



# Cardion ab Grand Prix České republiky

## cardion ab

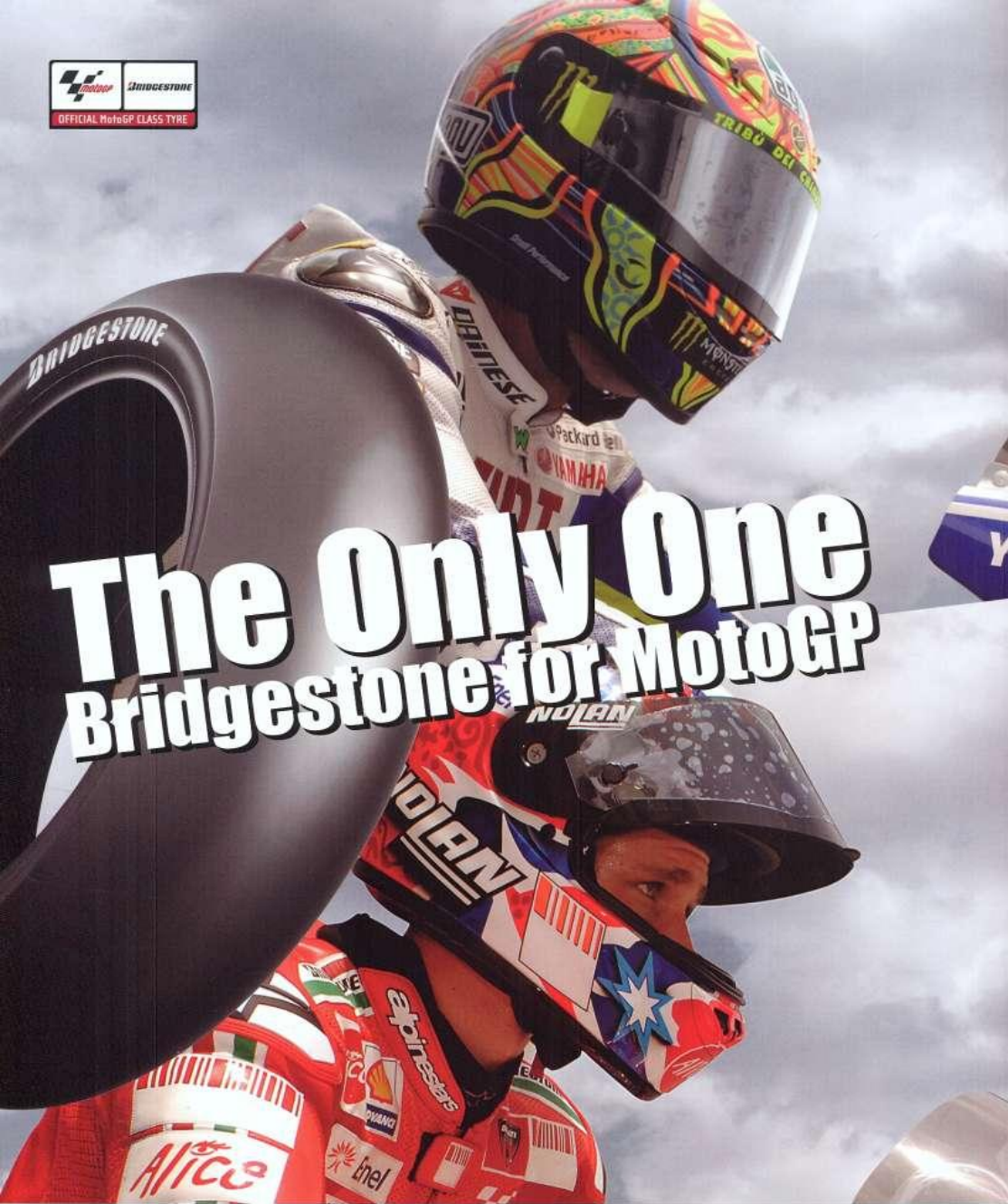


14-16/08/2009 €8/Kč200

Programové Noviny  
Czech + German + English Texts







# The Only One Bridgestone for MotoGP

Our passion for the very best in technology, quality and service is at the heart of our commitment to you wherever you are in the world. Bridgestone wants to inspire and move you.

**BRIDGESTONE**  
PASSION for EXCELLENCE

For your nearest Bridgestone Authorized Dealer, visit our web site at: [www.bridgestone.com](http://www.bridgestone.com)

Bridgestone Corporation



Lukas Pesek - Auto Kelly - GP



# Průvodní slovo Vita Ippolita, prezidenta FIM



Opět se setkáváme při příležitosti dalšího víkendového podniku Grand Prix na Automotodromu Brno. S netrpělivostí očekáváme fantastické souboje a skvělou sportovní show našich nejlepších jezdců.

Od prvního závodu v Kataru se seriál MotoGP neustále rozvíjí a to i přes celosvětově neutěšenou ekonomickou situaci. Ve skutečnosti se rozkvet tohoto sportu nemůže zastavit - nejen kvůli samotným aktérům, ale hlavně kvůli fanouškům. I v období krize budou lidé neustále chodit na sportovní podniky, vždyť je to součástí jejich života, které se nechtějí vzdát.

Obrovský úspěch motoristického sportu, a zejména pak MotoGP, podtrhuje fakt, že se v letošní sezóně jedou s obrovským úspěchem dvě Velké ceny ve Spojených Státech. V kalendáři mistrovství světa bylo provedeno několik změn - japonská Grand Prix v Motegi byla přesunuta již na dubnový termín, portugalská Grand Prix se pak na okruhu Estoril pojede opět v říjnu. Jeden z neznámějších závodů v kalendáři, Jerez de la Frontera, se vrátil do původního termínu první poloviny května.

Dosavadní průběh sezóny byl velice napínavý a nabídl těsné souboje všech jezdců a týmů. Pevně věřím, že i zbývající část sezóny bude neméně zajímavá a plná vzrušujících závodů, krásného ryku motorů a především se těšíme, že uvidíme všechny jezdce, aktéry našeho milovaného sportu, v akci. Vždy nás ohromují svými dokonalými jezdeckými schopnostmi a úchvatnými souboji, na každý závod přilákají obrovské davy diváků - a to vše vždy v duchu zachování fair play.

Mezinárodní motocyklová federace (FIM) již několik let úzce spolupracuje se všemi účastnickými stranami: promotérskou společností Dorna, jezdci, týmy, výrobci, okruhy a činovníky.

Přeji Vám krásné prožití tohoto víkendu a zbytku sezóny,

Vito Ippolito  
Prezident FIM



## The grand duke of speed.

In European motorcycle royalty, Andrea's right at the top. He's taken the podium in 125cc, 250cc and now MotoGP. And this season, Dovizioso's the

official Repsol Honda rider. His official sunglass off the bike? The Oil Rig. Fitting, we think, since he's known for burning through the gas and the track.



Andrea Dovizioso in Oil Rig™





# Cardion ab Grand Prix České republiky

BRNO 14-16/08/2009

# Inhalt

**P4** Uvítání FIM/Grußwort FIM

**P8** Uvítání /Grußwort

**P13** Plán/Zeitplan

**P14** Mapa Okruhu/Streckenplan

**P16** Změny pravidel/Rule Changes

**P20** MotoGP V Kostce/MotoGP Quick Guide

**P22** Profily Jezdců MotoGP / Fahrerprofile MotoGP

**P60** Kérdezz-felelekk/A quick word with: GÁBOR TALMÁCSI

**P66** Legenda MotoGP: CARLO UBBIALI

**P68** Klasický Závod/Rennklassiker

**P70** Interjú/Ein kurzes Wort mit... KAREL ABRAHAM

**P74** Profily Jezdců 250ccm/Fahrerprofile 250cc

**P82** Na slovičko s/Ein schnelles Wort mit: NÉMETH BALÁZZSAI

**P87** Na slovičko s/Ein schnelles Wort mit: LUKÁŠ ŠEMBERA

**P90** Profily Jezdců 125ccm /Fahrerprofile 125cc

**P100** Startovní Listiny+ Klasifikace/

Startlisten + Klassifikation

**P110** Redbull MotoGP Rookies Cup

**P114** Svet MotoGP/MotoGP World

**P121** Motocykly zachraňují životy –

MotoGP a Jezdci pro zdraví

**P122** MotoGP kalendář 2009

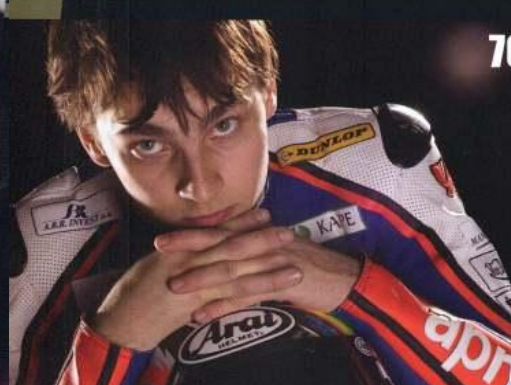
22



60



70



74



Organiser / 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

Directors

**Jon Fellows,**  
**Andrew Stevens,**  
**Charlie Wise**  
**Bill Smith**  
**Charlie Dragazis**  
**Alex Hudson**

Project Director

Project Manager

Advertising Sales Manager

Design  
Studio Manager  
Publisher  
Photography

**Lee Clarkson**  
**Malcolm Anderson**  
**Paula Skinner**  
**2snap.com**

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 organisers and the publishers TRMG cannot accept liability for any statement or error contained herein.  
©2009 TRMG Ltd/BSSP Ltd.



The paper used for printing this magazine has been sourced from sustainably managed forests - trees that, harvested for pulp production, are replanted under a supervised replanting programme, and with minimal effects to the environment. We also ensure that the paper mills who manufacture our paper operate in accordance with the ISO 14001 and EMAS (Eco-Management and Audit Scheme) standards, which are internationally recognised and externally audited integrated environmental management systems.

**recycle**

When you have finished with this magazine please recycle it.



## Vážení přátelé motoristického sportu, Dear motorcycle-sport friends,

v polovině srpna přivítáme v našem městě další podnik letošní série mistrovství světa motocyklů Cardion ab Grand Prix 2009. Areál automobilodromu, který v loňském roce dostal nový povrch, se tak na tři dny opět stane Mekkou nejlepších závodníků a obdivovatelů rychlých strojů. Pořádání mistrovství světa se Brno poprvé dočkalo v roce 1965. Starý okruh přes mimořádné úsilí organizátorů ale postupně přestával vyhovovat bezpečnostním požadavkům, a tak v letech 1983 - 1986 si to přijíždělo do Brna rozdávat už jen elita evropského šampionátu. Zahájením provozu nového automobilodromu v roce 1987 se Brno opět vrátilo do rodiny světových okruhů a s výjimkou sezony 1992 hostí motocyklové mistrovství světa každoročně. V pořadí jedenáctý podnik světové elity může na Masarykově okruhu hodně napovědět o tom, kdo bude na konci letošního osmnáctidílného seriálu 8.



**Roman Onderka**  
primátor města Brna

In mid august we shall welcome to our town another Cardion ab Grand Prix 2009 World Championship series race. For three days, the circuit that was provided a new surface last year will turn again into the Mecca of the best racers and the admirers of fast engines. It was in 1965 when Brno finally hosted the World Motorcycle Championship for the first time. However, though the organisers did their best, the old racing circuit complied ever less with the security requirements, so from 1983 to 1986, only the elite of the European championship was coming to Brno to race. When the new circuit was opened in 1987, Brno returned to the world circuits family

and, except for the season 1992, it has been hosting the motorcycling championship every year since. The eleventh world-elite race at Masaryk Circuit could suggest more clearly who might become the overall winner in each outgare on 8th November, at the end of this year 18-race series, in Valencia in Spain. Brno races attract more and more people to the tribunes and galleries, not only from the Czech Republic, but also from abroad. Last year, when the attendance reached 240 thousand people, Brno held the second positions right after Spanish Jerez. The ever-growing interest of the fans is documenting the fact that Brno has reached a

*Roman Onderka*  
listopadu ve španělské Valencii v jednotlivých kubaturách celkovým vítězem. Brněnské zápolení přitahuje každoročně na tribuny a do ochozů stále více diváků, a to jak od nás, tak i z okolních států. Loňskými 240 tisíci návštěvníky jsme se zařadili hned na druhé místo za španělský Jerez. Rostoucí zájem fanoušků svědčí o tom, že Brno si vydobýlo v seriálu mistrovství velmi dobrou pozici. To konečnou potvrzuje skutečnost, že Grand Prix České republiky bude mít další pokračování minimálně do roku 2013. Představitelé Automobilodromu Brno totiž podepsali se společností Dorna Sports smlouvu o pořádání tohoto podniku na brněnském okruhu na dalších pět let. Přeji si, abyste i letos byli na Masarykově okruhu svědky vynikajících sportovních výkonů. Ať už přijedete odkudkoliv, město Brno vám vytvoří skvělou atmosféru a nabídne svoji pověstnou pohostinnost. Buďte u nás vítáni.

very good position within the World Championship series. Actually, it is also documented by the fact that the Grand Prix of the Czech Republic will take place annually till at least 2013. The Brno Circuit representatives have signed a contract about holding this race at Brno Circuit for at least another five years with Dorna Sports. I wish you could witness great sport achievements at the Masaryk Circuit again this year. Wherever you come from, Brno will set up a warm atmosphere for you and will host you with its proverbial hospitality. Be welcomed. Roman Onderka  
Brno Mayor

## Vážení sportovní přátelé,

vítám Vás na Masarykově okruhu v Brně, metropoli Jihomoravského kraje při dalších ročníku Cardion ab Grand Prix České republiky. Náš region nabízí svým obyvatelům i návštěvníkům vedle účasti na prestižních sportovních akcích také zajímavé kulturní památky, krásnou přírodu, nádherné vinnohrady i věhlasné veletrhy. Masarykův okruh bezesporu patří mezi atraktivní místa kraje stejně jako hrad Pernštejn, Mohyla míru, letiště v Brně-Tuřanech, Lednicko-valtický areál, brněnské výstaviště, velkomoravské hradíště v Mikulčicích nebo jeskyně v Moravském krasu. I z tohoto důvodu pamatuje každým rokem jihomoravské krajské zastupitelstvo v rozpočtu

významnou finanční částkou na pořádání mistrovství světa silničních motocyklů. Mám proto radost, že se na podzim loňského roku podařilo pořadatelům z brněnského Automobilodromu podepsat novou pětiletou smlouvu s možností dalšího prodloužení se španělskou společností Dorna, která je promotérem šampionátu. Účastníkům nejsledovanější sportovní akce na území České republiky přeji mnoho úspěchů na závodní dráze, divákům pak napínavé sportovní zážitky v hledišti. Jsem přesvědčen, že se k nám na jižní Moravu budete rádi vracet i v následujících letech. Mnoho nejen sportovních úspěchů přeje



**Michal Hasek**  
Guverner provincie Jižní Morava

## Vážení motorističtí přátelé,

RS příchodem měsíce srpna se vkrádá do srdcí motocyklového fanouška neklid a napětí. Vrchol závodní sezony je zde. Do Brna opět zavítá Mistrovství světa silničních motocyklů Cardion ab Grand Prix České republiky! Silné stroje, jezdci, kamiony, závodní týmy, doprovodná technika a davy fanoušků, to vše umocněno úžasnou atmosférou, která bude vládnout na Masarykově okruhu! V letošním

roce máme i silné zastoupení České republiky. Držme palce všem hrdinům a přeje jim, aby zdárně dorazili do cíle a splnili tak očekávání a naděje těch, kteří se s nimi v cirkuse zvaném „MotoGP“ točí. VÍTEJTE NA MASARYKOVĚ OKRUHU V BRNĚ!!

## Dear friends of Motocycling,

With the coming of August, unrest and tension sneak into the heart of a motorcycle fan. The top of the racing season is here. Brno is once again about to welcome the World Championship of road motorbikes Cardion and the Grand Prix Czech Republic! Strong machines, riders, camions, and crowds of fans, these all amplified by an awesome atmosphere which will rule the Masaryk Circuit! This year, we also have a strong Czech Republic representation. Let us keep our fingers crossed for all the heroes and we wish them to make it successfully

through the winningpost and thus fulfill the expectations and hopes of those who are spinning with them in the circus called "MotoGP"

WELCOME TO THE  
MASARYK  
CIRCUIT  
IN BRNO!!!



**Ivana Ulmanová**  
Výkonná ředitelka  
společnosti  
Automotodrom Brno  
Ivana Ulmanová  
CEO of the Automotodrom Brno

## Dear Sports Friends,

Welcome to another season of Cardion ab Grand Prix of the Czech Republic at the Masaryk Circuit in Brno, the metropolis of the South-Moravian Region. Not only does our region offer its residents and visitors well known sports events; we also have interesting cultural sites, beautiful natural settings, gorgeous vineyards and famous trade fairs. The Masaryk Circuit is undoubtedly one of the region's attractive sites along with the Perštejn Castle, the Monument of Peace, the Tuřany-Brno Airport, Lednicko-Valtický Cultural Landscape, the Brno Exhibition Centre, the Great Moravian Hill Fort at Mikulčice and the Caves of the Moravian Karst. This is one of the reasons why the Southern Moravian Regional Council has been budgeting a

significant financial amount each year for organizing the World Motorcycle Championships. I am very pleased that the representatives from the Brno Automotodrom were able to sign a new five-year renewable contract with the Spanish organization Dorna, the promoter of Grand Prix Championships. To the participants of the most watched sports event in the Czech Republic, I wish you success on the racetrack. To the spectators, I wish you a thrilling and exciting sports show. I am convinced that you will happily return to us here in Southern Moravia, even in the upcoming years. I also wish you success in all your endeavors. Michal Hasek  
The Governor of the South-Moravian Region





www.brno.cz

## BRNO

Město Brno, druhé největší město České republiky s téměř 400 000 obyvateli, leží v centrální části Evropy. V okruhu od 120 do 200 km od Brna se nachází další významné evropské metropole: Praha, Vídeň a Bratislava. Na mezinárodní letišti do Brna létají pravidelné letecké spoje.

Brno je moravskou metropolí a výchozí turistickou destinací za poznáním přírodních a kulturních krás regionu jižní Moravy. Na sever od Brna se nachází chráněná oblast Moravského krasu a směrem na jih se rozprostírají vinice se stylovými vinnými sklípky. Město je obklopeno krásnými smíšenými lesy, které nabízejí mnoho příležitostí pro turistiku a cykloturistiku.

Brno se pyšní mnoha architektonickými památkami, které jsou důkazem jeho bohaté historie. Perlou moderní architektury je světově proslulá vila Tugendhat – dílo německého architekta Ludwiga Miese van der Rohe zapsané na seznamu světového dědictví UNESCO.

Dnes je Brno sídlem 12 vysokých škol a nejvýznamnějších orgánů justice. Nabízí bohaté možnosti kulturního využití v divadlech, muzeích, galeriích, kinech a klubech. Obrovský hospodářský a společenský význam představuje pro metropoli výstaviště, které má už osmdesátiletou tradici a je místem konání řady mezinárodních veletrhů, výstav a kongresů. Každoročně jsou ve městě pořádány kulturní akce, festivaly a také významné sportovní podniky.

**B | R | N | O |**

**Turistické informační centrum města Brna**  
 IC Radnická 8 (Stará radnice), 602 00 Brno  
 IC Nádražní 8, 602 00 Brno  
 Tel.: +420 542 427 150  
 Email: info@ticbrno.cz  
 www.ticbrno.cz

Foto: Vrzala, Bouška, Berger, CzechTourism, archiv Snip&Co., archiv Automotodrom Brno



## The city of BRNO

The city of Brno, the second largest town of the Czech Republic with the population of nearly 400,000 people, is situated in the central part of Europe. Other important European metropolises – Prague, Vienna and Bratislava – are situated within 120 to 200 km far from Brno. There are regular flights to the Brno International Airport.

Brno is a Moravian metropolis and a starting point for tourist trips aimed to see natural and cultural beauties of the South-Moravian region. North of Brno, the protected area of Moravian Karst is situated, whereas southwards there are vineyards with stylish wine-cellars. The town is surrounded by lovely mixed forests that offer lots of opportunities for walking and cycling tourism.

Brno is proud of lots of architectural monuments that illustrate its rich history. The world-known Villa Tugendhat, creation of the German architect Ludwig Mies van der Rohe and a UNESCO World Heritage Site, is a true pearl of modern architecture.

Nowadays, Brno is the seat of 12 universities and colleges, as well as the most important judiciary bodies. It offers wide range of cultural-life opportunities, such as theatres, museums, galleries, cinemas, and clubs.

The exhibition ground, which counts with 80 years of tradition and hosts lots of international fair trades, exhibitions and congresses, also plays a very important economic and social role in the metropolis. There are many cultural activities, festivals and significant sport activities held in the town every year.

**Brno Tourist Information Centre**  
 IC Radnická 8 (Old town-hall), 602 00 Brno  
 IC Nádražní 8, 602 00 Brno  
 Phone: +420 542 427 150  
 E-mail: info@ticbrno.cz  
 www.ticbrno.cz

Photos: Vrzala, Bouška, Berger, CzechTourism, Snip&Co, archive, Brno Circuit archive

## Nakupování v Brně

Olympia Brno byla vůbec prvním českým nákupním a zábavním centrem. Nestačí však být prvním, ale nejlepším. Abychom vyšli vstříc stále náročnějším přáním zákazníků, kontinuálně centrum rozšiřujeme nebo obměňujeme nájemce z řad obchodníků. Také díky tomu zůstáváme nejžádanější lokací pro nadnárodní retailery a centrum se může pochlubit dominantní rolí v regionu celé jižní Moravy.

Když navštívíte některý ze 120 obchodů, vyberete si film v desetisátovém multikíně, zahrajete bowling na některé z deseti drah či povečeříte v restauraci, pochopíte, že naše motto „An Amazing Experience“ není jenom slibem, ale realitou.

## Shopping in Brno

Olympia Brno was the Czech Republic's first shopping & entertainment complex. The centre is continuously re-merchandised to reflect changing consumer demands and to remain Moravia's preferred location for international retailers.

The centre is regionally dominant drawing trade from the regions of Brno and southern Moravia.

A visit to Olympia Brno with its 120 stores, its ten-screen multiplex, its ten bowling lanes, and its popular foodcourt fulfils the advertising promise that Olympia is...

„An Amazing Experience“.



**Olympia Brno**  
 Shopping and Entertainment Centre  
 U Dalnice 777  
 664 42 Brno-Modřice  
 phone: +420 547 423 677  
 Czech Republic

nákupní a zábavní centrum

**Olympia**  
 BRNO





## Vítejte na jižní Moravě

Kraj na samém jihu Moravy, na hranici s Rakouskem a Slovenskem, oplývá bohatou historií, překrásnou a rozmanitou přírodou, památkami, znamenitým vínem a živoucími folklórními tradicemi.

Na světě je mnoho okouzlujících míst, avšak sotva se najde takové, ve kterém se v těsném sousedství nachází dokonce čtyři světově významná teritoria, natolik cenná, že je pod svou ochranu vzala organizace UNESCO. Jsou to dvě památky zapsané do seznamu kulturního a přírodního dědictví: kulturní krajina Lednicko-valtický areál, romantická krajina s četnými drobnými stavbami mezi dvěma zámky, a vila Tugendhat – funkcionalistická stavba z první poloviny 20. století ve městě Brně. Pod patronací UNESCO se nachází rovněž dvě biosférické rezervace: Dolní Morava a Bílé Karpaty. Jedinečná je položka, která nedávno přibyla na seznam nehmotného světového kulturního dědictví UNESCO: verbuňk z Moravského Slovácka.

Kraj oplývá i mimořádnými přírodními krásami, jako je území Národního parku Podyjí s četnými meandry a skalnatými svahy porostlými lesy nebo Moravský kras s krasovými jeskyněmi, propastí Macocha a podzemní řekou Punkvou.

Jihomoravská metropole Brno, druhé největší město ČR, nabízí celou řadu historických a architektonických památek. Kromě již zmíněné vily Tugendhat je to dominanta města katedrála sv. Petra a Pavla či hrad Špilberk. Brno je také významným veletržním městem. Nedaleko Brna se nachází proslulé Slavkovské bojiště (Austerlitz), místo Bitvy tří císařů v roce 1805. Každoročně se koncem roku uskutečňují vzpomínkové akce této mimořádné bitvy s ukázkami.

Jižní Morava je nejvýznamnější vinařskou a vinnou oblastí u nás. Nachází se zde přes 96 % všech vinic ČR, které dávají hrozny pro znamenitá vína. Neodmyslitelným rysem jižní Moravy jsou živoucí lidové tradice. Pestré lidové kroje, písně a tance, řemeslná výroba – to vše není pouze součástí folklórních svátků, ale všedního života.

Milovníky aktivního odpočinku u kraji uspokojí množství značených cyklotras, pěších tras a naučných stezek často spojených s poznáním vinařství a jeho tradice, ale také s možností degustací vína. Rozvoj také zaznamenává golf; kromě dvou 18tíjankových hřišť ve Slavkově a Kořenici je k dispozici i 27tíjankové v Jinačovicích. Relaxaci po sportu obstarají nové otevřené lázně s balneoprovozem v Lednici a zrekonstruované lázně v Hodoníně, které doplňují nabídku kraje. Nedílnou součástí turistického ruchu na jižní Moravě je i kongresová turistika.

## Jihomoravský kraj

Jihomoravský kraj  
Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno  
Tel.: +420 541 651 111, Fax: +420 541 651 209  
e-mail: [orr@kr-jihomoravsky.cz](mailto:orr@kr-jihomoravsky.cz)  
[www.kr-jihomoravsky.cz](http://www.kr-jihomoravsky.cz)  
[www.jizni-morava.cz](http://www.jizni-morava.cz)

## Welcome to South Moravia

A region in the very south of the Czech Republic, bordering with Austria and Slovakia, abounds in rich history, beautiful and diverse nature, historical monuments, exquisite wine and living folklore traditions.

There are many charming places in the world but you can hardly find such one which has as many as four globally important territories with such value that they are under UNESCO protection. There are two sights entered in the World Cultural and Natural Heritage List: Lednice - Valnice Cultural Landscape, a romantic landscape with numerous period chalets between two châteaux, and the Tugendhat Villa - a functionalist building from the first half of the 20th century in the City of Brno. UNESCO also extended its auspices over two biosphere reservations: Lower Moravia and White Carpathian Mountains. Another unique item was added to the UNESCO Intangible Cultural Heritage: verbuňk - men's recruit dances from Moravian Slovácko area.

The region also abounds with extraordinary natural beauty, such as the Dyje National Park with multiple meanders and rocky slopes overgrown by forests or the Moravian Karst with karst caves, Macocha abyss and underground river Punkva.

Brno, the metropolis of South Moravia and the second largest city of the Czech Republic offers many historical and architectural sights. Beside the already mentioned Tugendhat Villa there is the Cathedral of Sts. Peter and Paul or the Špilberk Castle. Brno is also an important trade fair city. Not far from Brno you can find the renowned battlefield of Austerlitz (Slavkov), the venue of the Battle of the Three Emperors in 1805. Annual commemoration events of this extraordinary battle with active re-enactment take place at the end of the year.

South Moravia is the most important wine-growing and wine-producing region in the Czech Republic. Over 96% of all vineyards of the Czech Republic are located here and they provide grapes for excellent wines. Living folklore traditions are also an essential attribute of South Moravia: Colourful folk costumes, songs, dances and crafts - these are not just part of folklore festivals but of the daily life.

Lovers of active relaxation will be satisfied in the region by numerous well-signposted cycling paths, walking paths and nature trails, often connected with getting to know the local viticulture and its traditions and also with the possibility of wine tasting. Further development is also seen in golf; apart from two 18-hole courses in Slavkov and Kořenec there is also a 27-hole course in Jinačovice. Further relaxation after sports can be provided by the newly opened spa with balneotherapy in Lednice and renovated spa in Hodonín which complement the offer of the region. Congress tourism is another essential part of tourism in South Moravia.

South Moravia Region  
Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno  
Tel.: +420 541 651 111, Fax: +420 541 651 209  
e-mail: [orr@kr-jihomoravsky.cz](mailto:orr@kr-jihomoravsky.cz)  
[www.kr-jihomoravsky.cz](http://www.kr-jihomoravsky.cz)  
[www.jizni-morava.cz](http://www.jizni-morava.cz)

# Časový Plán

## Pátek, 14. srpna 2009 / Freitag, 14. August 2009

12:00-12:25	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Volný trénink/Freies Training
12:40-13:40	125cc	Volný trénink/Freies Training 1
13:55-14:55	MotoGP	Volný trénink/Freies Training 1
15:10-16:10	250cc	Volný trénink/Freies Training 1
16:25-16:55	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Kvalifikační trénink/Qualifikationstraining 1
17:05-17:45	Media BMW	Safety Bike Laps
17:55-18:25	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Kvalifikační trénink/Qualifikationstraining 2

## Sobota, 15. srpna 2009 / Samstag, 15. August 2009

09:00-09:40	125cc	Volný trénink/Freies Training 2
09:55-10:55	MotoGP	Volný trénink/Freies Training 2
11:10-12:10	250cc	Volný trénink/Freies Training 2
12:15-12:45	MotoX2	
12:15-12:45	VIP Village	Pit Lane Walk
13:00-13:40	125cc	Kvalifikační trénink/Qualifikationstraining
13:55-14:55	MotoGP	Kvalifikační trénink/Qualifikationstraining
15:10-15:55	250cc	Kvalifikační trénink/Qualifikationstraining
16:25	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Závod 1 (13 kol)/Rennen (13 Runden)
17:05-17:35	MotoX2	
17:35-18:05	BMW M	Laps

## Neděle, 16. srpna 2009 / Sonntag, 16 August 2009

08:40-09:00	125cc	Warm Up
09:10-09:30	250cc	Warm Up
09:40-10:00	MotoGP	Warm Up
10:05-10:35	MotoX2	
10:05-10:35	VIP Village	Pit Lane Walk
11:00	125cc	Závod (19 kol)/Rennen (19 Runden)
12:15	250cc	Závod (20 kol)/Rennen (20 Runden)
14:00	MotoGP	Závod (22 kol)/Rennen (22 Runden)
15:30	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Závod 2 (13 laps)/Rennen (13 Runden)





# Kolo na brněnském okruhu/ Eine Runde in Brünn

## VLÁSKY ÚJEVNĚ K PŘEDÁNÍ INFORMACÍ

- ZELNÁ VLÁSKA  
Trat je bezpečná.
- ŽLUTÁ A ČERVENĚ PŘIBÍVANÁ VLÁSKA  
V závislosti na situaci může následovat změna zastávky či jiné události (závaží, nářadí).
- ČERNÁ VLÁSKA S ČERVENÝM VÝŠKEM  
Různé události v terénu (závaží, nářadí).
- ČERNÁ VLÁSKA S ČERVENÝM VÝŠKEM OBLIKOVANÉ DO ŽLUTÉ A ČERVENĚ PŘIBÍVANOU VLÁSKOU  
Číslo v terénu (závaží, nářadí).
- MODRÁ VLÁSKA  
Někdy znamená, že se je vám předtím, aby zastavil nebo vyjel.  
Přesměřování: zastavte se, pokud není jinak řečeno.
- ŠACHOVNICOVÁ ČERVENÁ VLÁSKA  
Konec závodu (číslo 100000).
- BÍLO-ČERNÝ ČERVENÝ A MODRÝ VLÁSKA  
Ukazuje se postupně, aby bylo jasné, jaké je představení.  
Přesměřování: zastavte se, pokud není jinak řečeno.

## VLÁSKY SE OHLAVUJÍ INFORMACÍMI NEBO INSTRUKCÍMI

- ŽLUTÁ VLÁSKA  
Když se v ní má více než dva kola, znamená to, že je třeba zastavit.  
V závislosti na situaci může následovat změna zastávky či jiné události (závaží, nářadí).
- ČERNÁ VLÁSKA  
Když se v ní má více než dva kola, znamená to, že je třeba zastavit.  
V závislosti na situaci může následovat změna zastávky či jiné události (závaží, nářadí).
- ČERNÁ VLÁSKA  
Přesměřování: zastavte se, pokud není jinak řečeno.  
V závislosti na situaci může následovat změna zastávky či jiné události (závaží, nářadí).
- ČERNÁ VLÁSKA S ČERVENÝM VÝŠKEM  
Přesměřování: zastavte se, pokud není jinak řečeno.  
V závislosti na situaci může následovat změna zastávky či jiné události (závaží, nářadí).

## Legenda

km/h Rychlost

- Parkoviště
- Tribuny
- První pomoc

### ZATÁČKY 13 A 14

Obě esíčka směřující k cílové rovině jsou relativně strmá, může tam být tak 8-9 % stoupání, nájezd do druhého esíčka je opět naslepo. Všechno se jede na druhý rychlostní stupeň. V nájezdu do cílové roviny je malá nerovnost, které se musíte vyhnout, když překlápíte motorku na pravou stranu, jinak neprojedete přes cílovou čáru v plné rychlosti.  
Beide S-Kurven auf dem Weg zum Ziel gehen ziemlich steil bergauf, manchmal 8-9% Neigung, und die zweite davon hat einen blinden Eingang, also geht man auf die Bremse. Alles spielt sich im zweiten Gang ab und bevor man das Motorrad nach rechts verlagert kommt eine kleine Hucke, der man entweder ausweichen sollte oder man fährt auf dem Weg ins Ziel mit Vollgas drüber.

### ZATÁČKY 1 A 2

Nájezd do první zatáčky je velice rychlý, v Brně musíte jet velice čistě, při průjezdu i výjezdu z první zatáčky musíte držet co nejvyšší rychlost. S motorkou byste měli jet jako by to byla dvěstěpadesátka.  
Der Kurveneingang in Kurve eins ist sehr schnell. Brünn ist eine Strecke auf der man sehr wischig oder fliegend fahren muss, so dass man so viel Geschwindigkeit wie möglich in und aus der ersten Kurve mitnehmen kann. Man sollte das Motorrad ein bisschen wie eine 250er Maschine fahren.

### ZATÁČKY 3 A 4

Za druhou zatáčkou se trať kroutí do krátké roviny do kopce, kde můžete jet na pětku, poté následuje první z táhlých esíček levých a pravých zatáček. Nájezd do zatáčky je naslepo, protože ve chvíli, kdy jeďte na brzdy, jste akorát na horizontu.  
Nach dem Knick der Kurve zwei geht es in die kurze Bergauf-Gerade und man kann hier in den fünften Gang hoch schalten, bevor man in die erste der längen links-rechts S-Kurven einfährt. Der Kurveneingang ist ziemlich blind, man muss bremsen. Hier erreicht die Strecke ihren Höhepunkt.

### ZATÁČKY 6, 7, 8 A 9

Skoro celá pesáž na stadionu se jede na druhý rychlostní stupeň. Nejvíce fanoušků je tradičně v místech první levé zatáčky a je to místo, kde skutečně slyšíte povzbuzování diváků a to i přes obrovský ryk závodních strojů.  
Der größte Abschnitt wird im zweiten Gang gefahren. In der ersten Linkskurve sind die meisten Fans und auf der Strecke können die Fahrer wirklich ihre Jubelschreie hören. Das ist selbst lauter als die Motorräder selber.

### ZATÁČKA 10

Dolů z kopce k zatáčce číslo 10, na krátké rovině jedete s vytočenou čtverkou. V televizi to není moc vidět, ale trať tu skutečně vede z kopce do nejnižšího bodu okruhu, pak se dráha otáčí do kopce, takže musíte dobře trefit tečnu, abyste se do stoupání pořádně rozjeli.  
In Richtung Kurve 10 kann man auf der kurzen Geraden bis ungefähr zum vierten Gang hoch schalten. Man sieht das im Fernsehen kaum, aber die Strecke geht hier am Ende der Geraden wirklich bergab, dann geht es wieder bergauf, es ist also wichtig den Scheitelpunkt richtig zu treffen, um den Berg wieder rauf zu kommen.

### (OBEČNÉ KOMENTÁŘE)

Trať patří k nejsájším v celém kalendáři mistrovství světa, musíte toho umět naplno využívat. Někdy je těžké najít ideální stopu na této trati, protože je tam spousta místa.  
Die Strecke ist eine der breitesten auf dem Kalender, man muss also so viel wie möglich von der Strecke nutzen. Manchmal ist es schwierig die richtige Position auf der Strecke zu finden, weil eben so viel Platz da draußen ist.





# Změny pravidel pro rok 2009

Vzhledem k rostoucí celosvětové krizi, se Komise Grand Prix rozhodla předložit řadu úprav řádů MotoGP pro rok 2009. Členové komise jsou Carmelo Ezpeleta (Výkonný ředitel CEO), Claude Danis (FIM), Hervé Poncharal (IRTA) a Takanao Tsubouchi (MSMA), dále pak Vito Ippolito (prezident FIM), Ignacio Verneda (Sportovní ředitel FIM), Javier Alonso (Dorna) a Paul Butler (tajemník). Komise oznámila následující změny řádů MotoGP během oficiálních březnových testů v Jerezu.

- Změna časového harmonogramu: pro každou z tříd jsou vypsaný pouze tři tréninky, z čehož pouze jeden bude měřený. Každý trénink trvá nově jednu hodinu.
- Během víkendů konání závodu dodá Bridgestone každému jezdcí 20 pneumatik typu slick, které může použít v tréninku, warm upu a závodu.
- Přední pneumatiky: každý jezdec obdrží 3, 4 nebo 5 pneumatik specifikace „A“ a 3, 4 nebo 5 pneumatik specifikace „B“, celkem tedy 8 předních pneumatik.
- Zadní pneumatiky: každý jezdec obdrží šest pneumatik specifikace „A“ a šest pneumatik specifikace „B“, celkem 12 zadních pneumatik.
- Maximálně může být dodáno 8 mokřých pneumatik - čtyři přední a čtyři zadní.
- Počínaje Velikou cenou České republiky, smí být po zbývajících sedm závodů sezóny použito pouze 5 motorů. Jednotlivé dily se nesmí měnit, s výjimkou potřeby každodenní údržby. Pro sezónu 2010 bude možné použít maximálně šest motorů. Při porušení tohoto pravidla bude jezdec penalizován ztrátou 10 mistrovských bodů.
- Systém Launch control (systém podpory startu) není povolen.
- Elektronické řízení nastavení pérování není povoleno.
- Oficiální týmovi jezdci smí absolvovat dvoudenní test po skončení GP (po tomto závodě v Brně). Testovací jezdci mohou testovat kdykoli.
- Bylo rovněž rozhodnuto, že od roku 2010 nesmí tovární týmy podepsat smlouvu s nováčky. Jakýkoli jezdec, který vstupuje do seriálu jako nováček, musí zahájit svou kariéru v soukromém týmu.
- Kompletní přehled změn v pravidlech a samotné řady MotoGP naleznete na stránkách: [www.fimlive.com](http://www.fimlive.com)

## Rule changes for 2009

With the credit crunch biting, the Grand Prix Commission announced a series of modifications to the main MotoGP rules for 2009. The Commission is composed of Carmelo Ezpeleta (Dorna CEO), Claude Danis (FIM), Hervé Poncharal (IRTA) and Takanao Tsubouchi (MSMA), and along with Vito Ippolito (FIM President), Ignacio Verneda (FIM Sporting Director), Javier Alonso (Dorna) and Paul Butler (as secretary), it announced the following main changes to the MotoGP rules at the official Jerez test in March.

- Changes to the timetable: There are now only three practice sessions for each category, with a solitary qualifying session. Each session is now an hour long after a recent modification.

• On a race weekend, Bridgestone will provide 20 slick tyres to each rider, to be used in practice, warm-up and the race inclusive.

Front tyres: Each rider will get 3, 4 or 5 "A" spec tyres and 3, 4 or 5 "B" spec. 8 front tyres in total

Rear tyres: Each rider will get six "A" spec tyres and six "B" spec. 12 rear tyres in total A maximum of eight rain tyres, four front and four rear can also be provided.

• From the Czech GP onwards, only five engines may be used in the remaining seven races. Parts cannot be changed except in daily maintenance. There will be a maximum of six engines for the 2010 season. The penalty for breaking this rule is 10 world championship points.

• Launch control systems are not permitted.

• Electronic suspension control is not permitted.

• Official team riders are allowed two post-GP test days (after this race and Brno) Test riders can test at any time.

• The authorities have also decided to prohibit factory teams from contracting rookie riders from next season. Any riders making their debuts must do so with a satellite team.

• The complete list of modifications and rules for MotoGP can be found at [www.fim-live.com](http://www.fim-live.com)







# RIDE WITH US!

FIM-LIVE.COM  
FIM-STORE.COM



FÉDÉRATION INTERNATIONALE  
DE MOTOCYCLISME



19

## Oakley Speciální edice MotoGP Oakley MotoGP Special Edition

Sportovci z týmu Oakley jsou naprosto originální. Za žádnou cenu nechtějí, aby je svět jakkoli škatulkoval nebo nálepkoval vzhledem k tomu, jací jsou nebo jací by měli být. A právě s takovým přístupem tyto sportovci vyrazí do ulic a když najdou dokonalé, naprosto bezkonkurenční sluneční brýle, je to něco autentického, co na nové místo přináší originální styl. Jorge Lorenzo našel pro sebe dokonalé sluneční brýle ve speciální verzi brýlí Antix – kde se společnost Oakley-Icon nechala inspirovat barvami jeho týmu MotoGP. Jednoduchá kontinuální čočka z čistého materiálu PLUTONITE® dominuje čelní straně lehkého rámu z materiálu O MATTER® a geometrie POLARIC ELLIPSOID™ umožňuje optimální periferní vidění – což naprosto dokonale sedí závodníkům jako je Jorge, kteří nejsou zvyklí mít kohokoli či cokoli před sebou. Navíc optika HDO garantuje, že jsou jeho oči uvolněné a chráněné před tím, než si tato hvězda týmu MotoGP nasadí helmu a vyrazí na trať.

Andrea Dovizioso's first choice: Oil Rig



Oakley's action sports athletes are true originals. They refuse to let the world box them into categories and stamp on a label about who they are or who they should be. That's the attitude these athletes take to the street, and when they find the perfect pair of shades for life beyond and besides competition, it's something authentic that brings original style to a whole new place. Jorge Lorenzo has found his perfect sunglasses in a special version of Antix – where the Oakley-Icon is inspired from his MotoGP Team Colours. A single continuous lens of pure PLUTONITE® strifes the front of this lightweight O MATTER® frame, and POLARIC ELLIPSOID™ geometry enables an optimized peripheral view – just perfect for a racer like Jorge – who isn't used to have anybody and anything in front of him. Moreover the HDO-Optics guarantee that his eyes are relaxed and protected before the MotoGP-Star has to slip into his helmet and focus on the track.

Jorge Lorenzo's favorite: Antix





# MotoGP V Kostce

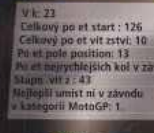


**3 Dani Pedrosa**  
Repsol Honda Team



V k: 23  
Celkový po et start : 140  
Celkový po et vit zství: 30  
Po et pole position: 30  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 32  
Stupň vit z: 73  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 1.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 1.  
První GP: JPN 01  
První vít zství: NED 02 (125ccm)  
Poslední vít zství: USA 09  
Celkové umístění v roce 2008: 3.  
Nejlepší umístění v šampionátu: 1. (125ccm)  
Po et sv tových titul : 3



**4 Andrea Dovizioso**  
Repsol Honda Team



V k: 23  
Celkový po et start : 126  
Celkový po et vit zství: 10  
Po et pole position: 13  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 11  
Stupň vit z: 43  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 1.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 4.  
První GP: ITA 01  
První vít zství: RSA 04 (125ccm)  
Poslední vít zství: GBR 09  
Celkové umístění v roce 2008: 5.  
Nejlepší umístění v šampionátu: 1. (125ccm)  
Po et sv tových titul : 1



**5 Colin Edwards**  
Monster Yamaha Tech 3



V k: 35  
Celkový po et start : 112  
Celkový po et vit zství: -  
Po et pole position: 3  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 3  
Stupň vit z: 11  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 2.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 1.  
První GP: JPN 03  
První vít zství: -  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 3  
Celkové umístění v roce 2008: 9.  
Nejlepší umístění v šampionátu: 7.  
Po et sv tových titul : -



**7 Chris Vermeulen**  
Rizla Suzuki MotoGP



V k: 27  
Celkový po et start : 65  
Celkový po et vit zství: 1  
Po et pole position: 3  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 1  
Stupň vit z: 7  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 1.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 1.  
První GP: AUS 05  
První vít zství: FRA 07  
Poslední vít zství: GBR 08.  
Nejlepší umístění v šampionátu: 6.  
Po et sv tových titul : -



**14 Randy de Puniet**  
LCR Honda MotoGP



V k: 2009: 28  
Celkový po et start : 176  
Celkový po et vit zství: 5  
Po et pole position: 9  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 4  
Stupň vit z: 24  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 2.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 2.  
První GP: FRA 98  
První vít zství: CAT 03 (250ccm)  
Poslední vít zství: GBR 05 (250ccm)  
Celkové umístění v roce 2008: 15.  
Nejlepší umístění v šampionátu: 3. (250ccm)  
Po et sv tových titul : -



**15 Alex de Angelis**  
San Carlo Honda Gresini



V k: 23  
Celkový po et start : 159  
Celkový po et vit zství: 1  
Po et pole position: 9  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 13  
Stupň vit z: 32  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 4.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 5.  
První GP: IMO 99  
První vít zství: VAL 06 (250ccm)  
Poslední vít zství: VAL 06 (250ccm)  
Celkové umístění v roce 2008: 14.  
Nejlepší umístění v šampionátu: 3. (250ccm)  
Po et sv tových titul : -



**24 Toni Elias**  
San Carlo Honda Gresini



V k: 26  
Celkový po et start : 155  
Celkový po et vit zství: 10  
Po et pole position: 9  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 10  
Stupň vit z: 24  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 1.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 3.  
První GP: SPA 99  
První vít zství: CZE 01 (125ccm)  
Poslední vít zství: POR 06  
Celkové umístění v roce 2008: 12.  
Nejlepší umístění v šampionátu: 3. (250ccm)  
Po et sv tových titul : -



**27 Casey Stoner**  
Ducati Marlboro Team



V k: 23  
Celkový po et start : 123  
Celkový po et vit zství: 23  
Po et pole position: 20  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 21  
Stupň vit z: 51  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 1.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 1.  
První GP: GBR 01  
První vít zství: VAL 03 (125ccm)  
Poslední vít zství: ITA 09  
Celkové umístění v roce 2008: 2.  
Nejlepší umístění v šampionátu: 1.  
Po et sv tových titul : 1.

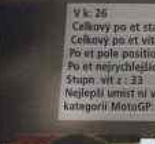


**33 Marco Melandri**  
Hayate Racing Team



V k: 26  
Celkový po et start : 183  
Celkový po et vit zství: 22  
Po et pole position: 9  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 16  
Stupň vit z: 62  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 1.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 2.  
První GP: CZE 97  
První vít zství: NED 98 (125ccm)  
Poslední vít zství: AUS 08  
Celkové umístění v roce 2008: 17.  
Nejlepší umístění v šampionátu: 1. (250ccm)  
Po et sv tových titul : 1



**36 Mika Kallio**  
Pramac Racing



V k: 26  
Celkový po et start : 124  
Celkový po et vit zství: 12  
Po et pole position: 14  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 8  
Stupň vit z: 33  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 8.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 10.  
První GP: GER 01  
První vít zství: POR 05 (125ccm)  
Poslední vít zství: GBR 08 (250ccm)  
Celkové umístění v roce 2008: 3. (250ccm)  
Nejlepší umístění v šampionátu: 2. (125ccm)  
Po et sv tových titul : -

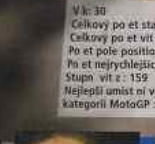


**41 Gabor Talmacsi**  
Scot Racing Team MotoGP



V k: 28  
Celkový po et start : 138  
Celkový po et vit zství: 9  
Po et pole position: 10  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 9  
Stupň vit z: 25  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 12.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 16.  
První GP: CZE 00  
První vít zství: ITA 05 (125ccm)  
Poslední vít zství: MAL 08 (125ccm)  
Celkové umístění v roce 2008: 3. (125ccm)  
Nejlepší umístění v šampionátu: 1. (125ccm)  
Po et sv tových titul : 1

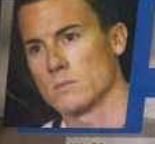


**46 Valentino Rossi**  
Fiat Yamaha Team



V k: 30  
Celkový po et start : 220  
Celkový po et vit zství: 101  
Po et pole position: 55  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 80  
Stupň vit z: 159  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 1.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 1.  
První GP: MAL 98  
První vít zství: CZE 96 (125ccm)  
Poslední vít zství: GER 09  
Celkové umístění v roce 2008: 1.  
Nejlepší umístění v šampionátu: 1.  
Po et sv tových titul : 8



**52 James Toseland**  
Monster Yamaha Tech 3



V k: 23  
Celkový po et start : 28  
Celkový po et vit zství: -  
Po et pole position: -  
Po et nejrychlejších kol v závodě: -  
Stupň vit z: -  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 6.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 2.  
První GP: QAT 08  
První vít zství: -  
Poslední vít zství: -  
Celkové umístění v roce 2008: 11.  
Nejlepší umístění v šampionátu: 11.  
Po et sv tových titul : -



**65 Loris Capirossi**  
Rizla Suzuki MotoGP



V k: 36  
Celkový po et start : 292  
Celkový po et vit zství: 29  
Po et pole position: 41  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 32  
Stupň vit z: 99  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 1.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 1.  
První GP: JPN 90  
První vít zství: GBR 90 (125ccm)  
Poslední vít zství: JPN 07  
Celkové umístění v roce 2008: 10.  
Nejlepší umístění v šampionátu: 1.  
Po et sv tových titul : 3

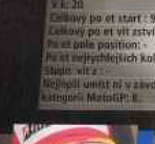


**69 Nicky Hayden**  
Ducati Marlboro Team



V k: 27  
Celkový po et start : 109  
Celkový po et vit zství: 3  
Po et pole position: 5  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 6  
Stupň vit z: 25  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 1.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 1.  
První GP: JPN 03  
První vít zství: USA 05  
Poslední vít zství: USA 05  
Celkové umístění v roce 2008: 6.  
Nejlepší umístění v šampionátu: 1.  
Po et sv tových titul : 1



**88 Niccolò Canepa**  
Pramac Racing



V k: 20  
Celkový po et start : 9  
Celkový po et vit zství: -  
Po et pole position: -  
Po et nejrychlejších kol v závodě: -  
Stupň vit z: -  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 8.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 13.  
První GP: QAT 09  
První vít zství: -  
Poslední vít zství: -  
Celkové umístění v roce 2008: -  
Nejlepší umístění v šampionátu: -  
Po et sv tových titul : -



**99 Jorge Lorenzo**  
Fiat Yamaha Team

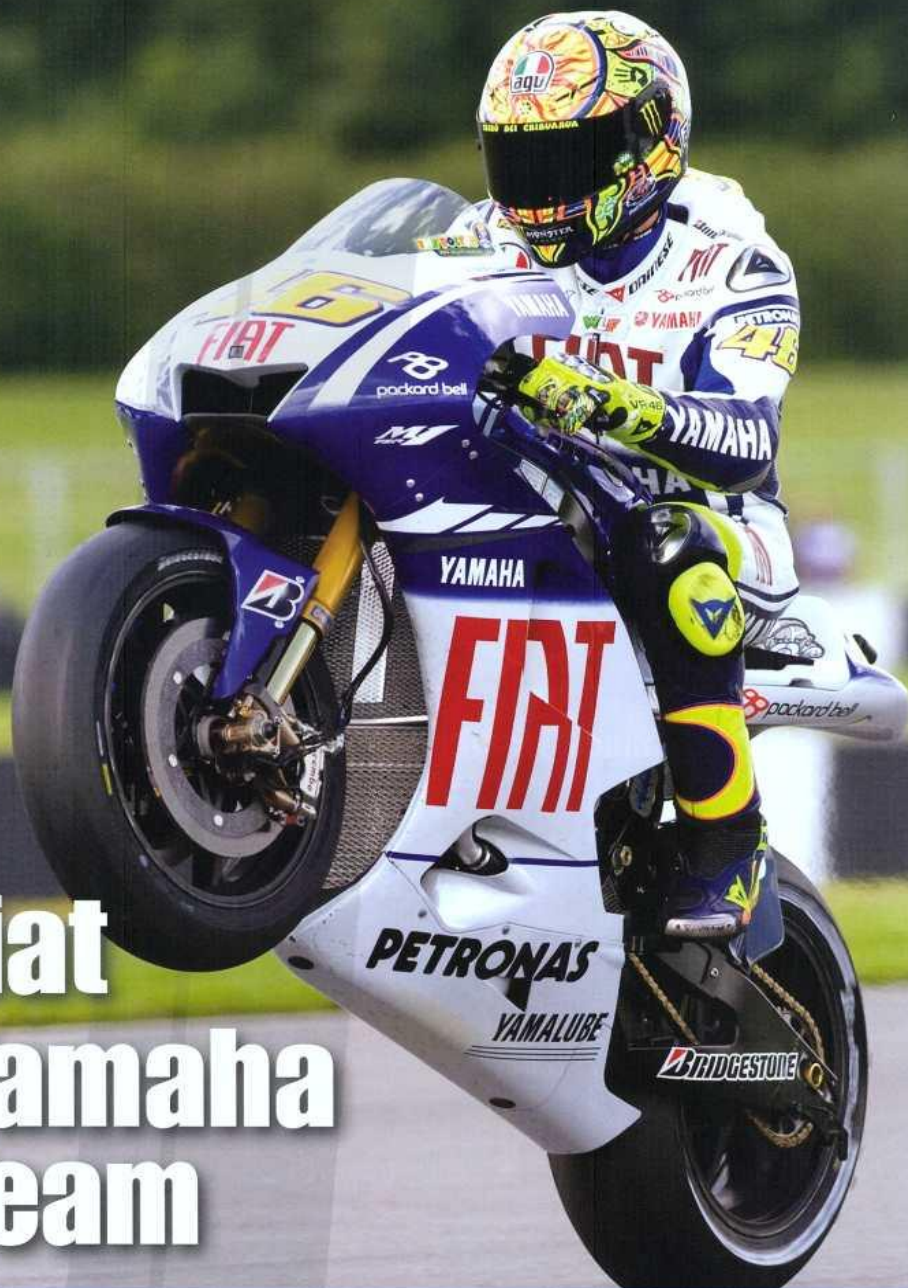


V k: 21  
Celkový po et start : 121  
Celkový po et vit zství: 24  
Po et pole position: 34  
Po et nejrychlejších kol v závodě: 10  
Stupň vit zství: 52  
Nejlepší umístění v závodě v kategorii MotoGP: 1.

Nejlepší umístění na startu v kategorii MotoGP: 1.  
První GP: SPA 02  
První vít zství: BRA 03 (125ccm)  
Poslední vít zství: FRA 09  
Celkové umístění v roce 2008: 4.  
Nejlepší umístění v šampionátu: 1. (250ccm)  
Po et sv tových titul : 2



# Fiat Yamaha Team



**YAMAHA**  
RACING

Official Supplier  
www.imolashopping.com  
info@imolashopping.com



## Kola od Marchesini volba šampiónů

Váš motocykl si zaslouží styl, design a i výkon. To nabízí Marchesini, světový výrobce, lídr ve vývoji a výrobě lehkých kol z magnézia a hliníku.

Unikátní technologie původně určená jen pro závodní účely, je bez jakýchkoliv ústupků nyní k dispozici i pro váš závodní motocykl.

Vítězná volba pro závody, obvyčnou silnici, ale třeba i pro Supermoto.

Není to náhoda, že všechny světové špičkové týmy si zvolily právě Marchesini!

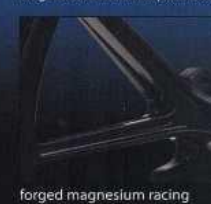


7 spokes Racing



forged aluminium supermotard

marchesini



forged magnesium racing



forged aluminium street



HD COM s.r.o., Manželů Curieových 657, 674 01 Třebíč  
tel./fax: +420 568 823 917-18, e-mail: info@hdcom.cz

DISTRIBUTOR PRO ČESKOU  
A SLOVENSKOU REPUBLIKU

www.hdcom.cz

## Go wild! In all safety.



M4 R racing replica  
steering dampers



F05 R fork cartridge



M05 R monoshock absorber



DAMPERS  
**Matris**

Matris srl  
Via Industriale, 26 - 36043 Camisano Vicentino (VI) Tel. 0444 411636 Fax 0444 411887  
e-mail: info@matrisdampers.com www.matrisdampers.com

oficiální distributor pro Českou a Slovenskou republiku  
HD COM, s.r.o., Manželů Curieových 657, Třebíč 674 01  
tel.: +420 568 823 917, fax: +420 568 823 918, info@hdcom.cz, www.hdcom.cz





# 46 Valentino Rossi

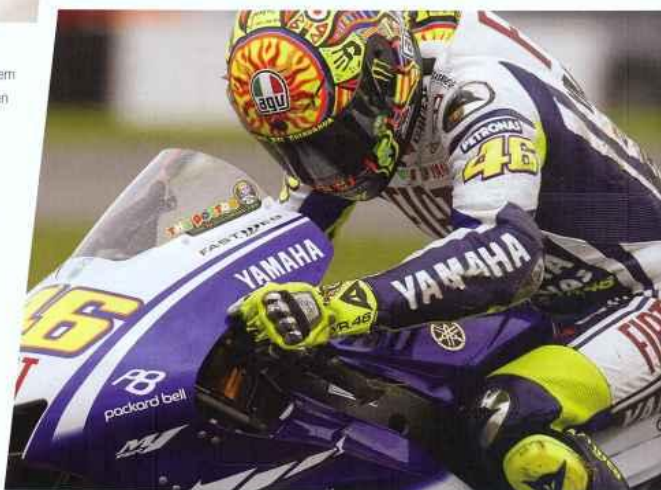


Úřadující mistr světa Valentino Rossi si získal svými přirozenými schopnostmi, charismatem a talentem obrovské množství fanoušků, patří ke skutečným ikonám tohoto sportu. Jeho kariéra se vyznačuje řadou překonaných rekordů, zejména pak v královské třídě. Rossi dobyl tituly mistra světa ve třídách 125 ccm, 250 ccm a 500 ccm/MotoGP a stal se tak teprve druhým pilotem, který pozvedl nad hlavu všechny tři poháry. Na cestě za svým šestým titulem v MotoGP v roce 2008 překonal tento italský jezdec absolutní rekord Giacoma Agostiniho v počtu vítězství v královské kubatuře. 69. vítězstvím sebral paradoxně tento primát jedinému jezdcí, který dokázal, tak jako Rossi, zpět dobyt titul mistra světa po dvou sezónách, kdy vyšel naprázdno. Není divu, že devět vítězství z loňské sezóny ho pasuje do role horkého favorita na obhajobu celkového prvenství. To, že mu nedošel apetit na získání titulu jen dosvědčují čtyři vítězství v dosavadním průběhu letošního šampionátu.

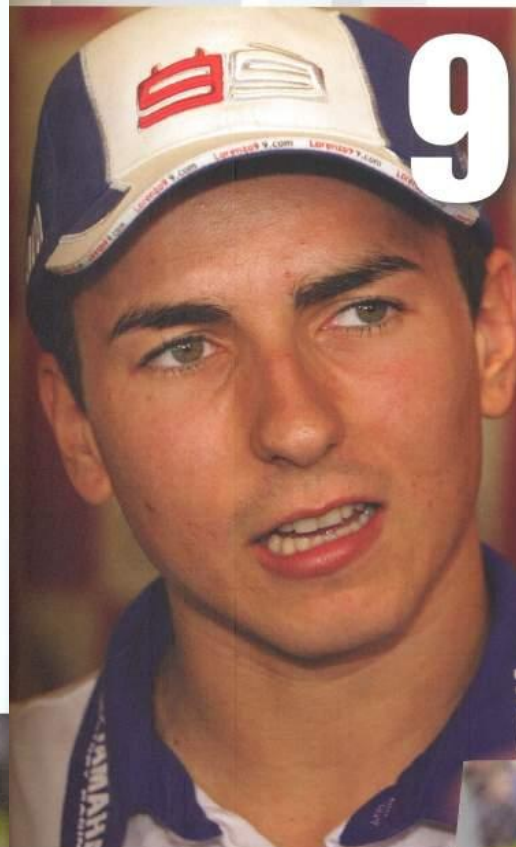
Místo narození: Urbino  
Datum narození: 16/02/79  
Motocykl: Yamaha YZR-M1

Des amtierenden Weltmeisters, Valentino Rossi's Naturtalent, Charisma und Spürsinn machen ihn zu einem großen Fanmagneten und er ist einer der wahren Größen dieses Sports. Seine Karriere wurde durch Rekordbrechende Erwartungen, besonders in der Königsklasse, bestimmt.

Rossi ist als Bezwingler der 125ccm, 250ccm und 500ccm/MotoGP Weltmeisterschaften nur einer von zwei Fahrern in der Geschichte des Motorradrennsports, die den Titel in allen drei Klassen gewonnen haben. Auf dem Weg zu seinem sechsten MotoGP Titel 2008, hat der Italiener den Rekord der meisten Siege in der Königsklasse von Giacomo Agostini gebrochen. Er ist der einzige Fahrer, der den Titel nach zwei Trockenperioden mit einem 69. Triumph zurück gewonnen hat. Nach den neun Siegen im letzten Jahr ist es keine Überraschung, dass er auch 2009 wieder einer der Favoriten auf die Krone ist und mit bereits vier Siegen ist sicher, dass er auf einen weiteren Titel zielt.



# 99 Jorge Lorenzo



Nejlepší nováček roku 2008 Jorge Lorenzo promluvil do MotoGP hned při svém debutu, kdy si vyjel pole position, v následujících dvou závodech skončil na stupních vítězů, včetně vítězství při třetí Grand Prix sezóny v portugalském Estorilu. Honba za lepšími výsledky v roce 2008 byla zmařena několika pády, které otřásl y jeho jistotou. Dvojnásobný mistr světa ve třídě do 250 ccm patří k horkým favoritům letošního šampionátu, přestože své šance trochu ohrozil před samotným začátkem sezóny. Jeho přezdívka je „Por Fuera (vnějšák), díky jeho sklonu k odvážným předjížděcím manévřům, které vynikly při letošních vítězstvích v japonské a francouzské Grand Prix.

Místo narození: Palma de Mallorca  
Datum narození: 04/05/87  
Motocykl: Yamaha YZR-M1

Der Rookie des Jahres 2008, Jorge Lorenzo, hat die MotoGP von Anfang mit der Pole Position bei seinem Debüt und den folgenden beiden Rennen, bei denen er auf dem Podium stand, darunter auch ein Sieg in Estoril, in Beschlag genommen. Leider hatte er 2008 auch einige Stürze, die sein Vertrauen beeinträchtigten, aber der 250ccm Doppelweltmeister ist auch 2009 ein ernst zu nehmender Mitstreiter im Teilkampf der MotoGP, auch wenn er das vor dem Start der Saison dementierte.

Nach seinen wagemutigen Überholmanövern bekam er den Spitzname „Por Fuera“ (außen herum) und diese Überholmanöver halfen ihm auch bei seinen beiden Grand Prix Siegen in Japan und Frankreich.



**IMOLA shopping**

**46**  
OFFICIAL RACING APPAREL

Official Supplier

www.imolashopping.com  
info@imolashopping.com







# Ducati Marlboro Team



Official Supplier  
[www.imolashopping.com](http://www.imolashopping.com)  
[info@imolashopping.com](mailto:info@imolashopping.com)

**capit**  
[www.capit.it](http://www.capit.it)

**Ohříváky  
světových šampionů**

**HD RACING PARTS**  
oficiální distributor pro Českou a Slovenskou republiku  
HD COM, s.r.o., Manž. Curieových 657, Třebíč 674 01  
tel.: +420 568 823 917, fax: +420 568 823 918, e-mail: [info@hdc.com.cz](mailto:info@hdc.com.cz), [www.hdc.com.cz](http://www.hdc.com.cz)



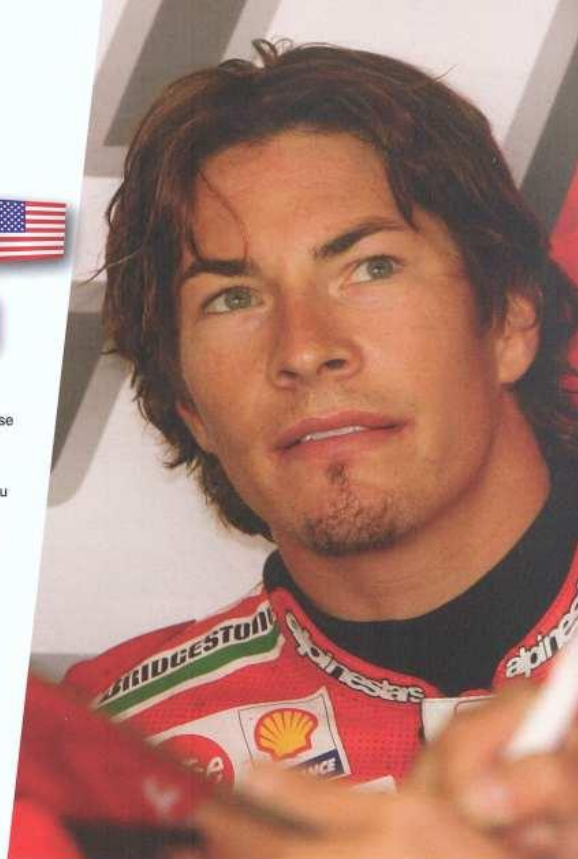


# 69 Nicky Hayden



Jeden ze tří aktivních mistrů světa třídy MotoGP patří k nejzkušenějším jezdcům celého startovního pole. Nyní jezdí se strojem Ducati, před tím však byl dlouhá léta spjat se značkou Honda, kde před svým přestupem do MotoGP v roce 2002 působil dlouhou dobu jako tovární jezdec této značky. Bývalému šampionovi amerického seriálu AMA chvíli trvalo, než si přivykl na královskou třídu, pak však 'The Kentucky Kid' korunoval své úsilí po úchvatném výkonu v sezóně 2006, kdy vybojoval titul mistra světa v závěrečném závodě sezóny ve Valencií. Celý rok to vypadalo jako hra kočky s myši s bývalým stájovým kolegou Rossim. Na nový stroj Honda o obsahu 800 ccm si však nedokázal zvyknout a po zavedení změněných pravidel si připsal jen pět umístění na stupních vítězů. To ho přimělo k přestupu k Ducati v roce 2009. V novém týmu však zjistil, že ovládat stroj Desmosedici není zdaleka jednoduché, a tak se lepších výsledků se dočkal až nedávno.

Místo narození: Owensboro  
Datum narození: 30/07/81  
Motocykl: Desmosedici GP9



Als einer von drei MotoGP Weltmeistern in der Klasse ist Hayden einer der hoch profilierten Fahrer, die in der Serie miltischen. Bevor er zu Ducati wechselte hatte der Amerikaner eine lange Zusammenarbeit mit Honda. Schon vor seinem Einstieg in die MotoGP 2003 ist er mehrere Jahre für das Werk Motorrad gefahren. Der ehemalige AMA Meister hat seine Zeit gebraucht, bevor er in der Königsklasse Fuß fasste, doch das „Kentucky Kid“ fuhr nach einer atemberaubenden Saison 2006 beim letzten Rennen in Valencia, nach einem Katz-und-Maus Spiel mit seinem ehemaligen Teamkollegen Rossi zum MotoGP WM Titel.

Nachdem er mit der Honda 800ccm Maschine so seine Schwierigkeiten hatte und es nur fünfmal aufs Podium schaffte, entschied er sich für 2009 zu Ducati zu wechseln, wo er es bisher mit der Desmosedici nicht leicht gehabt hat, jedoch langsam anfängt befriedigendere Ergebnisse einzufahren.

# Casey Stoner 27



Stoner patří bezpochyby k nepřehlédnutelným jezdcům v uplynulých dvou sezónách MotoGP. Tento třiatřicetletý jezdec dospěl z úžasného, avšak nevyrovnaného nováčka na motocyklu Honda v roce 2006 do vyzrálého a neohroženého mistra světa na Ducati v roce 2007. V loňském roce opět tvrdě bojoval o obhajobu titulu, nakonec skončil jako vicemistr světa za Valentinem Rossim. V letošním roce již dokázal zvítězit v úvodním závodě v Kataru, následně si pak ještě připsal vítězství v Mugellu a dokázal, že to s bojem o titul myslí opravdu vážně. Musí se však vypořádat s vyčerpáním během závodů, které jeho výkonnost srazí.

Svou kariéru započal v kubatuře do 250 ccm v roce 2002, v následující sezóně přestoupil o kubaturu níže. Byly to právě stopětadvacítky, kde se jeho potenciál naplno projevil, když zvítězil v závěrečném podniku sezóny. V roce 2005 bojoval o titul čtvrtlitru s Pedrosou, pak následoval již zmiňovaný přestup do MotoGP.

Místo narození: Southport  
Datum narození: 16/10/1985  
Motocykl: Desmosedici GP9

Stoner ist zweifellos einer der herausragendsten Fahrer in den letzten beiden Jahren in der MotoGP. Der 23-Jährige hat sich vom spektakulären, wenn auch inkonsistenten Rookie 2006 auf der Honda zu einem reifen Weltmeister entwickelt, der sich 2007 der Herausforderung mit Ducati mit einer Krone würdig erwiesen hat, diese aber letztes Jahr nicht verteidigen konnte und sich auf dem zweiten Platz hinter Rossi einfinden musste. Beim Saisonöffnungsrennen in Katar und auch in Mugello hat er bereits siegen können und wieder einmal unter Beweis gestellt, dass er sein Geschäft beherrscht. Er hat allerdings einige gesundheitliche Probleme, die ihm während der letzten paar Rennen Rückschläge erteilten.

2002 begann Stoner in der 250ccm Klasse, doch im folgenden Jahr wechselte er in die 125ccm Klasse und sein Potenzial wurde sichtbar als er das letzte Rennen der Saison gewann. 2005 kämpfte er hart mit Pedrosa um den 250ccm Titel, bevor er dann in die MotoGP Klasse aufstieg und sich seinen Weg bahnte.







# Repsol Honda Team



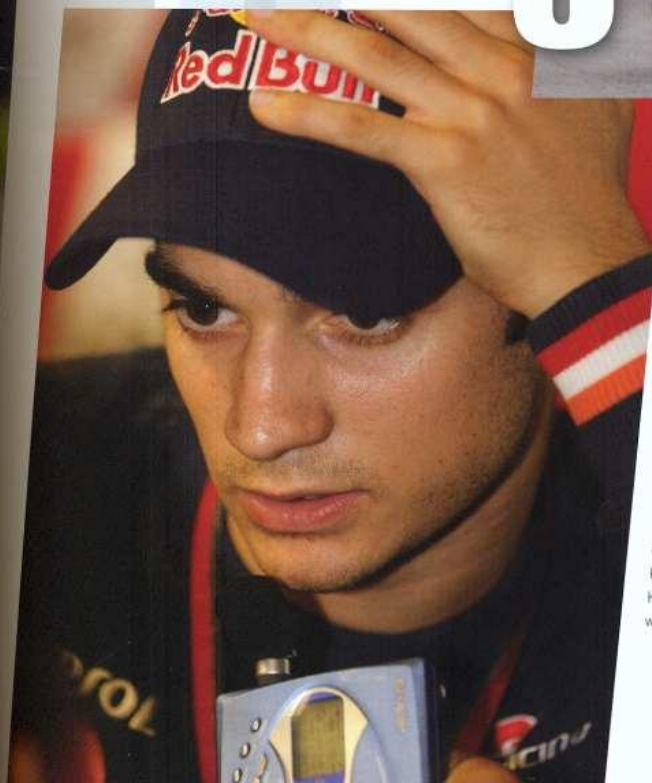
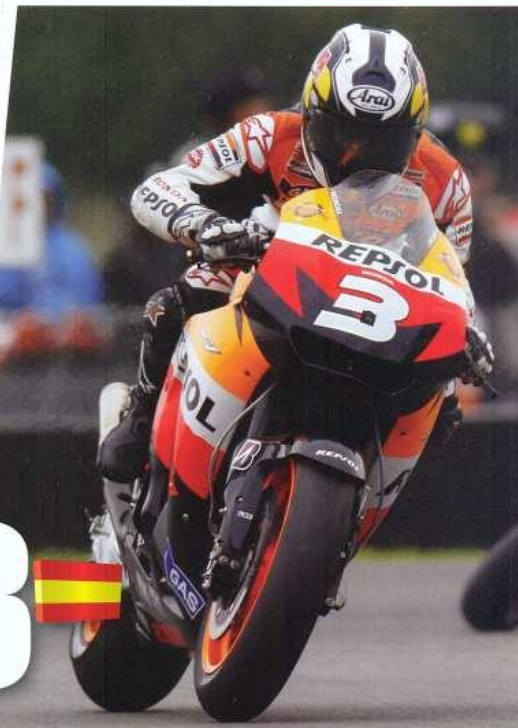
## Profily jezdců MotoGP / Fahrerprofile MotoGP 31

Vicemistr světa z roku 2007 v loňském roce vedl celkovou klasifikaci, ale pád v Německu ho zastavil v bitvě o celkový titul. V letošní sezóně převádí opět impozantní závodění, přestože ho sužuje bolestivé zranění nohy, které bezpochyby ovlivňuje jeho výkonnost. V Laguna Seca protomil roční čekání na vítězství nejen své, ale i továrny Honda.

Debutoval v roce 2001, kdy byl vybrán ze šampionátu na vyhledávání talentů. Pedrosa byl trefou do černého, mistrovský titul stopětadvacítce získal ve třetí kompletní sezóně, pak si však zlomil oba kotníky, což přibrzdilo jeho přípravu na přestup do třídy 250 ccm v roce 2004. Vše však nakonec hladce zvládl a titul v silnější kategorii si zajistil hned ve své nováčkovské sezóně, aby pak mistrovský trůn obhájil o rok později. Po přestupu do MotoGP dokázal pro změnu dojet hned v první Grand Prix v Jerezu na druhém místě, k tomu přidal hned dvě další vítězství.

Místo narození: Sabadell  
Datum narození: 29/09/85  
Motocykl: Honda RC212V

## Dani Pedrosa 3



Nachdem er 2007 der Zweite in der WM Gesamtwertung war, zerstörte im letzten Jahr ein schwerer Sturz auf dem Sachsenring seine Titelchancen, doch auch 2009 gibt er ein beeindruckendes Bild ab, auch nachdem er sich eine schmerzhaft Beinverletzung zugezogen hat, die seine Performance schon das ganze Jahr beeinflusst. Durch seinen Sieg in Laguna Seca hat er endlich das sieglose Jahr für Honda beendet.

2001 hatte Pedrosa, nachdem er bei einem Talentwettbewerb gefunden wurde, sein Debüt und nach seinem dritten Jahr in der 125ccm Klasse gewann er den Titel, bevor er sich in Philip Island beide Knöchel brach und sein für 2004 geplanter Einstieg in die 250ccm Klasse behindert wurde. Doch wie auch immer konnte er sich gut an die neue Klasse anpassen und gewann den Titel in seinem ersten Jahr. Im folgenden Jahr verteidigte er seine Krone erneut. 2006 trat Pedrosa in die MotoGP Klasse ein und bei seinem ersten Grand Prix in Jerez wurde er Zweiter, es folgten zwei Siege.



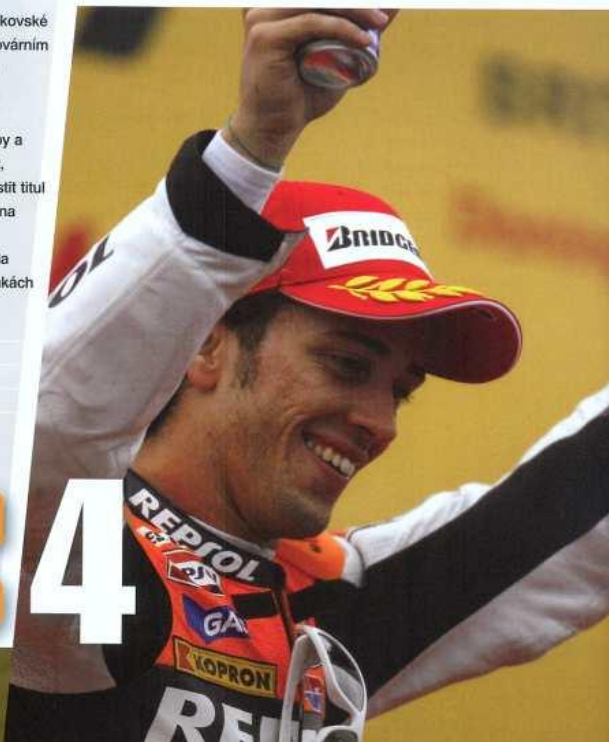


Andrea Dovizioso předváděl vynikající výkony ve své nováčkovské sezóně v roce 2008 a vysloužil si tak pro rok 2009 místo v továrním týmu Repsol Honda. Absolvoval šest plných sezón v nižších kubaturách se strojem Honda a v loňském roce si svou pilí a vyrovnanými výkony vybojoval celkové páté místo – nejlepší soukromý jezdec (netováři). Dovizioso je bývalý mistr Evropy a Itálie v kategorii 125 ccm, do seriálu GP nastoupil v roce 2002, postupně se učil svému řemeslu, aby si v roce 2004 mohl zajistit titul mistra světa stopěťadvacítka. Po přestupu do čtvrtlitru skončil na celkové třetí místo a v následujících dvou sezónách se stal vicemistrem světa, kdy pokaždé podlehl jen Jorge Lorenzovi. Na působení v továrním týmu si rychle zvykl a v náročných podmínkách v Doningtonu si dojel pro své první vítězství ve třídě MotoGP.

Místo narození: Forlì  
Datum narození: 23/03/86  
Motocykl: Honda RC212V

**Andrea  
Dovizioso**

4



Nach einer beeindruckenden MotoGP Rookie Saison 2008 ist Andrea Dovizioso für 2009 der Repsol Honda Neuzugang. Nachdem er sechs Jahre in den kleineren Klassen für Honda gefahren ist, schaffte es der eifrige und konsistente Fahrer letztes Jahr auf einen beeindruckenden Fünften Platz in der WM, die höchste Platzierung eines Nicht-Werksfahrers.

Nachdem er einst in der Italienischen und Spanischen 125ccm Meisterschaft gefahren ist, stieg Dovizioso permanent 2002 in die Grand Prix Szene ein und wurde in den nächsten beiden Jahren Zweiter hinter Jorge Lorenzo. In seinem ersten Jahr mit dem Werksteam macht er schon einen ziemlich sicheren Eindruck und seinen ersten MotoGP fuhr er unter schwierigen Bedingungen in Donington ein.

**Sachsenring**<sup>®</sup>

Motorsport und mehr. ADAC Sachsen

**ADAC**

**MOTORSPORTHIGHLIGHTS 2009**

**ADAC MASTERS WEEKEND**

**18.-20.09.09**

ADAC GT Masters

ADAC Formel Masters  
ATS Formel 3-Cup

ADAC PROCAR-Serie  
HAIGO

Mini Challenge

**EINTRITT FREI!**

Für den Fahrerlagerzugang wird ein Entgelt von 5,- Euro pro Tag erhoben.  
Tickets erhältlich an der Tageskasse.



[www.sachsenring-circuit.com](http://www.sachsenring-circuit.com)



# Rizla Suzuki Team



**Dread** OFFICIAL TEAM MERCHANDISE 2009 RANGE

[www.dread.cc/suzuki](http://www.dread.cc/suzuki)



**RIZLA + SUZUKI**

**alpha**  
TECHNIK

**ARROW**  
SUZUKI GSX-R 1000, Bj. 09

- ARROW Thunder Silencer
  - with removable dB-Killer
  - titanium sleeve
  - carby endcap
  - with EU homologation
  - Art.-Nr. AR-71736PK
- other versions from € 729,-



**EU**  
Homologation  
+ TUNING DELUXE  
€ 1.149,-



**TOP QUALITY!**  
**ABE**

- Gilles Tooling**  
**VCR 38 GT rearsets**  
for current Supersport-Bikes
- radical Optic
  - infinitely variable
  - mounted free from float
  - carby heel protectors
  - reverse shifting possible
- available:  
gold, black, gold/black, black/gold

+ TUNING DELUXE  
€ from 479,-

**BITUBO**  
XXF31 / XXF11  
Racing Mono-Shock



- for Supersport-Bikes year 2006-
- innovative design
  - compact & lightweight
  - rebound 24 clicks
  - compression in high- and lowspeed 24 clicks
  - length adjustment +/- 10mm
  - hydraulic spring preload only XXF31
  - different spring rates available
- version XXF31 from € 1.207,85



+ TUNING DELUXE  
€ from 996,-

web-shop over 7000 products

[www.alphatechnik.de](http://www.alphatechnik.de)



# 65 Loris Capirossi

Nejstarší jezdec startovního roštu MotoGP Loris Capirossi má bohaté zkušenosti a málokdo se s ním může rovnat, co se závodů Grand Prix týče. V 17 letech dokázal získat jako nováček titul mistra světa ve třídě do 125 ccm, mistrovský trůn obhájil i v následující sezóně, pak následoval přestup do vyšší kubatury. V roce 1998 získal mistrovský trůn čtvrtlitrů proti takovým jezdčům, jako je Valentino Rossi. Zašlou slávu si připomněl v roce 2003 přestupem k Ducati, která nově vstoupila do seriálu MotoGP. S týmem pocházejícím z rodiště Lorise Capirossiho dokázal vyhrát sedm Velkých cen a výrazně pomohl získat Ducati pohár konstruktérů v roce 2007. Loňskou sezónu absolvoval ve stáji Suzuki a skončil celkově na desátém místě. Letos předvedl několik solidních výsledků, takže se dá očekávat, že Capirossi ještě neřekne poslední slovo. V této chvíli jen doufá, že nový motor dokáže přinést potřebná zlepšení.

Místo narození: Bologna  
Datum narození: 04/04/73  
Motocykl: Suzuki GSVR 800



Der älteste Fahrer am Start der MotoGP, Loris Capirossi hat schon sehr viel Erfahrung im Grand Prix Sport vorzuweisen und nur wenige können da mithalten. Mit nur 17 Jahren wurde er in seiner Debütsaison 125ccm Weltmeister und gewann den Titel auch im folgenden Jahr, bevor er in die größeren Klassen aufstieg. 1998 gewann er die 250ccm Krone gegen Größen wie Valentino Rossi und mit seinem Wechsel zu Ducati 2003 als diese in die MotoGP einstieg erritete er weiteren Ruhm. Er gewann sieben Rennen mit dem Werk aus seiner Heimatstadt und verhalf ihnen 2007 zum Team- und Konstrukteurtitel. Letztes Jahr wechselte er zu Suzuki und wurde Gesamt-Zehnter. Einige positive Ergebnisse in den letzten Rennen scheinen darauf hinzuweisen, dass man noch mehr von Capirossi erwarten kann und er hofft, dass die neue Motor-Performance seines Bikes sich weiterhin verbessern wird.



# 7 Chris Vermeulen

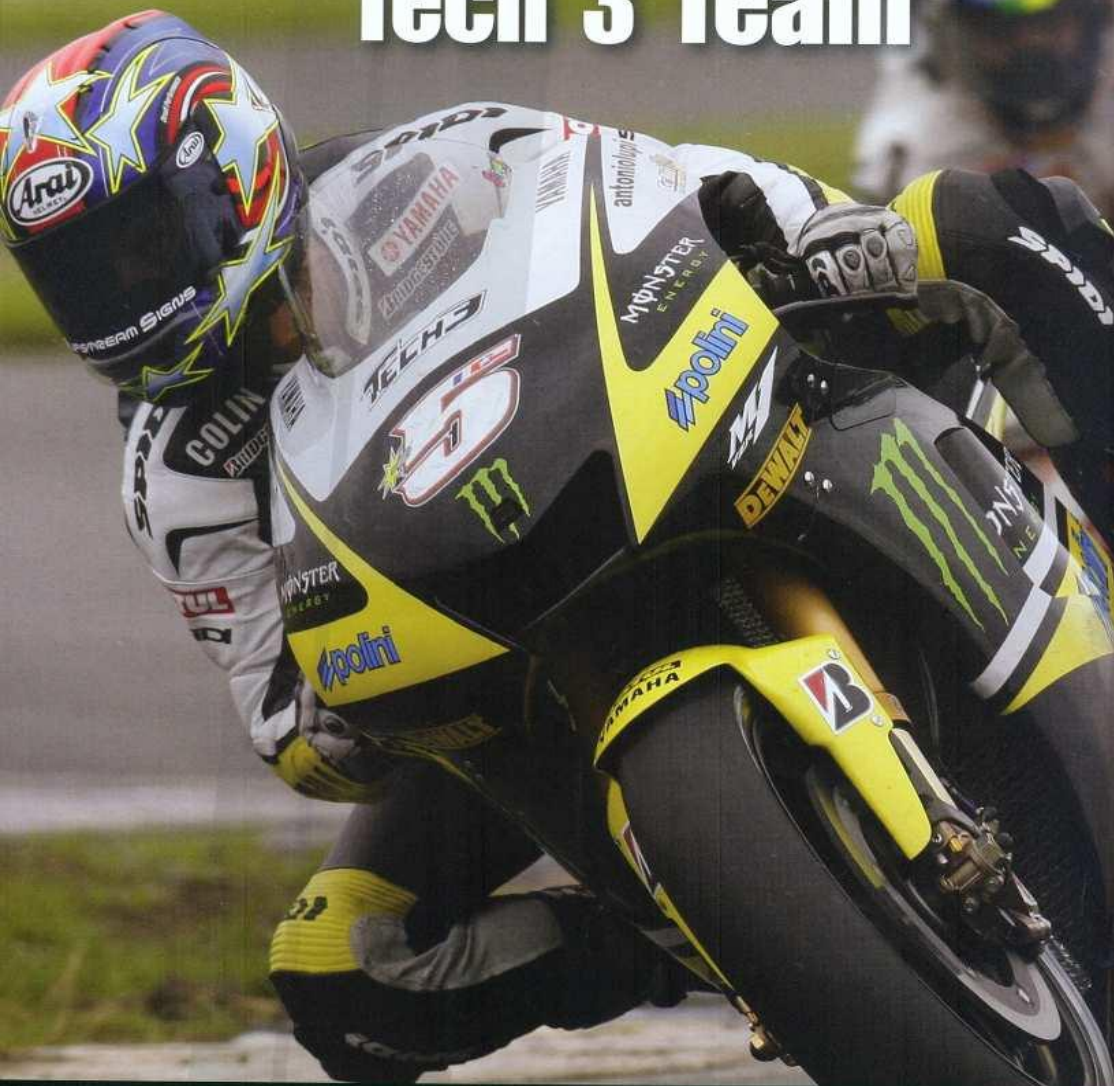
Bývalý mistr světa supersportů si odbyl svou první sezónu u týmu Suzuki v roce 2006, od té doby drží prapor této japonské továrny. Během první roku si připsal dvě pole position a jedno umístění na stupních vítězů. Prvního vítězství se dočkal o rok později při deštivé Velké ceně v Le Mans, to jen podpořilo jeho reputaci mistra na mokru, nadále však dokazoval, že je schopen bojovat na předních místech za jakéhokoli počasí. Doposud získal ve třídě MotoGP sedm umístění na stupních vítězů, v letošní čtvrté sezóně by rád rozšířil svoji sbírku trofejí, ale zatím se mu nedaří vyrovnat se s nejlepšími. Na počest svého bývalého učitele Barryho Sheena vozi na kapotě startovní číslo 7.

Místo narození: Brisbane  
Datum narození: 19/06/82  
Motocykl: Suzuki GSVR 800

Der ehemalige Superbike Weltmeister ist 2006 in einer erfolgreichen ersten Saison zu Suzuki dazu gestoßen und ist seither bei dem Japanischen Werk geblieben. In seinem ersten Jahr schaffte er es zweimal auf die Pole Position und einmal aufs Podium und 2007 fuhr er seinen ersten Sieg im regennassen Le Mans ein. Dieser Sieg verhalf ihm zu seinem Ruf als Regenmeister, doch auch unter anderen Bedingungen hat er sein Können schon unter Beweis gestellt und bisher insgesamt sieben Podiumsplätze in der MotoGP eingefahren. In seinem vierten Jahr auf der Suzuki hofft er noch mehr Preise hinzuzufügen, konnte es jedoch bisher noch nicht mit der Spitze aufnehmen. Er fährt zu Ehren seines ehemaligen Mentors Barry Sheene mit der Nummer 7.



# Monster Yamaha Tech 3 Team



**Dread** OFFICIAL TEAM  
MERCHANDISE  
2009 RANGE

[www.dread.cc/tech3](http://www.dread.cc/tech3)



**MONSTER**  
ENERGY

**YAMAHA** **TECH3**

# Going to another MotoGP? Go with Champions.

Our team is at every event.



**POLE POSITION TRAVEL**  
Nothing beats being there

Tickets • MotoGP VIP Village • Private hospitality • All-inclusive packages • Accommodation • Ground & air transport • Custom services • Great parties!



**AT ALL EVENTS!**

## 2009 Rounds

Catch the action!

Red Bull Indianapolis Grand Prix	30-Aug 3-Star/3nt	\$680*
Gran Premio Stacovi di San Marino e Della Riviera di Rimini	06-Sep 3-Star/3nt	€554
Gran Premio de Portugal	04-Oct 3-Star/3nt	€324
Australian Grand Prix	18-Oct 4-Star/4nt	€860
Malaysian Motorcycle GP	25-Oct 4-Star/3nt	€455
Gran Premio Generali De La Comunitat Valenciana	08-Nov 3-Star/3nt	€540

\*Prices for full package with basic accommodation, opening party, guide, more...  
Flight not included, we can advise.  
All packages can be customized.  
Book online or contact us.

## Provisional calendar\*

1	11-Apr	Doha, Qatar
2	25-Apr	Motegi, Japan
3	02-May	Jerez, Spain
4	16-May	Le Mans, France
5	30-May	Florence, Italy
6	06-Jun	Silverstone, UK
7	26-Jun	Assen, Netherlands
8	04-Jul	Barcelona, Spain
9	18-Jul	Sachsenring, Germany
10	25-Jul	Laguna Seca, USA
11	15-Aug	Brno, Czech Republic
12	29-Aug	Indianapolis, USA
13	12-Sep	Misano, Italy
14	19-Sep	Lake Balaton, Hungary
15	10-Oct	Sepang, Malaysia
16	17-Oct	Phillip Island, Australia
17	31-Oct	Estoril, Portugal
18	07-Nov	Valencia, Spain

**BB** Ask about our special 'Back to Back' tours! Taking you from one GP to the next with exciting activities in between! Great for intercontinental customers!

\*Dates subject to change. In the event of a date change you are entitled to 100% refund of any deposit

## Bookings for 2010 now open

Opening race under lights; fantastic shopping, beaches, tiny crowds.  
Exotic location with Honda Museum and carnival atmosphere. Few foreigners.  
European opener and always a madhouse; guaranteed sun and fun.  
Most laid back European event, incredibly picturesque medieval town.  
Craziest atmosphere of all; track invasion at end. Beautiful Florence.  
First time in 2010. Famous F1 circuit, organisers pulling out all stops...  
Longest-running event on calendar; great biker destination. Non-stop party.  
Best facilities, great track; stay either stunning Barcelona or on beach  
Great viewing track, very friendly and inexpensive destination, great beer.  
Totally unique atmosphere; awesome circuit; packed with events & parties.  
The biggest and the best. Our flagship. Best value in Europe, awesome parties!  
Best VIP facilities, easy to get to, Mecca for motor-heads.  
Non-stop fun at famous Italian beach resort area. Good family destination.  
New event in 2010; 2 years in the making; great value, beautiful location.  
Best value of all events; superb VIP; tremendous nightlife. Make it a holiday!  
The most beautiful circuit, non-stop party weekend! Double with Sepang...  
Favourite for charm & no stress. Great holiday spot; always exciting racing.  
Beautiful 'late summer' at atmospheric event. Grand Irish charity party!

+44 191406 6260 [www.polepositiontravel.com](http://www.polepositiontravel.com)

[www.brnograndprix.com](http://www.brnograndprix.com) [help@polepositiontravel.com](mailto:help@polepositiontravel.com)



## 5 Colin Edwards



Texaské tornádo je bývalým dvojnásobným šampionem superbiků a patří v letošní sezóně k veteránům MotoGP. Do královské třídy vstoupil v roce 2003 za řídky notoricky nepoddajné Aprilie RS Cube, slušné výsledky v následujícím ročníku s Hondou mu otevřely cestu do továrního týmu Yamaha po bok Valentina Rossioho. Nejlepšího výsledku dosáhl na domácí trati v Laguna Seca, kde si v první ze tří sezón u Iwatské fabriky dojel pro druhé místo. Nejblíže k vítězství byl v roce 2006 při Grand Prix v Assenu, kdy v souboji s pozdějším světovým šampionem Nicky Haydenem upadl v závěrečné šikaně. Přestup do satelitního týmu Monster Yamaha Tech3 v roce 2008 byl pro Američana novým impulzem a po vyrovnaných výkonech během celé sezóny by se nikdo nedivil, kdyby se konečně v letošním roce dočkal prvního vítězství.

Místo narození: Houston  
Datum narození: 27/02/74  
Motocykl: Yamaha YZR-M1

Nachdem er zweimal in der Superbike Weltmeister wurde, gehört der Texas Tornado jetzt auch schon zu den MotoGP Veteranen. Er kam 2003 mit Aprilia auf der berüchtigt schwierigen RS Cube zur Elite Klasse und ein solides Jahr 2004 auf der Honda brachte ihm den Werksvertrag mit dem Yamahateam an der Seite von Valentino Rossi ein. Bei seinem Heimrennen in Laguna Seca im ersten von drei Jahren mit dem Iwata Werk erreichte er sein bisher bestes Ergebnis eines zweiten Platzes und in Assen 2006 kam er einem Sieg sehr nahe. Leider stürzte er im Kampf mit dem WM-Anwärter Nicky Hayden in der letzten Schikane.

2008 wechselte er in das Satelliten Monster Yamaha Tech 3 Team und er lebte wieder neu auf, wodurch es keine Überraschung mehr wäre, wenn er 2009 nun endlich zu seinem lang ersehnten Sieg fahren würde.



Das **SPEED MOTORRADMAGAZIN** erhalten Sie monatlich - für 2,-Euro in Ihrem Zeitschriftenhandel. (ausführliche Berichte über MotoGP/SBK-WM/IDM, British SBK/Touren Motorrad-Tests, Classic...)

Kalender 2010 - 15,-€

**MOTORRADSPORT-KLASSIK**

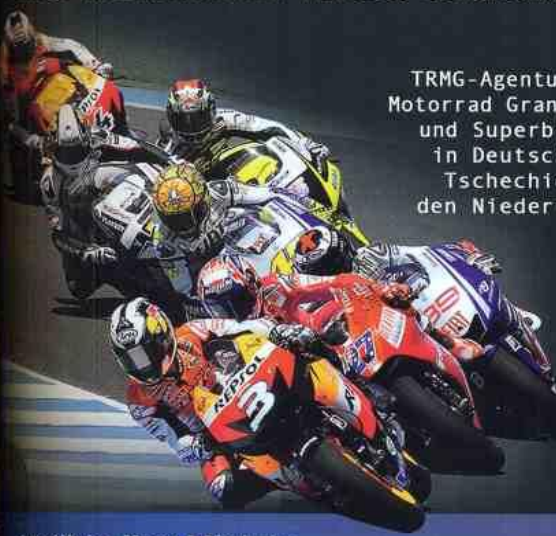
unter: speed-verlag@t-online.de



### Wir suchen freie Mitarbeiter!

Für den Außendienst und Redaktionsarbeit  
Journalistische Vorkenntnisse und Motorradführerschein von Vorteil  
(nicht Bedingung!)  
(Interessenten können sich per e-mail oder unter untenstehender Adresse bewerben)

TRMG-Agentur für:  
Motorrad Grand Prix und Superbike-WM in Deutschland, Tschechien und den Niederlanden



All you need is...

**Speed**  
Ihr Motorradmagazin

Speed Verlag, Messe & Marketing

Sonnenstraße 1

09212 Limbach-Oberfrohna

Phon 0 37 22/ 9 51 35

Fax 0 37 22/ 9 51 18

Phon (Redaktion) 0 37 22/ 8 90 63 21

Fax (Redaktion) 0 37 22/ 8 90 63 22

speed-verlag@t-online.de

www.speed-verlag.de

All you need is...  
**Speed**  
Ihr Motorradmagazin  
September 2009 / Nr. 09 / 15. Jahrgang / 2,00 Euro

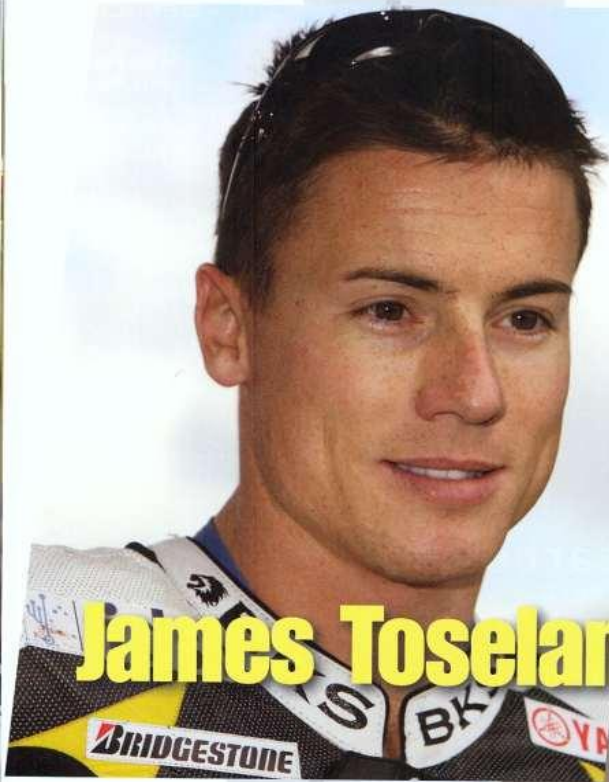
**214.711 Besucher**  
erleben heiße Fights, wilde Stürze und ein Herzschlagfinale beim Großen Preis von Deutschland

IDM Salzburg: BMW und Werner Daemen schreiben Geschichte

www.speed-verlag.de



# 42 Profily jezdců MotoGP / Fahrerprofile MotoGP



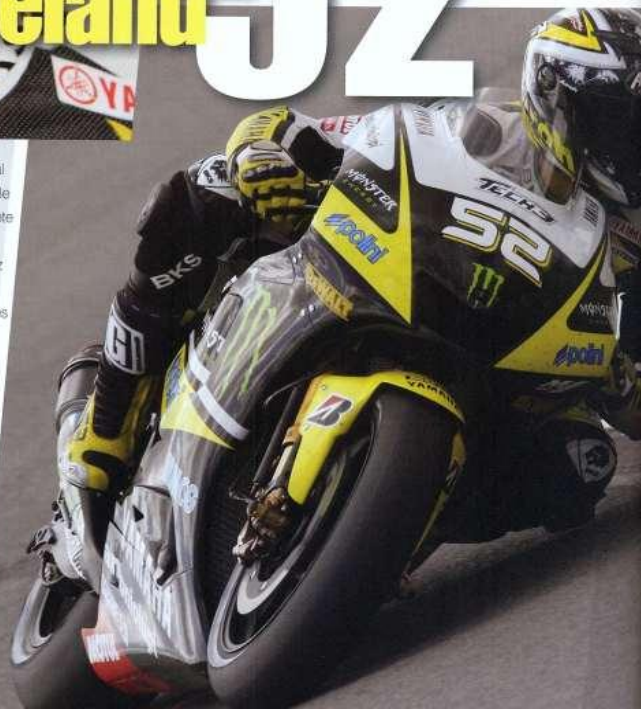
## James Toseland

# 52



Po zisku dvou titulů v mistrovství světa superbiků přišel Toseland do MotoGP v roce 2008 jako velká britská naděje tohoto sportu. Do první Velké ceny v Kataru odstartoval z druhého místa na roštu, po soubojích s Rossim nakonec dokončil závod na šestém místě, což je na nováčka slušný výsledek. Šesté místo byl jeho nejlepší výsledek v sezóně, který zopakoval celkem šestkrát, celkově si pak připsal jedenáctou příčku. S týmem Monster Yamaha Tech 3 prodloužil smlouvu tento pianista z Yorkshiru po pouhých třech závodech uplynulé sezóny. V letošním roce se mu však zatím nedaří navázat na předchozí úspěchy.

Místo narození: Sheffield  
Datum narození: 05/10/80  
Motocykl: Yamaha YZR-M1



Toseland stieß 2008 zur MotoGP und wurde, nachdem er zweimal den Superbike WM Titel gewonnen hatte, als Großbritanniens große Hoffnung im Sport gehandelt. Bei seinem Grand Prix in Katar startete er das Rennen vom zweiten Startplatz und führte eine Schlacht gegen Rossi, bevor er sich dann am Ende mit einem sechsten Platz zufrieden geben musste, einem respektablen Resultat für einen Debütanten. Sechster blieb sein bestes Ergebnis der Saison, welches er sechsmal wiederholte und am Ende der Meisterschaft als Elfter in der Gesamtwertung stand.

Der Piano-Spieler aus Yorkshire bleibt auch für 2009 im Monster Yamaha Tech 3 Team, deren Vertrag er nach dem erst dritten Rennen der Saison 2008 wieder unterzeichnete. Die Ergebnisse in diesem Jahr ließen allerdings noch auf sich warten.

BRNO 2009



MOTOGP: 230 PS

## AUF DER RENNSTRECKE SIND WIR ZUHAUSE.



**BESTELLEN SIE NOCH HEUTE**  
E-Mail: [abo@speedweek.ch](mailto:abo@speedweek.ch)  
Telefon +49 (0)711 72 52 283

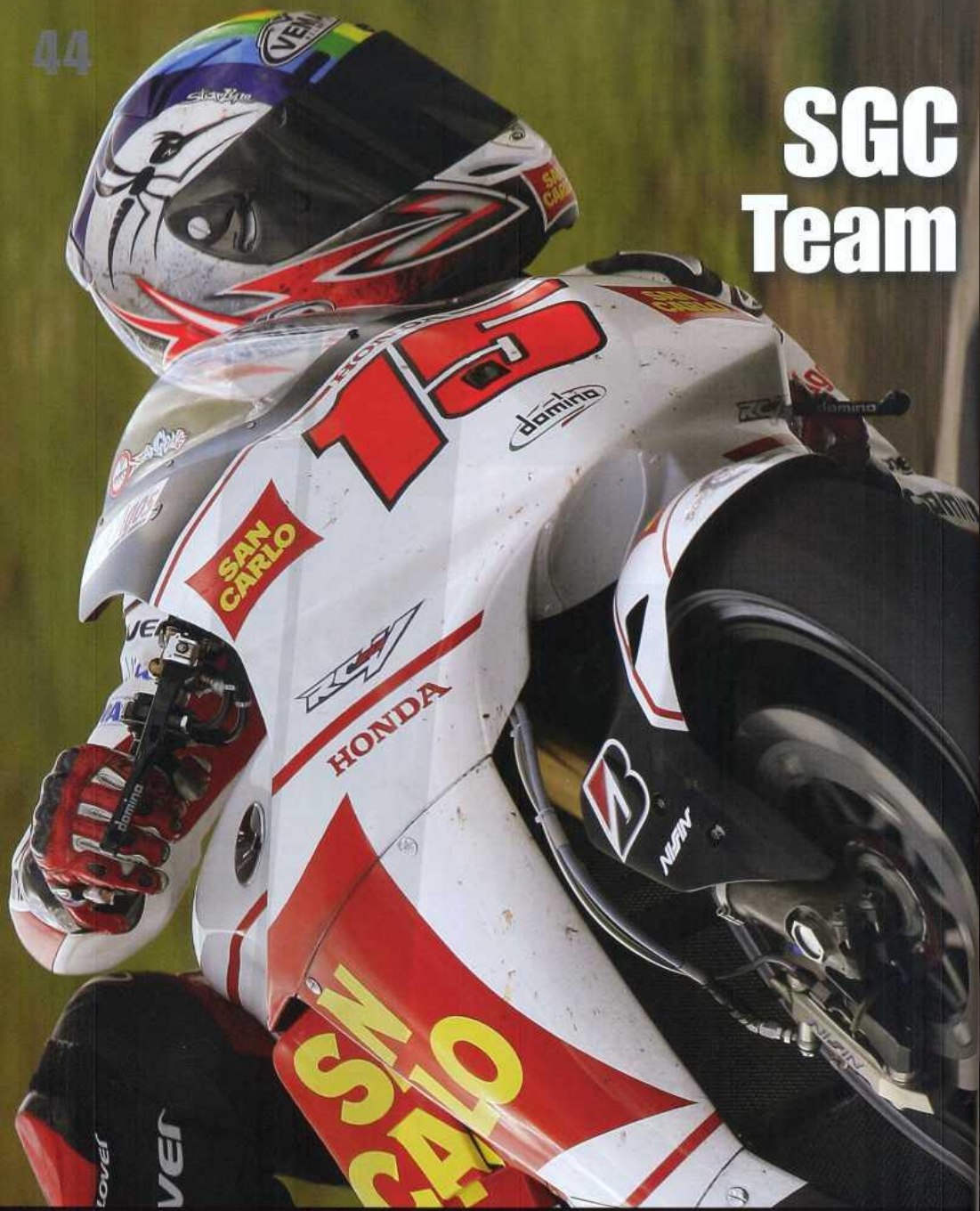
**DIE NEUE MOTORSPORT-ZEITSCHRIFT. JEDEN DIENSTAG NEU!**  
Rennberichte, Interviews und Hintergrundstorys aus der ganzen Welt des Motorsports. Mit SPEEDWEEK sind Sie hautnah dabei. News aus Formel 1, DTM, WRC, MotoGP, Superbike-WM, Motocross, Red Bull Air Race u.v.a. bringen das Oktan im Blut zum Brodeln.

[WWW.SPEEDWEEK.DE](http://WWW.SPEEDWEEK.DE)





# SGC Team



**Dread** OFFICIAL TEAM MERCHANDISE 2009 RANGE

[www.dread.cc/gresini](http://www.dread.cc/gresini)



Team  
**SAN CARLO**  
Honda Gresini

**RACE-PARTY 2009 SACHSENRING**

SPECIAL THANKS TO OUR GUESTS

PROMOTER  
HR. REICHERT  
HR. RAPPICH  
HR. HEIJOLF

PENTHOUSE  
Heineken  
MONSTER ENERGY  
RACING TEAM GERMANY  
Kutschera & Deubner  
HAPPY SYSTEMBAU  
R&R  
TOP fotomodels.eu



Let your passion grow.



## LeoVince

EXHAUST SYSTEMS

NECH SVOU VAŠEN RŮST S NÁMI. Ať je svět, který miluješ, jakýkoli, LeoVince je ta správná volba, která ti zajistí maximum emocí - od skútru k off-roadu, od třídy Gran Turismo k supersportovnímu stroji. Scoot, SBK, X3: Maximum. Pro jakékoliv potřeby. [www.leovince.com](http://www.leovince.com)



Všechny produkty Leo Vince jsou homologovány CE a splňují normy FIM.

**HD**  
HD COM s.r.o., Manželů Curieových 657, 674 01 Třebíč  
tel./fax: +420 568 823 917-18, e-mail: [info@hdcom.cz](mailto:info@hdcom.cz)  
DISTRIBUTOR PRO ČESKOU A SLOVENSKOU REPUBLIKU

[www.hdcom.cz](http://www.hdcom.cz)





# 15 Alex de Angelis

Der einzige Fahrer aus San Marino fährt seine zweite Saison in der MotoGP 2000 wurde er in der 125cm Klasse „Rookie of the Year“ und 2003 wurde er Gesamt-Zweiter, bevor er in die 250cm Klasse wechselte. 2006 in Valencia fuhr er zum ersten Mal zum Grand Prix Sieg und wurde Dritter in der WM, was er 2007 wiederholte. Nur seine dominanten Rivalen Lorenzo und Dovizioso waren besser als er. Beim Wechsel zur MotoGP zeigte er letztes Jahr mit einem vierten Platz in Mugello und auf dem Sachsenring Furken von Brillanz und sein Boss Fausto Gresini ist noch immer zuversichtlich, dass dieser ungeschliffene Rohdiamant eines Tages zu den Topfahrern gehören wird. Da das Team für die nächste Saison bereits Simoncelli unter Vertrag genommen hat, weiß De Angelis, dass er bis zum Ende der Saison ein paar bessere Ergebnisse braucht, um seinen Platz zu behalten und bei seinen letzteren Performances kann man sehen, dass er genau das tut.



Jediný jezdec ze San Marina v seriálu mistrovství světa se účastní své druhé sezóny v MotoGP. De Angelis byl vyhlášen nováčkem roku ve třídě 125 ccm v roce 2000. Působení v nejslabší kubatuře ukončil jako vicemistr světa v roce 2003, následně pak přestoupil do dvěstěpadesátek. Prvního vítězství v Grand Prix se dočkal v roce 2006 ve Valencii, celou sezónu pak dokončil na třetím místě. Stejný výsledek dokázal zopakovat i o rok později, kdy ho předčili svou dominancí velcí rivalové Lorenzo a Dovizioso. Přestup do MotoGP přinesl pár záblesků briliantu, když dokázal v loňském roce dojet na čtvrtém místě v Mugellu a na Sachsenringu. Týmový šéf Fausto Gresini stále věří, že dokáže tento diamant vyleštit do podoby excelentního jezdce. De Angelis však ví, že musí do konce sezóny předvádět dobré výkony, aby si udržel místo v týmu, jelikož Gresini již podepsal smlouvu se Simoncellim na příští sezónu. Nutno podotknout, že zatím se mu to daří.

Místo narození: Rimini  
Datum narození: 26/02/84  
Motocykl: Honda RC212V

# 24 Toni Elias

Před tím, než byl Elias draftován Yamahou do třídy MotoGP v roce 2005, patřil k velkými favoritům v kubaturách 125 ccm a 250 ccm. Zranění přibrzdila tohoto jezdce v profesním růstu, avšak výkony v poslední třetině sezóny stačily Fausto Gresinimu, aby podepsal s Eliase smlouvu na dva roky, který na oplátku dokazoval, proč patří k nejzajímavějším závodníkům MotoGP. Prvního vítězství dosáhl v jednom z nejužasnějších závodů historie v roce 2006 v Portugalsku. Zranění v Assenu významně ovlivnilo sezónu 2007. Po střídavých výkonech a dvou umístěních na stupních vítězů se satelitním týmem Ducati byl Elias přivítán zpět do týmu San Carlo Honda Gresini, kde se od něj v roce 2009 očekává pozvednutí ambicí. Zpočátku si hůře zvykal na grip tovární RC212V, ale postupně se dostává do formy.

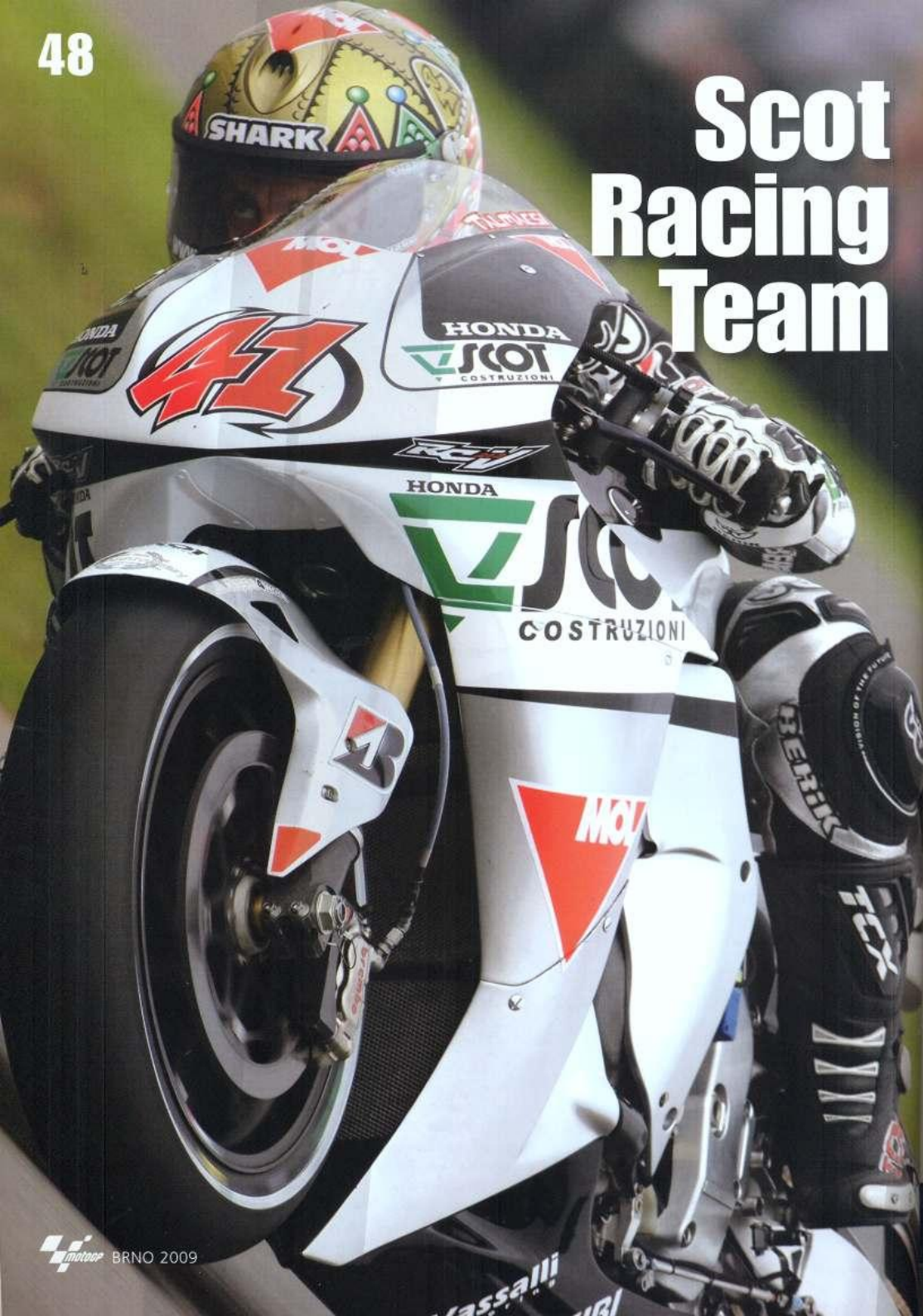
Místo narození: Manresa  
Datum narození: 26/03/83  
Motocykl: Honda RC212V



Elias war in der 125ccm und 250ccm Klasse ein Titelanwärter, bevor er 2005 von Yamaha in die MotoGP geholt wurde. Sein Lernprozess wurde von Verletzungen überschattet, aber das letzte Drittel der Saison war für Fausto Gresini ausreichend, um ihn für zwei Jahre unter Vertrag zu nehmen und hier zeigt er noch immer seine Talente, die ihn als einen der aufregendsten Fahrer der MotoGP gelten lassen. Seinen ersten Sieg hatte er 2006 in Portugal, bei einem der besten Rennen aller Zeiten. Eine Verletzung, die er sich in Assen zuzog beeinträchtigte ihn die ganze Saison 2007 und nach einem Jahr unterschiedlicher Ergebnisse und einiger Podiumsplätze für das Ducati Satellitenteam wurde Elias wieder ins San Carlo Honda Gresini Team aufgenommen, wo er deren 2009 Projekt anführt. Zu Beginn fiel es ihm nicht leicht mit seiner RC212V Werkmaschine, doch langsam verbessert sich seine Form.



# Scot Racing Team



**PSI**

**Oblékneme i Vás ...  
We dress you up ...**

[www.psi.eu](http://www.psi.eu)

Navštivte prodejny PSI HUBÍK:  
Visit PSI HUBÍKs' shops:

**Tlumačov**

Dolní 23  
+420 577 929 723

**Praha – Zahradní Město**

Hyacintová 3222/10  
+420 261 218 993

**Brno - Bosonohy**

Pražská 61  
+420 549 210 200

**Ostrava - Přívoz**

Nádražní 159  
+420 596 133 676

**Jablonec nad Nisou**

Fügenerova 3  
+420 483 712 826

**Lipno nad Vltavou**

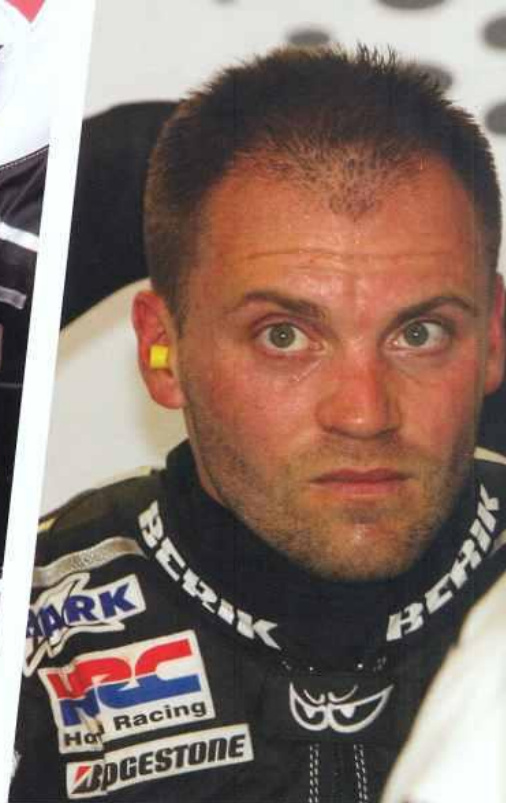
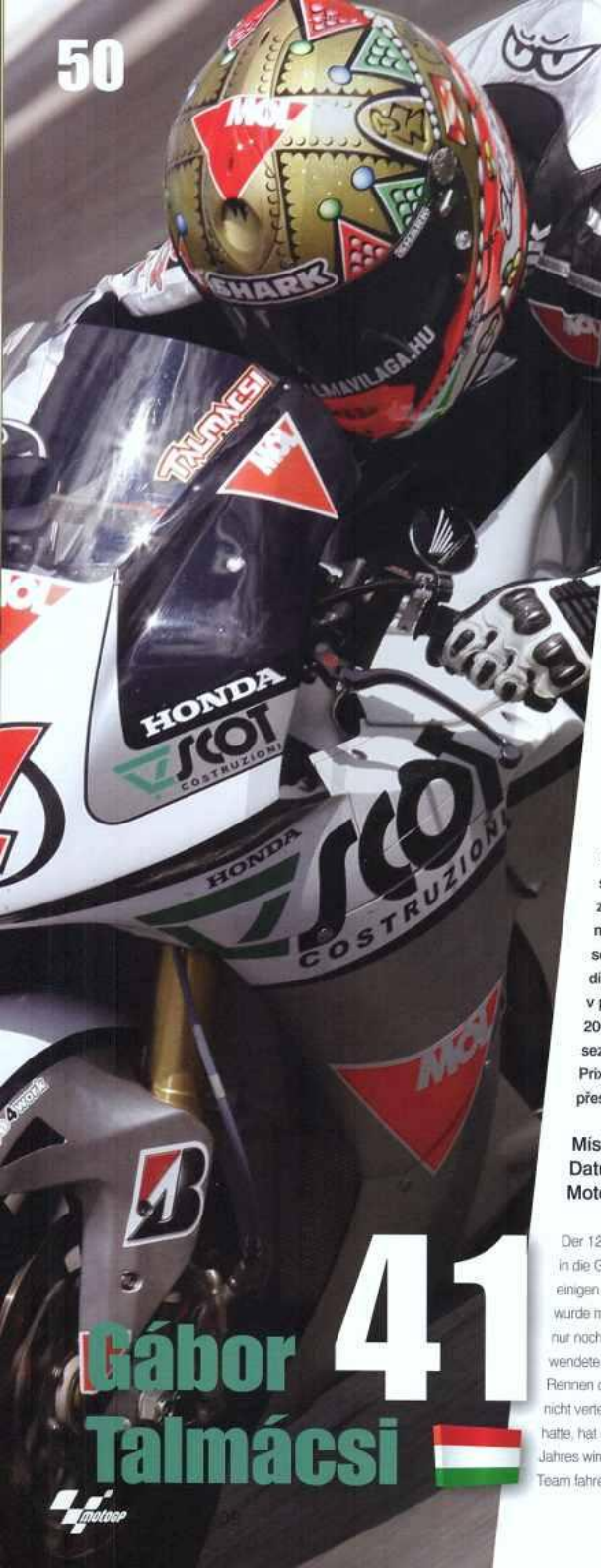
Promenáda 89  
+420 380 731 776



ČESKÝ VÝROBCE MOTOODĚVŮ A PRODEJCE MOTODOPLŇKŮ  
CZECH MOTOWEAR MANUFACTURER AND DISTRIBUTOR OF MOTO EQUIPMENT

PSI HUBÍK s.r.o., Dolní 23, 763 62 TLUMAČOV, tel./fax: +420 577 929 723, e-mail: [psi@psihubik.cz](mailto:psi@psihubik.cz)





Mistr světa 125 ccm z roku 2007 byl prvním Maďarem po dvaceti letech startujícím v seriálu Grand Prix v roce 2001. Prokousával se řadou soukromých týmů, než se upsal KTM v roce 2005. To znamenalo obrovský zvrat ve výkonnosti, dokázal zvítězit ve třech závodech a zajistit si třetí místo v celkovém pořadí. O rok později si dokázal s Hondou dojet jen pro sedmou příčku. Přestup do týmu Aspar v roce 2007 byl dílem štěstěny, díky deseti umístěním na stupních vítězů a třem vítězstvím si mohl v posledním závodě sezóny vybojovat titul mistra světa. Smůla v roce 2008 ho připravila o možnost obhajoby světového prvenství. Letošní sezónu nezahájil v kubatuře 250 ccm špatně, ale po pouhých třech Grand Prix se rozešel ve zlém s týmem Aspar. Následoval odvážný krok a přestup do MotoGP, kde se upsal do konce sezóny týmů Scot Racing.

**Místo narození:** Budapešť  
**Datum narození:** 25/05/81  
**Motocykl:** Honda RC212V

Der 125cm Weltmeister von 2007 wurde der erste Ungar seit 20 Jahren, der 2001 in die Grand Prix-Szene einstieg. Bis zu seinem Vertrag mit KTM 2005 hat er sich mit einigen Privatteams durchgeschlagen. 2005 aber verbesserte er sich dramatisch und wurde mit drei Siegen Dritter in der Meisterschaft, doch 2006 mit Honda schaltete er es nur noch auf den Siebten Platz. 2007 wechselte er ins Aspar Team und sein Glück wendete sich. Mit zehn Podien und drei Siegen holte sich der Ungar beim letzten Rennen der Saison den Titel. 2008 hatte er weniger Glück und konnte seinen Titel nicht verteidigen und nachdem er dieses Jahr in der 250ccm einen recht guten Start hatte, hat er sich nach drei Rennen bitter von Aspar getrennt. Für den Rest des Jahres wird er nach seinem dreisten Wechsel in die MotoGP für das Scot Racing Team fahren.

**Gábor Talmácsi**

**41**



# TITAX

RACING PRODUCT

TUV CERTIFIKACE



...AND THE PERFORMANCE IS BETTER !

## SUPERBIKE LEVERS

Produkty TITAX jsou známa především v USA a v zemích evropské unie, kde na kvalitu a výkonnost jejich produktů, spoléhají tisíce jezdců všech kategorií. TITAX prošel přirozeným vývojem od off-road dílů k silničním komponentům, kde se radí k absolutní špičce na světovém trhu. Ostatně vždyť už jsou na trhu již 9 sezón. V každém detailu jakéhokoliv produktu jde vidět, že zkušenosti nasbíraných za tuhle dobu perfektně využily a všechny TITAX produkty jsou na vrcholu světové úrovně a extra vysokou životností. Představme si jeden z nejznámějších výrobků:



## NASTAVITELNÉ BRZDOVÉ A SPOJKOVÉ PÁČKY

Navytvořením prvku mezi jezdci a vlastním strojem, a hlavně pak jeho ovládním je spojková a brzdová páčka. Bez spjčky se těžko rozjedeš, bez brzdy to těžko zastavíš, jednoduše řečeno, bez páček jste naryhnení!

Kvalita páček montovaných na sériové stroje se dosti liší. Kvalitou rozumíme možnost nastavení torzu kterému jezdcí na míru. Každému to vyhovuje jinak, a přestože je ověk hodně přizpůsobivý, možnost vhodného nastavení je obrovskou výhodou. Pověstíno se u sériových strojů setkáváme s nastavitelnou páčkou přední brzdy. Problém je ale v případě druhé páčky. U spojkových se objevovaly stavitelné verze jen výjimečně, a to především v kombinaci s hydraulickými systémy. U lankami ovládaných spjček jste se museli zpravidla přizpůsobit nastavení danému výrobci. To platilo dříve, než se objevily na trhu „tuningové“ páčky. Jedněmi takovými jsou i páčky Titax. Tyto spojkové a brzdové páčky jsou na trhu již nějaký ten rok a pro některé bude možná překvapivé, že se přes cizokrajný název jedná o český výrobek, navíc s atestací TUV a na starší stroje Něm se povedlo získat na šest tři kompletní sady z nabízeného sortimentu, tedy páčky krátké, dlouhé a tzv. lamaci s kloubem. Z nabídky osmi barevných provedení, včetně chromu a titanu, jsme si vybrali kombinaci moderního eloxování s červeným přepínáním, přičemž k atestování jsme zvolili postarší GSXR 750 z roku 1998. Za jednu z výhod považují, že kromě nabídky pro současně modely není problém sehnat tyto páčky ani na stroje (nejen na supersporty, ale i na naháče, cestovní anitura a velké skútry) staršího data, na které už dnes jen tak něco neseženeta. Titaxy jsou vyrobeny na strojích CNC z lehkých a hodně pevných hliníkových slit a designově jsou velice pěkné a kvalitně zpracované. Váha, která je o něco větší oproti originálům, je vzhledem k jejich užité hodnotě zanedbatelná. Základem páček je vysoce odolné a zapouzdřené „High Grade“ ložisko umožňující nejméně tři dvakrátoví síly a jednoduché nastavení. Na výběr je šest poloh, takže pro nikoho by neměl být problém najít se tu nevhodnější. Všechny páčky Titax jsou plně kompatibilní s typem motocyklu, pro který jsou určeny, a tak montáž zvládne každý k prohození nových páček za staré je potřeba jeden klíč a šroubovák, aspoň v případě našeho stroje.

## DOBŘÁ VOLBA

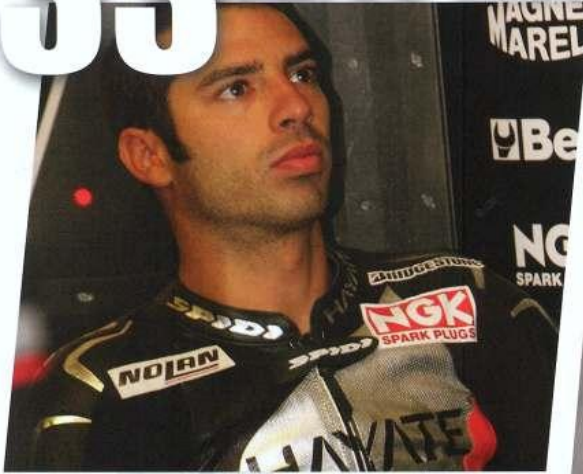
Prohodnotím testem se rozumí opravdové vyzkoušení ve všech jízdních režimech. Beru si tedy všech šest páček do báglu spolu s nářadím a vyrážím na klasickou víkendovou projíždku po našich silnicích. Na přemontování páček je potřeba jen chvilka a vše pasuje perfektně. Na svou ruku si nastavuji vždy brzdovou páčku na nejvýhodnější polohu a i v tomto případě se mi brzdění sála takto dobře ovládá. Velkou výhodou je nastavení spjčky, což se sériovým vybavením není možné. Ze všim střední pozici a spjčka se mi ovládá daleko lépe oproti originálu. Co mě nejvíce zajímalo, byl rozdíl mezi krátkou a dlouhou páčkou. V obou případech používám k ovládní páček vždy jen dva prsty, takže kratší páčky by měly být dostatečné. Po celodenním testování jsem ale přesvědčen, že na starších strojích je lepší používat páčky dlouhé, a to z důvodu větší síly na těžkou spjčku i starší a máne účinné brzdy. Krátké páčky bych tedy doporučil na novější stroje s kvalitními brzdami a lehkým chodem spjčky. V případě dlouhých páček je ovládní stejné. Pak se mi zdá lepší varianta s lamacím kloubem, která zvyšuje několikanásobně svou životnost oproti tě klasické zejména v případě pádu. Proti samovolnému vyhnutí páčky je kloub zajištěn zabezpečovací kulíčkou a na běžném ovládní nepocítíte žádný rozdíl. Celkově jsou TITAX páčky dobrá volba a ve své cenové relaci to nejvhodnější, co můžete svému stroji i sobě dopřát. Anežte dobře vypadají, ale hlavně fungují. Důkazem toho může být, že tyto páčky jsou již odzkoušeny v MS superbiku a používají je také světové kaskadéry.

Z mnoha světových týmů a jezdců možno jmenovat:

Biga racing team - Leon Haslam a John Hopkins. Parkalgar Honda - Craig Jones, Miguel Praia, Eugene Laverty, Matěj Smrž. Ondra Ježek a Celý MS Racing team. Král přírodních okruhů Michal „Indy“ Dokoupil a mnoho dalších.



# 33 Marco Melandri



V pouhých šestadvaceti letech patří bývalý mistr světa ve 250 ccm k nejzkušenějším jezdcům Grand Prix. Svou kariéru zahájil v roce 1997. Během svých prvních dvou sezón 1998 a 1999 byl blízko k zisku celkového prvenství ve třídě 125 ccm, než přestoupil do silnější kubatury 250 ccm. V roce 2002, před svým přestupem do královské kubatury, zaznamenal 9 vítězství a získal i celkové prvenství. Díky zraněním se nedokázal plně adaptovat na silnější stroj, jeho plný potenciál se projevil až v roce 2005, kdy získal dvě prvenství a sedm umístění na stupních vítězů, celkově pak sezónu dokončil jako vicemistr světa za svým dobrým kamarádem Valentinem Rossim. Ve skvělých výkonech pokračoval se třemi vítězstvími i v roce 2006. Loni prožil nešťastnou sezónu u Ducati. Kousky sebedůvěry postupně sbírá až letos, jako osamělý jezdec Kawasaki. V týmu Hayate předvádí prozatím vynikající výkony korunované umístěním na stupních vítězů ve Francii.

**Místo narození:** Ravenna  
**Datum narození:** 07/08/82  
**Motocykl:** Kawasaki ZX-RR

Mit seinen nur 26 Jahren ist der ehemalige 250ccm Weltmeister ein erfahrener GP Rennfahrer, denn er begann seinen Weg 1997. In seinen ersten beiden vollen Jahren 1998 und 1999, bevor er in die 250er Klasse wechselte, kam er dem 125ccm Titel sehr nahe. 2002 fuhr der Italiener neunmal zum Sieg und schnappte sich den WM Titel, bevor er mit seiner MotoGP Karriere begann. Leider konnte er sich aufgrund einiger weniger schönen Verletzungen nicht richtig in die Szene integrieren und musste bis 2005 warten, bis er zum ersten Mal glänzen konnte. Das Jahr beendete er mit zwei Siegen und sieben Podien und wurde am Ende Zweiter hinter seinem guten Freund Rossi. 2006 folgten drei weitere Rennsieg. Letztes Jahr hatte er ein eher schlechtes Jahr mit Ducati und arbeitet sich nun mit Kawasaki im Hayate Team wieder Stück für Stück nach vorn. Einige exzellente Ergebnisse, darunter ein Podium in Frankreich, hat er dieses Jahr schon zeigen können.



# Hayate Team







RACING PRODUCT

# TOP PERFORMANCE & TOP CONTROL

## TITAX SUPERBIKE RACING TOOLS

The TITAX high performance products are manufactured on the highest possible levels of the state of art technology, thanks to the very best CNC and Laser Cutting machinery and coupled with an intensive metallurgical laboratory and heavy-duty field testing practice. Tested, developed and used by the best Racers in WORLD CHAMPIONSHIPS!

The TITAX High performance products are the best solution FOR THE GENUINE RACERS



### CLICK TO ADJUST LEVERS

CLICK TO ADJUST Levers: You can adjust the TITAX LEVERS in a full ride! Allowing you to manage your bike as never before. The SMOOTHEST ACTION EVER! TITAX LEVERS give CONTROL OVER YOUR BIKE ALL THE TIME! TÜV Approved! The first choice of WSBK racers. Not on the market.

### STEERING DAMPER

PREVENTS "headshake" (isolation of the handlebars). Offers MAXIMUM STABILITY at all speeds and conditions. Adjusting the DAMPER in a full ride! This unique solution guarantees fantastic advantage for safety and performance. TITAX STEERING DAMPER gives CONTROL OVER YOUR BIKE ALL THE TIME. REQUIRED BY WSBK racers!



LEON HASLAM - STIGGY RACING  
Uses TITAX LEVERS

MADE IN EU



TÜV APPROVED



WWW.TITAX.COM

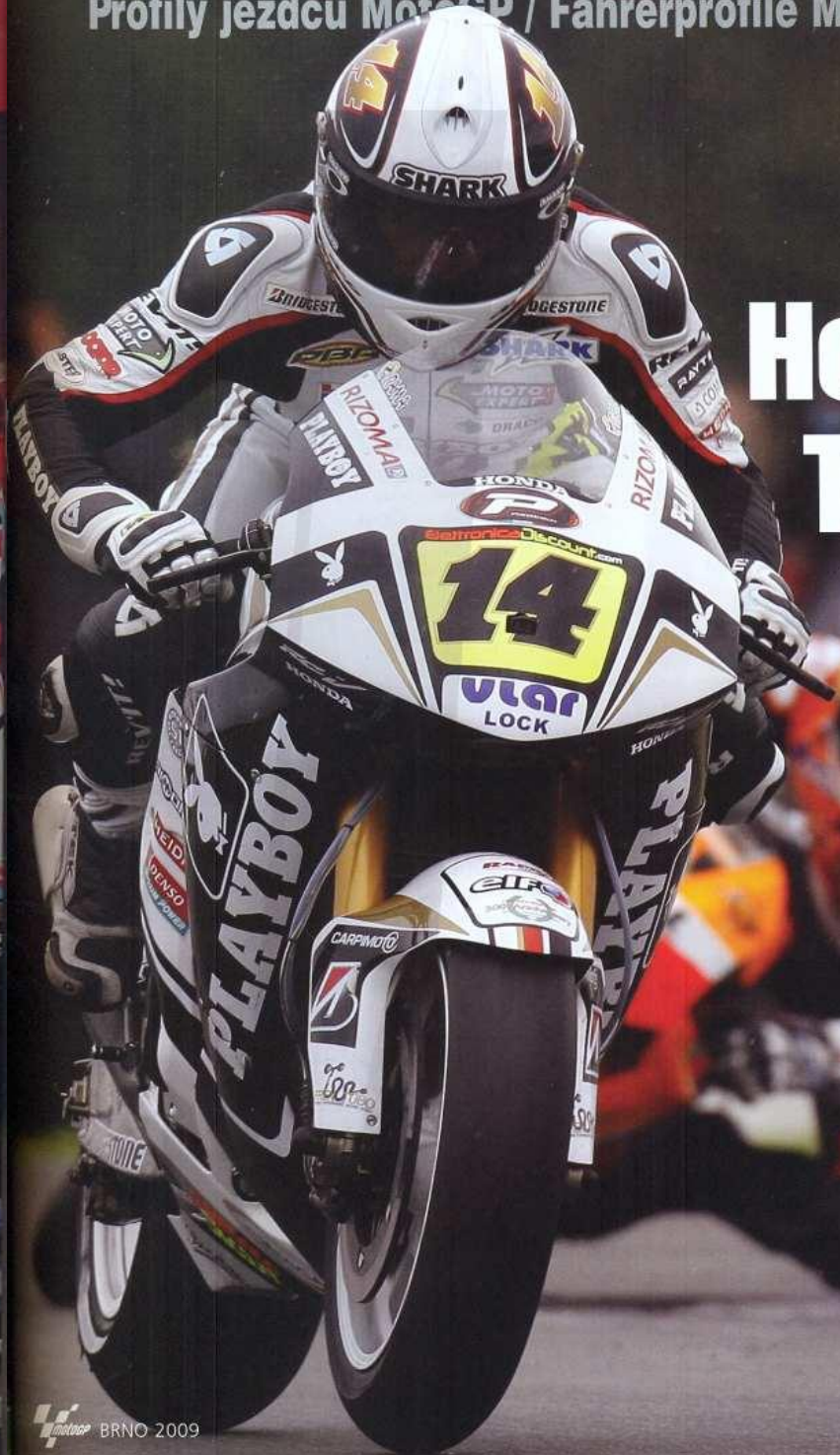
### CHAMPIONS VERIFIED

TITAX Products are highly requested by many top racing teams in World Superbike Championships. Let's mention just a few of them: STIGGY RACING - Leon Haslam, HONDA PARKALAB - Eugene Lavery, YZF YAMAHA - Taca Pradilla, MS RACING - Matej Smrz, Ondra Jezek, Barry Liam Burrell and many others...



# Profily jezdců MotoGP / Fahrerprofile MotoGP 55

# LCR Honda Team



Motocross BRNO 2009



# NAJÍT SVŮJ SVĚT

Vybrat si tu správnou značku v motokářském světě není opravdu jednoduché...

Stejně dilema jsme měli i my, firma METEORSPOORT, když jsme chtěli na český trh dovézt něco, co by splňovalo všechna kritéria týkající se kvality, luxusu, inovace a zároveň designu motokářského oblečení.

Proč jsme se rozhodli pro REV'IT!, se vám nyní pokusíme trochu přiblížit...

Značka REV'IT! vstoupila na trh již v roce 1995. Za ta léta nasbírala spoustu technologických poznatků, takže jsme měli tu čest se zavedenou společností. Poslání značky REV'IT! – „If you pretend you will lose“ („Pokud předstíráš, tak prohraješ“) – nás donutilo k zamýšlení.

Již při první návštěvě firmy REV'IT! jsme byli přesvědčeni, že tohle je „TO“, co hledáme. Byl nám představen každý stroj, kterým musí všechny použité látky projít, než se vůbec dostanou k rukám ševce. Veškeré materiály, včetně kůže z jihoamerických býčků, koz nebo klokanů použité na kožených výrobcích, jsou testovány na zátěžovém stroji oděru-odolnosti, kde každý kousek brousí „asfalt“, nebo na stroji ověřujícím stálobarevnost látek, kde na ně v „troubě“ páli slunce...

Anatomický tvar lidského těla také není REV'IT!u lhostejný. Svým podpisem Engineered Skin® na každém výrobku potvrzují, že ve svých produktech propojují

vlastní filozofii s bezpečnostními požadavky.

REV'IT! jde díky vlastnímu promyšlenému technologickému postupu prodávající „kupředu“. V současnosti prodává své produkty ve více než čtyřiceti zemích Evropy, ve Spojených státech a v Austrálii. Již třetím rokem se může pochlubit téměř 40% meziročním nárůstem obrátů, což podtrhuje úspěch filozofie REV'IT! Skutečnost, že REV'IT! zvítězil v hlasování milionů uživatelů na serveru WEBBIKEWORLD.com v sekci motooblečení, je jedním z největších důkazů atraktivity a kvality REV'IT!u. Tento server se řídí heslem, které stojí za připomenutí: „Mějte na paměti, že život není o cíli – je to o svezení!“

A čím bychom mohli kvalitu značky REV'IT! podtrhnout na závěr? Čím jiným, než že tuto značku můžeme vidět i na startovním roštu dnešního MotoGP, kde se vyjímá např. na zádech top jezdců Simone Corsiho nebo Randy de Punieta. Za zmínku stojí, že všechny výrobky (kombinézy, závodní pláštěnky, kukly každ. jdou ihned po „protažení závodem“ zpátky k výrobci, kde skupiny inženýrů studují každý detail opotřebení. Tímto se výrobky neustále vyvíjejí, a stávají se tak naprosto nejdokonalejším a nejkvalitnějším produktem. A věřte, že toto je pro nás opravdu nejdůležitější.



## DISCOVER MY WORLD

Choosing the right brand in the bikers' world is not easy...

Our company METEORSPOORT had the same dilemma when we wanted to bring to the Czech market something which would meet all requirements concerning quality, luxury, innovation and design of biker clothing. We will try to explain now why we chose REV'IT!

REV'IT! brand entered the market in 1995. Since then it has gathered a lot of technological knowledge which means we had the privilege of meeting a well-established company. The mission of REV'IT! – „If you pretend you will lose“ – made us think.

When we visited REV'IT! company for the first time, we were sure that THIS was what we were looking for. Every machine, through which the fabrics have to go, before they get to the „shoemaker“, was introduced to us. All materials, including leather of South American bull calves, goats or kangaroos used for leather

products, are tested on the load abrasion-resistance machine where each piece is rubbed by asphalt, or on the machine checking the colour stability of fabrics where they are burnt in the oven by the sun.

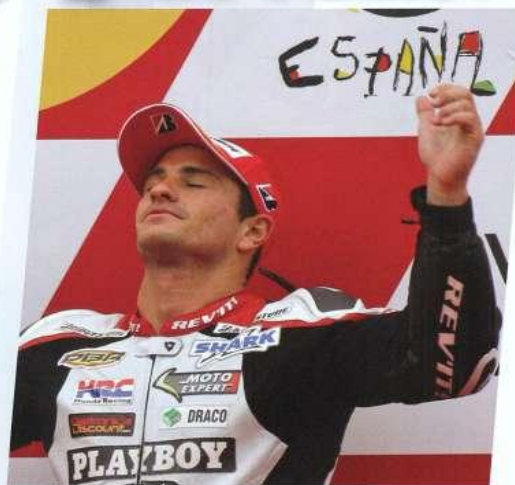
REV'IT! does not also neglect the anatomical shape of the human body. Their signature Engineered Skin® on each product certifies that they connect their own philosophy with safety requirements.

REV'IT! goes rapidly forward thanks to its unique elaborated technological procedure. Nowadays their products are sold in more than forty European countries, in the U.S. and Australia. It has achieved a 40% increase of interannual turnover for past three years which stresses the success of REV'IT!'s philosophy. The fact that REV'IT! won in voting of millions of users at WEBBIKEWORLD.com in the section of motorcycle clothing, is one of the biggest

proofs of REV'IT!'s attractiveness and quality. This server follows a slogan which is worth mentioning: „Remember that life is not about reaching the finish line – it is about riding!“

How to highlight the quality of the brand REV'IT! in conclusion? This brand can be seen also on the starting grid of today MotoGP, where it stands out on the backs of the top riders such as Simone Corsi or Randy de Punieta. It is worth mentioning that all products (one-piece suits, racing raincoats, masks etc.) go back to the producer, immediately after „looping through“ the race, where groups of engineers study each wear and tear detail. In this way the products are continuously developed and become the best and the highest-quality ones. You can trust us that this is the most important thing for us.

# 14 Randy de Punieta



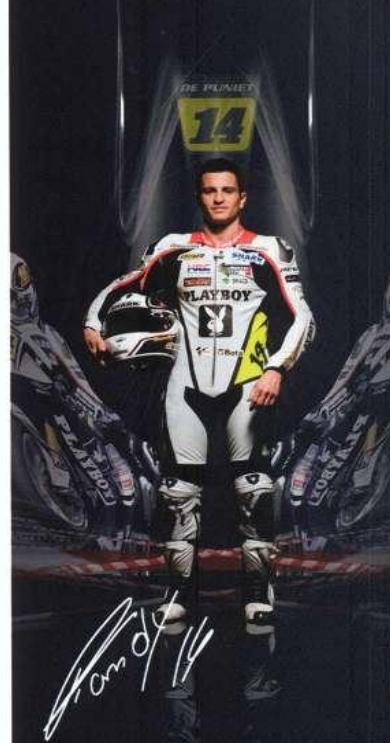
Jediný francouzský zástupce ve startovním poli MotoGP Randy de Punieta si cestu do královské třídy prokřestil v nižších kubaturách, kde zaznamenal několik vítězství ve dvěstěšedesátkách. Naděje na mistrovský titul mu v té době překazil suverénně jezdící Dani Pedrosa, posléze se přidal k tomuto španělskému jezdcovi při přestupu do MotoGP v roce 2006. Dva roky strávené u Kawasaki mu vynesly jediné umístění na stupních vítězů, na druhou stranu výborné výsledky v kvalifikacích dokazovali jeho rychlost. Následoval návrat pod vedení Lucie Cecchinela a přestup do týmu LCR Honda v roce 2008. Loňskou sezónu poznamenaly četné pády a jeho nejlepším výsledkem šesté místo ve Spojených Státech. V roce 2009 již předvádí vyrovnanější výkony. Posílení sebevědomí mu přineslo čtvrté místo v Jerezu.

Místo narození: Maisons Laffitte

Datum narození: 14/02/81

Motocykl: Honda RC212V

Der einzige Franzose in der MotoGP, Randy de Punieta, hat sich seinen Weg durch die kleinen Zylinderklassen gebahnt und dort einige Rennsiege in der 250er Klasse eingefahren. Seine Titelhoffnungen wurden von Dani Pedrosa zerstört und er folgte dem Spanier 2006 in die MotoGP. Sein Vertrag mit dem Kawasaki Team brachte ihm ein Podium ein, er hatte jedoch starke Qualifikationsergebnisse und bewies auch weiterhin, dass er ein starkes Tempo vorzuweisen hatte. Nachdem er zu Lucio Cecchinello zurückkehrte wechselte De Punieta 2008 mit dem LCR Honda Team die Maschinerie. Sein bestes Ergebnis im letzten Jahr war ein sechster Platz in den USA, leider hatte er in dem Jahr auch wieder einige Stürze. 2009 zeigt er mehr Konsistenz und konnte mit einem vierten Platz in Jerez beeindrucken.



DISCOVER  
MY WORLD



# Pramac Racing



# 36

## Mika Kallio



Nováček v MotoGP u týmu Pramac Ducati Mika Kallio opustil své učení v nižších kubaturách, přestože se mu nikdy nepodařilo získat světový titul. Tento finský národní šampion v závodech na ledu absolvoval první závody v soukromých týmech třídy 125 ccm, pak strávil dva úspěšné roky v továrním týmu KTM, kde si zajistil titul vicemistra světa v letech 2005 a 2006. Následoval přestup do 250 ccm, jako nováček vyhrál ve dvou Velkých cenách a stal se horkým kandidátem na získání celkového prvenství v roce 2008. Po většinu sezóny byl v čele celkové klasifikace, ale nakonec tři vítězství nestačili na porážku Simoncellioho, zejména když postupem času Finova forma upadala. Letos zaujal dvěma osmými místy v úvodních závodech, kdy si teprve zvykal na nový motocykl Desmosedici GP9, pak ho však v rozletu přibrzdilo zranění prstu.

Místo narození: Valkeakoski  
Datum narození: 08/11/82  
Motocykl: Desmosedici GP9 Sat

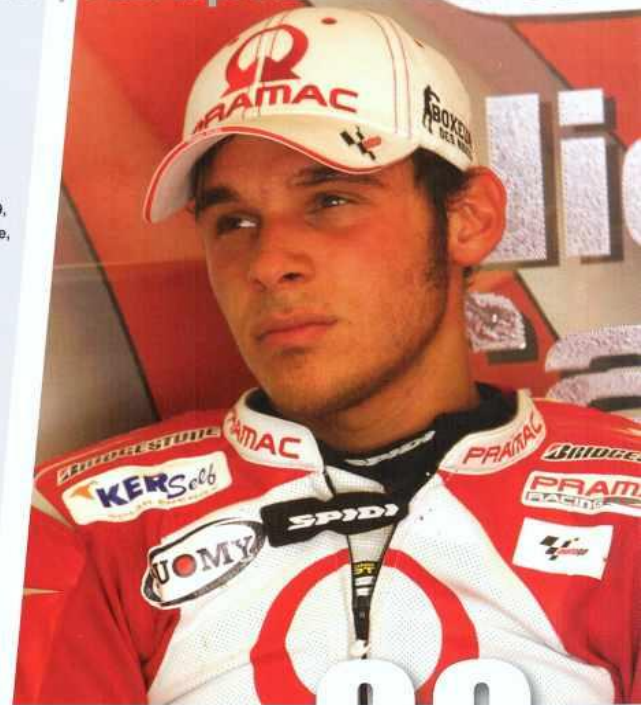


Der Newcomer in der MotoGP, Mika Kallio, hat einige erfolgreiche Jahre in den kleinen Zylinderklassen hinter sich. Leider hat er dabei nie das Glück gehabt den WM Titel mit nach Hause zu nehmen. Der nationale Eis-Racing Meister bahnte sich seinen Weg durch private 125ccm Teams, bevor er 2005 und 2006 mit KTM erfolgreich WM-Zweiter wurde. Dann wechselte er in die 250er Klasse und in seinem ersten Jahr gewann er zwei Rennen und wurde ein ernst zu

nehmender Titelanwärter für 2008. Die meiste Zeit des letzten Jahres lag er in Führung, doch drei Siege waren nicht ausreichend, um Simoncelli den Titel weg zu schnappen, denn die Form des Finnen sank. In den ersten beiden Rennen dieses Jahres beeindruckte er mit zwei achten Plätzen auf der Desmosedici GP9 Sat Maschine, die er in diesem Jahr erst richtig kennen lernt. Nur eine Verletzung am Finger hält ihn momentan ein bisschen auf.

Nováček v MotoGP Canepa je jediným italským jezdcem na Ducati v královské třídě pro rok 2009, továrna tak dodržuje tradici, kdy v každé kubatuře, kde startuje, je alespoň jeden italský jezdec na jejím stroji. Jako testovací jezdec měl mnoho příležitostí dokázat, že bude se strojem Desmosedici patřit k nejrychlejším. V roce 2006 se stal s týmem Ducati Junior Team vicemistrem Evropy ve třídě Superstock a to i přes fakt, že ho z několika závodů vyřadilo zranění. Následovalo celkové prvenství v poháru FIM Superstock 1000. Canepova spolupráce s Ducati pokračovala v roce 2007, kdy nahradil továrního testovacího jezdce Shinichi Ito. Jeho výkony při trestech za zavřenými dveřmi dávaly znát, že má potenciál jezdit závody MotoGP. Solidní deváté místo v Mugello a osmé v Doningtonu dodaly mladému Italovi dostatek jistoty pro zbytek sezóny.

Místo narození: Genoa  
Datum narození: 14/05/88  
Motocykl: Desmosedici GP9 Sat



# Niccolò Canepa 88

Der MotoGP Rookie Canepa ist 2009 Ducati's einziger Italiener in der MotoGP Klasse, wodurch die Tradition des Werkes fortgesetzt wird, mindestens einen Italiener in der Kategorie unter Vertrag zu haben. Der Neuling hat sich während seiner Zeit als Testfahrer als schneller Mitstreiter auf der Desmosedici bewiesen. 2006 wurde er in der Europäischen Superstock Meisterschaft mit dem Ducati Junior Team Zweiter, obwohl er einige Rennen wegen einer Verletzung verpasst hatte. Danach kam ein Titelieg im FIM Superstock 1000 Cup. Auch 2007 setzte Canepa seine Zusammenarbeit mit Ducati fort und übernahm von Shinichi Ito die Rolle als Werkstestfahrer und seine Performance lies Ducati die Entscheidung treffen, dass er ausreichend Tempo habe, um in die MotoGP einzutreten. Ein neunter Platz bei seinem Heimrennen in Mugello und ein achter Platz in Donington haben sein Selbstvertrauen für den Rest der Saison gewaltig gestärkt.



BRNO 2009



# Talmácsi Gábor

A korábbi 125-ös világbajnok eddig viharos szezont tudhat maga mögött, amely számára a 250-es kategóriában kezdődött, ahol az új Balatonring csapatban versenyzett, majd egy váratlan lépéssel a MotoGP géposztályba a Team Scot csapathoz érkezett, ahol most a világ legjobb versenyzőivel csatázik. Mivel Brnóba idén is valószínűleg több tízezer magyar szurkoló látogat el, bátorkodtunk elkapni Talmácsit néhány szóra.

**Hogy történt az egész MotoGP-be való igazolásod?**

Elég nehéz elmesélni és még most is hihetetlen számomra, hogy itt lehetek. Mindig is ez volt az álmom, hogy a királykategóriában versenyezhesek. Az év elején néhány 250-es versenyen indultam, majd jöttek a problémák, amelyekről szemlátomást sokat beszélt mindenki. Ezt követően azt mondtam a menedzseremnek, Stefano Favaronak: „ha lépünk kell, akkor lépünk egy nagyot.” Tudtam, hogy a jövőm a MotoGP-ben van, de azt is tudtam, hogy közép-kelet európaiként ez nagyon nehéz lesz. Az előnyöm annyi volt talán, hogy tudtam a főszponzorom, a MOL velem tart és támogat ebben a lépésben.

**Milyen a MotoGP-ben versenyezni?**

Fantasztikus érzés itt versenyezni, őszintén mondom, az álmom valóra vált. Itt meg kell köszönnöm a Team Scot-nak ezt a

lehetőséget. Óriási változás ez számomra és nem számítottam ekkora technikai változásokra, a csapat pedig mindenben támogat. Amikor először kigurultam a garázból, éreztem, hogy óriási erő van a kezeimben, nem igazán tudom ezt az érzést leírni. 250 lóerőről beszélünk, a motor egy szörnyeteg. Belellett jónéhány körbe, hogy megismerjem a motort, de most már nem vagyok szerény, ha gázt kell adnom. A barcelonai teszten lehetőségem volt sok mindent kipróbálni és most már tudjuk állítani a motort úgy, ahogy az nekem jó. A beállításnak ebben a kategóriában óriási jelentősége van.







**Nagy a nyomás rajtad?** A változás miatt van egy kis nyomás, de ez természetes, hiszen mindenki izgattott emiatt. Boldog vagyok, mert sokan mondják, hogy bátor és erős vagyok, hiszen ez nem csak egy egyszerű bajnokság. Az emberek bíznak bennem, mindennem meg van, csupán az a dolog, hogy a maximumot hozzam ki magamból.

**28 éves vagy és egy éve még a 125-ben mentél, most pedig a MotoGP-ben. Túl korai vagy túl kései volt ez a lépés szerinted?** Attól függ, hiszen a 125-ben, leszámítva a KTM-et és az Aspar csapatot, soha nem voltak jó lehetőségeim és úgy gondolom, hogy sok időt pazaroltam el azzal, hogy nem a megfelelő motoron ültem. Ezek a kihívások azonban megedzettek mentálisan is és úgy gondolom készen állok erre az utazásra.

Úgy tudom, hogy nem volt egyszerű dolog megvetni a lábát a világbajnokságon. Az elején, például 2001-ben még kocsiiban aludtam át a hétvégeket. Nem volt pénzünk hotelszobára, sokszor enniválóra sem. Amióta 2002-ben találkoztam a mostani menedzseremmel, évről-évre javult a helyzetünk és közös erővel felépítettük az optimálisabb körülményeket a versenyzéshez.

**Mi változott amikor megnyerted a 125-ös világbajnoki címet?** Amikor 2007-ben világbajnok lettem, a körülmények érezhetően könnyebbek lettek számunkra. Több szponzor kezdett el érdeklődni irántam a hazámban. A szurkolók bizalma fantasztikus és ide Brnóba, akár 40000 magyar is érkezhethet. Ez adott ötletet talán a magyar pálya megépítésére is... Annyil minden megváltozott attól a pillanattól fogva... Szerintem könyvet kellene erről írnom, hogy mások számára is motiváló legyen ez a történet.

**Miután idén a Balatonring nem készült el, Brno lesz számodra ismét a hazai futam. Várod már?** Szégyen, hogy nem jött össze, de dolgok történnek és törölték az idei futamot. Abban reménykedem, hogy így jövőre még jobban felkészülhetek a versenyre. Nagyon izgalmas lesz ott rajthoz állni, ahogy fantasztikus itt Brnóban is. Úgy gondolom, hogy jó eredményt érhetek el, nos nem a pódiumért fogok harcolni, de ha sikerül előrelépnem és a középmezőnnyel versenyznem, azzal már elégedett leszek.

## Talmácsi Gábor

A korábbi 125-ös világbajnok eddig viharos szezont tudhat maga mögött, amely számára a 250-es kategóriában kezdődött, ahol az új Balatonring csapatban versenyzett, majd egy váratlan lépéssel a MotoGP géposztályba a Team Scot csapathoz érkezett, ahol most a világ legjobb versenyzőivel csatázik. Mivel Brnóba idén is valószínűleg több tízezer magyar szurkoló látogat el, bátorkodunk elkapni Talmácsit néhány szóra.

**Hogy történt az egész MotoGP-be való igazolásod?** Elég nehéz elmesélni és még most is kihívás számomra, hogy itt lehetek. Mindig is ez volt az álmom, hogy a királykategóriában versenyezhesek. Az év elején néhány 250-es versenyen indultam, majd jöttek a problémák, amelyekről szemlélőmástokat beszéltek mindenki. Ezt követően azt mondtam a menedzseremnek, Stefano Favaronak: "Itt lépünk ki, akkor lépünk egy nagyot". Tudtam, hogy a jövőm a MotoGP-ben van, de azt is tudtam, hogy közép-kelet európaiként ez nagyon nehéz lesz. Az előnyöm annyit volt talán, hogy tudtam a főszponzorom, a MCL velem tart és támogat előbb a lépésben.

### Milyen a MotoGP-ben versenyezni?

Fantasztikus érzés itt versenyezni, őszintén mondom, az álmom valóra vált. Itt meg kell köszönnöm a Team Scot-nak ezt a lehetőséget. Önsai változás ez számomra és nem számítottam

akkora technikai változásokra, a csapat pedig mindenben támogat. Amikor először kigurultam a garázsból, éreztem, hogy óriási erő van a kezeimben, nem igazán tudom ezt az érzést leírni. 250 lóerőről beszélünk, a motor egy szörnyeteg. Beletelt jónéhány körbe, hogy megismerjem a motort, de most már nem vagyok szerény, ha gázt kell adnom. A barcelonai teszten lehetőségem volt sok mindent kipróbálni és most már be tudjuk állítani a motort úgy, ahogy az nekem jó. A beállításnak ebben a kategóriában óriási jelentősége van.

**Nagy a nyomás rajtad?** A változás miatt van egy kis nyomás, de ez természetes, hiszen mindenki izgattott emiatt. Boldog vagyok, mert sokan mondják, hogy bátor és erős vagyok, hiszen ez nem csak egy egyszerű bajnokság. Az emberek bíznak bennem, mindennem meg van, az a dolog, hogy a maximumot hozzam ki magamból.

**28 éves vagy és egy éve még a 125-ben mentél, most pedig a MotoGP-ben. Túl korai vagy túl kései volt ez a lépés szerinted?** Attól függ, hiszen a 125-ben, leszámítva a KTM-et és az Aspar csapatot, soha nem voltak jó lehetőségeim és úgy gondolom, hogy sok időt pazaroltam el azzal, hogy nem a megfelelő motoron ültem. Ezek a kihívások azonban megedzettek mentálisan is és úgy gondolom készen állok erre az utazásra.

**Úgy tudom, hogy nem volt egyszerű dolog megvetni a lábát a világbajnokságon.** Az elején, például 2001-ben még kocsiiban aludtam át a hétvégeket. Nem volt pénzünk hotelszobára, sokszor enniválóra sem. Amióta 2002-ben találkoztam a mostani menedzseremmel, évről-évre javult a helyzetünk és közös erővel felépítettük az optimálisabb körülményeket a versenyzéshez.



MSV 2009

51. mezinárodní strojírenský veletrh



5. mezinárodní veletrh dopravy a logistiky



Registrace návštěvníků

Zaregistrujte se on-line před svou návštěvou veletrhu a ušetříte čas a peníze!  
[www.bvv.cz/msv](http://www.bvv.cz/msv)

# 14.–18. 9. 2009

## Brno – Výstaviště

[www.bvv.cz/msv](http://www.bvv.cz/msv) • [www.bvv.cz/translog](http://www.bvv.cz/translog)

Central European Exhibition Centre



BVV



Veletrhy Brno

Veletrhy Brno, a.s.  
Výstaviště 1  
647 00 Brno  
tel.: +420 541 152 926  
fax: +420 541 153 044  
e-mail: [msv@bvv.cz](mailto:msv@bvv.cz)  
[www.bvv.cz/msv](http://www.bvv.cz/msv)



**Mi változott amikor megnyerted a 125-ös világbajnoki címet?** Amikor 2007-ben világbajnok lettem, a körülmények érezhetően könnyebbek lettek számunkra. Több szponzor kezdett el érdeklődni irántam a hazámban. A szurkolók bizalma fantasztikus és ide Brno-ba, akár 40000 magyar is érkezik. Ez adott ötletet talán a magyar pálya megépítésére is... Annyi minden megváltozott attól a pillanattól fogva: Szerintem könnyevet kellene említeni, hogy mások számára is motiváló legyen ez a történet.

**Miután idén a Balatonring nem készült el, Brno lesz számodra ismét a hazai futam, Várod már?**

Szép, hogy nem jött össze, de dolgok történnek és törtek az idei futamot. Abban reménykedem, hogy így jövőre még jobban felkészülhetek a versenyre. Nagyon izgalmas lesz ott rajthoz állni, ahogy fantasztikus itt Brno-ban is. Úgy gondolom, hogy jó eredményt érhetek el, nos nem a pódiumért fogok harcolni, de ha sikerül előrelépni és a középmezőnnyel versenyeznem, azaz már elégedett leszek.



## Gábor Talmácsi

**The former 125cc World Champion has had a tumultuous season, which started in the 250cc class riding for the new Balatonring Team, and saw an unprecedented move up to the MotoGP class with Team Scot which now sees the Hungarian battling it out with the top riders in the world. With Brno likely to welcome tens of thousands of Hungarians once more, we caught up with the intrepid Talmácsi.**

### How did the whole MotoGP move happen?

It's quite difficult to explain, but absolutely amazing for me that I made it here. It has always been my dream to ride in the premier class of motorcycling. I did some 250cc races at the beginning of the year, then there were a few difficulties which have obviously been talked about a lot.

After this period, I said to my manager Stefano Favero, "If we're going to make a step forward, we need to make a big step forward." I felt my future was in MotoGP but coming from the 'East' it's always going to be difficult. Maybe this time however, I had a little bit of an advantage because I was able to bring my sponsors Mol inside.

### What's it like to ride in MotoGP?

It's a fantastic feeling to be riding in MotoGP, honestly like a dream for me. I need to thank Team Scot for giving me this opportunity. It's such a big step really and I didn't expect some of the technical kinds of things. When I first went out into pit lane I felt incredible power in my hands, it's not really possible to explain. We're talking about 250 horsepower, the bike is a monster! It took some laps to get used to the bike, but after a while now it is starting to feel great and I'm not shy in opening the throttle!

The test in Barcelona gave me the opportunity to try lots of things and get more comfortable on the bike and gradually we have been able to set the bike as I would like. The set-up is so important in this category.

### Is there a lot of pressure on you to do well?

Well, with the change there is pressure, how things happened, but it's ok, I'm happy. Some people say I'm brave, because this championship is not so easy, but I feel there is lots of support and I have everything I need to do well. I just go out and try and do my best.

### You are 28 and less than a year ago you were on a 125 bike, have you made it into MotoGP too quickly or too late?

I think it depends, in 125 I never really got the good opportunity apart from with KTM and Team Aspar and a lot of the other time I think I lost time by not sitting on the right bike. This has made me stronger though and I think I am ready for this opportunity.

### You didn't always have an easy time coming through the World Championships, did you?

I had my difficulties in the beginning when I was sleeping in the car for example back in 2001. We couldn't afford hotels and it was even difficult to buy food sometimes. Since 2002 when I met my manager we improved the

economic side every year, and we chose the best thing we could every year.

### What changed when you won the 125 title?

Since I won the 125 World Championship in 2007 things have obviously been easier. There has been lots of sponsor interest in my country. A lot of people support me too, at Brno there could be around 40,000 Hungarians which is fantastic. This made the officials think about a new circuit in Hungary.. So much has changed since that moment... I think I need to write a book about it, it would give people lots of motivation to keep going.

### With Balatonring unavailable this year, Brno will count as your home race once more. Are you looking forward to it?

It's a shame that we won't be in Hungary this year, but if happened, it has been cancelled. I believe that means it will be better prepared for next year. It will be nice and exciting then, meanwhile I am excited about the Brno race. I think I can give a good performance, of course not fighting for the podium, but if I am able to get towards the middle group then that would be nice.

# GATORZ ALUMINUM EYEWEAR



Performance  
Endurance  
Intensity



Radiator



Boxster



Magnum

Gatorz Eyewear also available in Mika Kallio Limited Edition.

HAND MADE IN USA

FOR PERFECT FIT  
BEND YOURSELF  
A PAIR OF GATORZ






















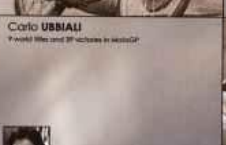















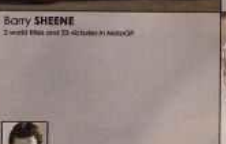





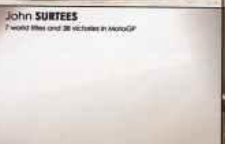





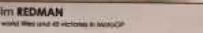



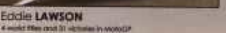


[www.gatorzeyewear.com](http://www.gatorzeyewear.com)



# LEGENDS

Si slávy MotoGP byla založena za účelem složení úcty výjimečné historii Mistrovství světa silničních motocyklů MotoGP, nejstaršímu mistrovství světa motoristického sportu vůbec, jehož první ročník se konal před 60 lety v roce 1949. Niž jsou uvedeni jezdci, kteří byli uvedeni do Slávy od jejího vzniku v roce 2000 a kteří se výrazným způsobem zapsali do bohaté historie MotoGP. Každá z legend MotoGP byla oceněna při zvláštním ceremoniálu během konání některé z Grand Prix. Samotní jezdci, případně jejich rodiny, byli oceněni jedinečnou stříbrnou medailí, která jim navždy připomíná tuto událost.



  <b>Michael DOOHAN</b> 3 world titles and 54 victories in MotoGP	  <b>Giacomo AGOSTINI</b> 15 world titles and 102 victories in MotoGP	  <b>Wayne RAINEY</b> 3 world titles and 24 victories in MotoGP	  <b>Mike HAILWOOD</b> 7 world titles and 24 victories in MotoGP
  <b>Geoffrey DUKE</b> 6 world titles and 23 victories in MotoGP	  <b>Kevin SCHWARTZ</b> 1 world title and 23 victories in MotoGP	  <b>Wayne RAINEY</b> 3 world titles and 24 victories in MotoGP	  <b>Angel NIETO</b> 15 world titles and 80 victories in MotoGP
  <b>Carlo UBBIALI</b> 7 world titles and 39 victories in MotoGP	  <b>Kevin SCHWARTZ</b> 1 world title and 23 victories in MotoGP	  <b>Carlo UBBIALI</b> 7 world titles and 39 victories in MotoGP	  <b>Kenny ROBERTS</b> 3 world titles and 14 victories in MotoGP
  <b>Anton MANG</b> 2 world titles and 43 victories in MotoGP	  <b>Wayne GARDNER</b> 1 world title and 18 victories in MotoGP	  <b>Wayne GARDNER</b> 1 world title and 18 victories in MotoGP	  <b>Phil READ</b> 7 world titles and 22 victories in MotoGP
  <b>Freddie SPENCER</b> 2 world titles and 27 victories in MotoGP	  <b>Barry SHEENE</b> 2 world titles and 23 victories in MotoGP	  <b>Barry SHEENE</b> 2 world titles and 23 victories in MotoGP	  <b>Phil READ</b> 7 world titles and 22 victories in MotoGP
  <b>John SURTEES</b> 7 world titles and 38 victories in MotoGP	  <b>Eddie LAWSON</b> 4 world titles and 31 victories in MotoGP	  <b>Daijro KATO</b> 1 world title and 17 victories in MotoGP	  <b>Jarno SAARINEN</b> 1 world title and 19 victories in MotoGP
  <b>Jim REDMAN</b> 2 world titles and 42 victories in MotoGP	  <b>Eddie LAWSON</b> 4 world titles and 31 victories in MotoGP	  <b>Daijro KATO</b> 1 world title and 17 victories in MotoGP	  <b>Jarno SAARINEN</b> 1 world title and 19 victories in MotoGP



## Legenda MotoGP: Carlo Ubbiali

Italský pilot Carlo Ubbiali se stal prvním jezdce, který skutečně dominoval třídám do 125 a 250 ccm v raných počátcích konání mistrovství světa silničních motocyklů MotoGP. Narodil se v roce 1929 v Bergamu, ve svých 20 letech se zúčastnil první sezóny mistrovství světa v roce 1949. Své první vítězství získal o rok později a celkového prvenství se dočkal v roce 1951, aby následně posbíral 9 světových titulů v nižších kubaturách. Do závodnického důchodu odešel v roce 1960.

První celkový triumf v mistrovství světa v roce 1951 si zajistil za řídky italského stroje Mondial ve třídě do 125 ccm, ale v následujícím roce prohrál souboj o obhajobu koruny s továrním jezdce MV Agusta Cecilem Sandfordem. To ho nejspíš přesvědčilo ke změně výrobce motocyklu. Od svého přechodu ke strojům MV Agusta v roce 1953, zůstal této značce věrný až do konce své závodní kariéry. Nicméně opětovného získání titulu ve třídě do 125 ccm se dočkal až v roce 1955.

Ve stejné sezóně se Ubbiali zúčastnil i prvního závodu čtvrtlitrové kubatury a netrvalo dlouho a ovládl i tuto třídu, protože v roce 1956 se stal dvojnásobným mistrem světa stopěťadvacítěk a dvěstěpadesátek, přičemž vyhrál všechny závody třídy do 250 ccm a ve třídě do 125 ccm odešel poražen v jediném závodě sezóny.

Ubbiali přidal další trofej do své výkladní skříně v roce 1958 za vítězství v šampionátě třídy do 125 ccm, aby následně získal dvakrát po sobě double- mistrovské tituly stopěťadvacítěk a čtvrtlitru v letech 1959 a 1960. Nepřišel-li by vstup Hondy a nebyť politiky u MV Augusty, která řadila jezdce do tříd 500/350 ccm nebo 250/125 ccm dle jejich výšky a váhy, rozšířil by dozajista Ubbiali svou sbírku i o další triumfy. Nicméně on sám nikdy tuto politiku nezpochybňoval a skončil se závoděním aniž by věděl, zda-li by se mohl stát mistrem královské kubatury či nikoli. Ubbiali měl velice čistý, efektivní a klidný jezdecký styl, díky němuž neměl za celou svou kariéru vážnější pád. Do sportovního důchodu odešel ve věku 31 let, kdy ještě zdaleka neztratil nic ze své výkonnosti. Jeho devět mistrovských titulů ho řadí mezi nejúspěšnější jezdce mistrovství světa všech dob.

In den Anfängen der MotoGP war der italienische Rennfahrer Carlo Ubbiali der erste Teilnehmer, der wahrhaftig die 125ccm und 250ccm Klassen dominierte. Er wurde 1929 in Bergamo geboren und war seit dem ersten Jahr 1949 Teil der Weltmeisterschaft, gewann seinen ersten Grand Prix im darauf folgenden Jahr und seinen ersten Titel 1951. Neun weitere Titel in den kleineren Klassen folgten, bevor er sich 1960 vom Grand Prix Sport zurückzog.

Seinen ersten Meisterschaftstriumf 1951 fuhr er auf einem Motorrad des italienischen Werkes Mondial in der 125ccm Klasse ein, aber in der folgenden Saison verlor er seine Krone an den MV Agusta Fahrer Cecil Sandford, wodurch Ubbiali zugleich den Hersteller wechselte. Nach seinem konsequenten Wechsel zu MV Agusta 1953 blieb er bis ans Ende seiner Renntage bei diesem Unternehmen, musste aber bis 1955 warten, bis er endlich den 125ccm Titel einfahren konnte. Im selben Jahr ist Ubbiali auch sein erstes 250ccm Rennen gefahren, es hat dann nicht lange gedauert, bis er auch da Erfolge erzielte und 1956 wurde er zum 125 & 250 Doppelweltmeister. Er gewann in dem Jahr alle Rennen in der Viertelliterklasse und alle außer einem in der 125ccm Klasse.

1958 kam noch ein weiterer 125ccm Titel zu Ubbiali's Sammlung hinzu und seine Karriere beendete er mit zwei spektakulären Doppeltiteln in der 125ccm & 250ccm Klasse. Hätte Honda und MV Agusta nicht entschieden die Fahrer der 500ccm/350ccm oder 250ccm/125ccm nach Größe und Gewicht heraus zu suchen, Ubbiali hätte sogar noch mehr Titel zu seinen Errungenschaften hinzufügen können. Doch er stellte die Entscheidung seines Teams nie in Frage und zog sich ohne das Wissen, ob er es je zum Weltmeister der Königsklasse geschafft hätte, aus dem Grand Prix Rennsport zurück.

Ubbiali hatte einen disziplinierten, effektiven und ruhigen Fahrstil, durch den er keinen einzigen Sturz in seiner Karriere erlitten hat und er verließ den Sport mit 31 Jahren, als er noch immer in der Blüte seiner vollen Kraft stand. Mit seinen neun WM-Titeln bleibt er einer der ausgeschmücktesten Namen in der Geschichte der Weltmeisterschaft.



## Rossi vs. Gibernau... opět

Sete Gibernau představoval v letech 2003 a 2004 největší hrozbu pro Valentina Rossiho nejen při Velké ceně České republiky, ale v průběhu celého šampionátu. Zatímco je v roce 2003 dělili tisíce sekund při triumfálním průjezdu přes cílovou čáru, o rok později již Gibernau suverénně brněnskému závodnímu úvodu vedl.

Honda jen těžko držela krok s neuvěřitelně fungující Yamahou v roce 2005 a Gibernauův útok na titul vzal za své a během prvních deseti závodů výrazně zaostával. Zničehonic přišlo brněnské probuzení a zdálo se, že Španělova marná honba za prvním vítězstvím v sezóně vzala za své.

V sedle stroje Honda Gresini RC211V odstartoval Gibernau do závodu z pole position, zatímco Rossi stál na roštu na čtvrtém místě. Italský pilot zvítězil v sedle Yamahy M1 v osmi z deseti předcházejících závodů, při tomto klání však po úvodních tahanicích nečekaně brzy zaútočil na čelo startovního pole.

Rossimu se nepodařilo utrhnout a Gibernau se ve třetím kole propracoval vpřed, vedoucí dvojice pak společně postupně ujížděla ostatním. Pronásledující skupinu na strojích Honda vedl Nicky Hayden, následován Marcem Melandrim a Alexem Barrosem.

Vedoucí pár se několikrát prošťřidal na prvním místě a souboj obou rivalů připomínal dění předcházejících dvou sezón a vyrovnanou bitvu z Jerezu téhož roku. Rossi se opět ujal vedení ve 12. kole, kdy se protáhl kolem svého rivala snažícího se vytvořit si nějaký náskok. Intenzivní tlak, který na sebe vzájemně

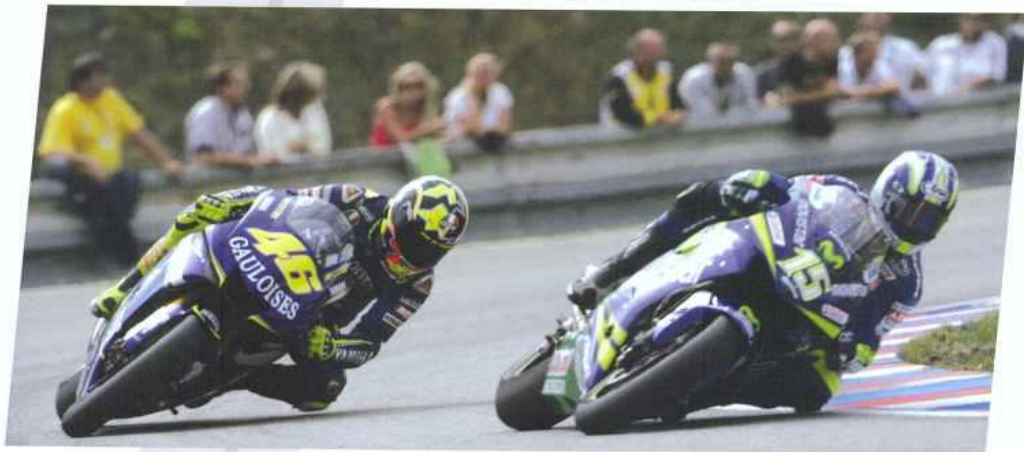
vyvíjeli, umožnil pronásledující skupině udržovat minimální odstup několika vteřin, nikdy se však odstup neztenčil natolik, aby se i ostatní jezdci přidali do souboje o vítězství.

Gibernau se opět usadil v čele čtyři a půl kola před cílem, udržoval tempo tak, aby mohl zopakovat vítězství z předchozí sezóny. Zatímco oba borci na čele sváděli krásné souboje, zbytek pole se značně přiblížil a Barros s Capirossim začali vyhlížet příležitost k útoku. To se však již Rossi přilepil na paty Gibernaovi a tempo opět prudce vzrostlo.

Rossi zaútočil v závěrečných esíčkách předposledního kola a na cílové rovince vystupňoval tlak na Gibernaua, kolem kterého se lehce přehnal. Španělský pilot nic nevzdal a dokázal se udržet v těsném závěsu za Rossim. Postupně se připravoval na další útok a do cíle jim scházelo ještě poslední stoupání.

Gibernau si už už vyhlížel ideální místo pro předjetí, když náhle zpomalil, vysedl a odstavil svůj motocykl u svodidel. V nádrži došel benzin a jeho šance na oživení souboje o mistrovský titul vzaly tímto krutým způsobem za své.

Rossi si v poklidu dojel pro své deváté vítězství v sezóně a byl na nejlepší cestě k zisku svého pátého titulu mistra světa v řadě. Na druhém místě dokončil závod Capirossi a Barossův sen o stupních vítězů se rozplynul poté, co se Biaggi protáhl na třetí místo.



## Rossi gegen Gibernau... auf ein Neues

Widen Jahren 2003 und 2004 hat Sete Gibernau Valentino Rossi in Hinsicht der Weltmeisterschaft und des Tschechischen Grand Prix einem harten Test unterzogen. Auf der Rennstrecke in Brno hat er Rossi 2003 um Tausendstel einer Sekunde um den Sieg gebracht und ein Jahr später dominierte er und fuhr erneut zum Sieg. 2005 war Gibernau's Titelangriff in den letzten zehn Rennen ins Stocken geraten und Honda hätte so seine Probleme mit der unglaublichen Wendung von Yamaha bereit zu kommen, aber in Brno sah es doch so aus, als ob der langersehnte Sieg in dieser Saison für den Spanier zum Greifen nahe zu sein schien.

Gibernau, auf der Honda Gresini RC211V, startete das Rennen aus der Pole Position heraus, während Rossi auf dem vierten Startplatz zurück lag. Der Italiener hatte bereits acht Rennen auf seiner Yamaha M1 gewonnen und als das Rennen zu Ende schien er untypisch schnell an die Spitze zu stürmen.

Obwohl Rossi konnte nicht entkommen und so bahnte sich Gibernau seinen Weg zum Meiste. In Honda drei fing er an, sich von der Verfolgergruppe der Hondas, angeführt von Nicky Hayden, Marco Melandri und Alex Barros, abzusetzen.

Die beiden Rivalen tauschten sich in der Führung der Rennen ab und letztendlich gewann wieder beim Kampf der vorangegangenen Jahre zurückgekehrt, wozu auch ein Vorfälle von 2005 in Jerez gehörte. In der 12. Runde übernahm Rossi einmal die Führung und quetschte sich an seinem Rivalen vorbei. Es

schien als könne er sich absetzen. Der immense Druck, den die beiden aufeinander ausübten, ließ die Verfolgergruppe nie mehr als nur ein paar Sekunden hinter ihnen herjagen, doch sie waren nicht dicht genug dran, um am Spitzenkampf teilzuhaben.

Nur viererhalb Runden vor Schluss übernahm Gibernau noch einmal die Führung, es schien als könne er seinen Sieg vom Vorjahr wiederholen, doch die Verfolger kamen immer näher und Barros und Capirossi lagen auf der Lauer. Rossi verfolgte Gibernau weiterhin und ihr Tempo wurde noch ein weiteres Mal gesteigert. Am Ende der vorletzten Runde sprintete Rossi in die S-Kurve und führte auf der Geraden, er ging an Gibernau vorbei und setzte ihn gehörig unter Druck. Das war noch nicht alles, was von dem Spanier zu sehen sein sollte und er folgte Rossi dicht auf den Fersen in der Bergpassage kurz vorm Ziel.

Als Gibernau endlich soweit zu sein schien auf Attacke zu fahren, wurde er plötzlich immer langsamer, stieg vom Motorrad ab und schob es zur Boxenmauer. Seinem Motorrad war das Benzin ausgegangen und hat seine Chance auf den Titel endgültig zerstört.

Rossi fuhr zum Sieg, das neunte Mal in dem Jahr und er war auf dem Weg zu seinem fünften WM-Titel in Folge einzufahren. Hinter ihm wurde Capirossi Zweiter und Barros musste den Kampf um Platz drei an Biaggi abgeben, der am Ende noch an ihm vorbei zischte.



# Každý chce, aby příští závod byl lepší

**Kdoví, co výchovného si manželé Abrahamovi slibovali, když o Vánocích roku 1999 obdarovali svého syna Káju malou motorkou automatem. Vypadala jako kroska, do terénu se však s ní vyrazit nedalo. Nevadilo, KARLA ABRAHAMMA stejně pak chytily za srdce silniční motocykly a přestože mu letos v lednu bylo teprve devatenáct, je už pátým rokem kmenovým jezdcem světového šampionátu.**

Přítom dlouho nic nenasvědčovalo tomu, že motocykly to u Abrahamů vytrají na celé čáře. Karta juniora Kája, zvaného Abaja, spíš přilhalovaly bílé svahy. Dvě sezóny e sjezdovému lyžování věnoval závodně, ale sotva sněhy na jaře roku 2001 rozthly, pod mladým Abrahamem už vřel krásný filigránský závodčáček.

„Hodně lidí tenkrát říkalo, že začít v jedenácti závodit na minibiku čtyřkolce je dost pozdě. Měl jsem tenkrát proti soupeřům nějaké to kilo navíc, takže něco na tom možná bylo,“ usmívá se Karel Abraham nad pornylným retrospektivním filmem z dob svých závodnických začátků. Jenže na minibiku s logem proslulé blanenské firmy Blata mu to začalo obstojně šlapat a hned v úvodní sezóně obsadil v českém Přeboru kategorie B čtvrté místo. Na speciální minibikové dráze v areálu brněnského Masarykova okruhu nacházeli mladíci adepti motocyklového sportu dobré tréninkové podmínky a řada z nich dříve nebo později rozšířila šky „dopěldýchých“ silničářů. „Spouš u Ondrou Ježkem a Horzou Prudkem jsme přešli na stopětatvačky Honda a jezdili jsme v jednom týmu. Pamatuji si, že v sezóně 2003 jsem skončil v juniorském mistrovství republiky na čtvrtém místě a v seriálu UEM Alpe Adra Championship jsem byl celkově desátý. To pro začátek špatné nebylo,“ vybavuje si Abaja alespoň některé momenty z jeho premiérové sezóny.

Když o dva roky později se jméno Karel Abraham z čsta jasna stalo součástí seznamu stálých jezdců mistrovství světa třídy 125 ccm, mnozí český hovolfci lidé si klepali rukou na čelo. Nevěřili, že brněnský teenager může specifickou atmosférou kolotoče Grand Prix zvládnout, jenže Abraham pochybovače brzy vyvedl z bládu. „Také jsem nevěděl, co mám od Velkých cen na pro mne úplně neznámých tratích čekat. Když jsem se hned do prvního závodu kvalifikoval, asi jsem pár lidí překvapil,“ připouští Abaja.

Dnes od Brňana, coby od jezdců silnější třídy 250 ccm, očekávají čeští fanoušci možná někdy víc, než může tým Cardion AB Racing momentálně nabídnout. „Materiálově vybavení máme na úrovni, to je naprostá pravda. K dispozici mám dvě motocykly, takže když během tréninku nebo kvalifikace první stroj sežije, mohu v boxu přesehnout na druhý motocykl a pokračovat v jízdě. Jenže většinou to bývá tak, že rezervní motorka není stejně vyčarovaná jako ta původní. Tak to chodí, myslím, v každém týmu,“ varuje Abaja před příliš intenzivně zabarvenými různými blyemi luzenské veřejnosti. Přes některé kontroverzní jevy v loňské sezóně, i letos pokračuje spolupráce brněnského týmu s italským producentem motocyklů Aprilia. Dokonce se Abraham dočkal souvinného provedení typu RSA, který letos ve dvěstěšedesátkách nasazuje hned několik týmů. „Napřed to vypadalo jako ve stylu danajského daru. Motorka je to s doprovodem, ale spousta věcí je na ní nových, které musí mechanici napřed dobře poznat. Zvláštní kapitolou je kontrola prokluzu kol, nebo-li trakce. Tam má osm nastavitelných variant a každá vyžaduje jiné nastavení. Zpočátku je to záhuť i pro jezdce, protože práce s plymem se od předchozího modelu aprilie dost odlišuje. Pokud vím, z kraje sezóny mělo problémy s trakcí víc jezdců. Chce to hodně jezdit, zkoušet, testovat, což v rozjeté sezóně není snadné, jak se může zdát,“ zmiňuje Abraham některá z technických úskalí letošních dvěstěšedesátek značky Aprilia. Brňanům se v úvodní fázi šampionátu vedlo se střídmým štěstím, světlé okamžiky prolnaly technické potíže, ke smutku týmu několikrát Abaja přespěl, ač nerad, svými páty. „Párkrát jsem to asi přepískl, ale například v

Kataru a Le Mans mi pomohly k zemi tlukance soupeřů. To naště víc, než vlastní chyba,“ malčko zvýší Abraham hlasovou tóninu.

Na nepozornost rivala doplatil nejvíc při tréninku na loňskou Velkou cenu Japonska v Motegi, kvůli které pak na startovním roštu chyběl. „Stalo se to takové překlápeče. Debon byl za mnou asi až moc rychlý a narazil mi do motorky. Nejhorší bylo, že jsem náraz vůbec nečekal, takže pro zvládnutí situace jsem nestačil nic udělat. Bolest v ruce jsem pocítil hned při zvedání motorky,“ popisuje Abraham ve zkratce osudový okamžik. Se zlomenou navigačními kosti v levé ruce okamžitě letcky putoval do Olomouce, kde ho ještě večer operoval tým doktora Čížmále. Příznivci Abrahama smutnili nad předčasně ukončenou sezónou, jenže Abaja není cukrová panenka a už o dalším víkendu půzval kamerám na roštu Velké ceny Austrálie. „Chtl jsem zkusit zachránit ještě nějaké body. Abych se vešel do rukavice, půjčil jsem u Alpinstar největší velikost a rozřezal ji. Pak jsme rukavici přelepili normální páskou, aby držela a bylo to. Ruka bolela jako čert, ale za jedenácté místo jsem pár bodů schrastil,“ vypráví Abraham s výrazem hráče pokvětu. Letos si Brňana pro změnu vyčítala (ovšem předpokládaně) psychická muka s názvem maturita. První rok na gymnáziu zvládal Abaja ještě s puncem řádného studenta, pak už musel chtít nechtě přejít na individuální studijní plán.

„Jinak to fakt nešlo, třeba na podzim, kdy se ve stěpeném termínu jede Japonsko, Austrálie a Malajsie, jsem nebyl ve škole tři týdny v tahu. Snažil jsem se na závodech ubít, jenže například matematiku musila s někým konzultovat. A to jsem venku samozřejmě neměl s kým,“ ještě teď krouží Abraham hlavou při vzpomínce na studijní kalvárie.

Do boje před maturitní komisí nastoupil uprostřed nabitého závodnického programu a po téle ani duši mu nebylo nejlépe. „Noc před maturitou byla hrozná. Bylo to úplně jiný pocit, než který mám před závodem. Neumím to přesně popsat, bylo to takové zvláštní, měl jsem i takové ty katastrofické sny. Během svatáku jsem jel v Le Mans Velkou cenu Francie, takže času na učení jsem měl strašně málo. Naštěstí první do školy jsem se jakýmsi zázkatem zklidnil a maturitu dal,“ směje se Abraham odlehčeně. Matematiku, která mu naháněla největší hrůzu, zvládl za tři, češtinu a zeměpis za dvě a z angličtiny si odnesl jedničku. „Na angličtinu jsem si věřil, tou mluvím na závodech pořád. Myslím, že i zeměpis jsem mohl mít za jedna, ale teď už je to fuč,“ bilanciuje budoucí student právnické fakulty.

Už s čistou hlavou se pustil Abraham do další porce závodů světového šampionátu a po devátém místě v Japonsku se podruhé letos prodrat do desítky nejlepších v Barceloně. Osmá příčka nakopala tým i jezdce, u kterého vybudila přiměřenou agresivitu. V nizozemském Assenu byl Abaja zdravě sebevědomý, útočný, nečekal na výpady před ním jedoucích soupeřů. Cílem projel sedmý, čímž vyrovnal svoje dosud nejlepší umístění v šampionátu: dosažené loni pod umělým osvětlením v Kataru. „Výsledek je to určitě dobrý, ale stále si nejvíc cením loňského Kataru. Tam jsem byl vředu po celé tři dny,“ zůstává Abraham při zemi. Stejně jako v minulé sezóně, kdy přestup Lukáše Peška ze třídy 125 ccm do dvěstěšedesátek hnal česká média k lechtivým spekulacím o rivalitě našich jezdců. „Samozřejmě, že choj byl lepší než ten druhý. Jenže je zde ještě dalších dvacet soupeřů, ne jenom Pešek (Abraham),

Křtyby mi šlo jen o to, porazit Peška (Abrahama), stačilo by nám jezdit republiku a ne mistrovství světa,“ unisono odbyvali oba jezdcé podsouvanou vyostřenou rivalitu. Škoda, že na nedávném Sachsenringu se Abrahamovi nepodařilo hatrick v podobě dalšího přírůku do top desítky. Našlápnuto k možná životnímu úspěchu, měl přitom hodně různě. Volný trénink v dešti vytrhl a v závěrečné kvalifikaci přes opakované problémy s brzdou dosáhl pátého nejlepšího času. Všechno nakonec pokazila povětrnostní proměnlivost v den závodu. „Nebylo to ani na mokré ani na suché pneumatiky. Prostě hop nebo trop. Po dlouhých úvahách jsme

vsadili na mokré gummy a nastavení. Bohužel, risk se nevyplatil, motorka se skoro nedala řídit, takže jsem zjel do boxů a závod zabil. Ještě teď jsem hrozně hrozně moc naštvaný,“ zlobil se Abraham dlouho po Velké ceně Německa. Kvalitní výsledek ze Sachsenringu a Doningtonu Parku by znamenal další motivaci předstvat se divákům na Masarykově okruhu v co nejlepším světle. „Nároky se zvyšují. Když jezdec zajede dobrý závod, chce, aby ten další byl ještě lepší. Špatně to nezní, jenže zlepšování výsledků je čím dál těžší a chce to mít i dost štěstí,“ předesílá Karel Abraham junior teorii, podloženu někdy hodně tvrdou realitou.

## Karel Abraham: Everybody wants the next race to be better than the last one.

Nevertheless, for a long time nothing really indicated that the motorbikes would ever win the Abraham family in total. It was rather the snowy hills that Karel junior, called Abaja, was attracted to. Two seasons he dedicated to ski racing but as soon as the snow melted in the spring of 2001, a filigrane racer already whirled under young Abraham.

„Many people used to say back then that to start racing on a minibike forty in age of eleven may be too late. Compared to the competitors, I was also weighting a few pounds more so perhaps they were right,“ smiles Karel Abraham over an imaginary retrospective picture from the times of his racing beginnings. But he became pretty good on a minibike with the logo of the famous Blansko company Blata and in the very first season he reached the fourth place in the Czech Championship, category B.

Young adepts of the motorcycle sport always used to find good training conditions on the special minibike track in the area of the Masaryk Circuit in Brno, and many of them sooner or later expanded the ranks of the "adult" road racers.

„Together with Ondra Ježek and Horza Prudek we switched to one-twenty-five Hondas and we rode in the same team. I remember being the fourth in the CR Junior Championship in the season of 2003. And in the series UEM Adria Championship I was overall the tenth. That was not a bad beginning,“ recalls Abaja at least some moments of his opening season.

When two years later the name Karel Abraham out of the blue became part of the list of the World Championship class 125ccm permanent riders, many of the Czech speaking people were shaking their heads. They could not believe that the Brno teenager could manage the specific atmosphere of the Grand Prix merry-go-round but Abraham soon taught the doubters a lesson. „I also had no clue as what to expect from the Grand Prixes on the tracks totally unknown to me. When I qualified to the very first race I may have surprised a couple of people,“ admits Abaja.

Today the fans expect from the Brno resident, as a stronger class 250 ccm rider, more than the team Cardion AB Racing can offer at the moment. „Our hardware is of a good standard that is absolutely true. I have two bikes at my disposal, so that if during a training or a qualification the first machine breaks down I can change to the other one in the box and continue riding. But mostly the back-up bike is not tuned a hundred percent exactly as the first one. This is the case in every team, I suppose,“ warns Abaja against too intensively colored pink glasses of the domestic public.

In spite of some controversial phenomena in the last season the cooperation of the Brno team with the Italian motorcycle manufacturer Aprilia continues also this year. Abraham even received a factory-designed type RSA the one which several teams are going to introduce this year in 250's. „First it looked like a double-edged gift. The bike is super but a lot of

things on it are new which the mechanics have to get familiar with first. The special chapter is the traction control. It has eight adjustable variants and each requires a different setting. In the beginning it is tough even for a rider because working with the accelerator quite differs from the Aprilia selling model. As far as I know, in the beginning of the season more riders had troubles with the traction. It takes riding a lot, trying, testing, which is not as easy as it may seem in the middle of a started season,“ mentions Abraham some of the technical stumbling blocks of this year's two-fifty Aprilias.

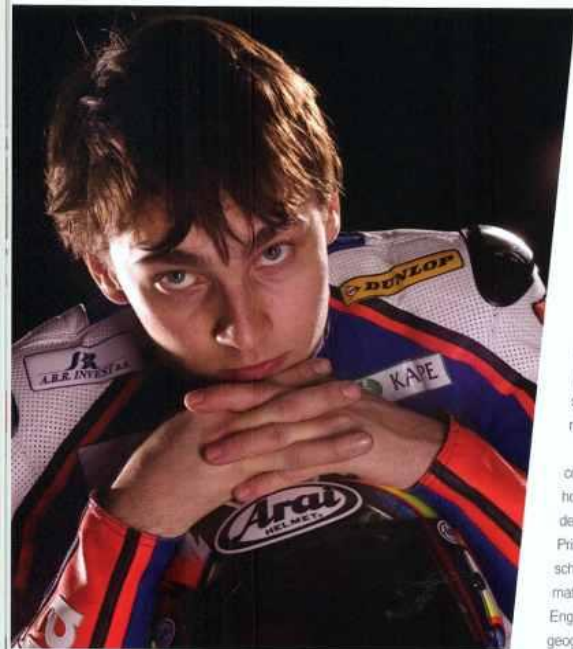
In the introductory phase of the Championship the Brno team had an unsteady luck, the light moments were mixed with technical difficulties. Abaja himself, although unwillingly, several times contributed to the team's blue mood with his falls.

„Few times I may have overdone it but for example in Qatar and Le Mans the hits of the rivals helped me to the ground. That makes one angry more than one's own mistake,“ raises Abraham a little his voice scale.

The Brno's inaction during the training for the last year's Grand Prix Japan in Motegi cost him the most. Because of it he was missing at the starting grid.







**Rámeček: KAREL ABRAHAM**

**Narozen:** 2. 1. 1990 v Brně  
**Přezdívka:** Abaja  
**Bydliště:** Brno - Bystrc  
**Výška:** 179 cm  
**Váha:** 68 kg  
**Škola:** Letošní absolvent gymnázia J. G. Mendela v Brně  
**Team:** Cardion AB Motor Racing  
**Motocykl:** Aprilia 250 RSA  
**První závod:** Minibike 40 v Brně (2001)  
**Silniční závodní motocykly:** od roku 2003 (cena Talent roku)  
**Mistrovství světa:** od roku 2005 třída 125 cm, od roku 2007 třída 250 cm

**Největší úspěchy:**

- 7. místo, Velká cena Kataru (2008)
- 7. místo, Velká cena Itálie (2008)
- 7. místo, Velká cena Nizozemí (2009)
- 8. místo, Velká cena Katalánie (2009)

**Jezdecký vzor:** Valentino Rossi

**Hobby:** Supermotard, adrenalinové sporty, počítače



"It happened in such a tipping point. Debon behind me was perhaps too fast and he bike. The worst thing was that I didn't expect the impact so I couldn't do anything to control situation. I felt pain in my hand immediately as I was trying to lift the bike off the ground," describes Abraham in short his fatal moment. With a broken navicular bone in his left hand was flown to Olomouc where he underwent an operation performed by Doctor Čížmář's.

Abraham's fans pined over a prematurely ended season but Abaja is not a sugar doll. The very next weekend he posed in front of the cameras at the grid of the Grand Prix Austria.

"I wanted to save at least some points. In order for me to get in the gloves we borrowed the Alpinstar the biggest size and we cut it. Then we sealed the glove with the regular duct to make it hold and that was it. The hand gave me pain like hell but I managed to rake up a point for the eleventh place," recounts Abraham with the poker player's face.

This year another psychical torture (although expectantly) awaited the Brno student. It's called the school-leaving exam. The first year in the high school Abaja could make as a regular student but after that he had to switch to an individual study plan.

"Otherwise it was really impossible. For example in the autumn, where you go in one term to Japan, Australia, and Malaysia. I was absent from school for three weeks in a row. I tried to study while being at the races but for instance maths you have to consult with someone. And outside, of course, I had nobody," even now Abraham shakes his head as he recalls his study torture.

In the middle of the packed racing program he stood before the school-leaving exam committee. He did not feel best neither in the body nor the soul. "The night before the exam was horrible. It was completely different feeling than what I experience before a race. I can't describe it exactly, it was strange. I had catastrophic dreams. The week before I rode Grand Prix France in Le Mans so there was not much time left for studying. Fortunately, on my way to school by some miracle I calmed down and I passed the exam," laughs Abraham with relief. In mathematics, which terrified him the most, he got C, in Czech language and geography B, in English A. "I trusted myself in English. I use it on races all the time. I think I could have had A for geography, too, but it doesn't matter now," summarises the future law school student.

Already with a clear head Abraham started up the next portion of the World Championship races. After the ninth place in Japan he made it among the top ten for the second time this year in Barcelona. The eighth position kicked both the team and the rider in whom it raised reasonable aggressiveness.

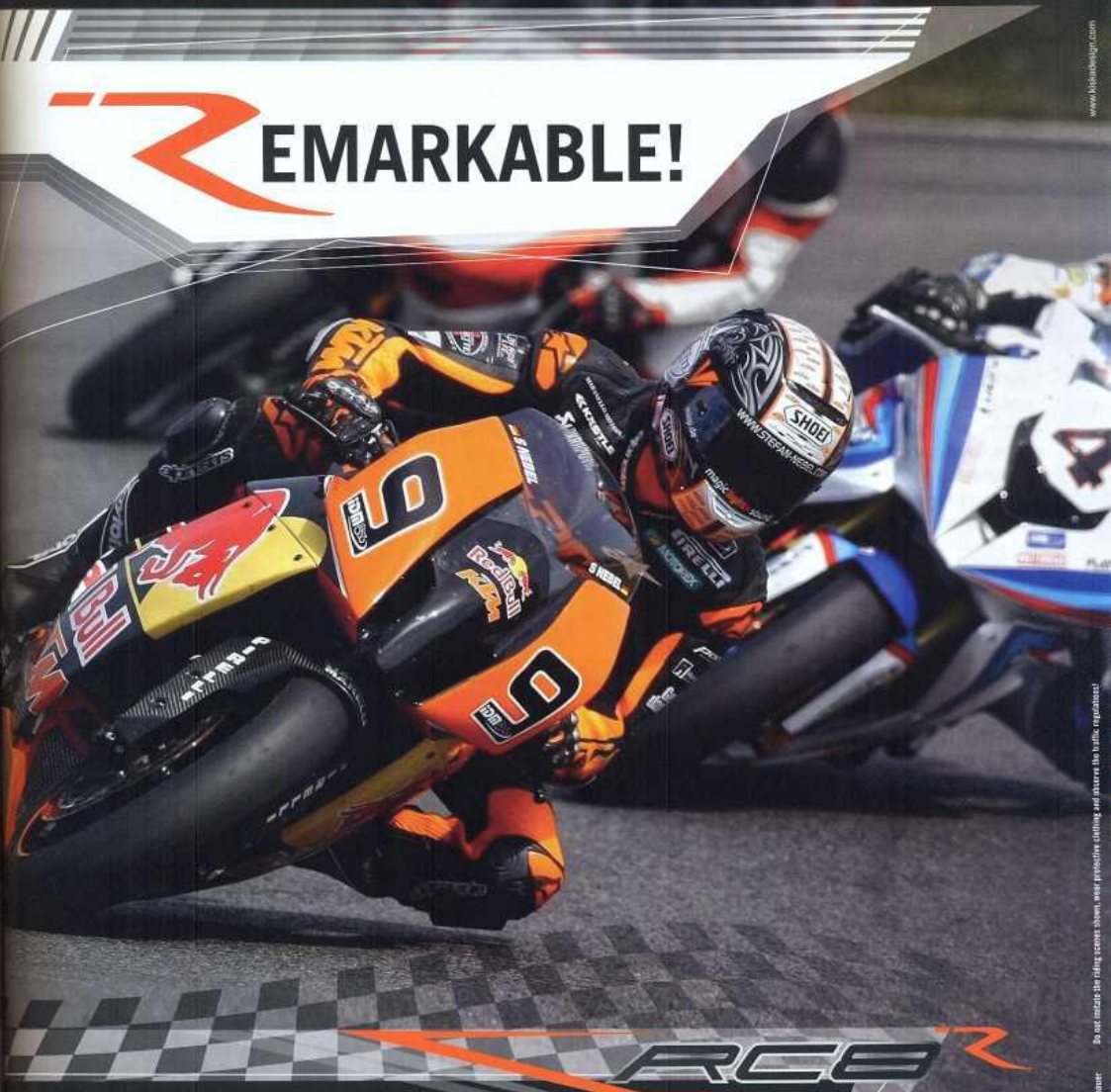
In Netherlands' Assen Abaja was healthy self-confident, offensive, did not wait for failures of the riders ahead of him. He ran through the winningpost as the seventh by which he compensated his up to now best position, reached last year under the artificial lighting in Qatar.

"The result is certainly good but I still value the most the last year's Qatar. There I was at the front for the whole three days," stays Abraham modest.

As well as the last season, when Lukáš Pešek's switched from class 125 to 250ccm, the Czech media were driven to saucy speculations about the rivalry between our riders.

"Of course I want to be better than the other one. But there are twenty more competitors, not just Pešek (Abraham). If I were only up to defeat Pešek (Abraham), it would be enough for us to only ride the Republic, and not the World Championships," both riders in unison refute the suggested exaggerated rivalry. What a pity that on recent Sachsenring Abraham didn't make a hat trick in form of another intragression to the top ten. He was pretty well started to his perhaps life success. He won the free training in rain and in the final qualification he reached the fifth best time in spite of repeated troubles with the break. Everything was spoiled by the unsteadiness of the weather on the day of race.

"It was neither for wet nor dry tires. Simply root-hog-or-die. After long considerations we staked everything on wet tires and setting. Unfortunately, the risk didn't pay off, the bike was almost impossible to drive, so I took off to the boxes and wrapped the race up," was Abraham mad long after the Grand Prix Germany. Good results from Sachsenring and Donington Park could mean more motivation for Abraham to show himself before the spectators on Masaryk Circuit in the best light possible. "Demands increase. When a rider makes a good race he wants the next one to be even better. It doesn't sound bad but but increasing results is harder, and it also takes a good deal of luck," offers Karel Abraham junior his theory, supported by sometimes, very hard reality.



## REMARKABLE!

### RESULT

The season is still young, but a lot of the competitors are already looking pretty old! Already at the first IDM race at the Nürburgring, the KTM pilots on their RC8 R bikes showed the competition how you ride straight onto the podium. 3<sup>rd</sup> Place for Stefan Nebe! CONGRATULATIONS!

### RIDE IT

Your KTM dealer's got what others wish they had: the RC8 R, the most powerful KTM streetbike, just waiting for you to mercilessly test it. So get ready!

1195 cc displacement, 170 HP and 100% "Ready to Race" – the RC8 R is the fastest series machine KTM has ever built – it's in a class of its own. State of the art superbike technology for 100% emotion, adrenaline and total supremacy. Test ride it now! [www.ktm.com](http://www.ktm.com)



## RC8 R

**KTM RACE ORANGE**



Photos: KTM, G. Mitterbauer. Do not touch the riding scenes shown, wear protective clothing and observe the traffic regulations.



## APRILIA - Cardion Ab Motoracing

Před vstupem do světa motoristického sportu se Karel Abrahám v letech 1996 - 2001 věnoval závodům v alpském lyžování, až posléze dal přednost jiné podobě vášně pro rychlou jízdu. První závody absolvoval na domácí a evropské půdě, v šampionátu mistrovství světa pak debutoval za řídtky stroje Aprilia 125 v roce 2005. V získávání zkušeností pokračoval v roce 2006 a po relativně klidném průběhu sezóny skončil na 24. místě. Jezdec týmu Cardion AB přestoupil pro rok 2007 do třídy 250 ccm, kde se mu vcelku dařilo, dokázal bodovat v deseti závodech a celkově vybojovat 16. pozici. Loni absolvoval čtvrtou kompletní sezónu v seriálu mistrovství světa. Přestože nasbíral více mistrovských bodů, celkové pořadí se mu vylepšit nepodařilo. V letošní sezóně prokazuje, že je schopen se držet s nejlepšími jezdci. A to, že se máme na co těšit, jen naznačuje sedmé místo z Assenu – prozatím jeho nejlepší umístění.

Česká republika / Brno / 02/01/1990  
Počet startů v GP: 71  
Počet vítězství v GP: -  
Stupně vítězů: -  
Tituly mistra světa: -  
Celkové umístění v roce 2008: 16.

## Karel Abrahám 17



Bevor er in die Motorsportwelt Einzug hielt war Abrahám von 1996 bis 2001 im Alpine Skisport tätig. Erst später fand er heraus, dass seine Leidenschaft einer anderen Art von Geschwindigkeit galt. Nachdem er in der nationalen und europäischen Szene mitschmeihte, kam er 2005 in die Weltmeisterschaft und hatte sein Debüt auf einer 125ccm Aprilia. Auch 2006 war er hauptsächlich noch damit beschäftigt Erfahrungen zu sammeln und hatte eine relativ ruhige Saison, die er als 24. in der Gesamtwertung beendete. 2007 ging der tschechische Fahrer mit Cardion AB in die 250ccm Kategorie über und sammelte in zehn Rennen Punkte, wodurch er am Ende Gesamt-Sechzehnter wurde. 2008 beendete er seine vierte volle Saison in der Weltmeisterschaft und verbesserte seine Punktesammlung weiter, auch wenn er seinen Endstand dadurch nicht verbessern konnte. Diese Saison hat er schon mehrfach bewiesen, dass er das Zeug dazu hat, mit den Topmännern mithalten und ein Bestergebnis eines siebten Platzes in Assen lässt erahnen, dass wir noch mehr von ihm erwarten können.

## 58 Marco Simoncelli



Mistr Evropy stopětadvacítet z roku 2002 se stal permanentním jezdcem seriálu Grand Prix od roku 2003 a ihned začal pravidelně sbírat mistrovské body. Svého prvního vítězství se dočkal na deštěm zmáčené trati v Jerezu v roce 2004, následující rok pak vítězství zopakoval a skončil na celkovém pátém místě. Posléze přestoupil do čtvrtitřtí, kde absolvoval se strojem Gilera dvě stabilní sezóny, aby se mu v roce 2008 splnil sen o titulu mistra světa. Svého prvního vítězství v kubatuře do 250 ccm dosáhl na domácí trati v Mugellu a díky vyrovnaným výkonům a neuvěřitelným soubojům s ostatními soupeři si nakonec zajistil titul na okruhu v Malajsi. Tento italský pilot se rozhodl letos obhájit světový primát dvěstěpadesátet. Po dvou nulách na svém kontě z úvodu sezóny, které byly způsobeny zraněním, dokázal zvítězit ve Francii a Německu a je zpět v boji o titul.

Itálie / Cattolica / 20/01/1987  
Počet startů v GP: 107  
Počet vítězství v GP: 10  
Stupně vítězů: 24  
Tituly mistra světa: 1  
Celkové umístění v roce 2008: 1.

## GILERA - Metis Gilera

Der Europäische 125ccm Meister von 2002, Simoncelli, kam im folgenden Jahr als permanentes Mitglied in die Grand Prix Szene und ist seither ein konsistenter Punktefahrer. Seinen ersten Sieg hatte er 2004 im verrageten Jerez und 2005 wiederholte er diesen Sieg und beendete das Jahr als Gesamt-Fünfter. Dann stieg er mit Gilera in die 250er Klasse ein und blieb zwei volle Jahre bei ihnen, bevor er 2008 endlich seinen Traum vom Titel wahr werden lassen konnte. Sein erstes 250er Rennen gewann er bei seinem Heim Grand Prix in Mugello und dank seiner neuen Konsistenz und einiger atemberaubender Schlachten mit seinen Rivalen in den letzten Rennen des Jahres wurde er in Malaysia zum Champion gekürt. Der italienische Rennfahrer wird seine Krone 2009 verteidigen wollen und nachdem er in den ersten beiden Rennen durch eine Verletzung zwei „Nullläufe“ hatte, ist er nun nach zwei Siegen in Frankreich und Deutschland wieder zurück.





## 76 Profily jezdců 250cc / Fahrerprofile 250cc



### APRILIA - Mapfre Aspar Team

Svou kariéru zahájil v roce 2002. Bautista na sebe poprvé upozornil vynikajícím čtvrtým místem v Austrálii v roce 2003 a následně domácím titulem. O rok později pak získal čtyři umístění na stupních vítězů, ale po přestupu k Hondě v roce 2005 prožil strastplnou sezónu. Zázračně se dokázal vrátit na špičku v roce 2006, na své cestě k osmi vítězstvím a celkovému triumfu v šampionátu stopětadvacítce překonal řadu rekordů. Pro sezónu 2007 se rozhodl zůstat u týmu Aspar s tím, že přestoupil do třídy 250 ccm. Byl oceněn jako nováček roku a zaznamenal vítězství v Estorilu a Mugellu. Horký favorit na celkový triumf v roce 2008 si vybral trochu smůly zpočátku sezóny a nakonec se musel spokojit s titulem vicemistra světa za vítězným Simoncellim. V letošním roce působí dojmem nejlepšího jezdce, ale v honbě za titulem stále zaostává.

Španělsko / Talavera de la Reina /  
21/11/1984  
Počet startů v GP: 109  
Stupně vítězů: 42  
Tituly mistra světa: 1  
Celkové umístění v roce 2008: 2.

# 19 Alvaro Bautista

Nach seinem Debüt 2002 beeindruckte Bautista zum ersten Mal mit einem vierten Platz 2003 in Australien und mit dem Sieg in seiner nationalen Meisterschaft. Im folgenden Jahr stand er viermal auf dem Podium, hatte dann jedoch ein ziemlich schlechtes Jahr 2005, in dem er zu Honda wechselte. 2006 hatte er mit einigen Rekordbrechenden Auftritten, acht Siegen und der 125ccm Meisterschaft sein spektakuläres Comeback. 2007 stieg der Spanier mit dem Aspar Team in die 250er Klasse auf und wurde mit Siegen in Estoril und Mugello „Rookie of the Year“. Für den Titel 2008 war er ein heißer Favorit, doch Pechsträhne beendete seine Hoffnung und er musste sich mit dem Zweiten Platz hinter Simoncelli zufrieden geben. 2009 scheint er der bisher stärkste Fahrer zu sein, hängt aber in Sachen Titelkampf noch ein bisschen hinterher.



**maxcity**  
The Home Store

[www.max-city.hu](http://www.max-city.hu)

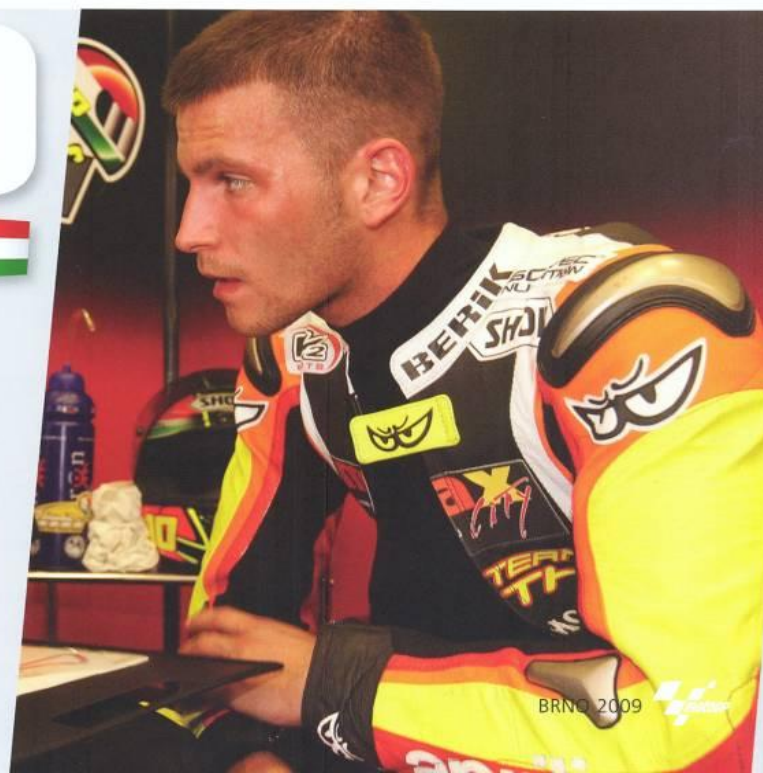
Thursday 7.30pm

Adam stayed in this evening.  
He turned off his phone and listened to his vast collection of, well, nine vinyl albums.

MAXCity - Home Store  
2045 Torókbálint, Tópark str. 1/a.  
At M1 highway Exit 14.  
100 shops on 30 000 sq meters  
Open: Mon - Sat: 10am-8pm  
Sun: 10am-7pm

# 10 Imre Toth

HUN /Budapest/ 06/09/1985  
TEAM TOTH APRILIA  
Celkový počet startů: 119  
Nejlepší umístění: 9  
První GP: JPN 02





# Hiroshi Aoyama



# 4

Scot Racing Team 250cc

Japonský šampion dvěstěpadesátka z roku 2003, který pravidelně startoval na divokou kartu, si odbyl svou první sezónu v sedle motocyklu Honda v roce 2004, kdy celý šampionát dokončil na šestém místě. Aoyama zvítězil v kubatuře do 250 ccm na domácí Velké ceně v letech 2005 a 2006, druhého vítězství dosáhl na stroji KTM. Úspěchy na domácí půdě přispěly k jeho popularitě ve své vlasti, vítězství v Turecku znamenalo vůbec první úspěch KTM ve čtvrtlitrech. V roce 2007 přidal další dvě vítězství a čtyři umístění na stupních vítězů. Loňský rok přinesl zklamání z celkové sedmé místo v šampionátu, kdy si dojel jen pro dvě druhá místa v Číně a Malajsi. Rok 2009 znamenal návrat k motocyklu Honda, s teamem Scot Racing dokázal zvítězit již ve třech závodech a suverénním způsobem vede v souboji o celkový primát.

Japonsko / Chiba / 25/10/1981  
Počet startů v GP: 97  
Stupně vítězů: 25  
Tituly mistra světa: -  
Celkové umístění v roce 2008: 7.



Der japanische 250cc Meister von 2003 und reguläre Wildcard Fahrer beendete seine Debütsaison 2004 mit Honda mit einem unglaublichen sechsten Platz in der Serie. Aoyama gewann dazu noch die 250ccm Rennen 2005 und 2006 auf Japanischem Boden, den letzteren Sieg fuhr er mit einer KTM ein, das brachte ihm große Popularität in seinem Heimatland. Sein Sieg 2006 in der Türkei war auch der erste Sieg für KTM in der Viertelliterklasse. 2007 fuhr er zwei weitere Male zum Sieg und viermal aufs Podium, doch leider endete diese Saison mit einem Gesamt-Siebten Platz und nur zwei Podiumsplätzen in China und Malaysia eher enttäuschend für den Japaner. 2009 hat er bei seiner Rückkehr zu Honda mit Scot Racing bereits dreimal gewonnen und führt beeindruckend die Meisterschaft an.

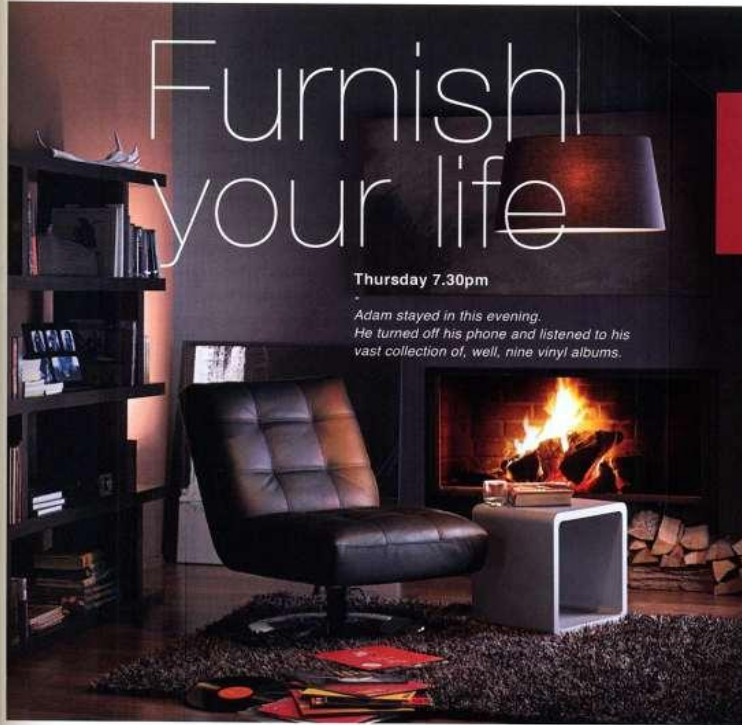
# Furnish your life

maxcity

The Home Store

Thursday 7.30pm

Adam stayed in this evening. He turned off his phone and listened to his vast collection of, well, nine vinyl albums.



www.max-city.hu

MAXCity - Home Store  
2045 Törökbalint, Tópark str. 1/a.  
At M1 highway Exit 14.  
100 shops on 30 000 sq meters  
Open: Mon - Sat: 10am-8pm  
Sun: 10am-7pm

# Mattia Pasini

# 75



ITA / Rimini / 13/08/1985  
TEAM TOTH APRILIA  
Celkový počet startů: 88  
Celkový počet vítězství: 10  
Stupně vítězů: 23  
Nejlepší umístění: 1  
Počet světových titulů: -  
Celkové umístění v roce 2008: 8  
První GP: RSA 04







Bývalý mistr České republiky ve třídě do 125 ccm získal první body v mistrovství světa coby zastupující jezdec ve třídě 250 ccm na okruhu ve Phillip Islandu v roce 2003. Sezónu 2004 se však rozhodl absolvovat ve finském týmu Ajo Motorsport ve třídě do 125 ccm. V roce 2005 si vyzkoušel jízdu na tovární Derbi, dokázal jezdit velice rychle, ale na druhou stranu podával nestabilní výkony. V následující sezóně již jezdil mnohem lépe, třikrát skončil na stupních vítězů a sezónu 2006 dokončil na šestém místě. O rok později bojoval Pešek o titul mistra světa třídy do 125 ccm, zaznamenal své první vítězství v Číně a prokázal, že patří k absolutní špičce. Do konce sezóny si pak ještě připsal vítězství v Austrálii a celkově dokončil šampionát na čtvrtém místě.

Pešek oznámil pro rok 2008 přestup do silnější kubatury a s týmem Auto Kelly – CP dokončil sezónu čtvrtlitrů na 15. místě. V letošní sezóně doufal ve zlepšení a zatím se mu daří pravidelně sbírat mistrovské body.

Česká republika / Praha / 22/11/1985  
Počet startů v GP: 100  
Počet vítězství v GP: 2  
Stupně vítězů: 9  
Tituly mistra světa: -  
Celkové umístění v roce 2008: 15.

APRILIA - Auto Kelly - CP

# 52 Lukáš Pešek

Als ehemaliger Tschechischer 125ccm Meister sammelte Pešek seine ersten Punkte 2003 auf Phillip Island als 250ccm Ersatzfahrer, wechselte aber dann 2004 mit dem Finnischen Ajo Motorsport Team in die 125ccm Klasse. 2005 bekam er einen Vertrag im Derbi Werksteam und er bewies, dass er ein schneller, aber manchmal eben unkonstanter Fahrer ist. 2006 wurde er bemerkenswert besser und stand dreimal auf dem Podium, wodurch er das Jahr als Gesamt-Sechster beendete. 2007 kämpfte Pešek um den 125ccm Titel und fuhr in China zum ersten Mal zum Sieg. Er wurde zu einem ernst zu nehmenden Herausforderer und fuhr in Australien ein erneutes Mal zum Sieg. Am Ende des Jahres stand er auf Platz Vier der Gesamtwertung. Vor dem Beginn der Saison 2008 gab Pešek seine Rückkehr in die 250ccm Klasse mit dem Auto Kelly – CP Team bekannt und nachdem er das letzte Jahr als Fünfzehnter beendete, hofft er diese Saison mit konsistenten Punkteergebnissen wieder besser zu werden.



Lukáš Pešek turns twenty-four in autumn, and this year he entered his already sixteenth racing season. This skinny boy from Prague grew up to be one of the most outstanding talents of the Czech race track, who managed to make it to the victory rostrum in the most prestigious world championship, the motorcycle Grand Prix.

When his daddy Karol sat him on a motorbike in age of three and the boy liked it, it was settled. Although his soccer skills were appreciated by Prague Sparta, he was more and more up to adrenaline minibike combats. Should he not have been winning, he could perhaps return on the green sward of Sokol Háje but the medals were increasing in number and Lukáš had no doubts of his further sport career. He added six domestic titles to the Europe Champion in minibikes. A change to big circuit races followed. In 2002, the season when he got European bronze in one-two-fives and also won the home Championship, he gingerly peeked into the Grand Prix world. On the Brno circuit he marked down the 25th qualification time and fifteen rounds in a race. That did not set the world on fire but with his dad they would not give up. But the money needed in order to enter the elite club was lacking. The dream about the world championship vanished for a time, and then suddenly an offer came to replace Jaroslav Huleš in Yamaha-Kurz team. Thus Lukáš entered the open championship of the 250's. He finished nine races, flew around the world, and kept gathering experience on circuits about which he could only dream before. There was not much to be done with Yamaha, therefore he was completely satisfied with the twelfth place in Australian Phillip Island. Four world points helped him in overall score to the thirtieth place and the question arose once again, what next. That was the time when the leaders of Brno motor-racing circuit came and opened the door for him to the Finland team Ajo Motorsport with which he entered the one-twenty fives World Championship. It was way far to the medal places but it was the chance that Lukáš did not let go.

A year later Lukáš exchanged a private Honda for a factory-designed Derbi and entered the three-year project in which he finally got the chance to show what's in him even in the weakest cubature. Fortunately, the team did not rush, so the first success was brought about only by the second season when in Spanish Jerez he for the first time stood on the victory rostrum and collected points for the second place.

He also added two third places and ended up overall as the sixth. The next Championship was promising the fight for medals and Lukáš did not fail. In China he for the first time won the World Championship and took the lead. However, he did not keep the lead for too long, his great condition was replaced by greyness. In Brno he resurrected the hopes for medals with the third place. He also won on his favourite track in Australia but he could not catch Japan Koyama on the third position, and ended up the fourth, lacking eleven points.

Other offer from Derbi never came but Lukáš aimed higher anyway. Together with the manager Brno they opted for Daniel Epp, thus Lukáš found himself in two-fifties next to the former world champion of the weakest class Swiss Lüthi. They differed on the sponsoring backgrounds, though. Lukáš rode in colours of Auto Kelly ČP on a half-factory made Aprilia, whereas Thomas with the support of Emni concern and on a factory machine. With the gain of 43 points Lukáš ended up in his opening season in two-fifties as the fifteenth. He entered this year championship with the goal to make it among the top ten. After nine races he is aiming to Brno for GP Czech Republic with the gain of 40 points as the thirteenth rider of the championship.

<b>Lukáš Pešek</b>	<b>(11/22/1985 in Prague)</b>
<b>1. GP</b>	<b>2002 (125, Brno)</b>
<b>1. stupně vítězů</b>	<b>2006 (125, Jerez, 2. místo)</b>
<b>1. pole position</b>	<b>2006 (125, Mugello)</b>
<b>1. nejrychlejší kolo v závodě</b>	<b>2006 (125, Mugello)</b>
<b>1. vítězství</b>	<b>2007 (125, Čína)</b>
<b>Počet vítězství v GP</b>	<b>2</b>
<b>2. místo</b>	<b>3</b>
<b>3. místo</b>	<b>4</b>
<b>Pole position</b>	<b>3</b>
<b>Počet odjetých GP</b>	<b>100</b>



# Németh Balázssal

A 250 köbcentis kategória fiatal versenyzője idény közben csatlakozott a Balatonring Teamhez, hogy átvegye Talmácsi Gábor helyét. Németh Balázssal a soron következő Cseh Nagydíjról beszélgettünk.

**Várod már a cseh versenyt?** Nagyon várom már a brnói futamot. Minden évben rengeteg magyar szurkoló jön el Csehországba, és remélem idén is kifeszítenek egy hatalmas magyar zászlót a szektorunknál. Nagy örömmel tölt el, hogy előttük versenyezhetek. Sajnos idén még nem lesz verseny Magyarországon, úgyhogy a Balatonring megépüléséig a cseh futamot kell a "hazai" nagydíjunktak tekinteni.

**Milyen Gábor nyomdokaiba lépni?** Nehéz. Gábor egy nagyon tehetséges versenyző, aki nagyon jó munkát végzett. Próbálok folytatni a munkáját, de ez nagyon nehéz, mert életemben először ütök kétütemű motoron. Korábban négyüteműekkel versenyeztem, egy 600 és egy 1000 köbcentissel. Amikor Gábor megnyerte a világbajnokságot a media felkapta a sportágat, ami nagyon sokat segített a magyar versenyzőknek. Az ő példáját szeretném követni, és majd egyszer én is a MotoGP-ben szeretnék versenyezni.

**Nehéz volt hozzászokni a 250-es Apriliához?** Ezeket a motorokat más fordulatszámra kell használni, ez az első, amihez hozzá kellett szoknom. A pályán pedig más fékezési pontokat kell találnod, és máshogy kell fékezni is. A kanyarokba gyorsabban kell megérkezned, és ehhez is hozzá

kell szoknia az embernek. Már egész jól hozzászoktam a motorhoz, amikor eltört a kezem, ami kicsit visszavetett. Nem jött jókor ez a sérülés. Sok terápián vettem részt, reméljük már nem lesz velem semmi baj.

**A csapat mennyire segítette, hogy megszokd az új motort?** Remek az Asapalattal dolgozni, nagyon profik, és mindenben nagyon segítőkészek. A motor felkészítése, és a vezetési stílusom kialakítása csak egy kis része az egésznek. Nagyon boldog vagyok, hogy náluk versenyezhetek.

**Hány pályát kellett megtanulnod?** A legtöbb pályán még nem jártam, de Doningtonban és Brnóban már igen, úgyhogy ez egy újabb ok, amiért már nagyon várom a Cseh Nagydíjat. Remélem jó eredményt fogok elérni ott, de a szezon hátralévő részét is szem előtt kell tartanom, és sokat kell még fejlődnöm.

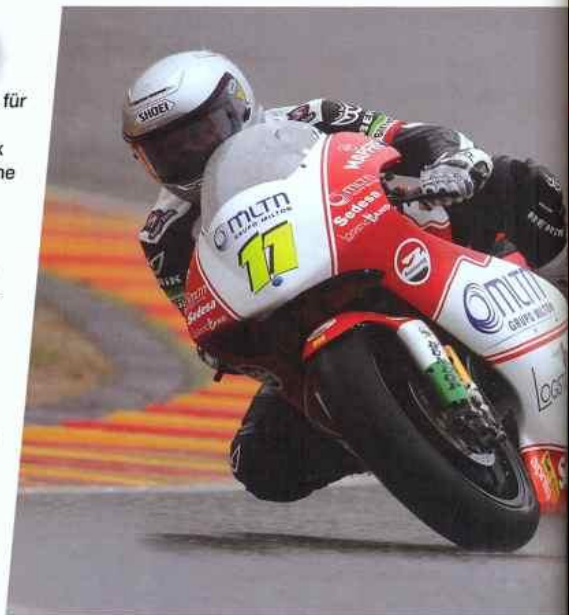
**Milyen célokat tűztél ki magadnak?** A legjobbamat próbálok nyújtani, és pontokat akarok gyűjteni – ez a cél. Szeretem a brnói pályát, és biztos vagyok benne, hogy a közönség is segíteni fog, mert remek atmoszférát teremtenek.

## Balázs Németh

Der neue Mann in der 250ccm Klasse kam als Ersatz für seinen etwas berühmteren Ungarischen Landsmann Gabor Talmacsi zum Balatonring Team ins Grand Prix Geschehen und der Jungstar spricht mit uns über seine Gedanken vor dem Tschechischen Grand Prix.

**Freust Du Dich darauf in der Tschechien zu fahren?** Ich freue mich wirklich darauf in Brünn zu fahren. Wie jedes Jahr werden dort viele ungarische Fans sein und ich glaube, dass sie wieder in dem Bereich, wo sie alle sitzen, die ungarische Flagge darstellen werden. Das ist ein tolles Gefühl vor all diesen Menschen Rennen zu fahren. Leider haben wir in diesem Jahr keinen ungarischen Grand Prix, bis der Balatonring fertig ist müssen wir diesen Grand Prix wie unseren „Häim GP“ genießen.

**Wie ist es in die Fußspuren Gabor's zu treten?** Es ist schwer. Gabor ist ein sehr talentierter Fahrer und hat sehr gute Arbeit geleistet. Ich versuche ihm zu folgen, aber es ist schwierig, weil es das erste Mal ist, dass ich eine Zweitakt-Maschine fahre. Ich bin vorher nur Viertakter – 600er und Stock 1000er – gefahren. Als Gabor die Weltmeisterschaft gewonnen hat, begannen die Medien über Motorradrennsport zu reden und das hat dem Sport in Ungarn ungemein geholfen. Ich möchte seinem Beispiel folgen und im Grand Prix Rennsport bleiben und natürlich möchte ich in der Zukunft einmal in die MotoGP aufsteigen!



BALÁZS NÉMETH 11 APRILIA  
BALATONRING TEAM

Magyarország / Budapest / 12/6/1988

Počet startů v GP: 3

Počet vítězství v GP: -

Stupně vítězů: -

Tituly mistra světa: -

Celkové umístění v roce 2008: -

**Welche Probleme hattest Du Dich an die 250ccm Aprilia anzupassen?**

Man muss das Motorrad in einer anderen Drehzahlrate fahren, daran muss man sich erst einmal gewöhnen. Wenn man dann auf der Strecke unterwegs ist, muss man unterschiedliche Bremspunkte finden und auch anders bremsen. Man muss sich eine viel schnellere Geschwindigkeit in den Kurven angewöhnen und auch das dauert seine Zeit. Ich habe mich ziemlich gut angepasst, doch dann habe ich mir das Handgelenk verletzt, das hat mich ein bisschen zurück geworfen, und das auch noch zu einem schlechten Zeitpunkt. Ich hatte viele Therapien und hoffe, dass es nun wieder okay ist.

**Wie sehr hat Dir das Team bei Deiner Eingewöhnungsphase zur Seite gestanden?**

Es ist toll mit dem Aspar Team zu arbeiten, sie sind sehr professionell und sie haben mir mit allem bereits sehr

geholfen. Ein korrektes Set up für das Bike zu finden und meinen Fahrstil anzupassen ist nur ein kleiner Teil davon, ich bin im Moment wirklich sehr glücklich, dass ich für sie im Grand Prix Sport fahre.

**Wie viele der Rennstrecken musstest Du neu lernen?**

Eigentlich die meisten, aber ich war bereits in Donington und Brünn, dadurch habe ich einen weiteren Grund zuversichtlich in das Rennen in Tschechien zu starten. Ich hoffe ich kann dort zu einem guten Ergebnis fahren, aber ich werde auch an den Rest der Saison denken und versuchen mich weiterhin zu verbessern.

**Welche Ziele hast Du Dir selber gesteckt?**

Ich versuche eigentlich nur mein Bestes zu geben und ich werde versuchen ein paar Punkte mitzunehmen, das ist mein Hauptziel. Ich mag Brünn und die Fans werden mir sicher helfen, die Atmosphäre auf der Strecke ist großartig.



# Karbonové kouzlo

Bez „karbonového kouzla“ by dnes docela dost věcí nejen nefungovalo, ale ani by neexistovaly. Řeknete obyčejné vlákno a úplně obyčejná struktura? Ale jenom pro někoho...

text: Jaromír Havránek  
photo: mpafoto.com

# Carbon magic



Dnešní konzumní společnost vnímá různorodě spleť strukturu karbonových či kevlarových vláken, nám tak dobře známých hlavně z oblasti motoristického sportu, jako běžnou záležitost. A to přitom dr. Roger Bacon z clevelandského institutu učinil objev, pokud tak ovšem vůbec zahřívání vláken celulózy až do momentu než karbonizují, lze nazvat, teprve velmi nedávno. Přesně v roce 1958. Během půl století si našla mladá a velmi progresivně se rozvíjející technologie své neodmyslitelné místo nejen v letectví a kosmickém výzkumu, ale také ve stavebnictví či dokonce v různých sportovních odvětvích. Ale motoristický sport a hlavně ten motocyklový, kde je kladen obrovský důraz na váhu daných komponentů, jejich pevnost a teplotní nepoddatnost, je nejvíce dominantní platformou. Hlavně už z důvodu dalšího možného výzkumu a vývoje a následně okamžitě zpětné aplikace do praxe.

V tomto ohledu pak firma Sebimoto působí ještě mladším dojmem, i když založena byla bratry Semberovými již v roce 1991. Od svého zrodu si však dokázala v motocyklovém světě, a to i v tom sportovním, vybudovat dobrý zvuk. Nejen však na poli národních šampionátů, ale i v obou světových motocyklových sériích, ve kterých spolupracuje a podporuje řadu předních týmů. Sebimoto se od svého vzniku zabývá vývojem a výrobou nejen závodních motocyklových kapotáží, ale také ostatních doplňků vyráběných na bázi polyesterových pryskyřic, ztužených skelnými, aramidovými (kevlarovými) a karbonovými vlákny. V té nejvyšší kvalitě jsou pak následně výrobky exportovány téměř do všech států Evropy, USA a i ostatních vyspělých zemí světa.

## GFK

Jednotlivé díly jsou vyrobeny z kvalitní polyesterové pryskyřice vyztužené skelnými vlákny. Běžná produkce je laminována do bílého gelcoatu RAL 9010 bíle probarvenou pryskyřicí a na místech uchycení je zesíleni kevlarovou tkaninou. Výrobky je však možno dodat i v různých barevných odstínech:

1. modrá RAL 5201
2. červená RAL3003
3. zelená RAL6018
4. černá RAL9005

Toto barevné provedení vám umožňuje ušetřit lakování těchto kapotáží.

## CFK

ruční laminaci vysoce kvalitní polyesterovou pryskyřicí na bázi isoftalové kyseliny do transparentního gelcoatu. Tento kvalitní gelcoat je snadno leštilný a umožňuje díly udržet ve vysokém lesku. Krytí rámu, motoru a ostatní krytky jsou podlepeny kevlarovou tkaninou, která má větší odolnost proti prodrání, přičemž váha karbonových dílů je v porovnání s GFK o 30-50 % nižší.

## K-K

tato tkanina je kombinací karbonového a kevlarového vlákna a spojuje výhody obou materiálů. Způsob zpracování, váha a cenová relace je stejná jako u varianty CFK.

I v období jisté hospodářského útlumu je nadále prvotním cílem společnosti kvalita nabízených produktů přinášejících spotřebiteli maximální užitek, stejně tak rozšiřování vazeb v oblasti všech motocyklových disciplín, se zájmem o podporu vybraných jezdců jak v národních, tak ve světových šampionátech. Ať už se jedná o Superbike, Supersport či nově vzniklou Moto2.

Spokojený zákazník se totiž vrací a šíří navíc i dobré jméno firmy. A tak by tomu mělo být i v budoucnu.



Quite many things would not work without the “carbon magic” nowadays, moreover they would not exist at all. You say a usual fibre and an absolutely usual structure? But only for someone...

Contemporary consumer society perceives the complex structure of carbon or Kevlar fibres, which are so well-known from the motorcycling sports, as a completely usual matter. Dr. Roger Bacon from the Cleveland Institute has made the discovery relatively recently - if, of course, heating up pulp fibres until they carbonise, can be called this way. It happened exactly in 1958. The young technology has been developing in a very progressive way and found its place not only in the air industry and space research, but also, for example, in the building industry and even in various sports. The motorcycling sport puts a big emphasis on the weight of given components, their constancy and heat resistance and has been the most dominant platform for the development of kevlar fibres. One of the main reasons is the possible future research and development and the immediate reverse application in use.

The company of Sebimoto has made an even younger impression, although it was established by Sembera brothers already in 1991. It has managed to create a good reputation in the motorcycling world, including the sports one. And it did not only happen in the field of national championships, but also both world motorcycling series, in which it cooperates and supports many important teams. Since it was established, Sebimoto has been concerned with the research and production of racing motorcycle bonnets and also other components produced on the basis of polyester resin braced by glass, aramid (Kevlar) and carbon fibres. The products are exported in the highest quality to almost all countries in Europe, the USA and other developed countries of the world.

## GFK

Individual parts are produced from quality polyester resin braced by glass fibres. The standard production is laminated in white gelcoat RAL 9010, white coloured resin and thickened by Kevlar fabric in the points of

clamping. It is possible to supply the products in various colour tones:

1. blue RAL 5201
2. red RAL3003
3. green RAL6018
4. black RAL9005

This colour design enables you to save painting these bonnets.

## CFK

carbon parts are made according to the requirements of the customer in the vacuum way or by hand-made lamination with using highly quality polyester resin on the basis of isoftal acid into a transparent gelcoat. This quality gelcoat is easy to polish and helps to keep parts in a high glance. Covering of frames, engine and other protectors are protected by a Kevlar fabric. The Kevlar fabric has a higher resistance against going through, but at the same time the weight of carbon parts is by 30 or 50% lower in comparison with GFK.

## K-K

this fabric is a combination of a carbon and Kevlar fiber and connects advantages of both materials. The way of production, weight and price is the same as with CFK.

Also in the period of a certain economic recession there is the main goal of the company to guarantee the quality of all offered products bringing the maximum profit to the consumer, as well as extending connections in all motorcycling disciplines, with the interest to support selected racers both in national and in world championships - such as Superbike, Supersport or a recently started Moto2. A happy customer comes back and in addition they spread the good name of the company. And it should go this way in the future.



**Sebimoto**  
carbon technology

web: [www.sebimoto.com](http://www.sebimoto.com), [www.sebimoto.cz](http://www.sebimoto.cz) mail: [www.sebimoto@iol.cz](mailto:www.sebimoto@iol.cz) tel.: +420 546 223 382



**AUTOCENTRUM**  
Sedláčkova 10  
**BRNO-LÍŠEŇ**



*opportunity*<sup>®</sup>

spol. s r.o.

tel.: +420 544 424 611

[www.opportunity.cz](http://www.opportunity.cz)

PRODEJ • SERVIS • SLUŽBY

Lukášem Šemberou 87

**B.E.C.A.**  
Na slovičko s...  
Ein schnelles Wort mit...

**69** Lukáš Šembera

Česká republika / Brno / 16/10/1992  
Počet startů v GP: 9  
Počet vítězství GP: -  
Stupně vítězů: -  
Tituly mistra světa: -  
Celkové umístění v roce 2008:

INOX B.I.M.







Na slovíčko s ... Lukášem Šemberou

**Těšíš se na brněnský závod?** Samozřejmě. Nebude to poprvé, co v Brně pojedou závod Mistrovství světa. Její jsem tu již v loňském roce a k mistrovským bodům mi toho opravdu moc nechybělo. Víme, co můžeme čekat. Mým cílem je dojet okolo 15. místa a bojovat o body. Myslím si, že není dobré si klást příliš ambiciózní cíle, a pak zklamati očekávání diváků.

**Bude to pro Tebe výhodou závodit na domácí trati?** V letošním roce se teprve všechno kolem Mistrovství světa učím. Na brněnské trati jsme toho nenajeli o moc víc než ostatní soupeři, nebude to tedy pro mě žádná velká výhoda jet doma. Moc se těším na všechny fanoušky, vždycky vytvoří výbornou kulisu a jsou skutečnou oporou.

**Myslíš, že budeš pod větším tlakem?** Doma není větší tlak než při jakémkoli jiném závodě. Chci si ten závod v domácím prostředí užít a ukázat fanouškům, co ve mně je a co jsem se naučil. Budu tam mít hodně příznivců a příbuzných, takže se budu snažit předvést pořádný výkon. Nebudu s nimi po celou dobu víkendů, tudíž nebudu cítit tak velký tlak, každopádně vím, že mi budou fandit.

**Jsi spokojený s první kompletní sezónou?** Doufám jsem, že by to mohlo být o něco lepší, než to zatím vypadá, na druhou stranu jsem ještě mladý a musím se toho předně hodně učit. Dokud nejste součástí celého kolotoče Mistrovství světa, tak vám spousta věcí uniká. Nyní jsem uvnitř tohoto světa, mohu se každým kolem, každého tréninku a závodu něco přiučit.

**Kdo je Tvým vzorem?** Jsme velký fanda Jorge Lorenza. Líbí se mi, jak jezdí a jaký udělal pokrok ve všech šampionátech. Také mě fascinuje způsob, jakým oslavuje vítězství. On si musí závodění skutečně užívat.



Ein schnelles Wort mit... Lukas Sembera

**Freust Du Dich auf das Wochenende in Brunn?** Natürlich ist das nicht mein erstes Mal, dass ich in Brunn in der Weltmeisterschaft fahre. Ich bin hier letztes Jahr schon gefahren und ich war ziemlich dicht an den Punkten dran, ich weiß also, was hier erwarten kann. Mein Ziel ist es um die fünfzehnte Position ins Ziel zu kommen, um die Punkte zu kämpfen. Ich denke, dass es wichtig ist, das Ziel nicht zu hoch zu setzen und dann die Erwartungen der Zuschauer nicht erfüllen zu können.

**Wirst Du einen Vorteil davon haben, dass Du zu Hause fährst?** Dieses Jahr ist ein Lehrgang für mich und wir sind auf dieser Strecke nicht mehr gefahren als irgendeiner meiner Rivalen. Ich habe also nicht allzu viele Vorteile daheim zu fahren. Ich werde einfach glücklich sein, all die Leute hier zu sehen, die unterstützen einen immer sehr gut und das macht ein großartiges Rennen aus.

**Fühlst Du Dich mehr unter Druck gesetzt?** Es gibt keinen besonderen Druck zu Hause, es ist genauso wie bei jedem anderen Rennen. Ich möchte das Rennen genießen und ich möchte den Tschechischen Zuschauern zeigen, was ich drauf habe und was ich bisher gelernt habe. Es werden viele Freunde und meine Familie da sein, um mir zuzuschauen, daher hoffe ich, dass ich ihnen eine gute Show bieten kann. Ich werde nicht das ganze Wochenende mit ihnen zusammen sein, daher ist der Druck nicht allzu groß. Aber ich weiß, dass sie alle kommen werden, um mich zu unterstützen.

**Bist Du mit Deinem ersten vollen Jahr zufrieden?** Ich hatte gehofft, es würde ein klein bisschen besser laufen als es bisher war, aber ich bin noch jung und muss erst noch viel lernen. Wenn man außerhalb der Meisterschaft ist, weiß man nicht, was sich wirklich drinnen abspielt. Jetzt, wo ich drin bin, kann ich von jeder Runde, bei jedem Training und in jedem Rennen nur lernen.

**Zu wem schaust Du in der Rennsport-Welt auf?** Ich bin ein großer Fan von Jorge Lorenzo, wie er fährt und wie er sich seinen Weg durch die Meisterschaft gebahnt hat. Ich mag es auch wie er die Rennen feiert und er scheint das Fahren wirklich zu genießen.



**4SR** — for street racing

Vývoj našich kombinéz mají na svědomí mladí talentovaní jezdci, kteří dokážou dát do vývoje nejen své poznatky, ale vše i pořádně otestovat v náročných podmínkách motocyklových závodů. Jedním z těchto jezdců je i Lukáš Šembera, jediný Čech v Moto GP 125ccm. Díky Lukášovi jsou Vaše kombinézy bezpečnější.







Osmnáctiletý Brit se v loňské sezóně dlouho držel v boji o mistrovský titul, pak však nedostatek štěstí a zkušenosti udělalo své a jeho ambice na získání prvního mistrovského titulu se rozplynuly. V sezóně 2008 skončil na šestém místě. Bradley si prošel MotoGP Academy, následně v roce 2006 získal ocenění pro nejlepšího nováčka v třídě do 125 ccm, o rok později zaznamenal první úspěch na stupních vítězů při Velké ceně Francie. V loňském roce pak ještě čtyřikrát skončil mezi třemi nejlepšími jezdci, třikrát si vyjel pole position, na vítězství si však musel počkat až do letošního závodu v Jerezu. Následovalo vítězství v Itálii a poprvé v kariéře se ujal vedení v šampionátu, přestože ke dvěma vítězstvím si připsal v letošní sezóně již jen jedině pódiové umístění.

Velká Británie / Oxford / 28/11/1990  
 Počet startů v GP: 56  
 Počet vítězství v GP: 2  
 Stupně vítězů: 8  
 Tituly mistra světa: -  
 Celkové umístění v roce 2008: 6.

# Bradley Smith

# 88

## Bancaja Aspar Team

Der 18-jährige Brit war einer der Herausforderer in der Weltmeisterschaft 2008, doch die Kombination von Pech und Unerfahrenheit ließen die Titelchancen schwinden und er wurde am Ende nur Sechster. Nachdem er von der Red Bull MotoGP Akademie gekommen war, gewann er 2006 den „Rookie of the year“ Preis und nach nur einem Jahr fuhr er in Frankreich auf seinen ersten Podiumsplatz. Er hatte im letzten Jahr noch vier weitere Podiumsplätze und stand dreimal auf der Pole Position, musste allerdings bis dieses Jahr in Jerez auf seinen ersten Sieg warten. Darauf folgte ein weiterer Sieg in Italien und zum ersten Mal führte er die Meisterschaft an, danach folgte bisher nur ein weiterer Podiumsplatz.



Images: Richard Blake

## Bradley hits the London streets and raises money for

# Riders for Health

During the mid-season break I took part in the Mazda London Triathlon. It may not sound like the most relaxing way to spend the summer but a triathlon is a kind of escape for me. It's a wonderful sport, full of optimism, where everybody enjoys themselves and where you can be competitive at any level.

I finished seventh in my age category and I was very pleased with my time, finishing in 2hrs 13mins and 36secs. What pleases me most though, is that I have been able to raise money for Riders for Health. The official charity of MotoGP, Riders is an organisation that does incredible, life-saving work in Africa.

You can still help support this amazing organisation by visiting my JustGiving page at [www.justgiving.com/bradleysmith](http://www.justgiving.com/bradleysmith). The triathlon may be over, but we can still help to make a huge difference to people in Africa and, best of all, we're doing it through the use of motorcycles.

Before the race even started we had raised £1,135. This is enough to train a health worker in Kenya to ride a motorcycle safely so she can reach isolated communities with the kind of regular health care we all take for granted. It would also make sure she has a complete set of protective clothing and a tool kit so she can carry out

the daily maintenance on her motorcycle so that it never breaks down. A reliable motorcycle means that her communities are never left without help.

There are 1.3 million people living with HIV in Kenya, and one in every ten of these is under-14. Kenya also has over a million children who have been orphaned through AIDS.

This is why Riders' work with community organisations in Kenya is so important. A health worker with a motorcycle can provide care and support to five times as many families than a health worker or nurse who has to walk.

The support of everyone in MotoGP means Riders can reach over 10 million people across Africa. You can find out more about all the work Riders is doing by visiting their website at [www.riders.org](http://www.riders.org) or by turning to page 121 in this programme to read an article by their co-founder and GP legend, Randy Mamola.

Thanks again to everyone that has supported me and this wonderful charity and, remember, it is not too late to sponsor me and make a difference.

Bradley Smith



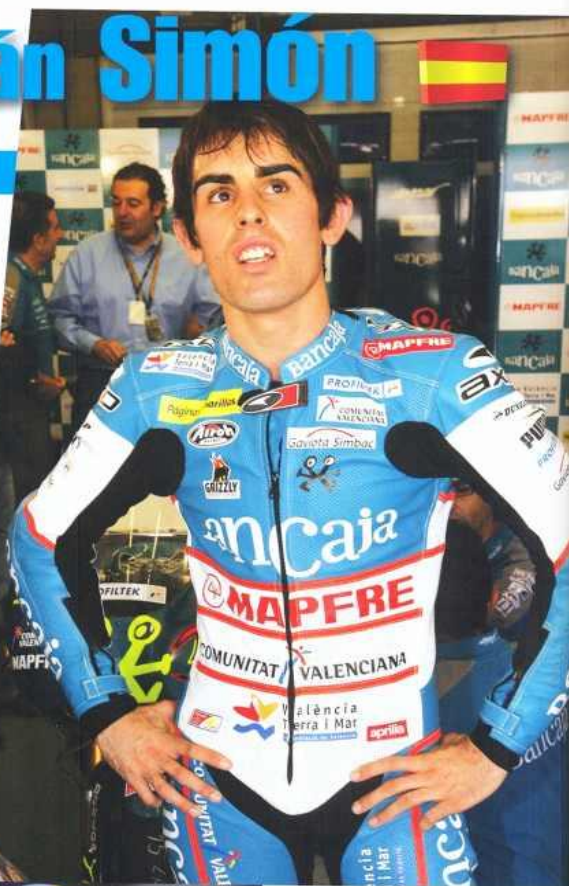


# 60 Julián Simón

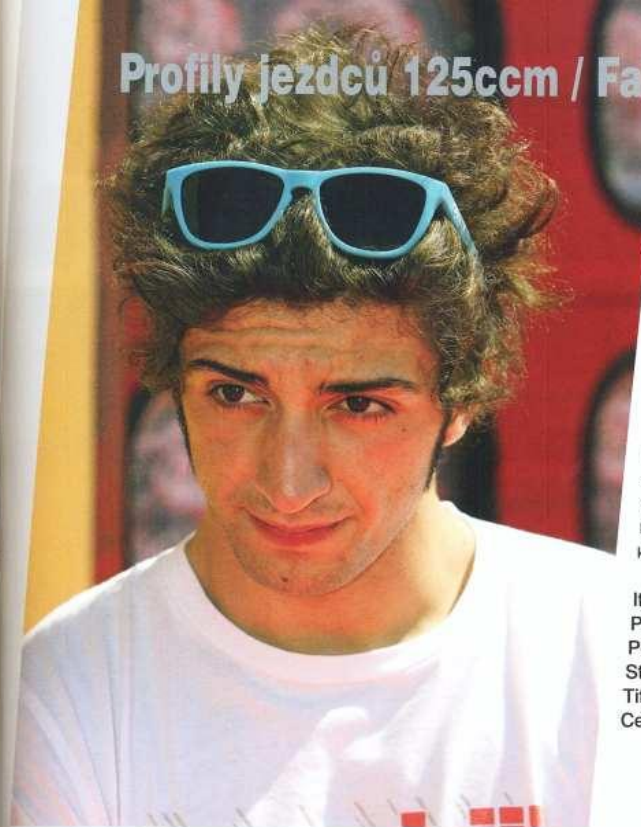
## Bancaja Aspar Team

Simon je rovněž produktem MotoGP akademie, jezdil se stroji Malaguti, Honda a KTM. Svěho prvního vítězství dosáhl v deštivé Grand Prix Velké Británie v roce 2005, sezónu pak dokončil na sedmém místě. Následující sezónu zaznamenal celkově devátou příčku a rozhodl se přestoupit do dvěstěpadesátek, kde pod vedením Alberta Puiga sedlal motocykl Honda. Simon dokončil sezónu v první desítku, když však ani ve druhé sezóně čtvrtitrové kubatury nedosáhl na stupně vítězů (v roce 2008 se strojem KTM), rozhodl se vrátit zpět do stopěťadvacítek a spojit své síly pro rok 2009 s týmem Bancaja Aspar. V současné chvíli vede se třemi vítězstvími celý šampionát.

Španělsko / Villacaas / 3/4/1987  
Počet startů v GP: 104  
Počet vítězství v GP: 4  
Stupně vítězů: 9  
Tituly mistra světa: -  
Celkové umístění v roce 2008: 10. (250ccm)



Simon ist ein weiteres Produkt aus dem Akademiesystem und er bahnte sich seinen Weg in Malaguti, Honda und KTM, bevor er 2005 beim britischen Grand Prix seinen ersten Sieg einfuhr und die Saison als Siebter beendete. Im folgenden Jahr wurde er Neunter und wechselte 2007 unter der Aufsicht von Alberto Puig mit Honda in die 250er Klasse, Simon beendete die Saison in den Top 10, doch nach einem zweiten Jahr ohne Podium in der Viertelliterklasse (2008 auf einer KTM), entschied sich der Spanier für 2009 wieder in die 125ccm Klasse zurück zu gehen und wechselte zum Bancaja Aspar Team, mit dem er jetzt nach bereits drei Siegen um den Titel kämpft.



Vynikající výkony Iannoneho v italském a španělském mistrovství mu vynesly v roce 2005 místo v seriálu mistrovství světa kubatury do 125 ccm. Úvodní sezónu dokončil na 20. místě, start do následující sezóny mu překazila zlomenina dvou obratlů, kterou utrpěl při Velké ceně Malajsie. V roce 2007 to bylo s výkony mladého Itala jak na houpačce, ale o rok později již udělal obrovský pokrok a po skvělém výkonu zaznamenal své první vítězství při Velké ceně Číny a celkově skončil na desátém místě. Letošní sezónu zahájil třemi vítězstvími a patří k vážným favoritům na získání mistrovského titulu.

Itálie / Vasto / 09/08/1989  
Počet startů v GP: 68  
Počet vítězství v GP: 4  
Stupně vítězů: 4  
Tituly mistra světa: -  
Celkové umístění v roce 2008: 10.

# Andrea Iannone 29

## Ongetta I.S.P.A. Team

Durch seine beeindruckende Performance in der Italienischen und Spanischen Meisterschaft ergatterte sich Iannone 2005 einen Platz in der WM. In seinem Debütjahr wurde er 20. und ein anständiger Start in ein zweites Jahr wurde ihm durch den Bruch zweier Wirbel in Malaysia verwehrt. 2007 war ein weiteres dieser Hoch-Tief-Jahre, doch im letzten Jahr machte der Italiener einen gewaltigen Schritt nach vorn und schaffte es in China zum ersten Mal zum Sieg. Am Ende des Jahres wurde er Zehnter. Dieses Jahr beginnt er mit drei weiteren Siegen und er scheint ein ernst zu nehmender Teilnehmer im Titelkampf 2009 zu sein.







# 18

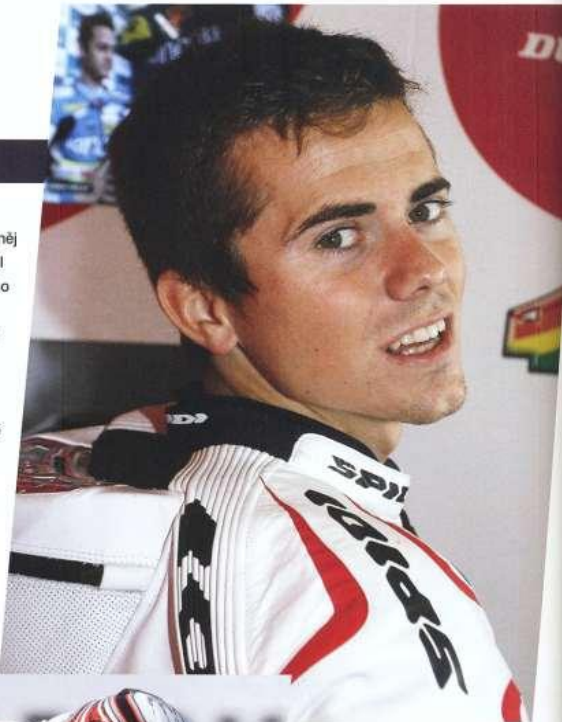
## Nicolas Terol

### Jack & Jones Team

Debutoval v roce 2004 jako jezdec na divokou kartu, o rok později absolvoval kompletní sezónu v továrním týmu Derbi. Rok 2006 pro něj znamenal první umístění mezi deseti nejlepšími jezdci závodu. Terol se hodně trápil v sezóně 2007, ale od svého přestupu do současného týmu v roce 2008 je opět jako poltý živou vodou. Dokázal využít potenciálu svého stroje Aprilia, zaznamenal pět umístění na stupních vítězů a přidal své první vítězství při závodě v americkém Indianapolis, celkově pak sezónu dokončil na pátém místě.

Letošní sezónu zahájil Terol opatrněji, následně však své výkony oživil ziskem dvou umístění na stupních vítězů, a při současné formě to vypadá, že do konce sezóny si připiše ještě nějaké vítězství.

Španělsko / Alcoy / 27/9/1988  
Počet startů v GP: 72  
Počet vítězství v GP: 1  
Stupně vítězů: 7  
Tituly mistra světa: -  
Celkové umístění v roce 2008: 5.



Nachdem er sein Debüt 2004 als Wildcard Fahrer hatte, kam er im darauf folgenden Jahr als permanenter Fahrer in die WM. 2006 ist Terol zum ersten Mal in die Renn-Top-Ten gefahren, hatte jedoch 2007 seine Schwierigkeiten. Nachdem er letztes Jahr in sein momentanes Team einstieg, kam er wieder zu neuen Kräften. Er holte das Beste aus der Aprilia, die ihm zur Verfügung stand heraus und fuhr fünfmal aufs Podium, darunter war auch sein erster Sieg in Indianapolis. Die Saison beendete er auf dem fünften Rang. Diese Saison startete Terol eher langsam, doch einige Podiumsplätze zeigen bereits, dass er den Titel im Auge hat und er ist bereit, in diesem Jahr noch einige Rennen zu gewinnen.

Ve svých 24 letech patří k nejstarším jezdčům této kubatury. Své schopnosti demonstroval druhým místem na francouzské Velké ceně v roce 2005, následující sezónu dokončil celkově na pátém místě. V roce 2007 zaznamenal pět umístění na stupních vítězů a bojoval o mistrovský titul, své úsilí podpořil prvním vítězstvím na okruhu v Le Mans a druhým místem v Mugellu, nakonec však nedokázal odolat tlaku týmových kolegů Faubela a Talmascio ze stáje Aspar, přičemž titul si nakonec odnesl poslední jmenovaný. S týmem Aspar a továrním strojem Aprilia pokračoval i v sezóně 2008, kdy se od něj očekával útok na titul, vyhrál úvodní závod v Kataru, pak však jeho forma šla prudce dolů a na stupních vítězů se objevil znovu až letos v Jerezu. Vítězstvím v Assenu potvrdil, že je zpět ve formě a připraven získat další vítězství a možná i bojovat o celkový primát.

Španělsko / Puzol / 30/12/1984  
Počet startů v GP: 94  
Počet vítězství v GP: 3  
Stupně vítězů: 15  
Tituly mistra světa: -  
Celkové umístění v roce 2008: 12.

### Bancaja Aspar Team



# 33

## Sergio Gadea

Mit 24 Jahren ist der Spanier einer der ältesten Fahrer in der Klasse und er begann sein Talent zu zeigen, als er 2005 beim Französischen GP Zweiter wurde. Ende 2006 war er dann Gesamt-Fünftler, nachdem er weitere fünfmal auf dem Podium stand und 2007 gehörte Gadea bereits zu den Titelanwärtern, was er mit einem ersten Sieg in Le Mans und einen zweiten Platz in Mugello bewies. Doch der Aspar Fahrer konnte nicht mit seinen Teamkollegen Faubel und Talmasci, der später den Titel gewann, mithalten. 2008 blieb er mit einer Werks-Aprilia beim Aspar Team und man erwartete von ihm, dass er um den Titel fahren würde, nachdem er das Eröffnungsrennen in Katar gewonnen hatte, doch seine Form sank und bis Jerez diesen Jahres stand er nicht wieder auf dem Podium. Das Rennen in Assen gewann er jedoch und bewies somit, dass er wieder in Topform ist und er kämpft nun um noch mehr Siege und eventuell um den Titel.





## NOMINACE JEZDCŮ NA DIVOKOU KARTU

TRÍDA	PŘIJMENÍ	JMÉNO	DATUM NAROZENÍ	ZEMĚ	NOMINOVÁN ZA	TÝM	MOTORKA	ČÍSLO
125CC	PEŠEK	KAREL	2.8.1992	ČR	ACCR PEŠEK TEAM	DERBI		86
125CC	CHMELÍK	LADISLAV	20.8.1992	ČR	ACCR MOTO FGR	FGR		
125CC	VISAŠ	IVAN	14.8.1993	CHORVATSKO	ACCR TEAM RUMI	RUMI		
125CC	MORCIANO	LUIGI	25.2.1994	ITÁLIE	FIM JUNIOR GP RACING DREAM	APRILIA		61
125CC	TONNUCCI	ALESSANDRO	23.4.1993	ITÁLIE	FIM JUNIOR GP RACING DREAM	APRILIA		62
250CC	MÁRKHAM	TOBY	12.3.1988	VB	FIM C&L RACING	HONDA		54

## KDO A JAK MŮŽE NOMINOVAT JEZDCE NA DIVOKOU KARTU?

KDO	V JAKÉ TRÍDĚ	KOLIK	KAM
FMNR	125 CCM	3	NA GP ZEMĚ, JEJÍŽ JE NÁRODNÍ FEDERACÍ
	250 CCM	3	NA GP ZEMĚ, JEJÍŽ JE NÁRODNÍ FEDERACÍ
MSMA	250 CCM	1	NA JAKOUKOLI GP
	MOTOGP	1	NA JAKOUKOLI GP
FIM	125 CC	2	NA JAKOUKOLI GP
	250 CCM	2	NA JAKOUKOLI GP
FIM/DORNA	MOTOGP	1	NA JAKOUKOLI MOTOGP

## Vysvětlivky:

**FMNR** - národní federace země pořádající Grand Prix (u nás AČR)

**MSMA** - (Motorcycle Sport Manufacturers' Association) - asociace výrobců sportovních motocyklů

**FIM** - Mezinárodní motocyklová federace

**DORNA** - promotérská organizace mistrovství světa silničních motocyklů

Zdroj: Řády mistrovství světa silničních motocyklů Grand Prix 2009 (Road Racing World Championship Grand Prix Regulations) www.fim.ch

## Kornfeilova cesta vede vzhůru

I když závody do vrchu nejezdí, jeho kariéra se šplhá směrem vzhůru. Pokud nezaškolbrtne o nenadálou překážku, pokud sportovní forma nespasne do rozměrů poutového nafukovacího balonku, zaslouží si osobní údaje talentovaného mladíka naučit nazpaměť. Jméno JAKUB KORNFEIL začíná být ceněné v očích motocyklových fanoušků i lovců autogramů.

Jeho první závodnické kročky zanechávaly otisky v blátě, protože pokyny startéra premiérově hitl v sedle malého motokrosového motocyklu a brzy poté se objevil za řídítky čtyřtřídkového minibike. Svou šikovnost prokázal před čtyřmi lety ve své kategorii titulem minibikeového mistra Evropy. „Minibiky mě naučily hlavním zásadám silničního závodění. Jízda v terénu má úplně jiné zákonitosti než silnice. Těba nájezdy do zatáček a sklon motorky jsou v těchto disciplínách hodně odlišné. Díky motokrosové práci se spojku zase umím docela dobře startovat. Na supermotardových motorkách jsem se zase učil rozumět dráhu, takže dnes mi nevadí, když se závod jede na mokřem povrchu,“ zmiňuje Kornfeil užitečný příspěvek další varianty motocyklového sportu. Do loňského Red Bull MotoGP Rookies Cupu prokázal nadějný úhornozran výběrovým sítím sto dvacetí ambiciózních mladíků a divoké prakticky z celé zeměkoule. Na výhradu domácího prostředí Kornfeil nevěří bezvýhradně, nicméně právě klání na brněnském Masarykově okruhu, kam to má z domovského Rohatce coby kamenem dohodit, pečelo jeho loňské umístění v top desítkě. „Hned po startu sobotního závodu se mi nabíla teplota motorky a rychlému tempu vedoucí skupiny jsem nestačil. V nešťastí se už závodilo na suchém povrchu, z desáté příčky jsem se postupně propracoval na pátou a

i když mě ještě předjel Francouz Marino, v celkovém pořadí seriálu jsem skončil devátý. Díky tomu jsem se vešel do nominace k závodům ve Spojených státech,“ ohlíží se Kornfeil za svým účinkováním v minulém Red Bull MotoGP Rookies Cupu. Ostudou neskončil ani jeho střetnutí s americkými konkurenty v Indianapolis, kde projel cílem nečtvrté pozici. Definitivní fečku za úspěšnou sezónou napsal ve Valencii, kde došlo k odvetě za Indianapolis. Kornfeilovi patřilo sedmé místo, ovšem pohled do výsledkové listiny v něm naštření nevyvolával. „Kalkuloval jsem s deštím, ale jel jsem na suchu, takže sedmé místo z kvalifikace jsem neudržel,“ mrzelo tehdy Jakuba. Jenže kdeže loňské sněhy jsou. Jeho snahy kulminovala na německém Sachsenringu, kde slavně triumfoval a druhého jezdce pod šachovnicí nechal za sebou o jedenáct vteřin. Což je v bitvách technicky srovnatelných motocyklů nadílka ne často vídaná. „Jestli jsem se cítil jako Rossi? To určitě ne, ale radost jsem měl obrovskou. V ten den jsem ohromně uvolněný a o úspěchu vnitřně přesvědčený. Bylo už načase, před Sachsenringem jsem také jezdil na předních pozicích, v závěru závodu mi však šlášel jaksi scházelo. Nechtěl být neskomrný, ale už mne ta umístění na bedně bez ztáheho věnce docela zlobila,“ přiznává Kornfeil nárust svých letošních záměrů. Ve svém programu má kromě českého šampionátu i závody italského a německého mistrovství třídy 125 ccm. Svůj talent prokazuje skutečně důrazně, řada odborníků považuje Kornfeilův vstup v příštím roce do mistrovství světa třídy 125 ccm za jediný možný a logický mílník jeho strategicky promyšlené poutě k vysokým metám.

Amos Krejčí



## Kornfeil's Road Heading Up

Although he doesn't participate in up-hill races, his career shoots sky-ward. If this young talented fellow doesn't stumble over an unexpected block, or if his sport condition doesn't shrink to the dimensions of a blow-up balloon, his data would become worthy memorising. The name JAKUB KORNFEIL is becoming high-priced in the eyes of both motorcycle fans and autograph hunters.

His first racing steps left the footprints in the mud because he eagerly listened for the starter's instructions from the seat of the small motocross bike, and soon after that he appeared behind the steering handlebar of the 40 c.c. minibike. He confirmed his skills four years ago with the title "Europe Minibike Champion" in his category. "The minibikes taught me the main principles of road racing. The terrain ride has completely different rules than a road. For example, curve in-curves and side tilt of a bike are very much different in these disciplines. Thanks to motocross way of working with the clutch I know how to start pretty well. On the supermotard bikes I learned to understand the drift so now I don't mind if the race is taking place on a wet surface," mentions Kornfeil a beneficial contribution of another kind of motorcycle sport. Up to the last year's Red Bull MotoGP Rookies Cup the promising South-Moravian slithered through the selective network of one hundred and twenty ambitious teenagers from virtually all around the world. Although he does not believe in the advantage of home environment -unexceptionally, it was nonetheless the very tilt on the Brno Masaryk Circuit, at a stone's throw from his home Rohatec, which sealed his last year's placement among the top ten. "Right after the start of the Saturday race I didn't like the engine temperature, and I also could not keep step with the group leader. On Sunday the surface was dry, from the tenth position I gradually made it up to the fifth one; and even though the Frenchman Marino overtook me, in 'overall series' order I ended up as the ninth. Thanks to that I entered the nomination to the U.S. Races," looks Kornfeil back over his last Red Bull MotoGP Rookies Cup performance.

Neither was shame his encounter with the American competitors in Indianapolis, where he ran through the winning post on the fourth position. He wrote his final full-stop behind the successful season in Valencia where the Indianapolis retaliation took place. Kornfeil gained the seventh place but the look into the score sheet did not excite him. "I counted with rain but the surface was dry, therefore I couldn't maintain the seventh position from the qualification," was Jakub sorry back then. But where are the snows of yester-year? His efforts culminated in German Sachsenring where he gloriously triumphed and left the next rider under the chessboard eleven seconds behind. Which is something not so often seen in the battles of the technically comparable motorcycles? "Did I feel like Rossi? Surely not, but my joy was enormous. That day I was relaxed a lot and internally convinced of success. It was the high time. I also used to ride on front positions even before Sachsenring but I was somehow missing a good luck at the ends of the races. I don't want to be immodest but those places on the box without a golden wreath already annoyed me pretty much," admits Kornfeil the increase of his intentions for this year.

Besides the Czech Championship he also plans for the Italian and German Championships of the class 125 ccm. He shows his talent really vigorously; it is not a surprise that many experts consider Kornfeil's next year's entrance into the World Championship of the class 125 ccm the only possible and logical milestone of his strategically elaborate pilgrimage towards the high prizes.

Rámeček:	JAKUB KORNFEIL
Narozen:	8. 4. 1993 v Kyjově
Přezdívka:	Kubajz
Výška:	165 cm
Váha:	52 kg
Bydliště:	Rohatec (poblíž Hodonína)
Škola:	ZŠ Vančurova, Rohatec
Obilíbený předmět:	Matematika
První závod:	Motokros v Dubňanech

## Největší úspěchy:

- Mistr Evropy Minibike 40 (2005)
- Juniorský mistr ČR třídy 125 ccm (2007)
- 2. místo v Red Bull MotoGP Rookies Cupu (2008)
- 1. místo v závědě Red Bull MotoGP Rookies Cupu - Sachsenring 2009

Ještědeký vzor: Jorge Lorenzo

hobby: Silniční motocykly, kolo, plavání, lyžování



# AUTOMOTODROM BRNO - BRNO CIRCUIT

Automotodrom Brno, nebo také Masarykův okruh... Dvě slova, která v sobě ukrývají všemožné pojmy a pocity, od vůně benzínu přes rachot silných motorů po pocity radosti i zklamání. K Masarykovu okruhu patří emoce, vzrušení z rychlosti a obdiv k závodním strojům a jejich pilotům, již dlouhou řadu let, vždyť historie soubojů o stupně vítězů na starém okruhu se píše již od 30. let minulého století. Tehdy ještě patřily závodním motorům i automobilům silničky na západ od Brna, a divákům se zde po několik desítek let mohl tajit dech nad úžasnými výkony takových es minulosti, jako byli Farina, Chiron, Lauda či domácí František Štátný a Gustav Havel. Od prvního mávnutí šachovnicovou vlnkou projel po starém okruhu nespočet velkých osobností, avšak pokrok zapříčinil, že byl v polovině let 80. vybudován okruh zcela nový, který splňoval nejvyšší a nejnmodernější požadavky. Dnes je Automotodrom Brno jedním z nejnmodernějších závodních okruhů v Evropě a má hlubokou sportovní i společenskou tradici, a na jeho dráze se objevují a objevují nejvýznamnější světové motoristické postavy.

Roku 1965 začala, tehdy ještě řady na starém okruhu, tradice, která vábí do Brna diváky nejvíce – Mistrovství světa silničních motocyklů. Boje o světové body mezi muži za řidličky se zde jely tehdy ještě na úzkých a zrádných silničkách západně od Brna. V osmdesátých letech však již okruh přestal vyhovovat bezpečnostním standardům, a tak zde setrvaly jen závody motocyklů evropského poháru. V té době se ale již budoval okruh nový, a když se roku 1987 otevřely brány automotodromu, mistrovství světa silničních motorů se zde s výjimkou roku 1992 usadilo natrvalo. Brněnský okruh si za ta léta obíhali jak jezdci, tak diváci, kterých se zde každým rokem schází rekordní návštěva celého šampionátu, poslední roky okolo 240 tis. návštěvníků.

Letos se máme opravdu na co těšit. Dosavadní průběh mistrovství nabídl úžasně souboje v královské třídě Moto GP, kdy se o první místo neustále přetahují týmoví kolegové Valentino Rossi a Jorge Lorenzo, sedající stroje Yamaha, ažkolí bude napínavé, jak se po zranění bude Španěl Lorenzo v Brně dařit. Ve dvěstěpadesátkách je pro českého fanouka jedné stopy ještě úžasně sledovat jízdy stále se lepšícího Karla Abrahamu a Lukáše Peška, a spousta příznivců má jít také nejmladší zástupce českých barev Lukáš Šembera, který získává cenné zkušenosti v nejvyšší kategorii 125ccm.

Bude tak velmi napínavé sledovat tyto souboje mistrů řidliček, i to jestli třeba letos padne další rekord v návštěvě Masarykova okruhu. Automotodrom Brno je totiž obrovským lákadlem, a na jeden víkend se díky Mistrovství světa silničních motocyklů stává Brno motoristickým srdcem ne Evropy, ale celého světa!

The Automotodrom Brno, also called the Masaryk Circuit... Two words contain all kinds of connotations and feelings, from the smell of the gas to the roaring of strong engines to emotions of both joy and disappointment. The Circuit is connected with emotions, fast ride excitement, and the respect for racing machines and their pilots for many years. To be sure, the history of the victory rostrum writes since the 30's of the past century. Back then the racing motorcycles and cars were using small roads west of Brno, and the spectators for several decades were catching their breath over the achievements of the aces like Farina, Chiron, Lauda or home racers František Štátný and Gustav Havel. Since the first wave of the chess-board flag the circuit was ridden on by countless number of great personalities, but an inevitable progress caused a brand new one to be built in the mid-80's, on which would meet the most strict modern requirements.

Up to the present day the Automotodrom Brno is one of the most progressive racing circuits in Europe, enjoys a deep sport and social traditions, and the world's greatest racing personalities appear on its track.

The tradition that attracts the spectators the most – The Road Motorbikes World Championship – started back in 1965, still on the old circuit. The fights for the world points between the men behind the handlebars were ridden on narrow and dangerous small roads west of Brno. In the 80's the circuit ceased to meet the safety standards, therefore only the European Cup motorcycle races were held here. In that time the new circuit was already being built, and since the Automotodrom's gates opened in 1987, the Road Motorbikes World Championship settled here for good, with an exception of the year 1992. The Brno Circuit enjoys a great popularity among both riders and spectators, of whom each year comes the record-high number of the entire championship, last few years about 240 thousand visitors.

This year we really have something to look forward to. The present course of the Championship offers awesome encounters in the Moto GP class where the first place is permanently being fought for by the team colleagues Valentino Rossi and Jorge Lorenzo on their Yamahas, although it will be interesting to see how the Spaniard Lorenzo will thrive in Brno after his injury.

In the two-fifties it is definitely amazing for a Czech one-track fan to watch the always-getting-better rider Karal Abraham and Lukáš Pešek. The youngest representative of the Czech colours Lukáš Šembera who is gaining valuable experience in the lowest category 125ccm has surely a lot of fans, too.

Therefore, it will be thrilling to watch these masters of the handlebars fighting, as well as to see if a new record would be broken in the number of the visitors of the Masaryk Circuit.

Automotodrom Brno is an enormous attraction, and for one weekend, thanks to the Road Motorbikes World Championship, Brno becomes a motorbike heart not just of Europe but of the entire world!

## VÍTE, ŽE?

- Nejrychleji byl okruh ujet za 1:36,77 D.Coulthardem v roce 2002 ve Formuli 1.
- Délka okruhu je 5403,19 m, šířka 15m a má 14 zatáček.
- Výškové převýšení je 73m.
- V letech 1999, 2004 a 2007 byla akciová společnost odměněna za nejlépe organizačně zvládnutou Velkou cenu Trofejí IRTA od Mezinárodní organizace jezdců a týmů IRTA.
- V neděli 17/08/08 parkovalo u okruhu podle policejních odhadů deset tisíc automobilů, pět tisíc motocyklů a sto autobusů.

- Piva se prodalo: 44.320=88.640 piv
- Na GP se podílí např. 250 tratových komisářů, 49 hasičů, 35 lékařů, 26 sanitek, 1 vrtulník lékařské záchranné služby, 643 pořadatelů
- Letos je připraveno 12.148 míst na sedadlových tribunách; zbytek přírodní tribuny
- Letos je připraveno 13 velkoplošných obrazovek
- V roce 2007 byla nejvyšší dváčka návštěvnost za celou sezónu (1. Brno 245.039, 2. Jerez 244.461...), v roce 2008 obdržela druhé místo (1. Jerez 243.004, 2. Brno 239.371...)

## DID YOU KNOW THAT...?

- The shortest time ever on the Circuit was 1:36.77 by D. Coulthard in 2002 in Formula 1.
- The length of the Circuit is 5403.19 m, width 15 m, and it has 14 curves.
- In the years 1999, 2004 and 2007 the stock company was rewarded for the best managed organisation of the Grand Prix with the IRTA Trophy by an International Riders and Teams Association IRTA.
- According to police estimates, on Sunday 8/17/2008 there were ten thousand cars, five thousand motorcycles, and one hundred buses parking close to the Circuit.
- 88.640 beers were sold (44.320 liters)
- Working directly in the GP are: 250 track inspectors, 49 fire-fighters, 35 doctors, 26 ambulances, 1 rescue helicopter, 643 organizers.
- This year 12.148 tribune seats are prepared, the rest in nature.
- This year 13 big screen displays are prepared.
- In 2007 the Circuit enjoyed the highest number of visitors in the entire season (1st Brno 245.039, 2nd Jerez 244.461, etc.); in 2008 it was the second highest number (1st Jerez 243.004, 2nd Brno 239.371, etc.)
- In cooperation with the Institution for Civil Aviation we managed to ensure the air safety during the GP taking place.

## Návštěvnost GP 2008 / Visit Rate GP 2008

DATE	GRAND PRIX	CIRCUIT	DAY 1	DAY 2	DAY 3	TOTAL
March 9	Commercialbank Grand Prix of Qatar	Losail	701	2,331	5,422	8,454
March 30	Gran Premio bwin.com de España	Jerez	16,641	94,800	131,563	243,004
April 13	bwin.com Grande Prémio de Portugal	Estoril	9,416*	21,127	41,840	72,383
May 4	Pramac Grand Prix of China	Shanghai	2,800	4,291	20,379	27,470
May 18	Alice Grand Prix de France	Le Mans	20,750	52,345	74,602	147,697
June 1	Gran Premio d'Italia Alice	Mugello	12,250*	35,750	96,252	144,252
June 8	Gran Premi Cinzano de Catalunya	Catalunya	22,000	70,200	113,150	205,350
June 22	bwin.com British Grand Prix	Donington Park	17,543	28,456*	88,831	134,830
June 28	A-Style TT Assen**	TT Circuit Assen	10,052	30,041*	94,978*	135,071
July 13	Alice Motorrad Grand Prix Deutschland	Sachsenring	50,229	73,133	98,130*	221,492
July 20	Red Bull U.S. Grand Prix***	Laguna Seca	41,798	42,573	46,879	131,250
August 17	Cardion AB Grand Prix	České republiky Brno	27,296*	65,942*	146,133	239,371
August 31	Gran Premio Cinzano di San Marino e della Riviera di Rimini	Misano	14,222	15,718	51,157	81,097
September 14	Red Bull Indianapolis Grand Prix	Indianapolis	30,978*	52,010	91,064*	174,052
September 28	A-Style Grand Prix of Japan	Twin Ring Motegi	7,542*	21,908	57,865	87,315
October 5	Australian Grand Prix	Phillip Island	23,840*	33,801	50,541	108,182
October 19	Polini Malaysian Motorcycle Grand Prix	Sepang	4,221*	7,371*	38,560	50,152
October 26	Gran Premio Parts Europe de la Comunitat Valenciana	Ricardo Tormo - Valencia	17,992**	69,008	117,788	204,788
TOTAL PER SEASON						2,416,210

\* Under rain conditions

\*\* Race day on Saturday

\*\*\* MotoGP class only

\*\*\*\* Night Races





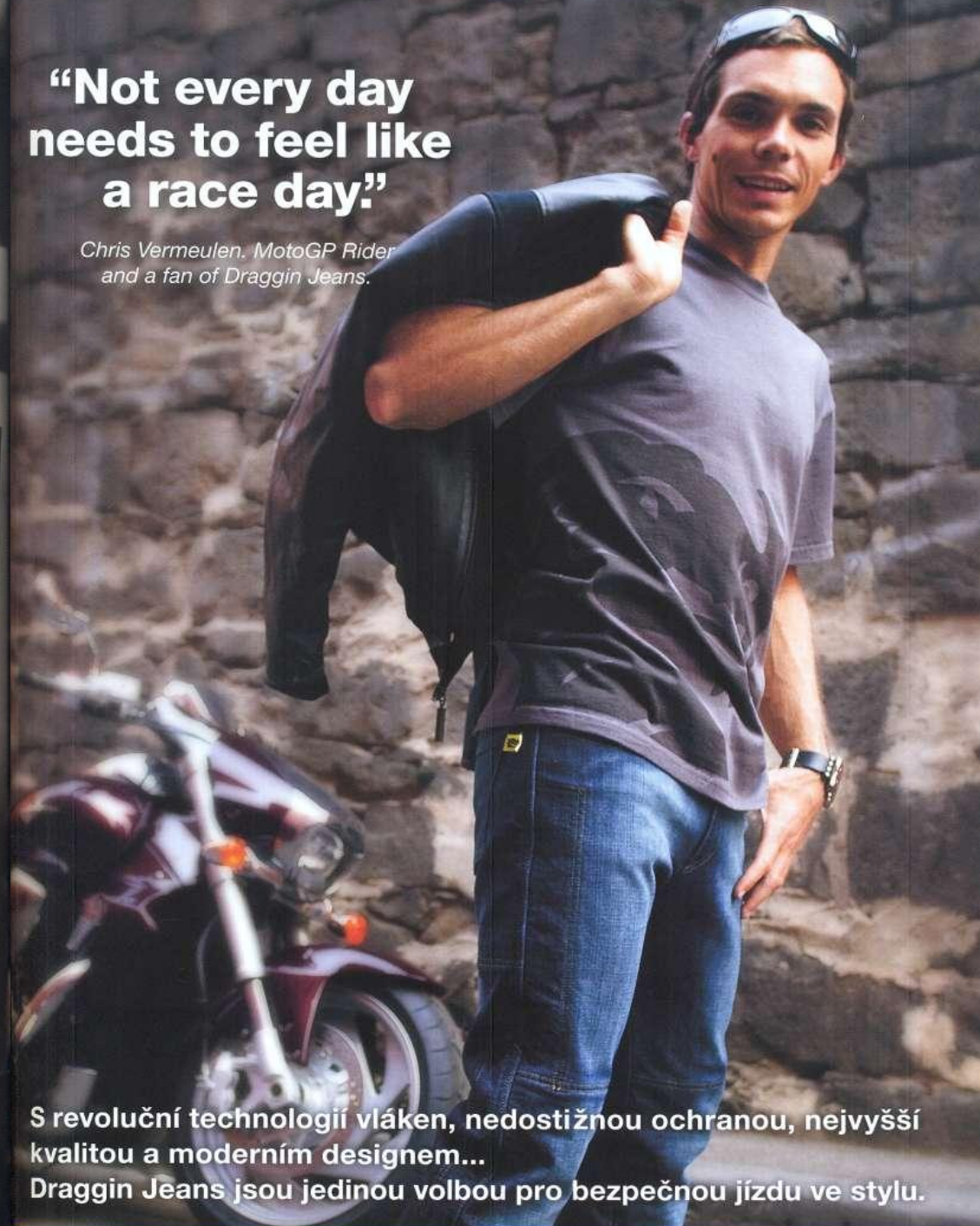
# Startovní Listina/ Entry Lists MotoGP

NO	RIDER	NATIONALITY	TEAM	MACHINE	NOTES
3	DANI PEDROSA	SPA	REPSOL HONDA TEAM	HONDA	
4	ANDREA DOVIZIOSO	ITA	REPSOL HONDA TEAM	HONDA	
5	COLIN EDWARDS	USA	MONSTER YAMAHA TECH 3	YAMAHA	
7	CHRIS VERMEULEN	AUS	RIZLA SUZUKI MotoGP	SUZUKI	
14	RANDY DE PUNIET	FRA	LCR HONDA MotoGP	HONDA	
15	ALEX DE ANGELIS	RSM	SAN CARLO HONDA GRESINI	HONDA	
24	TONI ELIAS	SPA	SAN CARLO HONDA GRESINI	HONDA	
27	CASEY STONER	AUS	DUCATI MARLBORO TEAM	DUCATI	
33	MARCO MELANDRI	ITA	HAYATE RACING TEAM	KAWASAKI	
36	MIKA KALLIO	FIN	PRAMAC RACING	DUCATI	
41	GABOR TALMACSI	HUN	SCOT RACING TEAM MotoGP	HONDA	
46	VALENTINO ROSSI	ITA	FIAT YAMAHA TEAM	YAMAHA	
52	JAMES TOSELAND	GBR	MONSTER YAMAHA TECH 3	YAMAHA	
65	LORIS CAPIROSSI	ITA	RIZLA SUZUKI MotoGP	SUZUKI	
69	NICKY HAYDEN	USA	DUCATI MARLBORO TEAM	DUCATI	
88	NICCOLO CANEPA	ITA	PRAMAC RACING	DUCATI	
99	JORGE LORENZO	SPA	FIAT YAMAHA TEAM	YAMAHA	

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

“Not every day  
needs to feel like  
a race day.”

*Chris Vermeulen, MotoGP Rider  
and a fan of Draggin Jeans.*



S revoluční technologií vláken, nedostižnou ochranou, nejvyšší kvalitou a moderním designem...  
Draggin Jeans jsou jedinou volbou pro bezpečnou jízdu ve stylu.



# Klasifikace/ MotoGP Rider Classification

POS.	RIDER	NATIONALITY	TEAM	TOTAL
1	ROSSI Valentino	ITA	FIAT YAMAHA TEAM	187
2	LORENZO Jorge	SPA	FIAT YAMAHA TEAM	162
3	STONER Casey	AUS	DUCATI MARLBORO TEAM	150
4	PEDROSA Dani	SPA	REPSOL HONDA TEAM	115
5	EDWARDS Colin	USA	MONSTER YAMAHA TECH	103
6	DOVIZIOSO Andrea	ITA	REPSOL HONDA TEAM	94
7	MELANDRI Marco	ITA	HAYATE RACING TEAM	79
8	DE PUNIET Randy	FRA	LCR HONDA MotoGP	74
9	VERMEULEN Chris	AUS	RIZLA SUZUKI MotoGP	67
10	CAPIROSSI Loris	ITA	RIZLA SUZUKI MotoGP	66
11	DE ANGELIS Alex	RSM	SAN CARLO HONDA GRESINI	60
12	TOSELAND James	GBR	MONSTER YAMAHA TECH	55
13	HAYDEN Nicky	USA	DUCATI MARLBORO TEAM	47
14	ELIAS Toni	SPA	SAN CARLO HONDA GRESINI	47
15	KALLIO Mika	FIN	PRAMAC RACING	34
16	CANEPA Niccolo	ITA	PRAMAC RACING	28
18	TAKAHASHI Yuki	JAP	SCOT RACING TEAM MotoGP	9
19	TALMACSI Gabor	HUN	SCOT RACING TEAM MotoGP	5

## Konstruktéři

TEAM	QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	TOTAL
YAMAHA	20	25	25	25	20	25	25	20	25	20								230
HONDA	11	16	20	16	13	13	9	25	16	25								164
DUCATI	25	13	16	11	25	16	16	13	13	8								156
SUZUKI	9	9	10	10	11	11	11	8	5	5								89
KAWASAKI	2	10	11	20	5	2	5	6	9	9								79

## Týmy

TEAM	QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	USA	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	TOTAL
FIAT YAMAHA TEAM	36	45	25	25	36	45	45	36	45	11								349
REPSOL HONDA TEAM	16	27	28	29	13	23	-	25	16	32								209
DUCATI MARLBORO TEAM	29	13	17	15	29	22	24	24	21	3								197
MONSTER YAMAHA TECH 3	13	11	12	16	19	12	23	9	13	30								158
RIZLA SUZUKI MotoGP	9	15	16	18	17	16	18	8	8	8								133
SAN CARLO HONDA GRESINI	17	4	9	11	3	4	10	15	21	13								107
HAYATE RACING TEAM	2	10	11	20	5	2	5	6	9	9								79
LCR HONDA MotoGP	6	5	13	2	8	8	9	7	-	16								74
PRAMAC RACING	8	10	-	1	10	7	2	4	6	14								62
SCOT RACING TEAM MotoGP	1	-	4	3	-	-	1	-	1	4								14
GRUPO FRANCISCO HERNAN	3	-	5	-	-	1	3	-	-	-								12

ANNOUNCING! THE POWER TOOL YOU ADD TO YOUR FUEL

www.burn2ride.com

EUROPEAN DISTRIBUTORS  
WANTED NOW!

## Very Mean & Green.

Whatever bike you ride, the key to **power, performance and extended engine life** is clean combustion. It's all in the bang. Now you can help restore your bike to its original showroom peak performance with BURNCLEAN, the world's most advanced fuel treatment for motorcycles.

**You have to use it to believe it.**

GP2000 BURNCLEAN helps restore showroom performance. It can add up to 6% extra power to your rear wheel and reduce smoke & emissions by up to 50%.

**This remarkable fuel-tool enhances combustion, deep cleans your engine from the inside out; and maintains ultra-low emission peak performance for mile after mile.**

It's a liquid tool-box. Feel the difference as BURNCLEAN restores lost engine power; burns away damaging carbon deposits from the combustion chamber and injectors, and clears tank and supply lines of sludge and heavy deposits.

**BURNCLEAN self-mixes, simply add directly to your fuel. Hold on tight, and prepare to be converted.**



7050 photography SCOTLAND



Purchase High Quality Prints  
online via PAYPAL

Various Sizes available up to 30" x 20"



www.7050.co.uk



## Startovní Listsina 250ccm /Entry List 250cc

4	HIROSHI AOYAMA	JPN	SCOT RACING TEAM 250cc	HONDA
6	ALEX DEBON	SPA	AEROPUERTO-CASTELLO-BLUSENS	APRILIA
7	AXEL PONS	SPA	PEPE WORLD TEAM	APRILIA
8	BASTIEN CHESAUX	SWI	RACING TEAM GERY	HONDA
10	IMRE TOTH	HUN	TEAM TOTH APRILIA	APRILIA
11	BALAZS NEMETH	HUN	BALATONRING TEAM	APRILIA
12	THOMAS LUTHI	SWI	EMMI - CAFFE LATTE	APRILIA
14	RATTHAPARK WILAIROT	THA	THAI HONDA PTT SAG	HONDA
15	ROBERTO LOCATELLI	ITA	METIS GILERA	GILERA
16	JULES CLUZEL	FRA	MATTEONI RACING	APRILIA
17	KAREL ABRAHAM	CZE	CARDION AB MOTORACING	APRILIA
19	ALVARO BAUTISTA	SPA	MAPFRE ASPAR TEAM	APRILIA
25	ALEX BALDOLINI	ITA	WTR RSM TEAM	APRILIA
35	RAFFAELE DE ROSA	ITA	SCOT RACING TEAM 250cc	HONDA
40	HECTOR BARBERA	SPA	PEPE WORLD TEAM	APRILIA
48	SHOYA TOMIZAWA	JPN	CIP MOTO - GP250	HONDA
52	LUKAS PESEK	CZE	AUTO KELLY - CP	APRILIA
53	VALENTIN DEBISE	FRA	CIP MOTO - GP250	HONDA
54	TOBY MARKHAM	GBR	C&L RACING	APRILIA wild card
55	HECTOR FAUBEL	SPA	HONDA - SAG	HONDA
56	VLADIMIR LEONOV	RUS	VISSMANN KIEFER RACING	APRILIA
58	MARCO SIMONCELLI	ITA	METIS GILERA	GILERA
63	MIKE DI MEGLIO	FRA	MAPFRE ASPAR TEAM 250cc	APRILIA
75	MATTIA PASINI	ITA	TEAM TOTH APRILIA	APRILIA
77	AITOR RODRIGUEZ	SPA	MATTEONI RACING	APRILIA

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

*Na dráze OK,  
ale jak jste na tom  
v posteli?*



Trápí Vás občas problémy s erekcí?  
Chcete mít s partnerkou lepší sexuální život?

Zeptejte se bez ostychu Vašeho praktického lékaře  
na osvědčený lék na poruchu erekce  
nebo načerpejte informace:

*www.opetmuzem.cz*

Průběžně je pro Vás k dispozici on-line poradna.



## Klasifikace 250ccm/ Rider Classification 250cc

POS.	RIDER	NATIONALITY	TEAM	TOTAL
1	AOYAMA Hiroshi	JPN	SCOT RACING TEAM	159
2	BAUTISTA Alvaro	SPA	MAPFRE ASPAR TEAM	144
3	SIMONCELLI Marco	ITA	METIS GILERA	115
4	BARBERA Hector	SPA	PEPE WORLD TEAM	114
5	PASINI Mattia	ITA	TEAM TOTH APRILIA	80
6	DEBON Alex	SPA	AERPUERO-CASTELLO-BLUSENS	73
7	LUTHI Thomas	SWI	EMMI-CAFFE LATTE	67
8	DE ROSA Raffaele	ITA	SCOT RACING TEAM 250cc	67
9	FAUBEL Hector	SPA	C&L RACING	65
10	LOCATELLI Roberto	ITA	METIS GILERA	56
11	DI MEGLIO Mike	FRA	MAPFRE	43
12	CLUZEL Jules	FRA	MATTEONI RACING	40
13	PESEK Lukas	CZE	AUTO KELLY - CP	40
14	WILAIROT Ratthapark	THA	THAI HONDA PTT SAG	38
15	ABRAHAM Karel	CZE	CARDION AB MOTORACING	33
17	ESPARGARO Aleix	SPA	CAMPETELLA RACING	22
18	TOMIZAWA Shoya	JPN	CIP MOTO - GP250	18
19	BALDOLINI Alex	ITA	C&L RACING	17
20	TOTH Imre	HUN	TEAM TOTH APRILIA	12
21	AOYAMA Shuhei	JPN	HARC-PRO	10
22	LEONOV Vladimir	RUS	VISSMANN KIEFER RACING	7

## Konstruktéři

TEAM	QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	TOTAL
APRILIA		25	25	20	13	25	25	20	20	20							193
HONDA		13	20	25	20	10	20	25	13	25							171
GILERA		7	-	16	25	20	-	16	25	13							122
YAMAHA		-	2	-	-	-	-	-	-	-							2

## Klasifikace 125ccm/ Rider Classification 125cc

POS.	RIDER	NATIONALITY	TEAM	TOTAL
1	SIMON Julian	SPA	BANCAJA ASPAR TEAM 125cc	154
2	GADEA Sergio	SPA	BANCAJA ASPAR TEAM 125cc	104
3	SMITH Bradley	GBR	BANCAJA ASPAR TEAM 125cc	98.5
4	TEROL Nicolas	SPA	JACK & JONES TEAM	94.5
5	IANNONE Andrea	ITA	ONGETTA TEAM I.S.P.A.	93.5
6	ESPARGARO Pol	SPA	DERBI RACING TEAM	68.5
7	MARQUEZ Marc	SPA	RED BULL KTM MOTO SPORT	56
8	CORTESE Sandro	GER	AJO INTERWETTEN	55
9	FOLGER Jonas	GER	ONGETTA TEAM I.S.P.A.	54
10	REDDING Scott	GBR	BLUSENS APRILIA	44.5
11	AEGERTER Dominiqu	SWI	AJO INTERWETTEN	44.5
12	BRADL Stefan	GER	VISSMANN KIEFER RACING	44
13	OLIVE Joan	SPA	DERBI RACING TEAM	41
14	CORSI Simone	ITA	FONTANA RACING	32
15	VAZQUEZ Efren	SPA	DERBI RACING TEAM	30
16	WEBB Danny	GBR	DEGRAAF GRAND PRIX	24.5
17	NAKAGAMI Takaaki	JPN	ONGETTA TEAM I.S.P.A.	24
18	ZANETTI Lorenzo	ITA	ONGETTA TEAM I.S.P.A.	22
19	ZARCO Johann	FRA	WTR RSM TEAM	19.5
20	RABAT Esteve	SPA	BLUSENS APRILIA	19

## Konstruktéři

TEAM	QAT	JPN	SPA	FRA	ITA	CAT	NED	GER	GBR	CZE	INP	RSM	POR	AUS	MAL	VAL	TOTAL
APRILIA	12.5	25	25	25	25	25	25	25	25								212.5
DERBI	8	16	11	10	13	7	7	16	8								96
KTM	-	11	16	-	11	11	6	2	1								58
LONGINI	-	4	-	-	-	-	-	6	5								15
HONDA	-	-	-	3	-	-	2	4	2								11

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



www.derbi.com



▲ GP1 Open 50 T



▲ TERRA 125 Adventure



▲ MULHACÉN 659 Angel Nieto LTD

www.meteorsport.cz



# Startovní Listsina 125ccm /Entry List 125cc

5	ALEXIS MASBOU	FRA	LONCIN RACING	LONCIN
6	JOAN OLIVE	SPA	DERBI RACING TEAM	DERBI
7	EFREN VAZQUEZ	SPA	DERBI RACING TEAM	DERBI
8	LORENZO ZANETTI	ITA	ONGETTA TEAM I.S.P.A.	APRILIA
10	LUCA VITALI	ITA	CBC CORSE	APRILIA
11	SANDRO CORTESE	GER	AJO INTERWETTEN	DERBI
12	ESTEVE RABAT	SPA	BLUSENS APRILIA	APRILIA
14	JOHANN ZARCO	FRA	WTR RSM TEAM	APRILIA
16	CAMERON BEAUBIER	USA	RED BULL KTM MOTO SPORT	KTM
17	STEFAN BRADL	GER	VISSMANN KIEFER RACING	APRILIA
18	NICOLAS TEROL	SPA	JACK & JONES TEAM	APRILIA
24	SIMONE CORSI	ITA	FONTANA RACING	APRILIA
29	ANDREA IANNONE	ITA	ONGETTA TEAM I.S.P.A.	APRILIA
32	LORENZO SAVADORI	ITA	FONTANA RACING	APRILIA
33	SERGIO GADEA	SPA	BANCAJA ASPAR TEAM 125cc	APRILIA
35	RANDY KRUMMENACHER	SWI	DEGRAAF GRAND PRIX	APRILIA
38	BRADLEY SMITH	GBR	BANCAJA ASPAR TEAM 125cc	APRILIA
39	LUIS SALOM	SPA	JACK & JONES TEAM	APRILIA
44	POL ESPARGARO	SPA	DERBI RACING TEAM	DERBI
45	SCOTT REDDING	GBR	BLUSENS APRILIA	APRILIA
53	JASPER IWEMA	NLD	RACING TEAM GERY	HONDA
60	JULIAN SIMON	SPA	BANCAJA ASPAR TEAM 125cc	APRILIA
61	LUIGI MORCIANO	ITA	JUNIOR GP RACING DREAM	APRILIA wild card
62	ALESSANDRO TONUCCI	ITA	JUNIOR GP RACING DREAM	APRILIA wild card
67	LADISLAV CHMELIK	CZE	MOTO FGR	TBA wild card
68	IVAN VISAK	CZE	TEAM RUMI	TBA wild card
69	LUKAS SEMBERA	CZE	MATTEONI RACING	APRILIA
71	TOMOYOSHI KOYAMA	JPN	LONCIN RACING	LONCIN
73	TAKA AKI NAKAGAMI	JPN	ONGETTA TEAM I.S.P.A.	APRILIA
77	DOMINIQUE AEGERTER	SWI	AJO INTERWETTEN	DERBI
78	MARCEL SCHROTTER	GER	TONI - MANG TEAM	HONDA addition
86	KAREL PESEK	CZE	PESEK TEAM	DERBI wild card
87	LUCA MARCONI	ITA	CBC CORSE	APRILIA
88	MICHAEL RANSEDER	AUT	CBC CORSE	APRILIA
93	MARC MARQUEZ	SPA	RED BULL KTM MOTO SPORT	KTM
94	JONAS FOLGER	GER	ONGETTA TEAM I.S.P.A.	APRILIA
99	DANNY WEBB	GBR	DEGRAAF GRAND PRIX	APRILIA

NO. 78; MARCEL SCHROTTER, IS AN ADDITIONAL ENTRY FOR THIS EVENT ONLY



vebnictví

Telekomunikace

Kalamity

Výroba - Hi-Power Projects

Pořadatelství

## ŘEŠÍTE PROBLÉMY S ELEKTRINOU?

# MÁME ŘEŠENÍ BEZ INVESTIC!

Výpadky proudu, kolísání napětí, nedostatek výkonu, chybějící přípojka, plánované odstávky, havárie, kalamity.

Ztráty ve výrobě - znehodnocené suroviny, polotovary nebo poškozené výrobní linky, přerušení výrobních procesů, prodloužení dodacích lhůt, penalizace za nedodržení termínů, ztráta kredibility, ztráta zákazníků a zakázek.

### ENERGIE NA ZAVOLÁNÍ:

pronájem elektrocentrál na dobu od několika hodin po celé měsíce

### ce.tarif

rezervace výkonu a smluvní obnovení napájení v dohodnutém čase (už od 1 hodiny)

### C.E.S.T.A.

outsourcing systémů záložního napájení a optimalizace nákladů

V případě potřeby se zdarma obraďte na **nonstop zákaznické centrum:**

**800-C-A-R-R-O-T** (800-227768)

### FLOTILA

Carrot Euro s.r.o. disponuje v České a Slovenské republice největší flotilou zařízení, připravených k okamžitému zásahu 24 hodin denně, 7 dní týdně:

- mobilní elektrocentrály (30kVA - 250kVA)
- stacionární elektrocentrály (20 kVA - 1000 kVA)
- UPS
- nezávislé mobilní osvětlení
- rozvaděče, kabeláž
- řízení teploty (klimatizace, vytápění)

V případě odstávky dodávky proudu, neočekávaného výpadku, dočasného nedostatku nebo úplné absence elektrické energie, volejte v kteroukoli denní či noční hodinu na zákaznické centrum Carrot Euro.



[www.carroteuro.com](http://www.carroteuro.com)

CARROT EURO

power solutions



# Red Bull MotoGP Rookies Cup

Náctiletí mladíci z celého světa se v Brně postaví na rošt posledních dvou klání Red Bull MotoGP Rookies Cupu se svými motocykly KTM RC 125. Letošní třetí ročník tohoto poháru zaznamenal uprtná sportovní klání a je nesporné, že osazenstvo je velmi talentované. Zastoupeno je celkem 14 národů, včetně jezdců ze zemí jako Japonsko, Jižní Afrika, Austrálie, řady evropských států a USA. Red Bull MotoGP Rookies Cup, to jsou závody, kde nejlepší světové talenty předvádí strhující podívanou, zatímco rozvíjí své schopnosti.

Mladí jezdci již třetím rokem sedlají krásné stroje KTM RC125, jež mají velice blízko k továrním motocyklům Red Bull KTM týmu letos pilotovaných Marcem Marquezem a bývalým jezdce Red Bull MotoGP Rookies Cupu Cameron Beaubierem v seriálu Grand Prix třídy do 125cm. Jedná se o třetí rok cenného partnerství Red Bullu a KTM znamenajícího obrovský úspěch Red Bull MotoGP Rookies Cupu.

Jakub Kornfeil dokázal podruhé během osmi dní předvést i v Doningtonu dokonalou jízdu. Vítězstvím se šestnáctiletý Čech dotáhl bodově na sedmáctiletého Nora Sturla Fagerhauga, který v závodech upadl. Sedmáctiletý Španěl Daniel Ruiz si v Británii dojel pro vynikající druhé místo před čtrnáctiletým Japoncem Daijiru Hiuru, jenž se rovněž

přihadil k adeptům na celkové prvenství. Hiura ztrácí na Kornfeila s Fagerhaugem 18 bodů, přičemž závěrečný dvojzávod sezóny ještě nabízí 50 možných bodů. Sedm jezdců v čele průběžného hodnocení má ještě stále šanci na zisk poháru.

Pokud jste na okruhu a chtěli byste se podívat znovu na předcházející závody, pak můžete nalézt všechny předchozí podniky na internetových stránkách [www.redbullrookiescup.com](http://www.redbullrookiescup.com), kam brzy přibude i záznam z Brna. A pokud jste v den závodu doma, můžete na těchto stránkách sledovat průběh závodů v živém přenosu.

POS.	RIDER	NAT.	POINTS
1	FAGERHAUG Sturla	NOR	99
2	KORNFEIL Jakub	CZE	99
3	HIURA Daijiro	JPN	81
4	KENT Danny	GBR	68
5	SCHOLTZ Mathew	RSA	64
6	MARINO Florian	FRA	60
7	GAGNE Jacob	USA	55
8	RUIZ Daniel	SPA	49



**VOXAN**  
MOTOS MADE IN FRANCE

design by  
Sacha Lalic



Black magic



Teenager aus der ganzen Welt nehmen in Brunn mit ihren KTM RC125s an den letzten beiden Rennen der Saison am Red Bull MotoGP Rookies Cup teil. Die dritte Saison hat bereits einige intensive Wettkämpfe zum Vorschein gebracht und die Teilnehmerliste weist enorme Talente auf.

Talentierte Teenager aus 14 Nationen, darunter Nationen aus fernen Ländern wie Japan, Südafrika, Australien und aus ganz Europa und den USA, nehmen am Red Bull MotoGP Rookies Cup teil und entwickeln ihre Talente hier und sie sind die Besten Nachwuchsfahrer, die die Welt zu bieten hat.

Die Jungs fahren nun schon das dritte Jahr in Folge auf ihren schönen KTM RC125s, die den Red Bull KTM Werksteam Motorrädern ähneln, welche in der 125er Grand Prix Klasse von Marc Marquez und dem Ex-Red Bull MotoGP Rookie Cameron Beaubier gefahren werden. Dies ist das dritte Jahr der extrem wertvollen Partnerschaft zwischen Red Bull und KTM, die den Red Bull MotoGP Rookies Cup hat zu so einem großen Erfolg werden lassen.

Beim letzten Rennen in Donington hat Jakub Kornfeil zum zweiten Mal in acht Tagen einen perfekten Sieg hingelegt und da sein anderer Teinvale, Sturla Fagerhaug gestürzt ist, liegt der 16-jährige Tscheche nun vor seinem Heimrennen dicht an dicht mit dem 17-jährigen Norweger. Der 17-jährige Spanier Daniel Ruiz fuhr in Großbritannien ein großartiges Rennen, welches er vor dem 14-jährigen Japaner Daijiru Hiura als Zweiter beendete. Hiura, der sich nun auch in den Kampf um den Cup-Sieg einbrachte, liegt 18 Punkte hinter Kornfeil und Fagerhaug führt mit 50 Punkten vor dem Doppelrennen, das die Saison beenden wird. Noch haben alle 7 Fahrer an der Spitze des Cups die Chance auf den Sieg.

Falls Sie an der Strecke waren und das Rennen noch einmal sehen möchten, können Sie alle vorherigen Rennen noch einmal auf der Rookies Webseite unter: [www.redbullrookies.com](http://www.redbullrookies.com) anschauen. Auch die Rennen von Brunn werden sich bald dort befinden. Falls Sie am Rennntag zu Hause sitzen, können Sie sich die Rennen auf der Webseite auch LIVE anschauen.



## BMW M je již jedenáctou sezónu oficiálním dodavatelem vozů pro MotoGP



MotoGP není jen o jednostopých vozídech, mnohem více se jedná o přehledku výkonu, technologie a inženýrských dovedností, a právě proto je BMW se svojí flotilou Safety Carů oficiálním partnerem tohoto seriálu. Rychlé Safety Cary, které uvidíte na trati, umožňují za jakýchkoli okolností okamžitý zásah a pomoc všem jezdcům. V roce 2009 slaví BMW již jedenáctou sezónu, kdy se v MotoGP angažuje se svými nejlepšími vozy specifikace M Power. Modely M3, M5 a M6 byly testovány a zdokonalovány na slavné trati Nürburgring, každý z nich vzbuzoval při svém uvedení obrovské emoce u motoristických nadšenců. Tak jako v předchozích letech, bude i letos k vidění na okruzích MotoGP zbrusu nový model, BMW X6 M rozšíří flotilu Safety Carů a bude stát na roštu každého závodu. Vůz s motorem V8 osazený dvojitým turbem byl pečlivě připraven inženýry mnichovské divize BMW M. Iontové barvy jsou nyní použity na všech vozídech M Power MotoGP a připomínají takřka 40-ti letou tradici. V letošním roce byla použita inovovaná barevná škála, která jednotlivé vozy dělá nepřehlédnutelnými.



### Aktuální pořadí po 10 ze 17 podniků sezóny:

1 Jorge LORENZO	SPA	204
2 Valentino ROSSI	ITA	199
3 Casey STONER	AUS	171
4 Dani PEDROSA	SPA	129
5 Colín EDWARDS	USA	99
6 Andrea DOVIZIOSO	ITA	98
7 Loris CAPIROSSI	ITA	85
8 Randy DE PUNIET	FRA	70

### BMW M AWARD – CENA PRO NEJLEPŠÍHO JEZDCE V KVALIFIKACI MOTOGP

Jezdci kategorie MotoGP nebojují jen o vavříny v Mistrovství světa, ale tak jako v předchozích letech soutěží během sezóny i o nový vůz BMW. Již na oficiálních MotoGP testech v Jerezu, které se uskutečnily 29. března letošního roku, si coby nejrychlejší jezdec odvezl Casey Stoner super exkluzivní automobil BMW 135i 'BMW Sauber F1 Team Edition'.

Na konci roku čeká na jezdce ještě tradiční cena pro nejrychlejšího jezdce všech sedmnácti kvalifikací sezóny. Za výkony v měřeném tréninku jsou přidělovány body a jezdec, který jich bude mít v listopadu nasbíráno nejvíce, obdrží krásný vůz BMW M3 Sedan.

Stoner zaznamenal v loňské sezóně double, nejdříve získal na testech BMW Z4 M Roadster a posléze BMW M3 Cabrio na konci sezóny. Tyto automobily mohli zaparkovat vedle M3 Coupe, které získal v roce 2007 při své cestě za mistrovským titulem. To dohromady dává úžasnou garáž plnou bavoráků, nicméně nedosahuje zdaleka dokonalosti vozového parku Valentina Rossiho, který má doma v Itálii čtyři vozy. Sete Gibernau pak parkuje dva vozy ve svém sídle nedaleko Barcelony.

[www.motogp.com/bmw-m-award](http://www.motogp.com/bmw-m-award)



BMW M Award



MotoGP  
Best Qualifier 2009

Radost z jízdy

# JEDENÁCT LET SILNÉHO PARTNERSTVÍ.

MotoGP vstupuje do druhé dekády spolupráce s oddělením BMW M, které stojí u zrodu jedněch z nejspěšnějších závodních vozů, jaké svět motorsportu poznal. Čtvrtá generace BMW M3 po boku s BMW M5 Touring s každým závodem MotoGP podtrhuje sílu vozového parku BMW. Vedoucími modely mezi Safety cars však zůstávají BMW M6 a zcela nově BMW X6 M, první Sports Activity Coupé s vysokým a nikdy nepolevujícím výkonem.

## RADOST JE NOVÉ BMW X6 M.

BMW M.



Spotřeba paliva: město 19,3 l/100 km, mimo město 10,8 l/100 km, kombinovaná 13,9 l/100 km. Emise CO<sub>2</sub> 325 g/km.





## Saarinen jmenován v Německu Legendou MotoGP Saarinen in Deutschland zur MotoGP Legende gekürt

Bývalý mistr světa třídy 250ccm Jarno Saarinen byl u příležitosti německé Grand Prix na Sachsenringu uveden do prestižní Síně slávy MotoGP.

Finský jezdec byl oceněn na základě svých vynikajících závodních výsledků, osobitého stylu a techniky zatačení, která přetrvává i v současném mistrovství světa. I přesto, že jeho závodní kariéra trvala jen tři kompletní sezóny, Saarinen se může pochlubit nevidaným výčtem úspěchů. Během svého působení ve třídách 50 ccm, 250 ccm, 350 ccm a 500 ccm získal celkem 15 vítězství a 32 umístění na stupních vítězů včetně prvního místa při svém debutu v královské třídě.

Největším úspěchem nové Legendy MotoGP je ale mistrovský titul v sedle Yamahy ve dvěstěpadesátkách z roku 1972. V téměř roce také skončil na celkové druhé místo ve třídě 350 ccm, těsně za legendárním Giacomo Agostinim.

Saarinenův život ale skončil tragédií 20. května 1973 při závodech na italském okruhu Monza. Nešťastná hromadná havárie připravila o život nejen Jarna, ale i Renza Pasoliniho. Dodnes je jediným finským jezdcem, který získal titul mistra světa motocyklů. Slavnostní uvedení Saarina do Síně slávy se odehrálo v přítomnosti jeho bratrů Jariho a Jarkka v doprovodu jeho vdovy Soli Karneové.

Der ehemalige 250ccm Weltmeister Jarno Saarinen wurde am Vortag des Deutschen Grand Prix auf dem Sachsenring in die legendäre „MotoGP Hall of Fame“ aufgenommen.

Der Finnische Rennfahrer wurde durch seine Erungenschaften auf der Rennstrecke und seinen einflussreichen Stil für diese Ehre auserwählt. Er war der Vorreiter spannender Kurventechniken, die noch immer in der momentanen MotoGP Weltmeisterschaft genutzt werden. Trotz, dass er nur für drei Jahre aktiv im Grand Prix Rennsport dabei gewesen ist, hatte Saarinen einen beeindruckenden Einfluss in seiner kurzen Karriere gehabt. Er ist insgesamt 15 Mal zum Sieg gefahren und stand während seiner Zeit in den 500ccm, 250ccm, 250ccm und 500ccm Klassen, 32 Mal auf dem Podium, darunter war auch der Sieg bei seinem Debüt in der 500ccm Klasse.

Die neue MotoGP Legende wurde im Jahre 1972 berühmt, als er für Yamaha die 250ccm Weltmeisterschaft gewann. In derselben Saison wurde er auch Gesamt-Zweiter, nach Giacomo Agostini, in der 350ccm Serie.

Saarinen's Leben nahm am 20. Mai 1973 beim Rennen in Monza ein tragisches Ende. Er wurde in einen Sturz mehrerer Fahrer verwickelt, als er an zweiter Stelle fuhr und er und Renzo Pasolini verloren beide ihr Leben. Er bleibt der einzige Finnische Fahrer, der in irgendeiner Klasse einen WM-Titel erreicht hat.

Die Präsentation wurde den beiden Brüdern Saarinen's, Jari und Jarkko und seiner Witwe Soli Karne überreicht.

# Svět MotoGP

## T-Touch MotoGP – Pole position již není vyhrazeno jen jezdcům

Fanouci z celého světa mohou být v kontaktu s děním v mistrovství světa díky novým hodinkám T-Touch MotoGP, které se nechali inspirovat oceněním Tissot MotoGP Pole Position. Kolekce T-Touch MotoGP s integrovanou jedinečnou technologií dotykového displeje Tissot kopíruje design hodinek, které dostávají nejlepší jezdcí v měřeném tréninku třídy MotoGP (Pole Position) při každém závodě sezóny. Vítězní jezdcí, ale i fanouci mohou dnes vlastnit tyto jedinečné hodinky, které v sobě snoubí amulet, časomíru a suvenýr.

Tissot zajišťuje oficiální časomíru mistrovství světa MotoGP od roku

2001. Každý traťový rekord je výsostně vyryt na rub hodiněk T-Touch MotoGP, které jsou pak následně předány v pamětní krabičce. Nositelé hodiněk T-Touch MotoGP mohou lehkým stiskem koruny a následně krystalu zpřístupnit jednu z osmi dynamických funkcí, ať již cestují z okruhu na okruh, a nebo se řídí svým naplněným diářem, mají vždy při sobě výškoměr (ve stopách či metrech), stopky (mezičasy a celkový čas), kompas, budík, teploměr (ve C a F), barometr, stejně tak i datum a aktuální čas (výběr z 12-h nebo 24-h).

Design hodiněk odpovídá vlastní pole position, číselník je vyroben z uhlíkových vláken, samotné sportovní tělo hodiněk je pak vyrobeno z titania, přičemž je zachována výhoda nízké hmotnosti. Tlačítka v červené a žluté barvě dávají znát, že tyto hodinky jsou doma mezi otáčkoměry a rychloměry, stejně tak odpovídají i nejnovějším módním trendům.

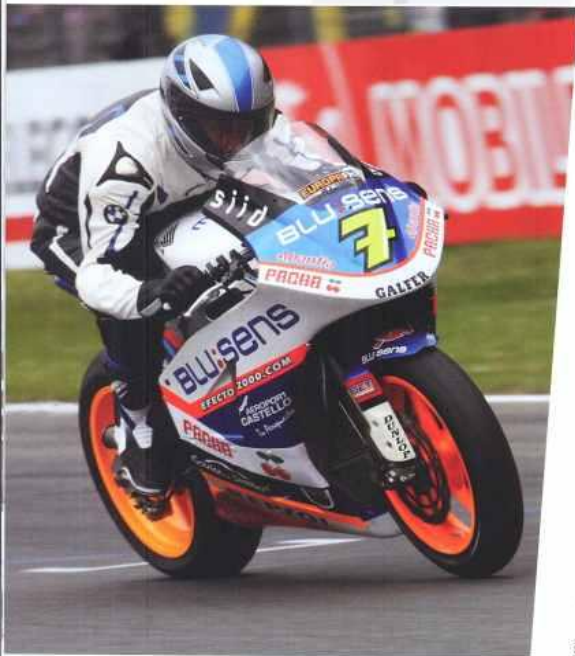
## T-Touch MotoGP – Pole Position ist nicht länger nur was für Rennfahrer

Inspiriert vom Tissot MotoGP Pole Position Preis, sorgt die brandneue T-Touch MotoGP Uhr dafür, dass die Fans aus der ganzen Welt mit der Aktion auf der Strecke verbunden bleiben. Die T-Touch MotoGP Uhr spiegelt durch ihre einzigartige Tissot Touch Screen Technologie zum ersten Mal in der Kollektion das Design der Uhren wieder, die nach dem Erhalt der Pole Position bei jedem Rennen der Saison den Rennfahrern präsentiert werden. Jetzt haben nicht nur die Fahrer, sondern auch die Fans Zugang zu dieser einzigartigen Kombination von Maskottchen, Uhr und Souvenir.

Tissot ist seit 2001 der Zeitnahme-Partner der MotoGP Weltmeisterschaft. Diese stolze Geschichte wird auch auf jeder Rückseite der T-Touch MotoGP Uhr dargestellt und die Uhr wird in einer besonderen Gedenkbox geliefert. Wenn man die Krone und dann den Kristall leicht drückt, bekommt der Träger der T-Touch MotoGP Uhr Zugang zu acht dynamischen Funktionen. Es spielt keine Rolle, ob man von Rennstrecke zu Rennstrecke reist, oder seinen eigenen Aktionsreichen Zeitplan hat, immer ist ein Höhenmesser (in Fuß und Meter), Chronograph (Zwischen- und Vollzeit), Kompass, Alarm, Thermometer (in °C and °F), Barometer und Datum und Zeitmesser (die Wahl liegt zwischen 12h und 24h Anzeige) bei einem. Das Design allein hat schon die Pole Position verdient mit Uhrenzeigern aus Karbon und einem sportlichen Titan-Gehäuse, welches auch noch den Vorteil hat sehr leicht zu sein. Die roten und gelben Designelemente erinnern an Drehzahl- und Geschwindigkeitsmesser und sind ebenso der letzte Schrei in Sachen Trend.







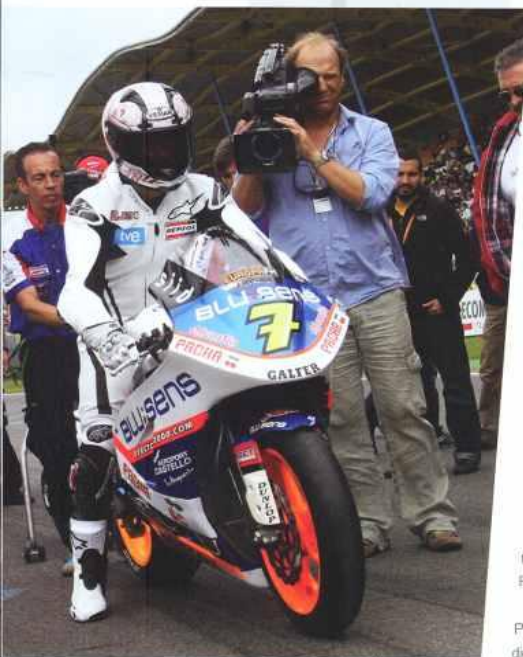
## Moto2 na trati

Nové motocykly kategorie Moto2, které od roku 2011 zcela nahradí stávající stroje třídy 250 ccm, a které mohou startovat již v příští sezóně, dokázali přitáhnout pozornost diváků na závodní trati. Stalo se tak nejen během mistrovství Španělska, kde úspěšně soupeřily ve třídě Formula Extreme, kdy Aleix Espargaro dokonce vedl celé pole v Jerezu, ale i během víkendů pořádání MotoGP.

Čtyři bývalí jezdci mistrovství světa vyrazili na trať v Assenu v sedle Blusens BQR Honda Moto2 v pauze mezi volnými a měřeními tréninky při Dutch TT. Jurgen Van den Goorbergh nadchl diváky během několika demonstračních kol, za řídítka pak také usedl bývalý jezdec třídy do 500 ccm Steve Parrish, bývalý mistr světa královské kubatury Alex Crivillé a dnes již neaktivní německý pilot dvěstěpadesátek Dirk Heidolf.

Komise Grand Prix pak ve stejný den oznámila, že po konzultacích s řadou výrobců pneumatik byl vybrán Dunlop jako exkluzivní dodavatel pro třídu Moto2 na dobu tří let.

27 týmů a 41 jezdců bylo provizorně zařazeno do startovní listiny, přičemž všichni přihlášení musí do portugalské Velké ceny předložit další údaje včetně struktury týmu, značky motocyklů a jmen nasmlouvaných jezdců.



## Moto2 ist auf der Strecke aktiv

Die neuen Moto2 Motorräder, die ab 2011 die momentan existierenden 250ccm Maschinen ersetzen werden und die ab nächster Saison in der Klasse mitfahren dürfen, sind bereits auf der Strecke gesichtet worden und haben die Zuschauer beeindruckt, und das nicht nur in der Spanischen Meisterschaft, wo sie in der Formel Extreme Klasse beeindruckten, sondern auch als sie sich während des MotoGP Wochenendes mit Aleix Espargaro ihren Weg bahnten.

Zwischen dem Freien Training und der Qualifikation beim Holländischen TT hatten einige glückliche Ex-WM-Fahrer die Freude, das Blusens BQR Honda Moto2 Motorrad zu testen. Jürgen van den Goorbergh erfrachte die Fans mit einigen Demonstrationen auf dem neuen Motorrad und auch der ehemalige 500ccm Grand Prix Fahrer Steve Parrish, der Ex-WM Fahrer der Königsklasse Alex Crivillé und der Deutsche 250ccm Fahrer Dirk Heidolf konnten mit der Maschine beeindruckt werden.

Am selben Tag hat die Grand Prix Kommission bekannt gegeben, dass nachdem mit verschiedenen Reifenherstellern geredet wurde, Dunlop als einziger Reifenlieferant der Moto2 Serie für 3 Jahre gewählt wurde.

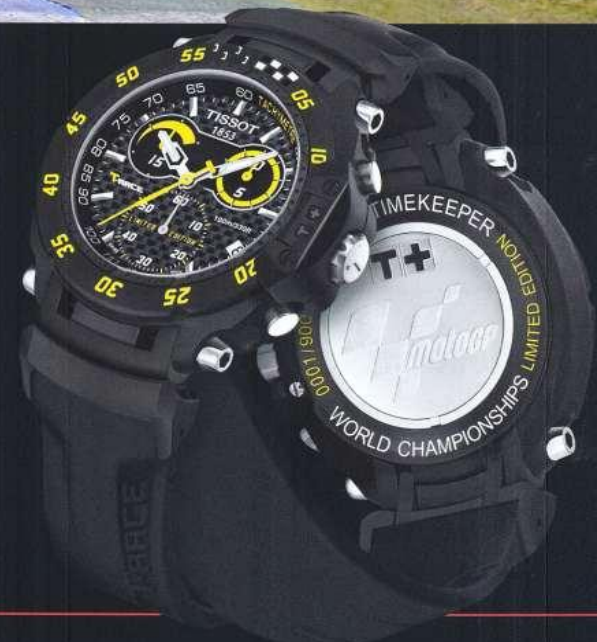
Bisher wurden 27 Teams und 41 Fahrer akzeptiert, doch bis zum Grand Prix von Portugal können noch Details ihrer Teilnahme und Teamstruktur, die Maschinen und die unter Vertrag stehenden Fahrer bestätigt werden.

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

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



Official Timekeeper



**More than a watch**

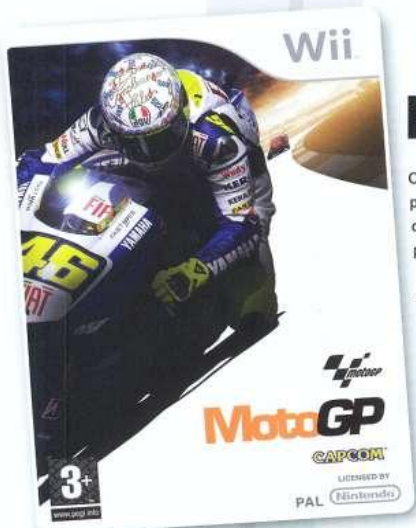
Tissot, Innovators by Tradition.

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

**TISSOT T-RACE MotoGP  
LIMITED EDITION**

www.tissot.ch





## Hra MotoGP na Wii

Oficiální videohra MotoGP World Championship byla uvedena firmou Capcom na platformě Nintendo Wii. Tato velice očekávaná videohra MotoGP změnila bezdrátový ovladač Wii na virtuální říditka a vy si můžete vychutnávat náklony v zatáčkách a probíjet se startovním polem.

Hráči jsou umístěni do skutečného světa MotoGP, mohou si vybrat tým a soupeřít společně se svými sportovními hrdiny ve všech třech kategoriích – 125cc, 250cc a MotoGP.

MotoGP pro Wii má čtyři hlavní módy – 'Career', 'Championship', 'Quick Race' a 'Time Attack' – a dalších 50 jedinečných klání, kde můžete testovat svou rychlost, schopnost brzdění, ideální stopu a další.

## MotoGP Spiel für Wii erhältlich

Das offizielle Videospiel der MotoGP Weltmeisterschaft ist von Capcom für die Nintendo Wii erschienen. Beim lang ersehnten Wii MotoGP Videospiel werden die Wii Fernbedienungen zum

virtuellen Lenker und man hat das Gefühl, man lenkt und kämpft sich wahrhaftig durch das Fahrerfeld.

Der Spieler befindet sich im Herzen der MotoGP da er ein Team auswählen kann und dann neben seinen Helden des Sports in allen drei Klassen – 125ccm, 250ccm und MotoGP mitstreifen kann.

Das MotoGP Spiel für die Wii hat vier verschiedene Spielmoden – 'Kariere', 'Meisterschaft', 'Quick Race' und 'Time Attack', dazu gibt es noch 50 einzigartige Herausforderungen, die die Geschwindigkeit, das Bremskönnen, die Rennlinie und einiges mehr, des Spielers testen anzuweisen, bei.

## Nové pero MotoGP k dostání

Firma IXC Barcelona představila zbrusu nové psací pero z edice 'MotoGP Technical Special Edition'. Toto exkluzivní kuličkové pero v sobě skrývá technologii a inovaci mistrovství světa MotoGP. Jedná se o pokročilý psací nástroj, který se díky svému ergonomickému designu a kvalitě zpracování výborně hodí pro dynamický a moderní životní styl.

Inoxcrom se již více jak 60 let zabývá výrobou psacích potřeb. Čerstvě rebrandovaná na IXC Barcelona se tato firma chce více věnovat návrhu exkluzivních psacích nástrojů, ale současně nic neztratit ze své pověsti dodavatele kvalitních výrobků.

## Neuer MotoGP Stift erhältlich

\*IXC Barcelona hat ihre brandneue technische Spezialausgabe des MotoGP Kugelschreibers ('MotoGP Technical Special Edition') herausgebracht. Das ist ein exklusiver Ballpoint Kugelschreiber, der das Zusammenspiel zwischen Technologie und Innovation der MotoGP Weltmeisterschaft zum Ausdruck bringen soll. Es handelt sich um ein fortgeschrittenes Schreibutensil, welches sich durch sein ergonomisches Design und seine Qualität perfekt an einen dynamischen und modernen Lebensstil anpasst.

Inoxcrom produziert seit mehr als 60 Jahren qualitativ hochwertiges Schreibutensil. Nach der Neugründung als IXC Barcelona hofft die Marke auf eine Zukunft hochklassigen Designs, behält aber die traditionelle Garantie, qualitativ hochwertige Produkte anzubieten, bei.



## Kolekce a prodej výrobků MotoGP

Společnost Draps Center je oficiálním prodejcem oblečení seriálu MotoGP. Španělská firma, která se doposud soustředovala na výrobky spojené s fotballem, letos navrhla a vyrobila speciální kolekce pro MotoGP pro většinu evropských Grand Prix. Zde najdete jen malou ukázkou sortimentu, který lze zakoupit u vybraných tribun brněnského okruhu.

## MotoGP Merchandising

Draps Center ist der Merchandising Partner der MotoGP und hat die Rechte für die Eventkleidung der MotoGP. Das in Spanien sitzende Familienunternehmen, welches bis heute ein Spezialist für Fußballbekleidung ist, hat einige Merchandising Produkte für die meisten Europäischen MotoGP WM Rennen produziert. Hier sehen Sie nur einige der Designs, die sie in den Zuschauerbereichen hier in Brünn käuflich erwerben können.



## Úspěšný „Den mistrů“

## “Day of Champions” Erfolgsstory

„Den mistrů“ je již tradičním doprovodným programem Grand Prix v Doningtonu Parku. I letos tomu nebylo jinak a tisícovky motocyklových fanoušků si nenechalo ujít nevěšdní podívanou. Program zahrnoval každoroční aukci, koncert a vyvolení návštěvníci se mohli dokonce zúčastnit jízdy po závodní dráze. Nevidaný úspěch přinesla aukce motocyklových a osobních předmětů, které věnují nejlepší jezdci MotoGP. Výtěžek z této aukce, který letos dosáhl rekordních 205.000 Eur (více než 5 miliónů korun), putuje do nadace Jezdci pro zdraví. Podrobnější informace o programu nadejte najdete v tomto programu.

Als Hauptbestandteil des Eventplans in Donington Park ist die jährliche „Day of Champions“ Streckenfahrt, eine Auktion und Konzerte die Chance für Tausende von Rennfans bereits am Donnerstag ihren Spaß zu haben und damit auch noch Geld für die offizielle MotoGP Wohltätigkeitsorganisation „Riders for Health“ zu sammeln. Die unvergessliche Auktion, an der sich zahlreiche Topfahrer der Königsklasse beteiligen und ihre Zeit und persönliche Dinge „opfern“, um zu helfen, erlangt immer große Spendensummen, das war auch in diesem Jahr nicht anders. Der „Day of Champions“ hat für die „Riders for Health“ Projekte in diesem Jahr mehr als 205.000 Euro eingebracht. Lesen Sie später mehr dazu in diesem Heft.

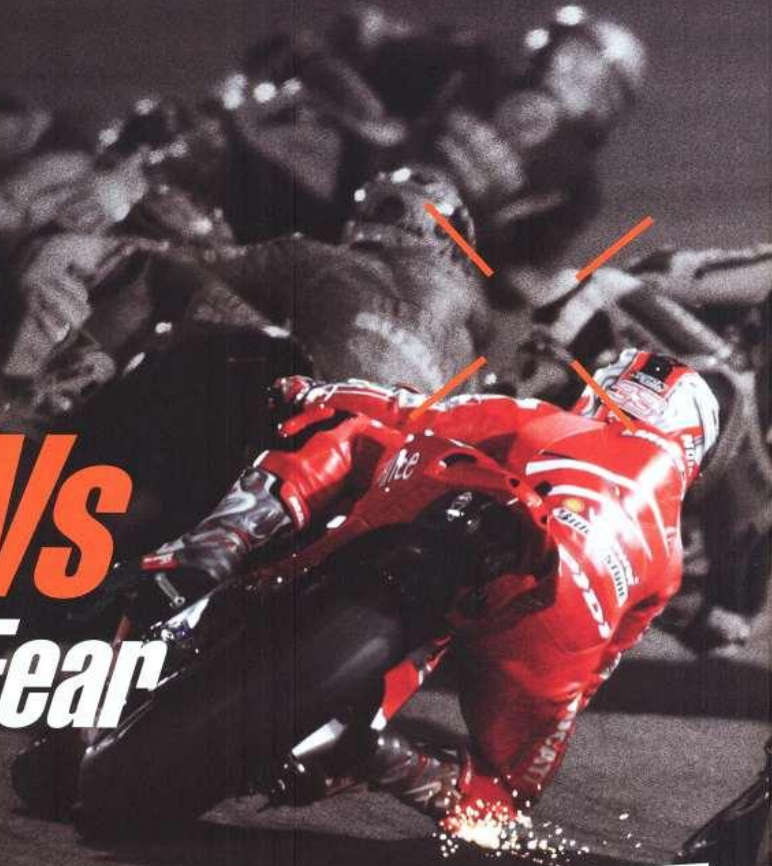




the impossible  
physics  
the world  
the racing line  
your limits  
g-forces  
acceleration  
expectations  
yourself  
the bike  
the unexpected

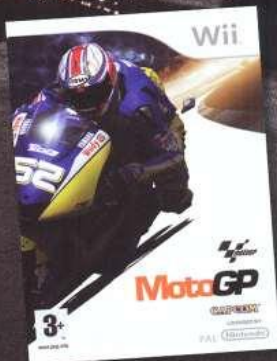
# You Vs Fear

gravity  
inertia  
friction  
the unknown  
the corners  
grip



# MotoGP

New! Now available on Wii.



PlayStation 2 PLAYSTATION 3 XBOX 360 XBOX LIVE Wii PC DVD 3+

© 2008 Capcom Entertainment, Inc. MotoGP™ and © 2008 Dorna Sports, S.L. Used under license. All rights reserved. PLAYSTATION and PlayStation are trademarks or registered trademarks of Sony Computer Entertainment Inc. Microsoft, Xbox, Xbox 360, Xbox Live, and the Xbox, Xbox 360, and Xbox Live logos are either registered trademarks or trademarks of Microsoft Corporation in the U.S. and/or other countries. WII AND THE WII LOGO ARE TRADEMARKS OF NINTENDO.

CAPCOM

## 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. Spousta lidí si však neuvědomuje, že motocykly také zachraňují životy.**

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

Na dvoře kliniky v průmyslové oblasti spatřili hromadu vraků vozidel. Motocykly s naježděnými pouhými tisíci kilometry se válely na hromadách, opuštěné a rezavějící. Rozvoz zdravotní péče byl zcela nemožný, děti umíraly na choroby, jimž šlo snadno zabránit a které jsme v Evropě neviděli celé staletí. Pro lidi, kteří byli motocyklisty po celý svůj život, to nedávalo smysl.

A tak se v té garáži plné nepojízdných motocyklů zrodila myšlenka Jezdci pro zdraví. V zemi, kde neexistují dealerství ani odtahové služby, jež by bylo možno zavolat, byl stanoven jednoznačný cíl: vymyslet a zprovoznit systém, který by zajistil dostupnost zdravotní péče, která by neselhávala na nepojízdných vozidlech. A to bez ohledu na to jak nelidské podmínky tam panují. Jezdci pro zdraví mají nyní programy v Gambii, Nigérii, Zimbabwei, Keňi, Lesotu a Tanzánii. Systém Jezdců - management sportovních zdrojů - je provozován čistě africkými týmy a je založen na jezdeckém tréninku a systému preventivní údržby. Jeho cílem je dosažení standardu nulové poruchovosti. Nejnovější program v Lesotu byl zahájen v lednu letošního roku. Ve spolupráci s nadací AIDS Eltona Johna, jezdcí získali dalších 120 zdravotníků, a tak nyní mohou pravidelně navštěvovat i odlehle komunity a pomoci zastavit rozšiřování viru HIV/AIDS a tuberkulózy.

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

**Randy Mamola,  
spoluzakladatel Jezdci pro zdraví**

Jezdci jsou nyní také oficiální charitou MotoGP a FIM (mezinárodní motocyklová federace) a tak se jim dostává podpory od motocyklistů z celého světa. Především paddock MotoGP je každoročně dějištěm mnoha akcí na podporu fondu. Především potom „Den šampionů“ je unikátní akce, která umožňuje fanouškům nahlédnout do zákulisí MotoGP a také vydražit sady upomínkových předmětů od podepsaných fotografií po kombinézy a helmy nejlepších jezdců.

V roce 2008 umožnila podpora MotoGP a světové motocyklistické veřejnosti africkým zdravotníkům poskytnout pravidelnou péči více jak 10 miliónům obyvatel. Čtyři milióny umrtí dětí mladších pět let ročně (každých třicet sekund umře jedno pouze na malárii), znamenají mnoho další práce, kterou je potřeba udělat. Cílem Jezdců je poskytnout péči dalším 10 miliónům lidí do roku 2010.

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 získávání dalších fondů v paddocku v tomto roce velmi pomohou programu Jezdců. Tím také zároveň pomohou ohroženým africkým komunitám směřovat ke zdravější budoucnosti.

Pokud se chcete dozvědět více o práci oficiální charity MotoGP, prosím navštivte její oficiální stránky [www.riders.org](http://www.riders.org) nebo napište na [rfh@riders.org](mailto:rfh@riders.org)





## KALENDÁŘ

	DATUM	GRAND PRIX	OKRUH	ZEMĚ
Losail	12. dubna 12 April	COMMERCIALBANK GRAND PRIX OF QATAR	Losail	QAT
Motegi	26. dubna 26 April	POLINI GRAND PRIX OF JAPAN	Motegi	JPN
Jerez	03. května 03 May	GRAN PREMIO bwin.com DE ESPAÑA	Jerez	SPA
Le Mans	17. května 17 May	GRAND PRIX DE FRANCE	Le Mans	FRA
Mugello	31. května 31 May	GRAN PREMIO D'ITALIA ALICE	Mugello	ITA
Catalunya	14. června 14 June	GRAN PREMIO CINZANO DE CATALUNYA	Circuit de Catalunya	CAT
Assen	27. června 27 June	ALICE TT ASSEN •	Assen	NED
Laguna Seca	05 července 05 July	RED BULL U.S. GRAND PRIX ••	Laguna Seca	USA
Sachsenring	19. července 19 July	ALICE MOTORRAD GRAND PRIX DEUTSCHLAND	Sachsenring	GER
Donington	26. července 26 July	BRITISH GRAND PRIX	Donington Park	GBR
Brno	16. srpna 16 August	CARDION AB GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY	Automotodrom Brno	CZE
Indianapolis	30. srpna 30 August	RED BULL INDIANAPOLIS GRAND PRIX	Indianapolis	USA
Misano	06. září 06 September	GRAN PREMIO CINZANO DI SAN MARINO E DELLA RIVIERA DI RIMINI	Misano	RSM
Estoril	04. října 04 October	bwin.com GRANDE PREMIO DE PORTUGAL	Estoril	POR
Phillip Island	18. října 18 October	AUSTRALIAN GRAND PRIX	Phillip Island	AUS
Sepang	25. října 25 October	MALAYSIAN MOTORCYCLE GRAND PRIX	Sepang Circuit	MAL
Valencia	08. listopadu 08 November	GRAN PREMIO GENERALI DE LA COMUNITAT VALENCIANA	Valencia	VAL

• Sobota

•• Pouze třída MotoGP

YZF-R125

Aerox



## Oficiální závodní repliky Team Yamaha INSPIRACE MOTOGP PRO VÁŠ POŽITEK Z JÍZDY

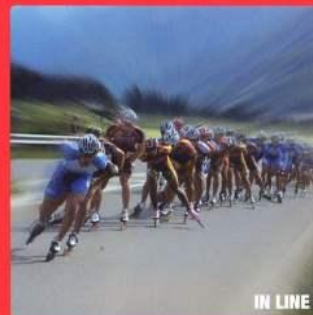
Vítězné tažení světového šampióna Valentina Rossiho a jeho týmu Yamaha v MotoGP bylo inspirací pro zrod dvou nových závodních replik Yamaha. Vyberte si buď YZF-R125 Team Yamaha Race Replica: nefalšovaný supersport o objemu 125 ccm, nebo Aerox Team Yamaha Race Replica: sportovní skútr s vysoce výkonným motorem o objemu 50 ccm. Oba modely jsou v oficiálních barvách a grafice Team Yamaha. Ideální kombinace Vaší jízdy a pravého závodního stylu.





**AUTOMOTODROM BRNO,**  
unikátní zážitky z místa konání  
světových závodů.  
Přijďte strávit Váš volný čas  
netradičním způsobem.

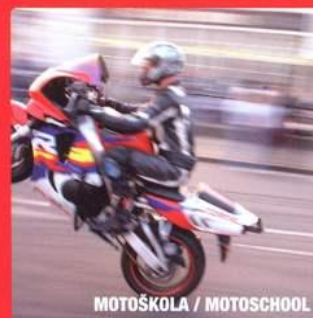
**AUTOMOTODROM BRNO,**  
unique experience at the place  
of top world races.  
Come to spend your spare time  
in an unconventional way.



IN LINE



JÍZDY VEŘEJNOSTI / PUBLIC DRIVING



MOTOŠKOLA / MOTOSCHOOL



OFFROAD

Více informací o pronájmu dráhy  
a volnočasových aktivitách  
získáte na [www.brno-circuit.com](http://www.brno-circuit.com);  
Iva Lacinová, tel: +420 546 123 324,  
[lacinova@brno-circuit.com](mailto:lacinova@brno-circuit.com)

More information about track rental  
and spare time activities  
at [www.brno-circuit.com](http://www.brno-circuit.com)  
Iva Lacinová, phone: +420 546 123 324,  
[lacinova@brno-circuit.com](mailto:lacinova@brno-circuit.com)

[www.brno-circuit.com](http://www.brno-circuit.com)



**Vstupenky na Grand Prix  
České republiky 2010 již v prodeji.**

Více informací o předprodeji získáte na: [www.brno-circuit.com](http://www.brno-circuit.com) a na vstupenkovém  
oddělení Automotodromu Brno: +420 546 123 326, [ticket@brno-circuit.com](mailto:ticket@brno-circuit.com)

**Grand Prix Czech Republic 2010  
tickets are available.**

More information about tickets pre-sale at [www.brno-circuit.com](http://www.brno-circuit.com) and at the  
Automotodrom Brno ticket office: +420 546 123 326, [ticket@brno-circuit.com](mailto:ticket@brno-circuit.com)