně. Tam byly body jen díky štěstí, ale v Mugello to byl rychlý a dobrý závod. Jen s jednou chybou, na kterou doplatily body. V Doningtonu jsem se snažil jet rychle, ale tak abych se bez problémů udržel na motorce. To mi přineslo skvělé 10. místo. Assen byl také velice zajímavý závod. Zpočátku, když mě předjel Lai, tak jsem se s ním chtěl držet, ale mezi námi byl ještě jeden jezdec a tak se mi to nepodařilo. Zbytek závodu jsem odjel na čele naší skupinky, bohužel v posledním kole

mě předjel Wilairot. Mohl jsem mu to vrátit, ale bylo by to sázka, buď vše, nebo nic.

Na začátku sezóny jsi měl za cíl dojíždět kolem 20. místa v body jsi téměř ani nedoufal. Přehodnotil jsi své cíle v tuto sezónu?

Nebylo to přímo tak, že bych nevěřil v body, ale nečekal jsem, že toho budu hned zpočátku schopný. Samozřejmě že naše cíle jsou teď vyšší, ale jak jsem říkal, my se teprve učíme. Proto nám stačí kvalitní výsledek a dobrá kvalifikace. To je pro nás momentálně nejdůležitější.

Podle výsledků se dá soudit, že v týmu všechno klaplo. Zvykl sis už na nové mechaniky?

S mechanikou jsem se sžil v podstatě hned na prvních testech. Někteří se mnou spolupracují již delší dobu. Noví jsou jen Francouzi, a ti jsou perfektní. Myslím, že v týmu je teď naprostá pohoda.

A motorka tě už poslouchá?



Motorka je naprosto skvělá, a už s ní docela umím. Teď však záleží na nehorří. Tím jsou poslední desetiny.

Pro Cardion AB Grand Prix České republiky byla dlouhá zpráva. Jak jsi trávil volné chvíle? Byl jsi někde na stadiónech?

Byl jsem se podívat na GP v Laguna Seca, také jsem hodně sledoval, protože potřebuji trénink, ale jinak nic konkrétního.

Již jsi bylo vysvědčen?

Dostá dobrě, nikde žádné větší problémy. Akorát si někdy učitelé vzpomněli, že mi něco chybí, zrovna když už jsem byl pryč...

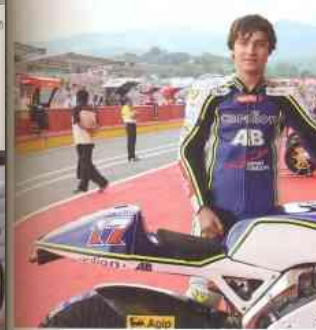
Ne říká ti asi moc času nezbyvá. Dokáží profesori a kamarádi pochopit, že jsi pořád pryč?

Řeknou ne. V Brně mám pár kamarádů, kteří to chápou. Užij si to, když jsi pryč. Užij si to, když jsi pryč.

Je na tebe působí domácí divácká kulise – jsi spíše pod tlakem nebo ti davu českých fanoušků naopak pomáhají?

Obě je to pozitivní. Pomáhají mi, a když vím, že mi fandí, tak je to super. Při samotném jízdě však diváky moc nevnímám. Musím svou hlavu soustředit na závod, takže diváky moc nestihám.

Pro mě byl daleko lepší závod v Mugello než v Barceloně. Tam byly body jen díky štěstí, ale v Mugello to byl rychlý a dobrý závod. Jen s jednou chybou, na kterou doplatily body.



ABAJA SCORT!

Der siebzehnjährige Fahrer aus Brno hat die erste Hälfte der Weltmeisterschaft-Serie der Straßenrennmotoren in Klasse 250 cm hinter sich. Vor dem ersten Wettbewerb der Saison hat er gehofft, dass er wenigstens einige Punkte erkämpft. Nach zehn Unternehmungen hat er auf seinem Konto 14 Punkte und fährt regelmäßig die Zielgerade auf punktgewerteten Positionen durch.

Der Start in die neue Saison in Katar war für dich nicht zu erfolgreich. Dann hat es dir jedoch gelungen, die fünfzehnte Position in Jerezu und anschließend die zwölfte Position in der Türkei zu fahren. Was hat sich nach dem ersten Wettbewerb geändert?

Es hat sich gar nichts geändert, nur haben wir festgestellt, dass es möglich ist, auf die Punkte zu fahren. Und schließlich hat es sich herausgestellt, dass es nicht so weit ist, wie wir am Anfang gedacht haben.

Nach der Türkei sind zwei Ausfälle in China und Frankreich gekommen. War es deswegen, dass alle von dir weitere Punkte erwartet haben und du hast unter dem Druck Fehler gemacht?

Ich meine nicht, dass es deswegen war. In China gab es eine Motorradpanne, wir haben eingetessen. Und in Le Mans hat gegen mir wieder ein anderer Fahrer gestoßen. In solcher Situation kann man nichts machen, schon deshalb, dass ich es nicht erwarte.

In Katalanien hat dann mit der vierzehnten Position eine Serie der großartigen Ergebnisse begonnen, die mit der Lebensleistung in Donington gepfeilt hat. Und die Punkte hast du auch eine Woche später in Assen gesammelt...

Für mich war der Wettbewerb in Mugello viel besser als der in Barcelona. Dort gab es Punkte nur dank dem Glück, aber in Mugello war es ein schneller und guter Wettbewerb. Nur mit einem Fehler, den ich mit den Punkten gebürt habe. In Donington habe ich mich bemüht schnell zu fahren, aber

so, dass ich mich problematisch auf dem Motorrad halten kann. Das hat mir die hervorragende 10. Position gebracht. Assen war auch ein sehr interessanter Wettbewerb. Anfangs, wenn mich Lai überholt hat, wollte ich mich mit ihm halten, aber zwischen uns war noch ein Fahrer und so hat es mir nicht gelungen. Den Rest des Wettbewerbs bin ich an der Spitze unserer Gruppe gefahren, leider in der letzten Runde hat mich Wilairot

überholt. Ich konnte es ihm zurückgeben, aber es wäre wie eine Wette, entweder alles, oder nichts.

Am Anfang der Saison hast du ein Ziel gehabt, um 20. Position zu fahren, die Punkte hast du aber nicht geholt. Hast du deine Ziele für diese Saison überwertet?

Es war nicht gerade so, dass ich an die Punkte nicht glauben würde, jedoch ich habe nicht erwartet, dass ich es gleich anfangs fähig werde. Natürlich, unsere Ziele sind jetzt höher, jedoch wie ich gesagt habe, wir lernen erst. Deshalb genügt uns das Qualitätsergebnis und gute Qualifikation. Das ist für uns momentan das Wichtigste.

Nach den Ergebnissen kann man beurteilen, dass im Team alles gut geht. Hast du dich schon auf neue Mechaniker gewöhnt?

Mit den Mechanikern habe ich mich praktisch gleich bei den ersten Tests zusammengeliebt. Einige arbeiten mit mir schon längere Zeit zusammen. Neu sind nur Franzosen, und die sind perfekt. Ich meine, dass im Team jetzt absolute Behaglichkeit ist.

Und hörst dir das Motorrad schon zu?

Das Motorrad ist absolut hervorragend, und ich kann es schon durchaus mit ihm. Jetzt kommt jedoch das schlechteste. Dies sind die letzten Zehner.

Vor Cardion AB Grand Prix der Tschechischen Republik war eine lange Pause. Wie hast du Mußstunden verbracht? Bist du irgendwo in den Ferien gewesen?

Ich war in Laguna Seca, mir GP anzuschauen und habe auch viel trainiert, weil ich Training brauche. Sonst aber nichts konkretes.

Und wie war das Zeugnis?

Durchaus gut, keine größere Probleme. Akkurat haben sich einige Lehrer erinnert, dass mir etwas fehlt, gerade wenn ich weg war...

Für die Schule bleibt dir wohl nicht viel Zeit übrig. Können die Professoren und Freunde verstehen, dass du immer weg bist?

Métiens nicht. In Brno habe ich ein paar Freunde, die das verstehen. Die anderen sehen eher, dass ich nicht zur Schule gehe und reise.

Wie wirkt auf dich die heimische Zuschauerkulisse – bist du eher unter Druck oder helfen dir die Mengen von tschechischen Fans im Gegenteil?

Auf jeden Fall ist es positiv. Sie helfen mir, und wenn ich weiß, dass sie mir schwärmen, so ist es super. Bei der Fahrt selbst nehme ich jedoch die Zuschauer nicht viel wahr. Ich muss mich möglichst viel auf den Wettbewerb konzentrieren, also die Zuschauer schaffe ich nicht viel.

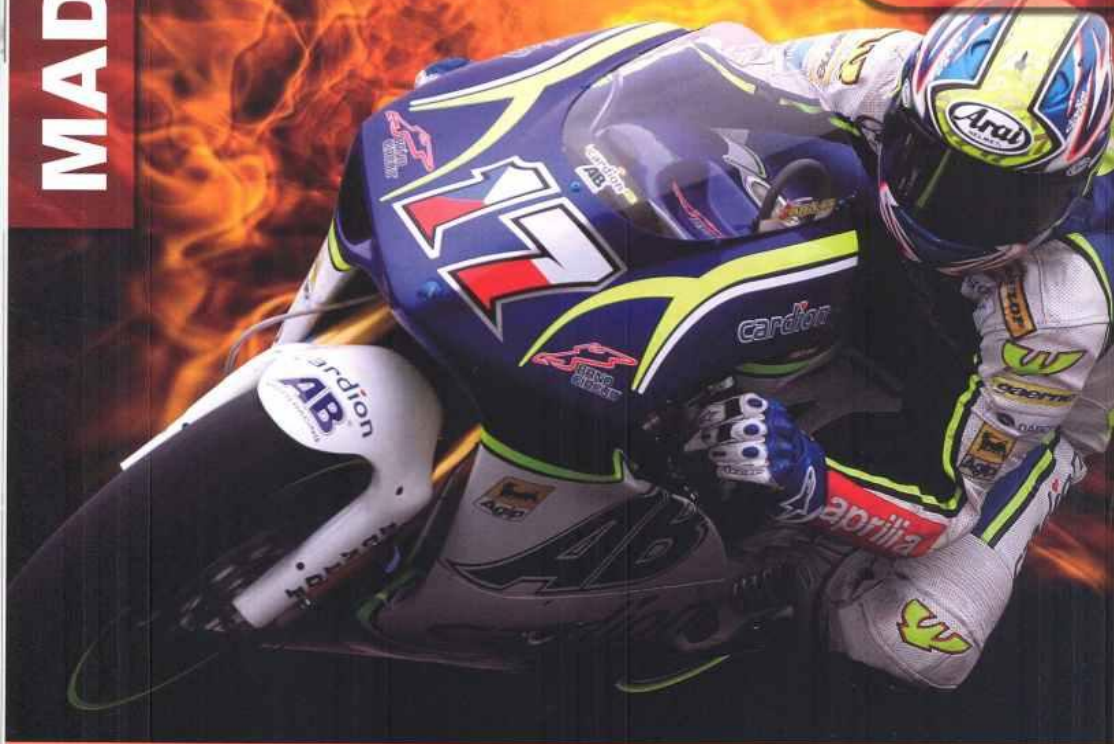


CARDION AB MOTORACING	
Datum narození / Geburtsdatum	02/01/90
Misto narození / Geburtsort	BRNO (CZE)
První GP / Erster GP	SPA 2005
Vítězství / Siege	0
Tituly MS / WM-Titel	0



PSI

MADE TO FIT



POLARIS WORLD

Datum narození / Geburtsdatum 13/08/85
Místo narození / Geburtsort RIMINI (ITA)
První GP / Erster GP RSA 2004
Vítězství / Siege 6
Tituly MS / WM-Titel 0



Mattia Pasini měl vynikající nováčkovský rok s teamem Lucio Cecchinella, když získal 15. místo celkové a ukázal pevné tempo. Je šťastný, že může vůbec závodit po úraze při motokrosovém tréninku v roce 1998, jenž téměř ukončil jeho kariéru. Dva roky se zotavoval a v roce 2001 hrdě ohlásil návrat. V této sezóně získal 5. a 3. místo v italském, resp. evropském šampionátu. V sezónách 2005 a 2006 získal 12. a 4. vítězství. Stejně jako Faubel by měl být favoritem pro rok 2007. Neuvěřitelná smůla ho provázela v Kataru, Jerezu a Francii, ale jeho rychlost a agresivita nemohou být podceňeny. Jeho špičkové výkony v Británii a Holandsku ho vrátily zpět do první desítky.

Mattia Pasini hatte 2004 eine bemerkenswerte Rookie-Saison mit Lucio Cecchinello's 125ccm Team und mit seinem rasenden Tempo erreichte er den 15. Platz in der Gesamtwertung. Er kann von Glück reden, dass er überhaupt noch fahren kann, denn der feurige Italiener zog sich bei einem Motocross Training 1998 eine Verletzung zu, die ihn beinahe seine Karriere kostete und durch die er zwei Jahre

BANCAJA ASPAR

Datum narození / Geburtsdatum 10/08/83
Místo narození / Geburtsort LIIRIA (SPA)
První GP / Erster GP SPA 2000
Vítězství / Siege 4
Tituly MS / WM-Titel 0



Jeho závodní kariéru zahájil Hector v deseti letech. Tři roky závodil na minibikech a před vstupem do tříd 80 a 125ccm v následujících sezónách stihl získat titul španělského šampiona. V roce '98 vyhrál Aprilia Cup a v dalším roce nastoupil ve španělském mistrovství 125ccm. Na první pokus získal 12. místo. Svůj debut absolvoval ve třídě 250ccm, ve druhé umístění v první desítkě získal devátým místem v 125ccm ročníku 2005. 2006 byla jeho nejlepší sezóna když získal v Turecku a ve Valencii, aby získal celkové třetí místo.

Rok '07 odstartoval jako jeden z hlavních kandidátů na titul. Triumf v Jerezu byl následován výpadkem v Turecku, ale vrátil se zpět do hry jedním z nejtěsnějších jezdců v Mugello. Stal se tak prvním jezdce, který získal z prvních šesti závodů dvě vítězství. Standardně patří ke špičkovým hráčům. Do Brna přijíždí po třech podílech v řadě a je průběžně druhý.

Mit nur zehn Jahren hat Hector begonnen Rennen zu fahren, drei Jahre ist er bei den Minibikes geblieben und wurde dann in der Spanischen Meisterschaft Vize-Meister, bevor er in den folgenden Jahren in die 80ccm und 125ccm Klassen wechselte. 1998 hat er den 125ccm Aprilia Cup gewonnen und ist ein Jahr später in die Spanische 125ccm Meisterschaft eingestiegen. Bereits in seiner ersten Saison wurde er Gesamt-Zwölfter.

Sein Grand Prix Debüt hatte er in der 250ccm Klasse, doch dort konnte er nicht sonderlich glänzen und erreichte nur eine Top Ten Position nachdem er 2005 in der 125ccm Serie Neunter war. 2006 war seine beste Saison. Er gewann in der Türkei und in Valencia und wurde Gesamt-Dritter in der



75 MATTIA PASINI

lang keine Rennen fahren konnte. 2001 hatte er sein Comeback und wurde in der Italienischen und in der Europameisterschaft Fünfter und Dritter. 2005 und 2006 fuhr er 12 mal aufs Podium und 4 mal zum Sieg, was ihm den nötigen Ansporn für die Meisterschaft 2007 geben sollte. Trotz des Pechs, dass ihn in Katar, Jerez und Frankreich verfolgt hat, hat Pasini doch bei drei GPs bereits seinen Willen unter Beweis stellen können und in Großbritannien und Holland hat er die Rennen gewonnen und ist damit in den Top 10 der WM zurück.



55 HECTOR FAUBEL



Meisterschaft. 2007 ist er einer der Favoriten für den Titel. Nachdem er einen perfekten Sieg in Jerez erzielte, hatte er in der Türkei wieder weniger Glück, doch er konnte sich schnell davon erholen und fuhr in Mugello zu einem der knappsten Siege aller Zeiten. Damit wurde er zum ersten Fahrer, der zwei Rennen in der ersten Hälfte der Saison gewonnen hat. Vor Brno hat er drei Rennen in Folge auf dem Podium gestanden und ist momentan Zweiter in der WM.

PSI HUBÍK

Dolní 23
673 62 Tlumačov
tel./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
e-mail: brno@psihubik.cz

pobočka v Ostravě:

Nádražní
Ostrava - P
tel.: 596 13
e-mail: ostrava@psihubik.cz



Gabor Talmacsi mohl absolvovat svůj debut v maďarském mistrovství ve 14. letech na základě zvláštního povolení. Mladík skončil čtvrtý a o dva roky později dostal nabídku se zúčastnit evropského mistrovství a v dalším roce dokonce divokou kartu pro GP v Brně. V sezóně 2001 se Gabor stal prvním Maďarem po 20 letech, jenž se dostal na startovní listinu MS. Po těžkých začátcích začal dosahovat ve druhé polovině sezóny konzistentních výsledků, včetně 6. místa v Motegi. V dalších letech následovaly pozice číslo 22, 14 a 17. Poté se mu podařilo získat místo u továrního týmu KTM pro rok 2005 a s tím si dokráčel pro první vítězství, pět podílů a celkové třetí místo. V roce 2006 jezdil na Hondě, přesto byl k vidění mezi špičkou. Poté se upsal nejlepšímu týmu v kategorii. Před Čínou byl Talmacsi prvním Maďarem, který kdy vedl tabulku MS a byl překvapivým apolufavoritem na titul '07. Tento statut mu stále patří a s Faubelem bojují o titul mezi sebou. Naposledy zvítězil v Německu.



Gabor Talmacsi konnte sein Debüt in der 125ccm Klasse der Ungarischen Meisterschaft nur durch eine

14 GABOR TALMACSI

BANCAJA ASPAR	
Datum narození / Geburtsdatum	28/05/81
Místo narození / Geburtsort	BUDAPEST (HUN)
První GP / Erster GP	CZE 2000
Vítězství / Siege	5
Tituly MS / WM-Titel	0



Sondergenehmigung machen, denn er war zu diesem Zeitpunkt erst 14 Jahre alt. Er wurde Vierter und zwei Jahre später, 1997, bekam er das Angebot in der Europameisterschaft zu fahren und dann hatte er im folgenden Jahr seinen ersten Wildcard Auftritt in der WM in Brno. 2001 wurde Gabor der erste Ungar auf der Startlinie der Weltmeisterschaft seit 20 Jahren. Nach einem beschwerlichen Anfang begann er in der zweiten Hälfte der Saison konsistente Ergebnisse einzuliefern, zu denen auch der sechste Platz in Motegi zählte. In den nächsten Jahren folgten 22., 14. und 17. in der Meisterschaft und 2005 bekam er einen Platz bei KTM. Er fuhr zu seinem ersten Sieg und fünf Mal aufs Podium und wurde Dritter in der Gesamtwertung. Vor China wurde er zum ersten Ungar, der eine Weltmeisterschaft anführt – das ist noch immer so, er liegt Kopf an Kopf mit Faubel im Tieflkampf. Sein letzter Sieg war in Deutschland auf dem Sachsenring.

WIR UNTERSTÜTZEN DIRK HEIDOLF 1250 CCM-KLASSE IM MOTORRAD-GRAND PRIX-SPORT

Zum Exklusiv-Catering im Verkehrssicherheitszentrum am Sachsenring gehören Beierleins Boxenstopp, die Cafeteria am Sachsenring, das Pressezentrum und die Vip-Lounge.

Der Weiteren werden wir Ihnen:

- kompetente Führung und Beratung vor Ort bieten
- alle Fragen bei Catering und Service für Sie beantworten können
- alle Fragen bei Catering und Service für Sie beantworten können

Übersetzungen im Beierleins Landgasthaus & Hotel:

- 124 Kneipen, 124 Bars, 124 Restaurants, 124 Cafés
- 124 Bars, 124 Restaurants, 124 Cafés

BEIERLEINS
LANDGASTHAUS & HOTEL - PARTY SERVICE
KULINARISCHES FACHWERK
VEREINIGTE KUCHENKONZEPTE AM SACHSENRING

www.beierleins.de

PROJEKTENTWICKLUNG - REALISIERUNG - ORGANISATION

pro
SACHSENRING
GmbH

Hohensteiner Straße 18 • 09353 Oberlungwitz • Tel. 03723/499968

Kai Müller Dachtechnik

Bedachungen aller Art - Reparaturen - Gerüstbau
Bauklempner i.D. - Asbestsanierung n.g. TRGS 519

Kai Müller Geschäftsführer
Telefon 037 41/ 44 41 40
Telefax 037 41/ 44 42 22
Mobil-Tel. 0172/ 5 66 04 41

Kai Müller Dachtechnik GmbH
Burgweg 9
08529 Plauen
Mobil-Fax 0172/ 5 65 43 17
muellerdachtechnik@t-online.de
www.mueller-dachtechnik.de

HELI-BAU GmbH HOCH- und TIEFBAU

Am Lindenhof 17 - 04628 Schmöln
Telefon: 034491 / 643-0 - Telefax: 034491 / 643-10
Internet: www.heli-bau-schmoeln.de

Als Bau- und Dienstleistungsunternehmen bieten wir für staatliche Dienststellen, Kommunen, Zweckverbände, Industrie und Handel sowie private Interessenten an:

- Erdarbeiten aller Art
- Kanalbau
- Straßenbauarbeiten aller Art
- Konstruktiver Erdbau
- Beton- und Brückenbau
- Abbrucharbeiten
- Pfeilerarbeiten
- Errichtung von Hangplätzen
- Schwalltransporte
- Deponiebau
- Wald- und Industriebau
- Rohrleitungsbau

CE
1116
PL Weimar

KIEFER BOS SOTIN RACING	
Datum narození / Geburtsdatum	14/09/1976
Místo narození / Geburtsort	Hohenstein-Ernstthal (GER)
První GP / Erster GP	GER 1997
Vítězství / Siege	0
Tituly MS / WM-Titel	0



Für alle Nostalgie-Fans!

Streiflichter vom Sachsenring 1927 - 2006

Auf 472 Seiten im DIN A4 Format, erstellen die beiden Hohenstein-Ernstthaler Autoren Werner Reß und Reinhard Jordan ein einmaliges Nachschlagewerk über 80 Jahre Rennsportgeschichte des Sachsenrings.

Alle Rennergebnisse der Fahrer und alle Klassen wurden von den beiden Autoren in mühevoller Kleinarbeit recherchiert und mit den jeweiligen Rundenzeiten versehen. Auch die zwangsläufig in Mist und Brinn stattgefundenen Sachsenring-Rennen wurden einbezogen. Weit über 500 Fotos, teils bislang unveröffentlicht, sowie offizielle Dokumentkoppeln spiegeln die wechselvolle Geschichte des legendären Sachsenring-Renners wieder!

36,80 Euro

Das Buch „Streiflichter vom Sachsenring“ eine Statistik der 80-jährigen Geschichte im Zeitraum von 1927-2006. 472 Seiten (A4) und mehr als 300 Foto (dokumentieren die Sachsenring-Art). 36,80 Euro

Bestellen können Sie „Streiflichter vom Sachsenring 1927 - 2006“ direkt beim: Speed Verlag, Messe & Marketing, Sonnenstr. 1 • 08212 Limbach-Oberfrohna
Tel: 0 37 82/ 8 51 35 • Fax: 0 37 22/ 8 51 18
per e-mail: speed-verlag@t-online.de • im Internet: www.speed-verlag.de

Ich möchte folgende Artikel bestellen:

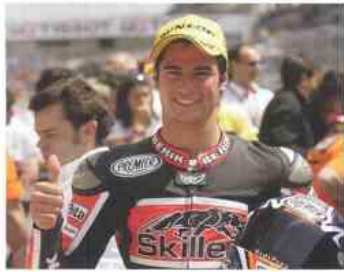
- Stk. Buch „Streiflichter vom Sachsenring“, Preis: 36,80 Euro
- Stk. Autogrammkartenbuch, Teil 1, Preis: 15,00 Euro
- Stk. Autogrammkartenbuch, Teil 2, Preis: 15,00 Euro
- Stk. Klassik Kalender 2008, Preis: 12,00 Euro (Lieferbar ab Juli 2007!)

Ja, ich möchte das Speed Motorradmagazin im Jahresabonnement zum Preis von 30,- Euro beziehen.

Name: _____
Vorname: _____
Anschrift: _____

Bei Abbuchern bitte Bankverbindung angeben.
Konto-Nr.: _____ BLZ: _____
Kreditinstitut: _____
Datum: _____ Unterschrift: _____

Teil 1/ je 15,00 Euro
Teil 2/ je 15,00 Euro



24 SIMONE CORSI



Syn motokrosového závodníka začal závodit ve čtyřech letech v italském minibikovém šampionátu, v němž jezdil až do roku 2000, získal v něm dva tituly. V sezóně 2002 ovládl Honda Trophy, skončil celkově třetí v italském šampionátu a

SKILLED RACING TEAM

Datum narození / Geburtsdatum 24/04/87
Místo narození / Geburtsort ROMA (ITA)
První GP / Erster GP ITA 2002
Vítězství / Siege 1
Tituly MS / WM-Titel 0

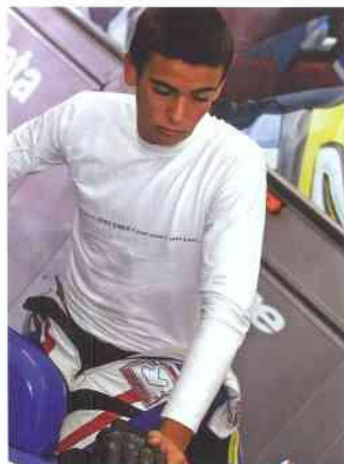


uskutečnil svůj debut v Grand Prix v Mugellu. V dalším roce absolvoval svoji první kompletní sezónu s týmem Team Scot Honda a skončil 19. V roce 2004 se posunul na 13. místo a dostal nabídku z týmu MS Aprilia Italia Corse na účast v MS 250ccm pro sezónu 2005. 14. místo celkově nebylo tím, co od sezóny on a jeho tým očekávali a Corsi se vrátil do 125ccm se Squadra Corse Metis Gilera. Opět se mu nedařilo a skončil celkově 12. Letos dvacetiletý Říman za řidky Aprilie reprezentuje Skilled Racing Team a je pravidelně na špičce. Zvítězil v Turecku a v domácí GP byl na pódium. Stejně jako Talmácsi a Faubel letos pouze jednou nedojel na bodech.

Als Sohn eines Motocross Fahrers begann Simone Corsi mit dem Rennfahren als er gerade mal vier Jahre alt war und bis 2000 nahm er an der italienischen Minibike Meisterschaft teil. Er sicherte sich zwei Titel. 2002 erarbeitete er sich die 125

Honda Trophäe und wurde Dritter in der Italienischen 125cc Meisterschaft und hatte in Mugello seinen ersten Grand Prix Auftritt. Im darauffolgenden Jahr fuhr Corsi seine erste volle Saison in der WM und wurde 19. mit dem Team Scot Honda 2004 rückte er in der Gesamtwertung auf Platz 13 vor und bekam das Angebot 2005 für MS Aprilia Italia Corse in der 250ccm Klasse zu fahren. Der 14. Platz in der Meisterschaft war nicht worauf er oder das Team gehofft hatten und Corsi kehrte letztes Jahr mit Squadra Corse Metis Gilera in die 125ccm Klasse zurück. Doch wieder konnte er die Erwartungen nicht erfüllen und wurde nur 12. in der Meisterschaft. Dieses Jahr ist der 20-jährige Römer an Bord der Aprilia des Skilled Racing Teams ein regulärer Spitzenfahrer und erreichte seinen ersten Sieg in der Türkei und stand auch bei seinem Heim GP auf dem Podium. Wie Talmacsi und Faubel hat auch er nur einmal in diesem Jahr die Punkte knapp verpasst.

35 RAFFAELE DE ROSA



MULTIMEDIA RACING APRILIA

Datum narození / Geburtsdatum 25/03/87
Místo narození / Geburtsort NAPOLI (ITA)
První GP / Erster GP GBR 2004
Vítězství / Siege 0
Tituly MS / WM-Titel 0



Raffaele de Rosa začal jezdit v roce 2001 a dosáhl na druhé místo v mistrovství DNA Gilera Championship, poté pokračoval získem třetího místa v trofeji Paola Tordihio. Trvalo však až do roku 2004, než se mladík z Neapole podíval na scénu MS. Debutoval v Doningtonu 24. místem v GP 125ccm. Pro další rok podepsal smlouvu na celou sezónu u Matteoni Racing a na Aprilii získal celkově 23. místo. Pro loňskou sezónu přestoupil De Rosa do týmu Multimedia Racing a opět na Aprilii dosáhl zlepšení svých výsledků. Získal celkově 16. místo a nejlépe skončil šestý v Le Mans. V sezóně '07 jezdí tento 20-letý jezdec opět u Multimedia Racing a posunul se do průběžně nejlepších desítek.

Raffaele de Rosa hat 2001 angefangen Rennen zu fahren und sicherte sich einen zweiten Platz in der DNA Gilera Meisterschaft bevor er Dritter in der 125ccm Paolo Torsi Trophäe wurde. Doch erst 2004 kam der in Neapel geborene Youngster in die Grand Prix Szene. Sein Debüt hatte er mit einem 24. Platz im 125ccm Grand Prix in Donington Park. Im folgenden Jahr wechselte er zu Matteoni Racing und fuhr seine erste volle Saison auf einer Aprilia. Er wurde 23. in der

Gesamtwertung. Letztes Jahr ist De Rosa zu Multimedia Racing gewechselt und konnte seine Ergebnisse verbessern. Auch diesmal wieder auf einer Aprilia, beendete er die Saison als 16. und erreichte als bestes Ergebnis einen sechsten Platz in Le Mans. 2007 fährt der 20-Jährige wieder mit dem Multimedia Racing Team und wurde schon einige Male um den Top Ten gesichtet.



BANCAJA ASPAR

Datum narození / Geburtsdatum 31/12/84
Místo narození / Geburtsort VALENCIA (SPA)
První GP / Erster GP SPA 2003
Vítězství / Siege 1
Tituly MS / WM-Titel 0



Sergio prošel svým debutem v GP v roce 2003 a dalších čtyřl závodů se zúčastnil v sezóně 2004. V kvalitním týmu Aspar nastoupil do své první plné sezóny v roce 2005 a přestože skončil až 19., ukázal chromující rychlost a dosáhl na první vítězství při GP Francie. V sezóně 2005 se počet podílů rozrostl na 6., včetně dalšího druhého místa v Assenu. Gadea by měl mít v sobě zajímavý duel a týmovým kolegou Faubelem, když oba jezdci budou snažit sáhnout po opůtčné Bautistově korunce. Po úvodní polovině ztrácel na svého kolegu a přiroboval vzešlap formy. Jeho první vítězství v kariéře v Le Mans, následované pódium v Mugellu bylo tím správným motivem pro zbývající boje v sezóně 2007 - od té doby nepřijal 2 první čtyřky.

Sergio hatte sein Grand Prix Debüt 2003 und fuhr 2004 weitere 4 Rennen in der Serie. 2005 kam er für seine erste volle Saison ins Aspar Team und auch wenn er da nur Gesamt-19. wurde, hatte er doch ein beeindruckendes



Tempo an den Tag gelegt und beim Rennen in Frankreich stand er auf dem Podium. 2006 folgten weitere Podien, darunter auch ein zweiter Platz in Assen. Gadea hatte diese Saison bereits einige interessante Duelle mit seinem Teamkollegen Hector Faubel und beide Fahrer jagen nach Bautista's Krone. Nach der ersten Hälfte des Jahres verfolgt



33 SERGIO GADEA



Gadea seinen Teamkollegen mit nur ein paar Punkten Abstand. Angetrieben wird er durch seinen ersten Sieg in seiner Karriere, der in Le Mans erfolgte und durch ein weiteres Podium in Mugello, was ihm den nötigen Kick verpassen könnte, um die Meisterschaft 2007 anzugreifen. Seither war er immer in den Top 4.

RED BULL KTM

Datum narození / Geburtsdatum 19/03/83
Místo narození / Geburtsort KANAGAWA (JPN)
První GP / Erster GP MOT 2000
Vítězství / Siege 1
Tituly MS / WM-Titel 0



Koncem roku 2006 Red Bull KTM ohlásil, že japonský jezdec Tomoyoshi Koyama bude jejich velkým jménem pro následující sezónu ve třídě 125ccm, poté co Julian Simon a Mika Kallio odešli do 250ccm. Tím pádem nabízí sezóna 2007

Koyamovi možnost jezdit na konkurenceschopném stroji, na niž čekal dva roky. 24-letý jezdec vletl na scénu v roce 2005 a získal titul Nováčka roku, celkovou osmou pozici a doposud nejlepší umístění – druhé místo na Phillip Islandu. Minulou sezónu však byl sužován zraněními a marně se pokoušel na tento úspěch navázat. V tomto roce byla jeho výrazná oranžová motorka stálou členkou vedoucích skupin. Jeho první pódium přišlo se třetím místem v Turecku a po strhujícím závodě v Catalunya si poprvé vychutnal rozhled ze stupínku nejvyššího. V šampionátu je třetí po třech podílech z posledních čtyř závodů.



71 TOMOYOSHI KOYAMA

Gegen Ende 2006 hat Red Bull KTM bekannt gegeben, dass der Japaner Tomoyoshi Koyama ihr großer Fahrer in der 125ccm Klasse der kommenden Saison sein wird, da Julian Simon und Mika Kallio in die Viertelliterklasse aufsteigen würden. Daher ist 2007 die Chance für Koyama ein konkurrenzfähiges Werksmotorrad zu fahren, auf das er schon seit zwei Jahren wartet. Der 24-Jährige kam 2005 zur Szene dazu als er den âRookie des Jahresâ Preis gewonnen hat und nach einem zweiten Platz auf Phillip Island Gesamt-Achter wurde. Doch letztes Jahr hatte er einige Verletzungen zu verkraften. Dieses Jahr ist Koyama's orangenes Motorrad ein steter Teil der Führungsgruppe und sein erstes Podium 2007 konnte er mit einem dritten Platz in der Türkei einfahren. Nur ein paar Rennen später konnte er nach einem spannenden Rennen in Katalonien zum ersten Mal die Aussicht vom obersten Treppchen genießen. Er ist momentan Dritter in der Gesamtwertung und stand in den letzten vier Rennen dreimal auf dem Podium.

52 LUKÁŠ PEŠEK



Text: Karel Malina Foto: DPA

Lukáš Pešek spoléhá jen sám na sebe



Lukáš Pešek se 6. května při Grand Prix Číny v Šanghaji ve svých jednadvaceti letech poprvé zapsal mezi vítěze závodu mistrovství světa. V současné době je Lukáš na třetí příčce průběžného pořadí ve třídě 125ccm.

-Setkal jsi se, Lukáši, někdy s Františkem Štátným?
Jednou při vyhlašování mistrů republiky, ale nemluvili jsme spolu. Já tehdy začínal. A pak, mě nikdy moc nezajímala historie. Nejen v motoristickém sportu, ale třeba ani ve fotbale na.

-Tak se vracíme do Šanghaje. Jak bouřlivá byla oslava?
Přiznám se, že vůbec, protože večer po závodě jsme už letěli

domů. Ale radost v týmu byla po závodě obrovská. Navíc moji mechanici slavní naposledy vítězství ještě s Poggialem a to je tak tři roky. O to víc jsem si pak oslavu užil doma v Praze s tátou, kamarády i fanoušky. To bylo velké.

-Jak ses cítil po návratu v roli mediální hvězdy?

Hrozná, bylo toho na mne moc. Po návratu z Číny jsem každý den dělal s někým rozhovor. Ani jsem se pak neptal, kdo je z jakého časopisu, noviny či rádia.

-Stihl si ještě něco jiného?

Musel jsem. Zařídil jsem si byt v Praze na Smíchovské a dodělal školu. Konečně jsem absolvoval závěrečné zkoušky učeného oboru automechanik.

-Ty jsi patřil k talentovaným fotbalovým začátkům. Proč vlastně nakonec zvládl motocykl?

Nejprve jsem to střídal, ale pak jsem se musel ve dvanácti rozhodnout, co budu dělat pořádně. A mě se motocykl vztýčily líbil. Jednak mi to šlo a pak je to individuální sport a já poznal, že není vůbec špatně spoléhat sám na sebe. Na nikoho jsem se

nemohl vymlouvat. Byl to risk, ale vůle.

-Jak si rozumíš se Seedorfem, tvým novým šéfem týmu, a jinak vynikajícím fotbalistou mílaného AC?

Vycházíme dobře, byl jsem rád, že mne pozval na návštěvu trenérského centra AC. Možná si s nimi i kopnu do míče. On v současné době jasně nejlepší hráčem týmu. Byl jsem se s ním dokonce podívat v Mnichově, když hráli s Bayernem L. mistrů. Skvělý zážitek. Na druhou stranu jsem mu udělal razd já v Šanghaji, moc mi gratuloval. A pak mě potěšil v Mugellu, kde jsem v závěru spadnul, ale on přišel a řekl mi, že jsem po něho stejně nejlepší. To bylo moc sympatické.

-Talent sám o sobě by tě ale do Mistrovství světa silničních motocyklů nedostal, myslíš si, že jsi měl velké štěstí na to kolem sebe. Kdo ti nejvíce pomohl?

Hlavně táta mi pomohl. To bylo moje největší štěstí, protože nikdy nikdo nepřišel sám o sobě. Táta musel všechno oběrat zařadit. Jinak, kdybych měl opravdu štěstí, tak bych v mistrovství světa jezdil už od patnácti a ne až od osmnácti.

VALSIR SEEDORF DERBI

Datum narození / Geburtsdatum	22/11/85
Místo narození / Geburtsort	PRAHA (CZE)
První GP / Erster GP	CZE 2002
Vítězství / Siege	1
Tituly MS / WM-Titel	0



-Bmě už se chystají na rekordní návštěvu. Jak se těšíš na podporu fanoušků ty?

Já do Brna jezdím rád a na tenhle závod se zvláště těším. I když m, že to bude hodně náročná a je to také o štěstí. Loni jsem tak moc chtěl být na stupních vítězů, až jsem to přehnal a skočil na zem. Teď jsem v jiné situaci, bude to i o taktice. Po třínekrém závodě už asi bude souboj o titul jasnější.

Koho ty letos považuješ za největšího favorita. Spiladvacítek?

Už před začátkem mistrovství světa jsem za favorita považoval Itálie Taimacina. Je z nás nej zkušenější.

-A co tvé ambice?

Ty se nemámi. Mým cílem je skončit do třetího místa. Samozřejmě titul bych bral nejvíc.

Máta Taimacina má v týmu další dva výborné jezdce, Faubela a Óabou. Má to srazší?

Va týmova strategie je znát. V každém závodě je vidět, že spolupracují už od kvalifikace. Jsou rychlí, tak proč to nevyužít.

profily jezdců třídy 125cc – FAHRERPROFILE 125cc

to by byli hloupi. Ještě víc je to ale vidět u KTM. Já jsem na to sám, mím to těší, ale tak to je a musím se s tím vyrovnat.

-Závodit začal i tvůj bratr Kája, je větší talent než jsi byl ty?

To neposoudím, ale rozhodně má proti mně náskok. Je o sedm let mladší. Může to využít, ale také nemusí. Záležit bude na něm. Letos v Říce například předvedl super výkon. Má na to. Samozřejmě se mu snažím poradit, ale má svojí hlavu, chce to dělat po svém, tak uvidíme. Zatím je mezi námi asi největší rozdíl

v tom, že dokáže v závodech zůstat chladný, bez emocí. Kdybych já dokázal někdy zachovat chladnou hlavu, bylo by to jen dobře.

-Už přemýšlíš o tom, co bude v příští sezoně?

To nechávám na svém manažerovi Davidě Briviovi. Zatím je všechno otevřeno. Pokud bude dobrý výsledek, dá se uvažovat o přestupu do dvěstěpadesátek, ale já mám podmínku, že pojedou tovární motocykl. Než jezdí kolem patnáctého místa, tak raději zůstanu ve špičce stoptřicetváček.

Tak držíme palce!

Lukáš Pešek

narozen 22.11. 1985 v Praze

první GP ve třídě 125ccm

první pole position

první stupně vítězů

první nejrychlejší kolo

první vítězství v GP

2002 v Brně

2003 v Barceloně

2006 v Mugellu

2006 v Jerezu

2006 v Jerezu

2007 GP Číny 125ccm



LUKÁŠ PEŠEK VERLÄSST SICH NUR AUF SICH SELBST

Lukáš Pešek hat sich am 6. Mai bei der Grand Prix von China in Shanghai mit seinen einundzwanzig Jahren das erste Mal unter die Sieger des Weltmeisterschaftsrennens eingeschrieben. Derzeit befindet sich Lukáš auf der dritten Spalte der durchlaufenden Reihenfolgen in der 125ccm-Klasse.

Lukáš, bist Du mit František Štátným irgendwann eigentlich zusammengetroffen?

Damals bei der Ausrichtung der Republikmeisterschaft, wir haben aber nicht miteinander gesprochen. Ich habe damals angefragt. Und dann, mich hat die Historie nie viel interessiert. Nicht nur im Motorsport, sondern auch nicht wirklich im Fußball.

-Wo kehren wir zurück nach Shanghai. Wie stürmisch war vorher die Feier?

Es gab zu, dass keine war, weil wir schon am Abend nach dem Rennen nach Hause flogen. Aber die Freude war im Team nach dem Rennen riesig groß. Darüber hinaus feierten meine Mechaniker zum letzten Mal einen Sieg noch mit Mugellu, und das ist schon so drei Jahre her. Um so mehr freut ich darin zu Hause in Prag mit meinem Vater, mit den Verwandten und Fans, gefeiert. Das also war wirklich super.

Wie hast Du Dich nach der Rückkehr in der Rolle einer modernen Star gefühlt?

Schonoch, es war für mich ein bisschen zuviel. Nach der Rückkehr aus China habe ich jeden Tag mit jemandem ein

Interview absolvieren müssen. Ich habe dabei schon nicht einmal gefragt, wer aus welcher Zeitschrift, Zeitung oder Rundfunk kommt.

-Hast Du noch etwas anderes verrichtet?

Ich musste. Ich besorgte mir eine Wohnung in Prag-Smichov und habe die Schule beendet. Endlich habe ich die Abschlussprüfungen im Lehrfach Automechaniker absolviert.

-Du hast zu den talentierten Fußballschülern gehört. Warum haben dann eigentlich zum Ende die Motorräder gesiegt?

Zuerst habe ich es gewechselt, aber dann musste ich mich mit zwölf Jahren endlich entscheiden, was ich eigentlich ordentlich machen werde. Und mir haben die Motorräder immer gefallen. Einerseits ging es mir und darin ist es ein individueller Sport und ich habe erkannt, dass es gar nicht schlecht ist, sich auf sich allein zu verlassen. Ich konnte mich auf niemanden ausreden. Es war ein Risiko, aber es hat klappt.

-Wie versteht ihr Euch miteinander mit Seedorf, Deinem neuen Teamchef, und sonst einem ausgezeichneten Fußballspieler der Mailänder AC?

Wir verstehen uns sehr gut, es hat mich sehr gefreut, dass er mich zu einem Besuch des AC-Trainingszentrums eingeladen hat. Vielleicht kommt es dazu, dass ich mit ihnen in den Ball auch stoßen darf. Er ist derzeit sicherlich der beste Spieler des Teams, ich sah ihn sogar in München spielen, als sie mit Bayern die Meisterliga spielten. Ein großartiges Erlebnis.

Andererseits habe auch ich ihm in Shanghai eine Freude gemacht, er hat mir dann sehr viel gratuliert. Und dann hat er mir in Mugello eine Freude bereitet, wo ich zum Schluss hinfiel, er aber kam zu mir und sagte mir, dass ich für ihn doch der Beste bin. Das war sehr sympathisch.

-Das Talent selbst für sich könnte Dich aber nicht alleine zur Weltmeisterschaft der Straßenmotorräder bringen, ich glaube, dass Du ein großes Glück in den Menschen um Dich herum hattest. Wer hat Dir am meisten geholfen? Hauptsächlich mein Vater hat mir geholfen. Das war mein größtes Glück, weil nie niemand von sich selbst zu mir sonst kam. Mein Vater musste überall hinfahren, alles besorgen. Sonst, wenn ich wirklich Glück hätte: so würde ich die Weltmeisterschaft schon mit fünfzehn und nicht erst mit achtzehn Jahren fahren.

-In Brno bereitet man sich schon auf einen Rekordbesuch vor. Wie freust Du Dich auf die Unterstützung Deiner Fans? Ich fahre nach Brno sehr gerne und auf dieses Rennen freue ich mich besonders. Auch wenn ich weiß, dass es sehr anspruchsvoll sein wird und dass dabei auch das Glück eine große Rolle spielt. Im Vorjahr habe ich so viel auf den Siegerstufen stehen wollen, bis ich das überleben habe und auf dem Boden endete. Jetzt aber bin ich in einer anderen Situation, es wird dabei auch die Taktik sehr wichtig sein. Nach dem Brüner Rennen wird der Wettkampf um den Titel dann sicher klarer sein.

-Wen hältst Du heuer zum größten Favorit der Hundertfünfundzwanziger?
Schon vor Anfang der Weltmeisterschaft hielt ich als Favorit den Ungar Talmacsi. Er ist von uns allen der erfahrendste.

-Und Deine Ambitionen?
Die ändern sich nicht. Mein Ziel ist, bis zum dritten Platz zu enden. Selbstverständlich würde ich den Titel gerne erringen.

-Der Ungar Talmacsi hat im Team noch weitere zwei ausgezeichnete Fahrer, Faubel und Gadeu. Hat er es leichter?
Ja, die Teamstrategie ist erkennbar. Bei jedem Rennen kann man sehen, dass sie bereits von der Qualifikation her zusammenarbeiten. Sie sind schnell, also warum soll dies nicht ausgenutzt werden, da möchten sie ja dumm sein. Noch mehr ist dies aber bei KTM zu sehen. Ich bin ganz alleine, ich habe es schwerer, aber so ist es und ich muss mich damit abfinden.

-Es fing auch Dein Bruder Kája an, an Rennen teilzunehmen, ist er ein größeres Talent wie Du es warst?
Das kann ich nicht beurteilen, aber sicherlich hat er einen

Also ich halte die Daumen!

Lukáš Pešek

geboren am 22.11. 1985 in Prag
die erste GP in der 125ccm-Klasse 2002 in Brno
die erste GP in der 250ccm-Klasse 2003 in Barcelona
erstes Position-Feld 2006 in Mugell
erste Siegerstufen 2006 in Jerez
erste schnellste Runde 2006 in Jerez
erster Sieg in GP 2007 GP China -125ccm

Vorsprung vor mir. Er ist um sieben Jahre jünger. Er kann dies ausnutzen, aber er muss es auch nicht. Es hängt alles von ihm ab. Heuer hat er in Rijeka eine Superleistung vorgeführt. Er hat sicher Talent. Ich stehe ihm sicherlich immer mit einem Rat zur Verfügung, er hat aber seinen Kopf, er will es so machen, wie er will, wir werden also sehen. Vorläufig ist zwischen uns vielleicht der größte Unterschied in dem, dass er beim Rennen ohne Emotionen, also kühl bleiben kann. Wenn ich es manchmal zustande bringen würde, mir einen kühlen Kopf zu behalten, wäre dies nur gut.

-Denkst Du schon darüber nach, was in der nächsten Saison sein wird?
Das lasse ich an meinem Manager David Brivio. Vorläufig ist alles offen. Wenn ein gutes Ergebnis sein wird, kann über das Umsteigen auf die Zweihundertfünzigiger nachgedacht werden. Ich aber habe eine Bedingung, dass ich ein Fabrikmotorrad fahren möchte. Wenn ich aber so rund um den fünfzehnten Platz fahren würde, so bleibe ich lieber an Spitze der Hundertfünfundzwanziger.



Ich mir natürlich britische nadzieje in MS po zisku 20. bodu a titulu korozka roku v lofské sezóně. Byla to jeho první plná sezóna, již absolvoval v sedle tovární Repsol Hondy. Bradley Smith však do povědomí během sezóny 2005 v CEV – španělského mistrovství, jenž bylo součástí nově založené MotoGP akademie. Sérii vedl a nakonec skončil druhý. Sezónu také to v období britské sérii, zde však vyřechal svého závodů kvůli svým závazkům ve Španělsku. V sezóně



**38
BRADLEY
SMITH**

2006 spustil svoji první plnou sezónu a získal první body v Doningtonu a nejlepší umístění 8. místem v Japonsku. Ve stejných barvách nastupuje i v roce 07. Bradley měl smůlu, když v prvních závodech nezískal nový nejlepší výsledek, ale průlom nastal v Le Mans, kde byl třetí. Stal se tak prvním Britem oslavující stupně vítězů v této třídě od roku 1989. Po uzavření top ten v průběžných výsledcích. Navzdory svému mládí dojel v této sezóně pouze dvakrát mimo body. Nárůst sebevědomí byl zcela evidentní, bohužel v Assenu se zranil.

Auf der Repsol Honda ist er zweifellos das britische Sternchen in der Weltmeisterschaft, nachdem er letztes Jahr 20 Punkte erreichte und áRookie des JahresO wurde. Bradley Smith hat sich seinen Namen 2005 in der CEV, Spanischen Meisterschaft als Teil der neuen MotoGP Akademie gemacht. Er führte die Serie an und wurde Vize-Meister. In der Britischen Meisterschaft wurde er Zehnter, konnte aber wegen der Spanischen Meisterschaft an einigen Rennen nicht teilnehmen. 2006 stieg er in seine erste volle WM Saison ein

und sammelte die ersten Punkte in Donington. Sein bestes Ergebnis in der Saison war ein achter Platz in Japan. 2007 ist er Teil des selben Teams und konnte in den ersten Rennen bereits ein neues bestes Ergebnis erzielen, den dritten Platz in Le Mans. Damit wurde er zum ersten Briten seit 1989, der auf dem Podium zu sehen war. Dieses Bonbon für das Selbstvertrauen war sehr effizient und Smith fährt nun in jedem Rennen in der Führungsgruppe mit, trotz seiner Verletzung, die er sich in Assen zugezogen hat.

REPSOL HONDA

Datum narození / Geburtsdatum	28/11/90
Místo narození / Geburtsort	OXFORD (GBR)
První GP / Erster GP	SPA 2006
Vítězství / Siege	0
Tituly MS / WM-Titel	0



**44
POL
ESPARGARO**

Poi je vysoko hodnocený jezdec a v roce 2007 absolvoje svoji první kompletní sezónu v MS, poté co absolvoval závěrečných šest podniků sezóny 2006, včetně ohromujícího šestého místa ve Valenci. Espargaro je současným španělským šampionem, poté co vyhrál pět po sobě jdoucích závodů a to těsně před jeho dech beroucím výkonem v posledním závodě MS. Je opravdu silným španělským talentem, což dokázal čtvrtým místem v Jerezu a pravidelnými umístěními na bodech. Poi uzavřá top ten v průběžných výsledcích. Navzdory svému mládí dojel v této sezóně pouze dvakrát mimo body.

Poi ist sehr motiviert und hat sein erstes volles WM Debüt 2007 nachdem er 2006 schon die letzten sechs Rennen mitgefahren war und einen beeindruckenden sechsten Platz in Valencia erreicht hat.

Espargaro ist der momentane Spanische Meister nach fünf Siegen in Folge und sein Titelsieg in der spanischen Meisterschaft und seine Performance in den letzten MotoGP

Rennen haben ihn die Aufmerksamkeit auf sich ziehen lassen. Er ist in diesem Jahr eines dieser powervollen spanischen Talente in der 125ccm Kategorie und konnte das mit einem vierten Platz in Jerez und regulären Punkteergebnissen bereits beweisen. Poi ist der letzte Fahrer der Top Ten in der Meisterschaft und trotz seiner Jugend und Unerfahrenheit hat er nur zweimal in diesem Jahr keine Punkte gesammelt.



BELSON CAMPETELLA

Datum narození / Geburtsdatum	10/06/91
Místo narození / Geburtsort	GRANOLLERS (SPA)
První GP / Erster GP	CAT 2006
Vítězství / Siege	0
Tituly MS / WM-Titel	0



LUKÁŠ ŠEMBERA

Datum narození: 16. října 1992

Motocykl: KTM RC 125

Jediny český zástupce v Red Bull Rookies Cupu 2007. Ve třech závodech ze čtyř bodoval, nejlepší se zatím umístil na 7. místě v italském Mugellu. V Doningtonu dojel na 11. pozici, v holandském Assenu vybojoval 14. místo. Tyto výsledky Lukášovi vynesly celkem 16 bodů a v současně době je na 16. místě celkového pořadí.

Jezdec, který se zúčastní i California Superbike School ve Španělsku, a pravděpodobně bude v Mistrovství České republiky je přesvědčen, že účast v Red Bull Rookies Cupu je to nejlepší, co se mu doosud podařilo.



Geburtsdatum: 16. Oktober 1992

Motorrad: KTM RC 125

Einziges tschechischer Vertreter im Red Bull Rookies Cup 2007. In drei von vier Rennen erhielt er Punkte, am besten platzierte er sich bisher auf dem 7. Platz im italienischen Mugello. In Donington besetzte er die 11. Position, im holländischen Assen erkrankte er den 14. Platz und auf dem Sachsenring beendete er das Rennen als Achter. Diese Ergebnisse brachten Lukáš insgesamt 24 Punkte und derzeit befindet er sich auf dem 12. Platz im Gesamtrang.

Dieser Fahrer, der auch teilnimmt an der California Superbike School in Spanien, der regelmäßig Punkte sammelt bei der Meisterschaft der Tschechischen Republik, ist überzeugt, dass die Teilnahme am Red Bull Rookies Cup das Beste ist, was ihm bisher gelungen ist.

KAREL MÁJEK

Datum narození: 16. července 1992

Motocykl: FGR

Tým: FGR 07 Team

Po dosažení titulu mistra České republiky na minibicích předsedal Karel Májek na silniční motocykl. Ve svých patnácti letech se účastní Mistrovství ČR silničních motocyklů třídy 125ccm. V průběžném pořadí se zatím pohybuje na 4. místě celkově, mezi juniory je třetí. V letošní sezóně se mu navíc podařilo vybojovat premiérové 3 body v Mistrovství Evropy 125ccm.

Geburtsdatum: 15. Juli 1992

Motorrad: FGR

Team: FGR 07 Team

Nach dem Erreichen des Meistertitels der Tschechischen Republik auf Minibiten überstieg Karel auf Straßenmotorrädern. Als Fünfzehnjähriger nimmt er an der Meisterschaft der Tschechischen Republik der Straßenmotorrädern in der 125ccm-Klasse teil. Im durchlaufenden Rang bewegt er sich zurzeit auf dem 4. Platz im Ganzen, unter den Junioren ist er Dritter. In der diesjährigen Saison gelang es ihm darüber hinaus, 3 Premierenpunkte in der Europameisterschaft der 125ccm zu erringen.

JIŘÍ MAYER

Datum narození: 2. března 1990

První GP: 2006, Brno 250ccm

Tým: Klub Racing Team Mayer

Motocykl: Honda

Seđmáctletý účastník Mistrovství Evropy třídy 250ccm

Geburtsdatum: 2. März 1990

Erste GP: 2006, Brno 250ccm

Team: Klub Racing Team Mayer

Motorrad: Honda

Dieser siebzehnjährige Teilnehmer an der Europameisterschaft der 250ccm-Klasse hat auf seinem Konto bisher einen elften und einen vierzehnten Platz. Den Start auf die sog. wilde Karte beim Grand Prix der Tschechischen Republik in der 250ccm-Klasse probierte sich Jirka bereits im Vorjahr aus.

MICHAL FILLA

Datum narození: 11. října 1981

První GP: 2003, Brno 250ccm

Tým: Fillaracing.com Motocykl: Aprilia

Dvojnásobný mistr České republiky ve třídě 250ccm letos přestoupil do třídy Supersport 600. V Mistrovství Evropy této kubatury je po třech závodech na celkovém 4. místě, Mistrovství České republiky šestistovkových supersportů vede.

Geburtsdatum: 11. Oktober 1981

Erste GP: 2003, Brno 250ccm

Team: Fillaracing.com Motorrad: Aprilia

Der zweifache Meister der Tschechischen Republik in der 250ccm-Klasse überstieg heuer in die Klasse Supersport 600. In der Europameisterschaft dieser Kubatur befindet er sich nach drei Rennen auf dem gesamten 4. Platz, die Meisterschaft der Tschechischen Republik der Supersport 600 führt er.

MICHAL PRÁŠEK



Datum narození: 6. prosince 1988

První GP: 2006, Brno 125ccm

Tým: Motoracing Team Roháč&Fejta

Motocykl: Honda 125GP

Vedoucí jezdec Mistrovství České republiky třídy 125ccm s na divokou kartu zúčastnil brněnské Grand Prix již loni. Na motocyklu Honda dokončil závod na 32. pozici s nejlepší časem 2:10,491.

Geburtsdatum: 6. Dezember 1988

Erste GP: 2006, Brno 125ccm

Team: Motoracing Team Roháč & Fejta

Motorrad: Honda 125GP

Der führende Fahrer der Meisterschaft der Tschechischen Republik in der 125ccm-Klasse nahm an der Brünner Grand Prix auf die sog. wilde Karte bereits im Vorjahr teil. Auf dem Motorrad Honda beendete er das Rennen auf der 32. Position mit der besten Zeit 2:10,491.

KAREL PEŠEK



Datum narození: 2. srpna 1992

Motocykl: Honda

Tým: TBA

Mladší bratr Lukáše Peška začal svoji závodní kariéru již v letech na minibicích, odkud před dvěma lety přestoupil do silničních motocyklů. Svůj nejrychlejší čas zajel v rámci Mistrovství České republiky na brněnském okruhu za 2:15,3.

Geburtsdatum: 2. August 1992

Motorrad: Honda Team: TBA

Jüngerer Bruder von Lukáš Peška, seine Rennkarriere begann er bereits mit 10 Jahren auf Minibiten, von denen er vor zwei Jahren auf die Straßenmotorrädern überstieg. Seine schnellste Zeit absolvierte er im Rahmen der Meisterschaft der Tschechischen Republik auf dem Brünner Ring in 2:15,3.



FIA GT3 European Championship poprvé v ČR!

21. – 23. 9. 2007 • BRNO

FIA GT Championship & Podzimní cena Brna

Aston Martin - Corvette
Ferrari - Lamborghini
Maserati - Porsche

www.fia-gt.com

www.astonmartin.com

Official Car Supplier



Vstupné na celý víkend již od 300 Kč!
Předprodej vstupenek:
tel.: 546 123 326
email: ticket@brno-circuit.com
www.brno-circuit.com



Klasický závod: Brno 1996

Velká cena 1996 třídy 500ccm zde v Brně, je v našich vzpomínkách nejen jako jeden z nejtěsnějších dojezdů všech dob, ale také jako jeden z rozhodujících momentů, dnes již klasického, duelu mezi týmovými kolegy u Hondy Mickem Doohanem a Alexem Criville.

Plameny mezi dobováčným Australanem a rychlým ale rezervovaným Španělem se rozhořely hned na startu sezóny při čtvrtém podniku v Jerezu. Do poslední zatáčky najela dvojice bok po boku a zatímco Criville havaroval, Doohan si dojel pro vítězství. Publiku vykrýčelo svůj nesouhlas s tímto výsledkem při závěrečném ceremoniálu a samozřejmě budoucí světový šampión nebyl příliš šťasten. Doohan potom

zvítězil ve čtyřech z dalších pěti závodů, než se Criville dobrou pomsty když předjel dvojnásobného světového šampióna v poslední kole v závodech v Rakousku.

"Ten rok jsem si osvojił poněkud odlišnou strategii, Alex ji přečetl a několikrát mě nacytal," prohlásil nedávno Doohan. Podruhé se Doohanovi vymstilo jeho váhání k opuštění hlavní skupiny, jak to dělal v letech 1994 a 1995, v brněnském závodě. Týden po rakouském závodě mu Criville opět sebral vítězství v posledním možném momentě. Lepší výjezd z poslední zatáčky znamenal, že se 26letý jezdec natlačil na box 31letého šampióna a profal cílovou pásku dvě tisíce sekundy před ním. Potvrzení třetího

úspěchu Crivilleho v nejvyšší třídě (druhého v tom roce) muselo proběhnout až posouzením cílové fotografie. Nespokojený Doohanův výraz na pódiu opět všem ukázal jak nerad prohrává.

Vztahy mezi oběma rivaly se ocitly na bodu mrazu, když Crivilleho chybu ironicky odnesl Doohan na domácí GP v Eastern Creeku při kolizi která velmi připomínala Jerez.

Do listiny vítězů se v roce 1996 zapsali také Norick Abe, Luca Cadalora, Carlos Checa a Loris Capirossi. Ale žádný z těchto vítězství neplnilo stránky novin více než legendární přestřelka v týmu Honda na GP Brna, která byla vizualizací rivality dvou špičkových jezdců.

KLASSIKRENNEN: BRNO 1996



das zweite Mal, dass Doohan sich wie so oft 1994 und 1995 von der Gruppe absetzte und doch mit einem Rückschlag rechnen musste, das war in Brno, als Criville ihm wieder einmal den Sieg im letzten Moment wegschnappte. Der damals 26-Jährige kam aus der letzten Kurve geschossen, ließ den 31-jährigen Champ links liegen und fuhr mit zwei Tausendstel einer Sekunde als Erster ins Ziel. Die Bestätigung des dritten Sieges von Criville in der damaligen Königsklasse wurde durch ein Fotofinish gemacht, eines von zwei in dem Jahr, und Doohan's enttäuschtes Gesicht auf dem Podium im Anschluss hat genau gezeigt wie sehr er es gehasst hat zu verlieren.

Die Spannung zwischen den beiden Teamkollegen erreichte den Höhepunkt beim letzten Rennen der Saison als Criville einen Fehler machte und Doohan bei dessen Heimrennen in Eastern Creek mit aus dem Rennen zog. Es schien fast wie eine Revange für das Rennen in Jerez zu sein.

Zu den weiteren Siegen 1996 gehörten Norick Abe, Luca Cadalora, Carlos Checa und Loris Capirossi, doch keiner füllte so die Schlagzeilen wie die beiden Honda Gesichter und Brno wurde Zeuge der intensiven Rivalität zwischen den beiden Hondafahrern.



Die tschechische 500 ccm Grand Prix 1996 hier in Brno wird nicht nur wegen einem der knappsten Zieleinläufe aller Zeiten in Erinnerung bleiben, sondern auch wegen eines klassischen Duells zwischen den beiden Honda Teamkollegen Mick Doohan und Alex Criville. Die Flamme zwischen dem wasserscheueren Australier und dem schnellen aber zurückhaltenden Spanier zündete bereits zu Beginn der Saison in Jerez. Die beiden kamen in der letzten Kurve zusammen und Criville stürzte während Doohan zum Sieg fuhr. Die Menschenmenge drückte ihre Enttäuschung über dieses Ergebnis aus, indem sie den Namen ihres Fahrers rief und der zukünftige Weltmeister war alles andere als glücklich darüber. Doohan gewann die nächsten vier von fünf Rennen in denen er vor Criville ins Ziel kam, doch es wurde ihm heimgezahlt indem er in Österreich in der letzten Runde überholt wurde.

"Ich habe in dem Jahr eine andere Strategie ausprobiert, Alex hat das bemerkt und hat mich einige Male außer Acht gesetzt", sagte Doohan. Zwei Wochen später war es



STARTOVNÍ LISTINY MotoGP

STARTLISTE MotoGP KOL

MotoGP ZÁVOD 112 • 22 KOL

NO	RIDER	NATIONALITY	TEAM	MACHINE
1	NICKY HAYDEN	USA	REPSOL HONDA TEAM	HONDA
4	ALEX BARROS	BRA	PRAMAC D'ANTIN	DUCATI
5	COLIN EDWARDS	USA	FIAT YAMAHA TEAM	YAMAHA
6	MAKOTO TAMADA	JPN	DUNLOP YAMAHA TECH 3	YAMAHA
7	CARLOS CHECA	SPA	HONDA LCR	HONDA
13	ANTHONY WEST	AUS	KAWASAKI RACING TEAM	KAWASAKI
14	RANDY DE PUNIET	FRA	KAWASAKI RACING TEAM	KAWASAKI
21	JOHN HOPKINS	USA	RIZLA SUZUKI MOTOGP	SUZUKI
24	TONI ELIAS	SPA	HONDA GRESINI	HONDA
26	DANI PEDROSA	SPA	REPSOL HONDA TEAM	HONDA
27	CASEY STONER	AUS	DUCATI MARLBORO TEAM	DUCATI
33	MARCO MELANDRI	ITA	HONDA GRESINI	HONDA
46	VALENTINO ROSSI	ITA	FIAT YAMAHA TEAM	YAMAHA
50	SYLVAIN GUINTOLI	FRA	DUNLOP YAMAHA TECH 3	YAMAHA
56	SHINYA NAKANO	JPN	KONICA MINOLTA HONDA	HONDA
65	LORIS CAPIROSSI	ITA	DUCATI MARLBORO TEAM	DUCATI
66	ALEX HOFMANN	GER	PRAMAC D'ANTIN	DUCATI
71	CHRIS VERMEULEN	AUS	RIZLA SUZUKI MOTOGP	SUZUKI
80	KURTIS ROBERTS	USA	TEAM ROBERTS	KR212V

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	
1																															
4																															
5																															
6																															
7																															
13																															
14																															
21																															
24																															
26																															
27																															
33																															
46																															
50																															
56																															
65																															
66																															
71																															
80																															



KLASIFIKACE MotoGP

KLASSIFIKATION CONSTRUCTOR

Rider	Nation	QAT	SPA	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	POR	JPN	AUS	MAL	VAL	Total
1 STONER Casey	AUS	25	11	25	25	16	13	25	25	20	11	25	-	-	-	-	-	-	-	221
2 ROSSI Valentino	ITA	20	25	6	20	10	25	20	13	25	-	13	-	-	-	-	-	-	-	177
3 PEDROSA Dani	SPA	16	20	-	13	13	20	16	8	13	25	11	-	-	-	-	-	-	-	155
4 VERMEULEN Chris	AUS	9	7	5	9	25	8	9	16	-	5	20	-	-	-	-	-	-	-	113
5 MELANDRI Marco	ITA	11	8	11	11	20	7	7	6	6	10	16	-	-	-	-	-	-	-	113
6 HOPKINS John	USA	13	-	10	16	9	11	13	11	11	9	1	-	-	-	-	-	-	-	104
7 EDWARDS Colin	USA	10	16	-	5	4	4	6	20	10	13	5	-	-	-	-	-	-	-	93
8 CAPIROSSI Loris	ITA	-	4	16	10	8	9	10	-	-	20	-	-	-	-	-	-	-	-	77
9 BARROS Alex	BRA	7	5	13	2	-	16	8	9	9	-	7	-	-	-	-	-	-	-	76
10 HAYDEN Nicky	USA	8	9	9	4	-	6	5	-	16	16	-	-	-	-	-	-	-	-	73
11 HOFMANN Alex	GER	5	-	7	7	11	5	3	7	8	7	-	-	-	-	-	-	-	-	60
12 DE PUNIET Randy	FRA	-	3	8	8	-	-	11	10	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	50
13 ELIAS Toni	SPA	2	13	20	-	-	10	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	49
14 TAMADA Makoto	JPN	-	2	2	-	7	1	4	1	3	3	8	-	-	-	-	-	-	-	31
15 CHECA Carlos	SPA	-	10	4	6	-	-	-	-	5	2	2	-	-	-	-	-	-	-	29
16 WEST Anthony	AUS	-	-	-	-	-	-	-	5	7	8	9	-	-	-	-	-	-	-	29
17 NAKANO Shinya	JPN	6	6	3	-	-	3	1	2	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	29
18 GUINTOLI Sylvain	FRA	1	1	1	3	6	2	2	-	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-	21
19 ROBERTS Kurtis	USA	-	-	-	-	-	-	-	3	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	8
20 HAYDEN Roger Lee	USA	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	6
21 FABRIZIO Michel	ITA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	6
22 NIETO Fonsi	SPA	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
23 JACQUE Olivier	FRA	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
24 ROBERTS Kenny	USA	3	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4

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

Team	QAT	SPA	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	POR	JPN	AUS	MAL	VAL	Total
1 DUCATI	25	11	25	25	16	16	25	25	20	20	25	-	-	-	-	-	-	-	233
2 YAMAHA	20	25	6	20	10	25	20	20	25	13	13	-	-	-	-	-	-	-	197
3 HONDA	16	20	20	13	20	20	16	8	16	25	16	-	-	-	-	-	-	-	190
4 SUZUKI	13	7	10	16	25	11	13	8	11	9	20	-	-	-	-	-	-	-	151
5 KAWASAKI	4	3	8	8	5	-	11	10	7	8	10	-	-	-	-	-	-	-	74
6 KR212V	3	-	-	1	-	-	-	3	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	12

TEAM

Team	QAT	SPA	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	USA	CZE	RSM	POR	JPN	AUS	MAL	VAL	Total
1 DUCATI MARLBORO TEAM	25	15	41	35	24	22	35	25	20	31	25	-	-	-	-	-	-	-	298
2 FIAT YAMAHA TEAM	30	41	6	25	14	29	26	33	35	13	18	-	-	-	-	-	-	-	270
3 REPSOL HONDA TEAM	24	29	9	17	13	26	21	8	29	41	11	-	-	-	-	-	-	-	228
4 RIZLA SUZUKI MotoGP	22	7	15	25	34	19	22	27	11	14	21	-	-	-	-	-	-	-	217
5 HONDA GRESINI	13	21	31	11	20	17	7	10	6	16	16	-	-	-	-	-	-	-	168
6 PRAMAC D'ANTIN	12	5	20	9	11	21	11	16	17	7	7	-	-	-	-	-	-	-	136
7 KAWASAKI RACING TEAM	4	3	8	8	5	-	11	15	7	8	19	-	-	-	-	-	-	-	88
8 DUNLOP YAMAHA TECH 3	1	3	3	3	13	3	6	1	5	3	11	-	-	-	-	-	-	-	52
9 HONDA LCR	-	10	4	6	-	-	-	2	5	2	2	-	-	-	-	-	-	-	29
10 KONICA MINOLTA HONDA	6	6	3	-	-	3	1	2	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	29
11 TEAM ROBERTS	3	-	-	1	-	-	-	3	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	12



Draggin Silverback jeans with Draggin Belt buckle.



Draggin Kevlar® shirt, Draggin Classic jeans and Classic Rider jacket.



Draggin black Skin jeans & T-shirt with Draggin Belt buckle.



telephone: +420 724 172 338 www.sensormet.cz email: info@sensormet.cz

STARTOVNÍ LISTINY

STARTLISTE 250cc KOL

250cc ZÁVOD 12 • 20 KOL

RACE	RIDER	NATIONALITY	TEAM	MACHINE
1	JORGE LORENZO	SPA	FORTUNA APRILIA	APRILIA
3	ALEX DE ANGELIS	ITA	MASTER – MAPFRE ASPAR	APRILIA
4	HIROSHI AOYAMA	JPN	RED BULL KTM 250	KTM
6	ALEX DEBON	SPA	APRILIA RACING	APRILIA wild card
7	EFREN VAZQUEZ	SPA	BLUSENS APRILIA GERMANY	APRILIA
8	RATTHAPARK WILAIROT	THAI	THAI HONDA PTT-SAG	HONDA
10	IMRE TOTH	HUN	TEAM TOTH APRILIA	APRILIA
12	THOMAS LUTHI	SUI	EMMI – CAFFE LATTE APRILIA	APRILIA
15	ROBERTO LOCATELLI	ITA	METIS GILERA	GILERA
16	JULES CLUZEL	FRA	ANGAIA RACING	APRILIA
17	KAREL ABRAHAM	CZE	CARDION AB MOTORACING	APRILIA
19	ALVARO BAUTISTA	SPA	MASTER – MAPFRE ASPAR	APRILIA
25	ALEX BALDOLINI	ITA	KIEFER – BOS – SOTIN RACING	APRILIA
28	DIRK HEIDOLF	GER	KIEFER – BOS – SOTIN RACING	APRILIA
32	FABRIZIO LAI	ITA	CAMPETELLA RACING	APRILIA
34	ANDREA DOVIZIOSO	ITA	KOPRON TEAM SCOT	HONDA
36	MIKA KALLIO	FIN	RED BULL KTM 250	KTM
41	ALEIX ESPARGARO	SPA	BLUSENS APRILIA	APRILIA
44	TARO SEKIGUCHI	JPN	CAMPETELLA RACING	APRILIA
45	DAN LINFOOT	GBR	TEAM SICILIA	APRILIA
50	EUGENE LAVERTY	IRL	HONDA LCR	HONDA
55	YUKI TAKAHASHI	JPN	KOPRON TEAM SCOT	HONDA
58	MARCO SIMONCELLI	ITA	METIS GILERA	GILERA
60	JULIAN SIMON	SPA	REPSOL HONDA 250cc	HONDA
73	SHUHEI AOYAMA	JPN	REPSOL HONDA 250cc	HONDA
80	HECTOR BARBERA	SPA	TEAM TOTH APRILIA	APRILIA
87	JIRI MAYER	CZE	KLUB RACING TEAM MAYER	HONDA wild card
88	WANG ZHU	CHI	ZONSHEN TEAM OF CHINA	APRILIA wild card
89	ZHOU HAO YU	CHI	ZONSHEN TEAM OF CHINA	APRILIA wild card

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
1																													
3																													
4																													
6																													
7																													
8																													
10																													
12																													
15																													
16																													
17																													
19																													
25																													
28																													
32																													
34																													
36																													
41																													
44																													
45																													
50																													
55																													
58																													
60																													
73																													
80																													
87																													
88																													
89																													



KLASIFIKACE

KLASSIFICATION

Rider	Nation	QAT	SPA	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	CZE	RSM	POR	JPN	AUS	MAL	VAL	Total
1 LORENZO Jorge	SPA	25	25	20	25	25	8	25	-	25	13	-	-	-	-	-	-	-	191
2 DE ANGELIS Alex	RSM	20	13	13	13	16	20	20	20	20	16	-	-	-	-	-	-	-	171
3 DOVIZIOSO Andrea	ITA	11	16	25	16	20	13	16	25	13	11	-	-	-	-	-	-	-	166
4 BAUTISTA Alvaro	SPA	-	20	16	20	8	25	11	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-	116
5 BARBERA Hector	SPA	16	-	8	10	13	16	8	-	9	10	-	-	-	-	-	-	-	90
6 AOYAMA Hiroshi	JPN	-	10	-	7	-	-	9	16	11	25	-	-	-	-	-	-	-	78
7 KALLIO Mika	FIN	-	-	10	11	9	-	10	10	8	20	-	-	-	-	-	-	-	78
8 LÜTHI Thomas	SWI	13	-	11	8	-	11	13	-	-	7	-	-	-	-	-	-	-	63
9 SIMON Julian	SPA	8	-	9	9	11	9	6	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	61
10 SIMONCELLI Marco	ITA	7	-	7	-	10	7	7	-	10	9	-	-	-	-	-	-	-	57
11 AOYAMA Shuhei	JPN	6	9	-	-	7	10	5	11	3	4	-	-	-	-	-	-	-	55
12 TAKAHASHI Yuki	JPN	9	8	-	-	-	5	-	13	6	8	-	-	-	-	-	-	-	49
13 LAI Fabrizio	ITA	4	5	6	6	4	3	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	38
14 LOCATELLI Roberto	ITA	10	-	-	-	-	4	-	-	7	6	-	-	-	-	-	-	-	27
15 WILAIROT Rattthapark	THA	2	4	1	4	5	-	-	8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	26
16 WEST Anthony	AUS	3	7	-	3	6	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	25
17 ESPARGARO Aleix	SPA	5	-	5	5	-	4	-	-	-	5	-	-	-	-	-	-	-	24
18 HEIDOLF Dirk	GER	1	6	3	-	-	-	-	4	-	3	-	-	-	-	-	-	-	17
19 ABRAHAM Karel	CZE	-	1	4	-	-	-	2	6	1	-	-	-	-	-	-	-	-	14
20 BALDOLINI Alex	ITA	-	3	2	-	3	2	-	2	-	2	-	-	-	-	-	-	-	14
Position		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
Points		25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1			

CONSTRUCTOR

Constructor	QAT	SPA	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	CZE	RSM	POR	JPN	AUS	MAL	VAL	Total
1 APRILIA	25	25	20	25	25	25	20	25	16	-	-	-	-	-	-	-	-	231
2 HONDA	11	16	25	16	20	13	16	25	13	11	-	-	-	-	-	-	-	166
3 KTM	-	10	10	11	9	-	10	16	11	25	-	-	-	-	-	-	-	102
3 GILERA	10	-	7	-	10	7	7	-	10	9	-	-	-	-	-	-	-	60

KLASIFIKACE

KLASSIFICATION

Rider	Nation	QAT	SPA	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	CZE	RSM	POR	JPN	AUS	MAL	VAL	Total
1 TALMACSI Gabor	HUN	20	25	11	13	13	13	20	-	16	25	-	-	-	-	-	-	-	156
2 FAUBEL Hector	SPA	25	16	6	20	10	25	-	16	20	16	-	-	-	-	-	-	-	154
3 KOYAMA Tomoyoshi	JPN	10	-	16	-	6	11	25	20	10	20	-	-	-	-	-	-	-	118
4 PESEK Lukas	CZE	16	20	10	25	20	-	3	-	9	10	-	-	-	-	-	-	-	113
5 CORSI Simone	ITA	11	-	25	11	8	16	9	6	11	13	-	-	-	-	-	-	-	110
6 GADEA Sergio	SPA	-	11	-	10	25	20	13	13	13	-	-	-	-	-	-	-	-	105
7 SMITH Bradley	GBR	4	-	8	8	16	8	10	9	-	8	-	-	-	-	-	-	-	71
8 OLIVE Joan	SPA	5	8	20	-	11	-	8	11	-	5	-	-	-	-	-	-	-	68
9 PASINI Mattia	ITA	-	-	-	6	-	10	-	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	66
10 ESPARGARO Pol	SPA	9	13	5	7	5	7	11	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	62
11 CORTESE Sandro	GER	-	9	-	-	9	9	5	4	8	9	-	-	-	-	-	-	-	53
12 RANSEDER Michael	AUT	3	7	4	9	2	5	6	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	47
13 DE ROSA Raffaele	ITA	13	-	13	4	-	2	-	8	2	-	-	-	-	-	-	-	-	42
14 KRUMMENACHER R.	SUI	-	-	1	-	3	3	16	3	4	11	-	-	-	-	-	-	-	41
15 RABAT Esteve	SPA	8	-	2	16	-	-	4	-	3	4	-	-	-	-	-	-	-	37
16 ZANETTI Lorenzo	ITA	-	6	9	1	-	6	2	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	30
17 NIETO Pablo	SPA	7	10	3	-	1	-	-	7	-	7	-	-	-	-	-	-	-	35
18 DI MEGLIO Mike	FRA	2	-	-	2	7	-	-	10	-	1	-	-	-	-	-	-	-	22
19 IANNONE Andrea	ITA	1	4	7	5	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18
20 BRADL Stefan	GER	-	-	-	-	-	-	7	6	3	-	-	-	-	-	-	-	-	16
21 MASBOU Alexis	FRA	6	-	-	3	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13
22 TEROL Nicolas	ITA	-	2	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6
23 BIANCO Stefano	ITA	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
24 BONSEY Steve	USA	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Position		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
Points		25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1			

CONSTRUCTOR

Constructor	QAT	SPA	TUR	CHN	FRA	ITA	CAT	GBR	NED	GER	CZE	RSM	POR	JPN	AUS	MAL	VAL	Total
1 APRILIA	25	25	25	20	25	25	20	25	25	25	-	-	-	-	-	-	-	240
2 DERBI	16	20	10	25	29	5	6	-	9	10	-	-	-	-	-	-	-	121
3 KTM	10	3	16	-	6	11	25	20	10	20	-	-	-	-	-	-	-	121
4 HONDA	8	-	8	16	16	8	10	10	3	8	-	-	-	-	-	-	-	87

STARTOVNÍ LISTINY

STARTLISTE 125cc KOL

125cc ZÁVOD 12 • 19 KOL

NO	RIDER	NATIONALITY	TEAM	MACHINE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
6	JOAN OLIVE	SPA	POLARIS WORLD	APRILIA																											
7	ALEXIS MASBOU	FRA	FFM HONDA GP 125	HONDA																											
8	LORENZO ZANETTI	ITA	TEAM SICILIA	APRILIA																											
11	SANDRO CORTESE	GER	EMMI – CAFFE LATTE APRILIA	APRILIA																											
12	ESTEVE RABAT	SPA	REPSOL HONDA 125cc	HONDA																											
13	DINO LOMBARDI	ITA	HUMANGEST RACING TEAM 125cc	HONDA																											
14	GABOR TALMACSI	HUN	BANCAJA ASPAR	APRILIA																											
15	FEDERICO SANDI	ITA	SKILLED RACING TEAM	APRILIA																											
18	NICOLAS TEROL	SPA	VALSIR SEEDORF DERBI	DERBI																											
20	ROBERTO TAMBURINI	ITA	TEAM SICILIA	APRILIA																											
22	PABLO NIETO	SPA	BLUSENS APRILIA	APRILIA																											
24	SIMONE CORSI	ITA	SKILLED RACING TEAM	APRILIA																											
27	STEFANO BIANCO	ITA	WTR TEAM	APRILIA																											
29	ANDREA IANNONE	ITA	WTR TEAM	APRILIA																											
33	SERGIO GADEA	SPA	BANCAJA ASPAR	APRILIA																											
34	RANDY KRUMMENACHER	SWI	RED BULL KTM 125	KTM																											
35	RAFFAELE DE ROSA	ITA	MULTIMEDIA RACING	APRILIA																											
37	JOEY LITJENS	DUT	DE GRAAF GRAND PRIX	HONDA																											
38	BRADLEY SMITH	GBR	REPSOL HONDA 125cc	HONDA																											
44	POL ESPARGARO	SPA	BELSON CAMPETELLA APRILIA	APRILIA																											
51	STEVIE BONSEY	USA	RED BULL KTM 125	KTM																											
52	LUKAS PESEK	CZE	VALSIR SEEDORF DERBI	DERBI																											
53	SIMONE GROTZKYJ	ITA	MULTIMEDIA RACING	APRILIA																											
55	HECTOR FAUBEL	SPA	BANCAJA ASPAR	APRILIA																											
56	HUGO VAN DEN BERG	DUT	BLUSENS APRILIA	APRILIA																											
60	MICHAEL RANSEDER	AUST	AJO MOTORSPORT	DERBI																											
63	MIKE DI MEGLIO	FRA	HUMANGEST RACING TEAM 125cc	HONDA																											
71	TOMOYOSHI KOYAMA	JPN	RED BULL KTM 125	KTM																											
75	MATTIA PASINI	ITA	POLARIS WORLD	APRILIA																											
77	DOMINIQUE AEGERTER	SWI	MULTIMEDIA RACING	APRILIA																											
86	RICARD CARDUS	SPA	RACC APRILIA	APRILIA	wild card																										
91	KAREL MAJEK	CZE	FGR 07 TEAM	FGR	wild card																										
92	KAREL PESEK	CZE	PESEK TEAM	APRILIA	wild card																										
93	MICHAL PRASEK	CZE	ROHAC & FEJTA	HONDA	wild card																										
94	TONY WIRSING	GER	HONDA SCHUMANN REISEN	HONDA	wild card																										
95	ROBERT MURESAN	ROM	AJO MOTORSPORT	DERBI																											
99	DANNY WEBB	GBR	DE GRAAF GRAND PRIX	HONDA																											



Bridgestone: děláme vlny, slova Stonera a Vermuelena

Sezóna MotoGP byla pro Bridgestone doposud nejlepší. První vítězství pro ně dožil Makoto Tamada v roce 2005, ale do šesté Grand Prix letošní sezóny v USA získala firma pouze šest vítězství na suchu i na mokru, díky Casey Stonerovi na Marlboro Ducati a Chrisi Vermuelenovi na Rizla Suzuki.

Australská dvojice se s námi podělá o zkušenosti s rychle rostoucí firmou a o poznatky, jak a proč japonská firma exceluje v éře 800ccm a zda na to mají vliv zavedené omezení pro použití pneumatik.

"Od počátku jsem si na Bridgestonech věřil a pouze jsem se učil, kam až mohou na nich zajít. Letos jsme definitivně viděli, že jsou velmi konzistentní – vždy jedou vpředu a vždy vybrali správnou pneumatiku pro závod, takže to je velká část úspěchu této sezóny," myslí si 21letý Stoner.

"Pokud vyhrávají na Ducati, vyhrávají na Suzuki, pravidelně získávají pódia a vedou šampionát, pak to nemohou být špatné pneumatiky, víte?" říká 25letý Vermuelen. "Pracuji velmi dobře a od loňského roku udělali velké pokroky jak na suchu, tak na mokru. Myslím si, že jezdci chtějí stále něco nového a oni jim stále dávají nové věci."

Stoner, bezpochyby nejvíce chromující jezdec letošní sezóny, nepochybuje o tom, že pneumatiky mu pomohly zlepšit jeho jezdecký styl. "Mohu nyní brzdit hodně hluboko v zatáčkách a to bylo vždycky mojí slabinou," připouští, "stejně jako v ostatních oblastech jsme se letos zlepšili i s pneumatikami. Doposud se Bridgestony chováme na konci závodů stejně jako na začátku, což je pro nás opravdu důležité – především na nových 800ccm motocyklech."

Nové pravidlo, které omezuje počet pneumatik na jednom závodě na 31 (17 zadních a 14 předních) je také faktorem, který Bridgestone vyhovuje. "V zásadě máme na výběr maximálně čtyři druhy pneumatik, protože při větším výběru bychom neměli dostatek od každého typu. Takže jich pár vyzkoušíme a vyřadíme ty, které určitě nepojedeme v závodě. Potom zkusíme dál a pokud nám vybrané nebudou, vezmeme jiné," dodává Stoner. "Potom najdeme nejlepší nastavení pro konkrétní typ, což je zdlouhavé, ale letos se mi to daří brilantně. Bridgestony pracuji perfektně a tak nemusím nastavení motocyklu příliš měnit. V sobotu ráno potom vyzkoušíme simulaci délky závodu, abychom viděli, jestli pneumatiky vydrží. Jak jsme mohli letos

několikrát vidět, zajeli jsme nejrychlejší kola na konci závodu a pneumatiky stále fungovaly skvěle."

Stonerovo tempo v koncích závodů ukazuje obrovské zlepšení Bridgestone a Vermuelen dodává: "V minulosti měli dobré gumy, dobré gumy na rychlé časy, které však nevydržely celou délku závodu. A to se letos definitivně změnilo."

"Jeich mokré gumy jsou neuvěřitelné", řekl bývalý vítěz závodů Superbike po svém prvním vítězství v MotoGP v promáčeném LeMans květnu. "Mám na nich tolik citu v dešti. Mohu driftovat. Mohu vyjet ze zatáčky smykem a postavit motocykl na zadní. Mít takový cit a kontrolu v dešti je velmi důležité a takovou jízdu si užívám."

"Přesně poslouchají, co jim říkáme a děláme potom společně změny," popisuje Stoner proces vývoje. "Vloni jsme s tím měli trochu problémy a informací, které jsem poskytoval, nikdo nevěnoval pozornost, ale letos pracujeme mnohem lépe a vypadá to, že pro danou práci dokážeme vybrat správnou pneumatiku, připravit si ji dopředu a dělat také správné rozhodnutí při uplatnění nového pravidla o pneumatikách." V neposlední řadě je Vermuelen spokojen s propojením



Suzuki a Bridgestone ještě z dalšího důvodu. "Byl jsem velmi zmužnený, když jsem přišel k Suzuki a dozvěděl se, že našim technikem od Bridgestone bude Masao Azuma – jezdec 125ccm, který byl mým hrdinou. Má spoustu zkušeností a celý tým pracuje velmi dobře. S našimi rozhodnutími o nasazení pneumatik si myslím, že předbíháme Michelin."



BRIDGESTONE: SCHLÄGT LAUT DER WORTE VON STONER UND VERMEULEN GROßE WELLEN

Die MotoGP Saison 2007 war bisher die beste für Bridgestone. Der erste Grand Prix Sieg der Firma kam 2005 dank Makoto Tamada, doch vor dem US Grand Prix in diesem Jahr hat Bridgestone dank Marlboro Ducatis Casey Stoner und Rizla Suzukis Chris Vermeulen sechs Rennen im Trockenen und Nassen gewonnen.

Hier sprechen die beiden Australier über ihre Erfahrungen mit der sich schnell entwickelnden Firma und wie dieses japanische Unternehmen sich in der neuen 800 ccm Ära und der neuen Reifenregulierung macht.

"Seit Anfang an habe ich soviel Vertrauen in Bridgestone und ich lerne gerade wie viel mehr ich mit ihnen nach vorne komme und wir haben in den Rennen dieses Jahres definitiv

gesehen wie konsistent sie sind. Wir sind immer an der Spitze und sie hatten für jedes Rennen genau den richtigen Reifen, sie sind also ein großer Teil dieser Saison", sagt der 21-jährige Stoner.

"Wenn sie mit den Ducatis siegen, siegen sie auch mit den Suzukis, sie sind regulär mit uns auf dem Podium und führen die Meisterschaft an, es kann wirklich kein schlechter Reifen sein..." sagt der 25-jährige Vermeulen. "Sie arbeiten sehr gut, sie haben seit vorigem Jahr sehr große Fortschritte im Nassen und im Trockenen gemacht und ich denke, dass die Fahrer immer nach etwas Besserem schauen. Bridgestone bringt immer etwas Neues."

Stoner, der zweifelloso der bisher beeindruckendste Fahrer

in dieser Saison ist, hat keinen Zweifel, dass die Reifen seinem Fahrstil assistieren. "Es scheint, als ob ich sehr tief in die Kurven bremsen kann und das war immer einer meiner Schwachpunkte", gibt er zu. "Wie mit allem in diesem Jahr denke ich, dass wir uns auch mit den Hinterreifen verbessert haben – bisher sind die Bridgestones am Ende des Rennens um einiges besser als zu Beginn, das ist eine große Sache für uns und das ist mit den neuen 800 ccm Motorrädern ein wichtiger Punkt."

Die neue Reifenregel, die nur noch eine Gesamtanzahl von 31 Einheiten in einem GP erlaubt (17 Hinterreifen und 14 Vorderreifen) ist auch einer der Faktoren, der die Stärke von Bridgestone deutlich macht. "Grundsätzlich haben wir



Reifenregel treffen können."

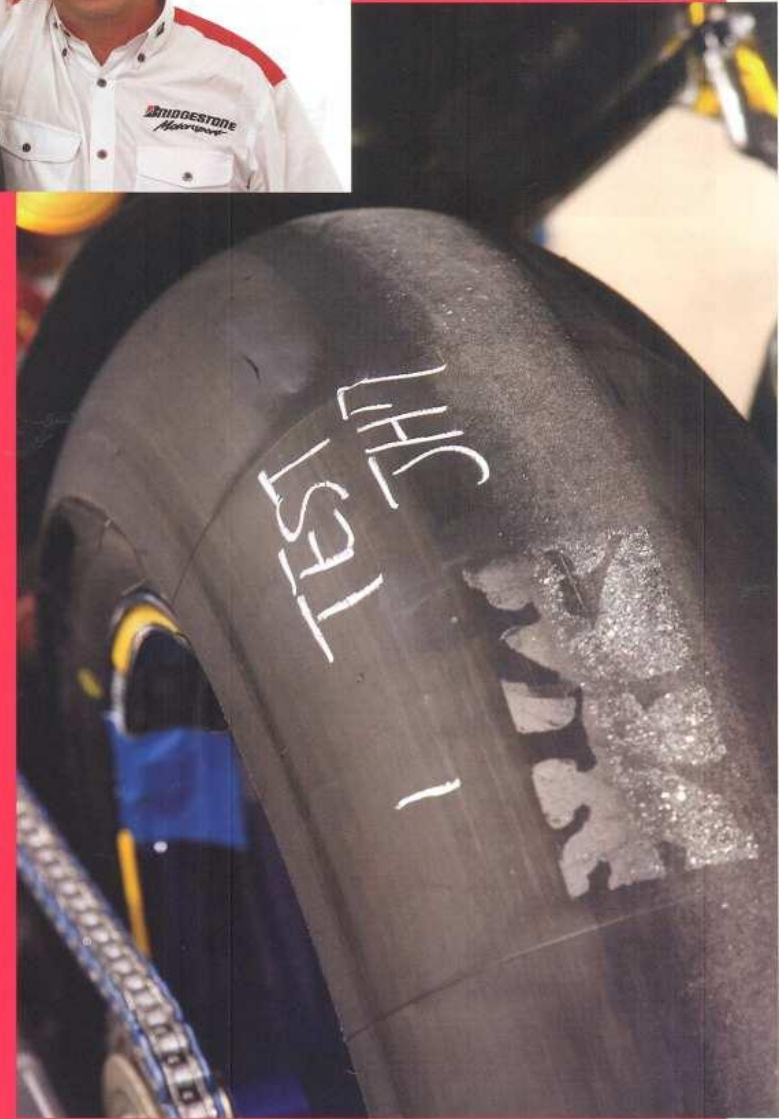
Auch Vermeulen ist mit Suzuki's Zusammenarbeit mit Bridgestone aus einem anderen Grund sehr zufrieden. "Ich war sehr aufgeregt, als ich zu Suzuki kam, weil unser Bridgestone Techniker Masao Azuma ist und er – als 125 ccm Fahrer – einer meiner Helden war und er ist ein großartiger Typ, hat viel Erfahrung und das ganze Team arbeitet toll. Mit unseren Reifenentscheidungen denke ich ist Bridgestone Michelin einen Schritt voraus."

maximal vier Reifen, denn wenn wir mehr als vier Reifen haben, haben wir nicht genügend von jeder Sorte. Wir probieren einfach ein paar aus und dann sortieren wir die aus, die wir nicht für das Rennen verwenden wollen und wenn die nicht funktionieren, versuchen wir die anderen" fügt Stoner hinzu. "Von da aus versuchen wir dann das bestmögliche Set up für diesen Reifen zu bekommen, was ziemlich viel Zeit in Anspruch nimmt, doch dieses Jahr lief das brillant. Die Bridgestones waren so gut, dass wir nicht so viel an der Einstellung des Motorrads ändern mussten. Wir machen normalerweise einen Rennversuch am Samstagmorgen, einfach nur um sicher zu gehen, dass die Reifen eine Rennstrecke perfekt aushalten und wie man schon viele Male in diesem Jahr gesehen hat, sind wir die schnellsten Runden am Ende des Rennens gefahren und sie haben perfekt performt."

Stoner's Tempo am Ende eines Grand Prix Rennens zeigt eine der großen Verbesserungen, die Bridgestone bisher gemacht hat, sagt Vermeulen: "In der Vergangenheit hatten sie schnelle Reifen und Reifen, die eine gute Rundenzeit abgaben, aber ein ganzes Rennen zu halten, das war schwierig und das tun sie definitiv in diesem Jahr."

"In Sachen Regenreifen sind sie unglaublich", sagte der ehemalige Superbike Rennsieger nach seinem ersten MotoGP-Sieg im regennassen Le Mans dieses Jahr im Mai. "Ich habe im Regen soviel Gefühl mit ihnen, ich kann das Motorrad zum Rutschen bringen, ich kann aus den Kurven mit einem Wheelie heraus fahren und dieses Gefühl der Kontrolle im Regen zu haben ist sehr wichtig und macht das Rennen zu einem Genuss."

"Die hören ganz genau zu was ich sage und machen die Änderungen danach", sagt Stoner über die Arbeit mit Bridgestone. "Letztes Jahr hatte ich damit einige Probleme und weiche Information ich auch gegeben habe, niemand hat das wirklich geglaubt, aber dieses Jahr arbeite ich sehr eng mit den Bridgestone Technikern zusammen und es scheint so als ob wir den richtigen Reifen für diesen Job machen können und auch die richtigen Entscheidungen für die neue



V PADDOCKU

Chceš závodit s Valentinem? Vezmi si ovladač...

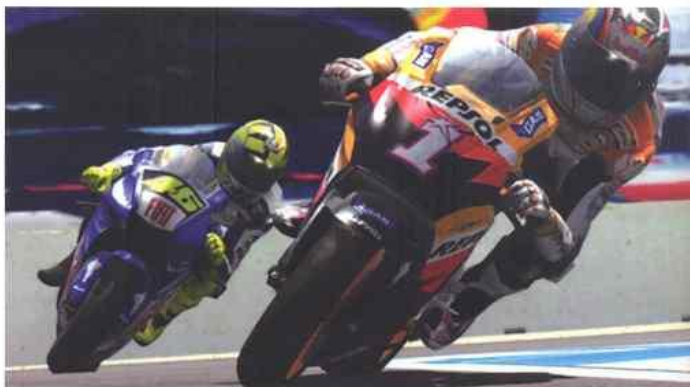
Třetí generace herních konzolí přináší sportovním hráčům ještě větší realističnost a přináší množství detailů až do obyčejného pokoje. Rostoucí popularita technologie HD znamená, že produkty poskytují realističtější zážitky, což je skvělou zprávou pro fanoušky MotoGP, kteří vlastní (nebo se chystají zakoupit) oficiální hru šampionátu.

Sedmé vydání "MotoGP" odstartuje pro X-Box 360 Microsoftu, PC a Wireless firma THQ toto léto (v srpnu), zatímco firma Capcom – nový oficiální partner pro platformy Sony vydá verzi pro Playstation 2 v říjnu. Pro vydání 2008 přijdou na řadu všechny platformy – PSP, Playstation 3, X-Box 360, Nintendo DS a Wii.

Jako všechny licencované hry bude MotoGP 7 na PS2 obsahovat všechny jezdce, týmy a osmáct okruhů, na nichž se letos pojedí. Byly nahrazeny zvuky skutečných motocyklů a přidány efekty počasí. Vydání na X-Boxu bude obsahovat interaktivní fanoušky na tribunách, on-line turnaje, on-line závody a Extrém mód, kde jezdci vyrazí do ulic. Bude také zařazena možnost úpravy jezdce a motocyklů.

Pro prodloužení doby hraní verze na Playstation sibiže více než 100 zkoušek a mód Challenge prověří a zlepši hráčovy dovednosti. Akce jako slalom otestují schopnost ovládnání motocyklu proložným brank rozestavených po okruhu.

Zkušební hráči budou moci ovládat nezávisle přední a zadní brzdu, stejně jako pozici jezdce na motocyklu. Zpracovává se také oddíl vzpomínek na legendy MotoGP, který bude umožňovat hráčům nastoupit jako legendy z minulosti proti současným hvězdám. Kompozice pro PS3 ještě nebyla potvrzena, ale je zřejmé, že bude odpovídat provedení pro X-Box 360 a přeneše hráče ještě blíže ke sportu. MotoGP se stává interaktivní rekreační aktivitou. Každé vydání série MotoGP předchází prodejnost a předchozí, což odráží stále se rozšiřující základnu diváků a fanoušků MotoGP.



Willst Du wie Valentino Rennen fahren? Dann schnapp Dir einen Joystick...

Die dritte Generation der Spielkonsolen lässt die Erfahrung mit den Sportspielen noch realistischer wirken und bringt die Rennaktion direkt bis ins Wohnzimmer. Die wachsende Bekanntheit und Beliebtheit der HD Technologie bedeutet, dass hoch qualitative Produkte eine Sensation hervorbringen. Das sind vor allem großartige Neuigkeiten für MotoGP Fans, die das offizielle MotoGP Weltmeisterschaftsspiel gekauft haben (oder planen es zu kaufen).

Die siebte Ausgabe des MotoGP Spiels ist für Microsoft's X-Box 360, den PC und für Wireless der Firma THQ und wird diesen Sommer (im August) erscheinen und Capcom: der neue offizielle Partner von Sony, wird im Oktober die letzte Ausgabe auch für die Playstation 2 auf den Markt bringen. Nächstes Jahr wird dann die 2008er Ausgabe für alle Gerätschaften wie: PSP, Playstation 3, X-Box 360, Nintendo DS und das Wii heraus kommen.

Wie auch bei den anderen lizenzierten Sportspielen werden bei MotoGP 7 für die PS2 alle Fahrer, Teams und die 18 Rennstrecken dieses Jahres zu sehen sein. Es wurden echte Sounds der Motorrädert aufgenommen und eingespielt und es wurden Wellereffekte hinzugefügt. Bei der Herausgabe für die X-Box wird man auch interaktive Zuschauergruppen an den Seiten sehen können und all die Rennaktion und ein Extrém-Modus (bei dem die Spieler auf



der Straße fahren können) und mehr Fahrer und Motorrad Anpassungs-Optionen werden beinhaltet sein.

Um mehr Spielspaß zu garantieren verspricht die Version für die Playstation mehr als 100 Testversuche und der Challenge-Modus wird die Fähigkeiten des Spielers unter Beweis stellen. Darunter sind Slalom Wettbewerbe, in denen die Fähigkeiten des Spielers getestet werden, indem sie durch einige Tore fahren müssen, die auf der gesamten Länge der Rennstrecke aufgestellt sind. Erfahrene Spieler haben dann die Option unabhängig voneinander Vorder- und Hinterradbremse und auch die Position des Fahrers zu kontrollieren, was sie mit dem Motorrad eins werden lässt. Man arbeitet auch an einer Homage an die Legenden der MotoGP, bei der Spieler den Platz vergangener Helden einnehmen und gegen momentane Stars der WM antreten können. Es gibt noch keine Bestätigung, denn das wird eventuell bei der PS3 Version der Fall sein, aber die Grafik sollte der der X-Box 360 entsprechen und den Spielern dem Sport noch näher bringen.

MotoGP hat einen erfolgreichen Wandel durchschritten und ist eine ganz neue interaktive Erfahrung. Jede vorherige Version dieses Spiels war stets ausverkauft, was das steigende Publikum und die steigenden Fanzahlen der MotoGP wider spiegelt.

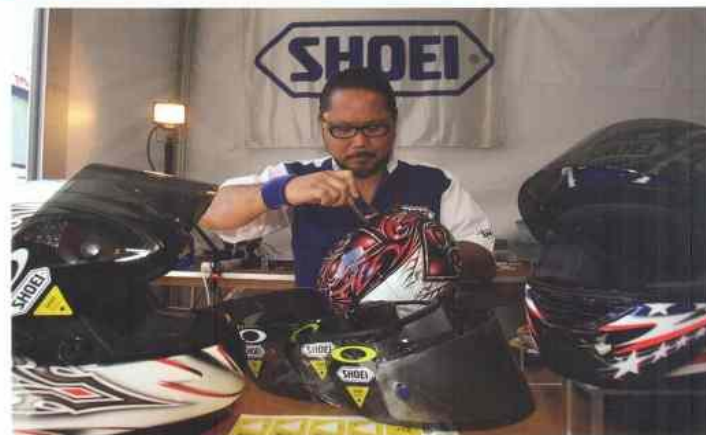


Bezpečnostní systém Shoei

Japonský výrobce helmem Shoei (podporující Chris Vermeulena, Makoto Tamada a Toni Eliase) nedávno představil svůj bezpečnostní systém, který umožňuje rychlé a jednoduché sundání helmy v případě nehody. Racing Service Manager Tomy Hasegawa vysvětluje trochu podrobněji:

„Helma ochraňuje jezdce během pádu, ale poté následuje druhá fáze a my jsme provedli mnoho výzkumu toho, jak mohou lékaři jednoduše jezdci helmu sundat bez namáhání jeho krku.“

„Tento bezpečnostní systém jsme vymysleli v roce 2003 a zdokonaľili jej. Dnes je velmi snadné sundat helmu jezdci z hlavy. Na jezdcových tvářích jsou malé červené popruhy, které umožňují vytáhnout boční výstelku helmy. To umožňuje jezdci pohodlně helmu v případě, že tak není schopen učinit sám. Ukázali jsme tento systém Clinice Mobile a zdravotním střediskům na všech okruzích. Doufáme, že ho naši jezdci nebudou muset použít, ale je k dispozici pro zápisní jejich bezpečí v případě pádu.“



Shoei Sicherheitssystem

Der japanische Helmhersteller Shoei (der Chris Vermeulen, Makoto Tamada und Toni Elias unterstützt) hat erst kürzlich sein Sicherheitssystem vorgestellt, durch welches man den Helm schnell und leicht im Falle eines Unfalls entfernen kann. Der Manager des Rennservices, Tomy Hasegawa erklärt hierzu ein bisschen mehr:

„Der Helm ist dazu da, den Fahrer zu schützen, wenn dieser einen Sturz hat, aber es gibt noch eine zweite Stufe und wir haben viel Mühe investiert, um es dem medizinischen Personal zu erleichtern, dem Fahrer im Falle eines Unfalls den Helm einfach und schnell abzunehmen, ohne den Nacken des Fahrers zu verletzen.“

„Wir haben dieses Notfallsystem 2003 erfunden und es seither noch verbessert. Es geht nun sehr einfach und schnell dem Fahrer den Helm abzunehmen. Es gibt zwei kleine rote Leinen an jeder Seite der Wangenpartie und wenn man daran zieht, werden die Seitenteile entfernt. Dadurch kann man den Helm abnehmen, wenn der Fahrer

nicht in der Lage sein sollte dies selber zu tun. Wir haben das dem Personal der „Clinice Mobile“ und auch dem medizinischen Personal der Rennstrecken gezeigt. Wir hoffen, dass unsere Fahrer dieses System nicht benötigen, aber es existiert um ihnen mehr Sicherheit zu bieten, wenn diese vom Motorrad stürzen sollten.“



‘Po odmávnuti’

www.motogp.com se připojilo k revoluci zvané Podcast, která mění naše zvyky při poslechu rádií a plní obsahem naše mp3 přehrávače. „Po odmávnuti“ se blíží ke svému desátému vydání a jeho volné vydání obsahuje množství exkluzivních rozhovorů, názorů a vtipných skečů ze světa MotoGP. Připravují ho britští žurnalisté Gavin Emmett a Matthew Roberts (který také komentuje živě pro BBC). „Po odmávnuti“ získává spádání okruh fanoušků a jedno z vydání si stáhlo více než 5000 uživatelů a to přímo ze stránek či přes iTunes.

Obsah širokopásmové televize na www.motogp.com zahrnuje mnoho oblastí a prvky sportu včetně reportáží ze záklusí, historických závodů, rozhovorů a živých přenosů. Oficiální stránky jsou pochopitelně také zdrojem neaktuálnějších informací o týmech a jezdciích Mistrovství světa MotoGP.

Nach dem Zieleinlauf „After the Flag“

www.motogp.com ist nun auch Teil der Podcast Revolution, die sich momentan überall im Land breit macht. Es ist so, als ob man einem Radio Programm zuhört. Man kann dieses aber auch auf den MP3 Player herunter laden. „After the Flag“ gibt es nun schon seit zehn Episoden und zu dem kostenlosen Download-Service gehören exklusive Interviews, Meinungen und auch lustige Kapitel aus der MotoGP Welt. Präsentiert wird das Ganze von den beiden britischen Journalisten Gavin Emmett und Matthew Roberts (die live für BBC berichten). „After the Flag“ bekommt immer mehr Fans und eine der Episoden hat erst kürzlich die 5000 Downloads Marke durch iTunes erreicht.

Auch die TV Inhalte auf www.motogp.com beinhalten viele Elemente des Sports und zeigen Aufnahmen, die hinter den Kulissen gemacht wurden, historische Rennen, Interviews und auch Live-Mitschnitte der Rennen. Die offizielle Webseite ist natürlich der einzige Ort an dem man exklusiv alle News und Informationen bekommt, die Teams und Fahrer der MotoGP Weltmeisterschaft betreffen.



VIP

Zřejmě není překvapením, že Red Bull United States Grand Prix přitáhla největší a samozřejmě poněkud různorodý mix celebrit. Známí fanoušci MotoGP Michael Jordan a Matt Le Blanc ("Joey" ze seriálu "Přátelé" a "Joey") dorazili do Laguna Seca již poněkoličkáte, zatímco herečka a modelka Pamela Anderson byla novým pozorovatelem v garáži Valentina Rossiho a dokonce s ním seznámila svoje děti. Herci Brad Pitt a Adrien Brody byly také návštěvníky podniku který se uskutečnil podruhé. Pro videa z kalifornské trati navštivte www.motogp.com



VIPs

Was sicher weniger überraschend ist, ist dass letztes Jahr der Red Bull U.S. Grand Prix die größte Anzahl an Stars und Sternchen angelockt hat. Bekannte MotoGP Fans wie Michael Jordan und Matt Le Blanc ("Joey" aus der Serie "Friends" und "Joey") waren zum amateure Male in Laguna Seca und auch Schauspielerin und Model Pamela Anderson wurde schon mit ihren Kindern in der Yamaha Box von Valentino Rossi gesichtet. Die Schauspieler Brad Pitt und Adrien Brody waren auch Besucher der Veranstaltung, die es nun schon seit zwei Jahren gibt. Wenn Sie Videos des kalifornischen Events sehen wollen, dann klicken Sie auf www.motogp.com

www.laserehausts.com

LASER
DEEPTONE EXHAUST SYSTEMS
MADE BY JAMA

THE RACING EXPERIENCE...
...FOR STREET USE!

HONDA CBR600RR '07 (LASER X-TREME 3x TAPERED)

KAWASAKI ZX-10R '06 (LASER HOTCAM DS)

SUZUKI GSX-R1000 '07 (LASER STEALTH)

YAMAHA YZF-R1 '07 (LASER X-TREME 4x TAPERED)

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

JURA RACING

Motorradtraining 2007

auf den Rennstrecken:

Pannoniaring.

Most.

Misano.

Valencia.

Rijeka.

Brünn.

PIRELLI

METZELER

Jura Racing Franz Sachs
Tel.: 0 91 79 / 95 94 3
Fax: 0 91 79 / 95 94 3
e-mail: sachs@jura-racing.de
www.jura-racing.de

LORENZO: SO MACH ICH DAS...



Lorenzo: Jak to dělám..

Světový šampion 250ccm Jorge Lorenzo letos opět vycíná ve čtvrtitřídě jako silná a stylová věž. Španěl je pro sezónu 2008 vázán do MotoGP, ale teď nám poví něco o tom, jak řídí svoji továrnu Aprilia a o svém přístupu, který mu zajistil v tomto roce již 6 vítězství.

"Myslím, že jsem trochu odlišný jezdec a mám svůj vlastní styl," říká. "Od doby kdy jsem byl dítě, jsem vždy zkoušel projíždět zatáčky velmi rychle, pod mírným plynem. V současnosti jezdí projíždějí zatáčku se zcela zavřeným plynem. Já raději trochu zrychlují, abych udržel hybnost. A potom se snažím motoru narovnat nejdříve jak to jde."

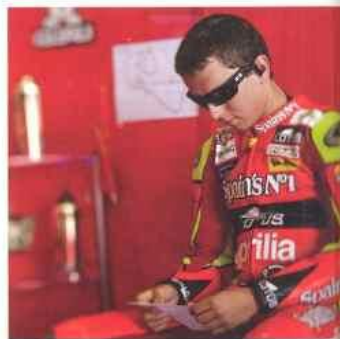
"Pohybují se na motorce, kromě efektivity vyždávané mou rychlostí to také vypadá pěkně pro fotografy," přiznává. "Kromě toho dnes má každý svůj osobitý styl a je více než jedna cesta, jak být na motorce rychlý."

"Vždy jsem vzhlížel ke stylu Maxe Biaggiho a myslím si, že naše jízda je hodně podobná," říká 20letý jezdec k tomu, čím se cítí ovlivněn. "Zůstávám na motorce velmi pevný, kromě situací, kdy mám motoru narovnanou, potom si myslím, že se více pohybují."

Vládnoucí číslo jedna je známý svojí agresivní taktikou a žízni po útoce. Na své helmě používá kruhový symbol, který se váže k jeho prvnímu vítězství ve třídě 125ccm v Brazílii, kde statečně předjel dva svoje největší rivaly – dnes jezdec MotoGP – venkovní stopou ve dlouhé pravé zatáčce. "Symbol The Portuera jsem si vyhledal před svým prvním vítězstvím v Brazílii, během své kariéry v evropském šampionátu," vysvětluje. "Znamená 'předjetí venkovní stopou', a já jsem to udělal Pedrosovi a Stonerovi v Rio, bylo to toho dne možné, protože jsem byl velmi rychlý a v této konkrétní zatáčce jsem měl vysoké tempo."

Přestože je dost dobře možné, že Lorenzo bude již letos dvojnásobným světovým šampionem, uznává, že se ještě má čemu učit. "Během zimy jsem byl ve USA, abych se naučil trochu anglicky a také jezdit off road", říká. "Kenny Roberts mě naučil mnoho o tom, jak s motorokou driftovat a vyždělat ze zatáček, což trochu poopravilo můj náhled na styl jízdy."

Při debatě, o tom jaký základ je nejlepší pro jezdce pro třídu 800ccm, Lorenzo samozřejmě vidí výhody pro jezdce z nižších kubatur. "Podle mého názoru mají jezdci ze třídy



250ccm v MotoGP výhodu v tom, že již znají okruhy a umí si s motocyklem poradit v každé situaci, což je především pravda v pomalých zatáčkách, kde je třeba opatrné manipulace s plynem," myslí si. "Často uvažují nad tím, že motocykly MotoGP nejsou tak restriktivní jako motocykly 250ccm a je na nich větší prostor pro chyby. V naší třídě jsou Aprilia a Honda velmi konkurenceschopné. Předtím byla na vrcholu Honda, vyhrála v letech 2004 a 2005, ale v současnosti je Aprilia teoreticky rychlejší s větší maximální rychlostí. Ovisem Aprilia může být obtížná při manipulaci na brzdách a někdy zrádnější v nastavování."



Der 250 ccm Weltmeister Jorge Lorenzo ist auch in diesem Jahr wieder ein Fels in der Brandung der Viertelliterklasse. Der Spanier wird für 2008 in der MotoGP Klasse hoch gehandelt und erklärt in diesem Interview ein bisschen was seine Arbeit mit Aprilia ausmacht und was seine Ziele sind nachdem er dieses Jahr bereits sechs Siege einfahren konnte.

"Ich würde mal sagen, dass ich eine andere Art Fahrer bin und ich meinen eigenen Stil entwickelt habe", sagt er. "Seit ich jünger war habe ich immer versucht die Kurven sehr schnell anzufahren und nur sehr wenig Gas zu geben. Es gibt Fahrer, die ohne Gas in die Kurven einfahren. Ich versuche nur ein bisschen zu beschleunigen um das Momentum beizubehalten. Dann versuche ich sobald es möglich ist Gas zu geben."

"Ich bewege mich sehr viel auf dem Motorrad, neben dem Aspekt der Geschwindigkeit sieht es auch noch sehr cool für die Fotografen aus!", bekennt er. "Am Ende hat jeder seinen eigenen Stil und es gibt mehr als nur eine Möglichkeit mit dem Motorrad schnell zu sein."

"Ich habe wegen seinem Fahrstil immer zu Max Biaggi aufgeblickt und ich glaube dass unser Fahrstil sehr ähnlich ist", erklärt der 20-Jährige seine Einflüsse. "Ich bin immer ziemlich steif, wie er als er in der MotoGP war, außer wenn ich auf dem Motorrad sitze und dann denke ich bewege ich mich mehr als er."

Das amtierende Nummer eins ist für seine aggressiven

Taktiken bekannt und für seinen Durst das Rennen zu gewinnen. Auf seinem Helm hat er ein Kreissymbol, das 2003 bei seinem Debütsieg in der 125 ccm Klasse in Brasilien entstanden ist, als er zwei seiner Hauptrivalen, die nun MotoGP Fahrer sind, in der langen rechten Kurve in Rio von aussen überholte. "Das 'Por fuera' Symbol ist von der



Zeit vor meinem ersten Sieg in Brasilien, aus der Zeit, als ich noch in der Europäischen Meisterschaft gefahren bin", erklärt er. "Es bedeutet 'von aussen überholen' und ich habe das bei Pedrosa und Stoner in Rio gemacht. Dort ging das, weil ich an dem Tag schnell war und ich in dieser besagten Kurve ein gutes Tempo hatte."

Auch wenn er dieses Jahr sicher ein Doppel-Weltmeister werden könnte, weiß Lorenzo dass er noch immer viel lernen muss. "Während des Winters war ich in den USA um Englisch zu lernen und Off-road zu fahren", sagte er. "Kenny Roberts hat mir viel gelehrt, wie zum Beispiel wie man mit dem Motorrad rutscht und aus den Kurven herausfährt und dadurch konnte ich meine Perspektive ein bisschen ändern."

Hinsichtlich des besten Hintergrundes, den ein Fahrer für die neue 800 ccm MotoGP Maschinen haben muss, sieht Lorenzo den Vorteil darin aus einer kleineren Klasse zu kommen. "Meiner Meinung nach haben die Fahrer, die aus der 250 ccm in die MotoGP aufsteigen einen Vorteil, sie kennen bereits die Strecken und wie man das Motorrad in jeder Situation behandelt. Das betrifft langsamere Kurven nur teilweise, wo man mit dem Gas etwas vorsichtiger umgehen muss", meint er. "Ich denke oft, dass die MotoGP Bikes nicht so eingeschränkt sind wie eine 250er und man einen größeren Raum für Fehler hat. In unserer Klasse sind die Aprilia und die Honda sehr konkurrenzfähige Motorräder. Vorher war Honda immer vorn, die gewonnen 2004 und 2005, doch theoretisch ist die Aprilia schneller und hat mehr Höchstgeschwindigkeit. Doch die Aprilia kann beim Bremsen schwierig zu Händeln sein und ist schwieriger einzustellen."

**Tomovi jsme pomohli k titulu mistra světa,
nyní nabízíme své služby také Vám**



Společnost ELIT, partner týmu EMMI - CAFFE LATTE - APRILIA a největší distributor originálních autodílů v ČR, zahájila prodej náhradních dílů na motocykly. Čerpejte všechny výhody, které Vám můžeme nabídnout, především:

Široký sortiment

Více než 4 000 položek zboží pokrývajících přes 400 modelů všech japonských a většiny evropských značek motocyklů v následujících skupinách dílů: brzdové destičky **BENDIX**, brzdové kotouče **NG**, brzdové a spojkové páčky, olejové filtry **HIFLO** a **UFI**, vzduchové filtry **K&N**, **HIFLO**, **MEIWA**, **EMGO**, **FUJI FILTER**, řetězy a řetězové sady **D.I.D.**, rozety a přední kolečka **JT**, spojkové lamely **FCC**, spojkové pružiny **VESRAH**, trubky do vidlic **TAROZZI**, pružiny do vidlic **WIRTH-FEDERN**, kuželíková ložiska **PARTS + PLUS**, ložiska kol **SKF**, **KOYO**, **FAG**, těsnicí sady motoru **ATHENA**, gufera předních vidlic **ATHENA** a **ARIETE**, svíčky **NGK**, baterie **TOPLITE** (od výrobce YUASA), oleje, maziva a výrobky pro ošetření motocyklů **CASTROL** a **MOTOREX**. Aktuální ceny jsou uvedeny na www.elit.cz v menu MOTO DILY - Katalogy a ceníky.

Výborná dostupnost

Dodání skladových dílů z nabízeného sortimentu až do Vaší provozovny kdekoli v ČR nejpozději do druhého pracovního dne od objednání. Frekventované zboží ihned k odběru na každé z našich 17 poboček (seznam na www.elit.cz v menu KONTAKTY A DISTRIBUCE).

Výhodné obchodní podmínky a podpora

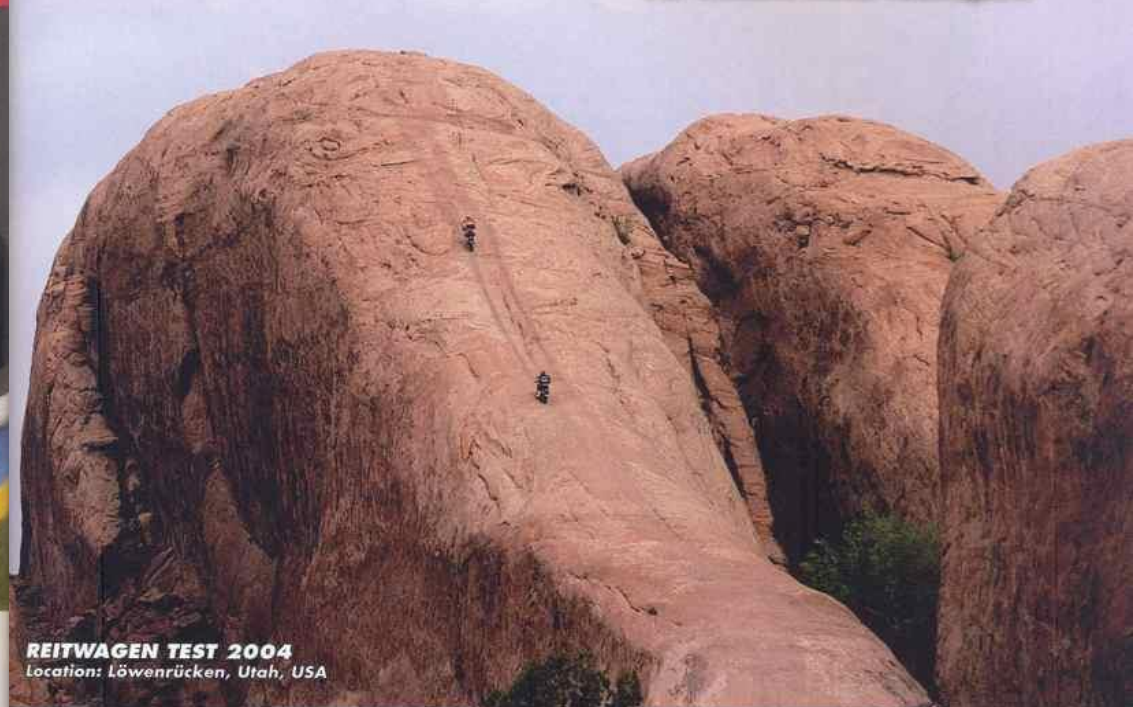
Pro velkoobchodní zákazníky jsou připraveny výhodné rabatové podmínky, katalogy, péče týmu 40 prodejních poradců v ČR, možnost elektronického objednávání dílů. V případě zájmu o spolupráci prosím kontaktujte příslušného prodejního poradce dle svého regionu (kontakty jsou uvedeny na www.elit.cz v menu KONTAKTY A DISTRIBUCE v detailu příslušné pobočky).

Originální kvalita vítězí!

ELIT
original moto parts

www.elit.cz

DER REITWAGEN
Das schnelle Motorradmagazin



REITWAGEN TEST 2004

Location: Löwenrücken, Utah, USA

NEUE ZEITUNG FÜR LINKSABBIEGER, RECHTSABBIEGER UND GERADEAUSFAHRER

Wege zum Kiosk

Ist nicht immer einfach, ihn zu bekommen.

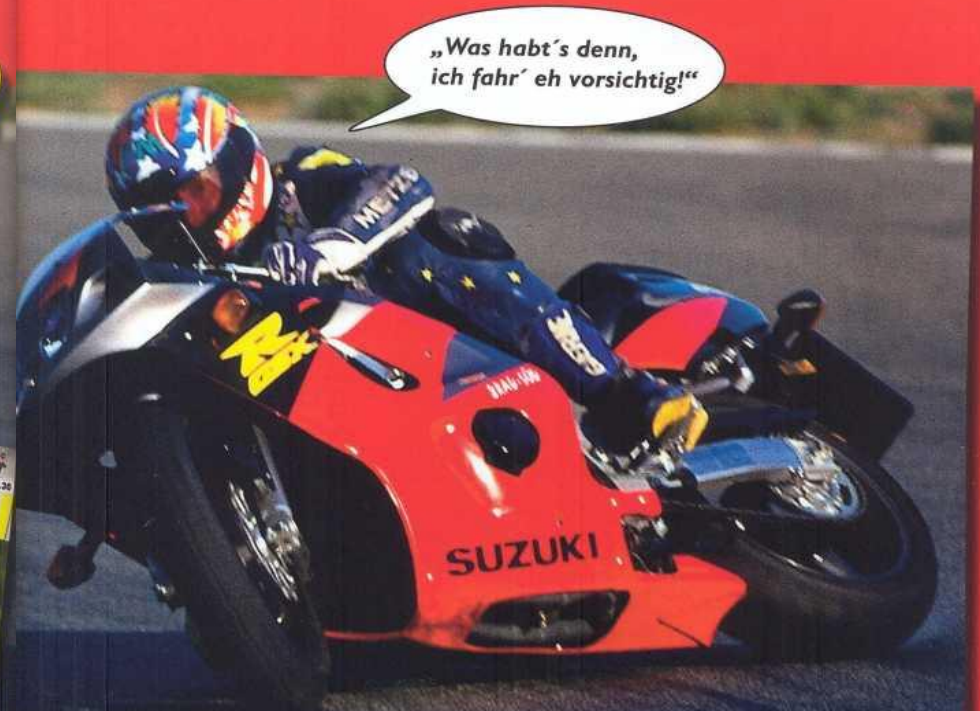
Aber jetzt gibt es den neuen Reitwagen schon fast überall. Also am Gas bleiben!

Der Fahrer des Chevys rechts im Bild (Ihr müsst ganz genau suchen, Leute, sonst wird das nix. Die finstere Felsspalte rechts, knapp über dem Dickicht. Habt Ihr's? Okay.) Also nochmal: Der Fahrer des Chevys rechts im Bild hat es leider nicht ganz geschafft. Die gute Nachricht: Er dürfte einigermaßen in Ordnung sein. Die schlechte: nach dem Ausparken wird der Chevy mehr als eine Komfort-Wäsche mit Wax brauchen, um wieder auf die Räder zu kommen. Aber wir verstehen davon eigentlich

nichts. Wir sind Motorrad-Leute. Wir machen diese Zeitung unter dem (na gut) eckigen Namen. Der Reitwagen, das erste Motorrad der Welt. Die erste Reitwagen-Ausgabe hat vor über zwanzig Jahren Wurzeln geschlagen. Dafür gab es drei logische Ursachen. Wir waren pleite, unsere Motorräder sahen aus wie Mahnmale eines Bombenüberfalls und wir waren pleite. Aus dem folgenden vollgasfesten Überlebenskampf entstand hinter der neuen Zeitung sowas wie ein Geheimbund, der Ereignisse stemmen konnte, die damals kaum zu erfassen waren.

Man kann sie heute spüren. Die besten IDM-Profis gehören zu den Verschworenen. Ganze Rennstrecken-Bauprojekte, WM-Teams, die den Superbike-Titel abräumten. Welt-Events wie der Erzberg, über die WM-Spitze entscheidende Werks-Techniker - aber am Ende geht es nicht um sinistre Ziele, sondern nur um die Begeisterung an der letzten großen Freiheit. Wer mit uns sein will, findet uns an jedem Monatswechsel am Kiosk oder in seinem Postkasten. Kontakt aufnehmen? verlag@reitwagen.at

NEUES GEFÜHL? Neue Zeitung.



**DER
REITWAGEN**
Das schnelle Motorradmagazin

TEST

Ja, ich will mein PROBE-ABO!
Die nächsten 3 Hefte um 50 % billiger!

MEIN NAME:

MEINE ADRESSE:

MEIN TESTABO: die nächsten drei Reitwagen-
Ausgaben um zusammen nur 4,50.- Euro inclusive
Postgebühr!

Jetzt neu am Kiosk!

senden an:

DER REITWAGEN ZEITSCHRIFTENVERLAGSGES. M.B.H.
Oberleising 49
2572 Kaumberg/AUSTRIA
mail: verlag@reitwagen.at

TEL. +43/(0)2765/88033
FAX +43/(0)2765/88045

MOTOCYKLY ZACHRAŇUJÍ ŽIVOTY – MotoGP A JEZDCI PRO ZDRAVÍ



Ať je to vysokorychlostní závod MotoGP nebo víkendová vyjížďka s přáteli – motocykly pumpují adrenalin, vzrušení a zrychlují tlukot srdce. Ale co si spousta lidí neuvědomuje, motocykly také zachraňují životy.

V polovině osmdesátých let se skupina lidí pracujících v kolotoči Grand Prix – vedená americkým závodníkem Randy Mamolou, Andréou Colemanem a Barry Colemanem – začala zabývat získáváním peněz na pomoc znevýhodněným dětem v Africe. Během krátké doby dostali na palubu svého projektu mnoho dalších GP teamů a jezdců. Příspěvky se natolik rozrostly, že se o nadaci začala zajímat princezna Anna. A tak se v roce 1988 vypravili na její pozvání do Somálska a Keni, aby se podívali na humanitární práci z první ruky. Tato cesta měla změnit jejich životy.

Na dvoře kliniky v průmyslové oblasti spatřili hromadu malých vozidel. Motocykly s naježděnými tisíci kilometry se válely

na hromadách, opuštěné a rezavější. Rozvoz zdravotní péče byl zcela nemožný, děti umíraly na choroby, jímž šlo snadno zabránit a které jsme v Evropě neviděli celá staletí. Pro lidi, kteří byli motocykly celý svůj život, to nedávalo smysl.

A tak se v té garáži plné nepojízdných motocyklů zrodila myšlenka Jezdců pro zdraví. V zemi, kde neexistují dealerství ani odtahové služby, jež by bylo možno zavolat. Zde identifikovali zakladatelé Jezdců pro zdraví jednoznačný cíl, vymyslet a zprovoznit systém, který by zajistil dostupnost zdravotní péče, která by nebyla podryvána nepojízdnými vozidly. A to bez ohledu na to jak nelidské podmínky tam panují.

Jezdci pro zdraví mají nyní národní programy v Gambii,

Nigérii a Zimbabve, dále také mezi satelitní program v Keni. S novým programem se počítá v Mozambiku. Systém jezdců – management transportních zdrojů – je provozován čtíř africkými týmy a je založen na jezdeckém tréninku a systému preventivní údržby. Jeho cílem je dosažení standardu nulové poruchovosti.

Jezdci jsou nyní také oficiální charitou MotoGP a FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme). Dostává se jim podpory od motocyklistů z celého světa. Především MotoGP paddock je každoročně dějištěm mnoha akcí na podporu fondu. Především potom „Dnu šampiónů“ – unikátní akce, která umožňuje fanouškům nahlédnout do zákulisí a také vydražit sady upomínkových předmětů od podepsaných obrázků po kombinézy a helmy.

V roce 2006 umožnila podpora MotoGP a světové motocyklové veřejnosti atraktivní zdravotním obsahnout téměř 10mil. Pravidelnou lékařskou péči se snaží pomoci špatnou zdravotní situací a bůh. Ale se čtyřmi miliony lidí do pěti let ročně (každých 30s jedno pouze ná mařin), je málo mnoho práce. Cíl jezdců je do roku 2008 obsáhnout dalších 5mil lidí.



Jezdci pro zdraví a MotoGP je unikátní partnerství, které pomáhá zachraňovat životy v Africe a Vaše podpora je pro nás velmi důležitá. Vzrušující akce zaměřené na získání dalších fondů v paddocku v tomto roce valně pomohou programu Jezdců. Tím také pomohou ohroženým africkým komunitám směřovat ke zdravější budoucnosti.

Pokud se chcete dozvědět více o práci oficiální charity MotoGP, prosím navštivte www.riders.org nebo napište na rh@riders.org

„Jezdci jsou tak fantastickou myšlenkou, protože jde o použití něčeho, co všichni milujeme a jsme tím posedlí – motocyklů – k něčemu užitečnému. Stejný nástroj, který mě dostal tam, kde chci jsem, pomáhá zachraňovat lidské životy.“

Randy Mamola, spoluzakladatel Jezdců pro zdraví

riders
www.riders.org



MotoGP
OFFICIAL
SPONSORS



Our Pole Position Team



časový plán

Pátek 17. srpna 2007 Freitag 17 August 2007

09:00 - 09:45	125ccm Volný trénink 1 / 125cc Freies Training 1
10:00 - 11:00	MotoGP Volný trénink 1 / MotoGP Freies Training 1
11:15 - 12:15	250ccm Volný trénink 1 / 250cc Freies Training 1
12:25 - 12:50	Red Bull MotoGP Rookies Cup Volný trénink / Freies Training
13:05 - 13:35	125ccm Kvalifikační trénink 1 / 125cc Zeittraining 1
13:50 - 14:50	MotoGP Volný trénink 2 / MotoGP Freies Training 2
15:05 - 15:50	250ccm Kvalifikační trénink 1 / 250cc Zeittraining 1
16:05 - 16:35	Red Bull MotoGP Rookies Cup Kvalifikační trénink 1 / Red Bull MotoGP Rookies Cup Zeittraining 1
16:50 - 17:20	Red Bull MotoGP Rookies Cup Kvalifikační trénink 2 / Red Bull MotoGP Rookies Cup Zeittraining 2

Sobota 18. srpna 2007 Samstag 18 August 2007

09:00 - 09:45	125ccm Volný trénink 2 / 125cc Freies Training 2
10:00 - 11:00	MotoGP Volný trénink 3 / MotoGP Freies Training 3
11:15 - 12:15	250ccm Volný trénink 2 / 250cc Freies Training 2
12:20 - 12:50	VIP Village Pit Lane Walk / VIP Village Pit Lane Walk
13:05 - 13:35	125ccm Kvalifikační trénink 2 / 125cc Zeittraining 2
13:50 - 14:50	MotoGP Kvalifikační trénink / MotoGP Zeittraining
15:05 - 15:50	250ccm Kvalifikační trénink 2 / 250cc Zeittraining 2
16:15	Red Bull MotoGP Rookies Cup Závod (13 kol) / Red Bull MotoGP Rookies Cup Rennen (13 Runden)

Neděle 19. srpna 2007 Sonntag 19 August 2007

08:40 - 09:00	125ccm Warm Up / 125cc Warm Up
09:10 - 09:30	250ccm Warm Up / 250cc Warm Up
09:40 - 10:05	MotoGP Warm Up / MotoGP Warm Up
10:10 - 10:35	VIP Village Pit Lane Walk / VIP Village Pit Lane Walk
10:15	Slavnostní zahájení / Offizielle Eröffnung
11:00	125ccm Závod (19 kol) / 125cc Rennen (19 Runden)
12:15	250ccm Závod (20 kol) / 250cc Rennen (20 Runden)
14:00	MotoGP Závod (22 kol) / MotoGP Rennen (22 Runden)

DATUM	GRAND PRIX	OKRUH	ZEMĚ
10. března	COMMERCIALBANK GRAND PRIX OF QATAR**	LOSAIL	KATAR
25. března	GRAN PREMIO bwin.com DE ESPAÑA	JEREZ	ŠPANĚLSKO
22. dubna	GRAND PRIX OF TURKEY	ISTANBUL PARK	TURECKO
6. května	SINOPEC GREAT WALL LUBRICANTS GRAND PRIX OF CHINA	SHANGHAI	ČÍNA
20. května	ALICE GRAND PRIX DE FRANCE	LE MANS	FRANCIE
3. června	GRAN PREMIO D'ITALIA ALICE	MUGELLO	ITÁLIE
10. června	GRAN PREMI CINZANO DE CATALUNYA	CATALUNYA	ŠPANĚLSKO
24. června	NICKEL & DIME BRITISH GRAND PRIX	DONINGTON PARK	VELKÁ BRITÁNIE
30. června	A-STYLE TT ASSEN**	ASSEN	HOLANDSKO
15. července	ALICE MOTORRAD GRAND PRIX DEUTSCHLAND	SACHSENRING	NĚMECKO
22. července	RED BULL U.S. GRAND PRIX*	LAGUNA SECA	USA
19. srpna	CARDION AB GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY	BRNO	ČESKÁ REPUBLIKA
2. září	GRAN PREMIO CINZANO DI SAN MARINO E DELLA RIVIERA DI RIMINI	MISANO	ITÁLIE
16. září	bwin.com GRANDE PREMIO DE PORTUGAL	ESTORIL	PORTUGALSKO
23. září	A-STYLE GRAND PRIX OF JAPAN	TWIN RING MOTEGI	JAPONSKO
14. října	GMC AUSTRALIAN GRAND PRIX	PHILLIP ISLAND	AUSTRÁLIE
21. října	POLINI MALAYSIAN MOTORCYCLE GRAND PRIX	SEPANG	MALAJSIE
4. listopadu	GRAN PREMIO bwin.com DE LA COMUNITAT VALENCIANA	COM. VAL. RICARDO TORMO	ŠPANĚLSKO



Zeitplan

*Pouze třída MotoGP

**Sobota

IGOL.

MOTORCYCLE OIL

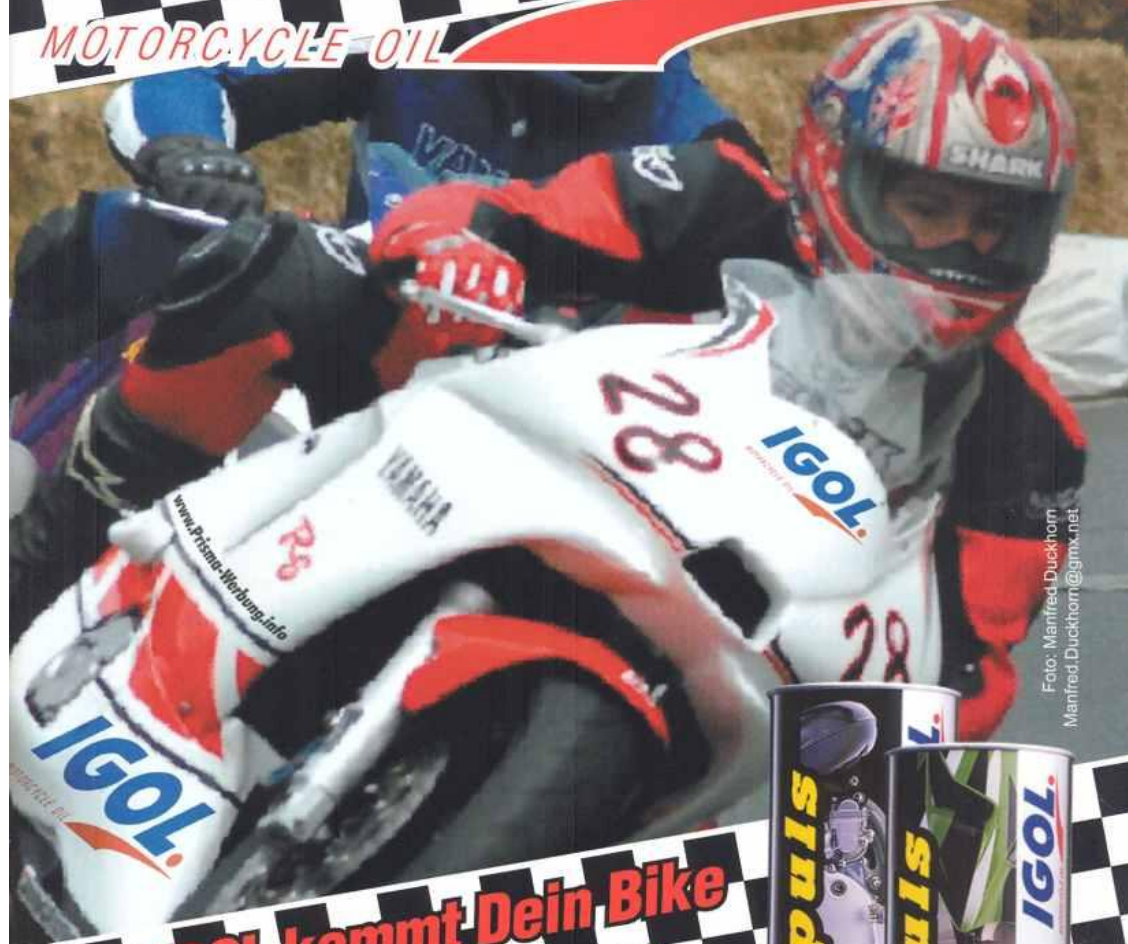


Foto: Manfred Duckhorn
Manfred.Duckhorn@igmx.net

**Mit IGOL kommt Dein Bike
auf Höchstleistung!**

Schmierstoffe, Pflegemittel, Service... mit uns hast Du das A.S. im Ärmel!



A.S.
VERTRIEBSGESELLSCHAFT

A.S. Vertriebsgesellschaft mbH
IGOL-A Alleinimporteur
Deutschland / BeNeLux
Von-Steuben-Straße 37, D-48599 Gronau
phone: 0049 (0) 25 62 / 71 96 04
www.igoloil.com, info@igoloil.com



BRNO CIRCUIT

CZECH REPUBLIC

www.brno-circuit.com