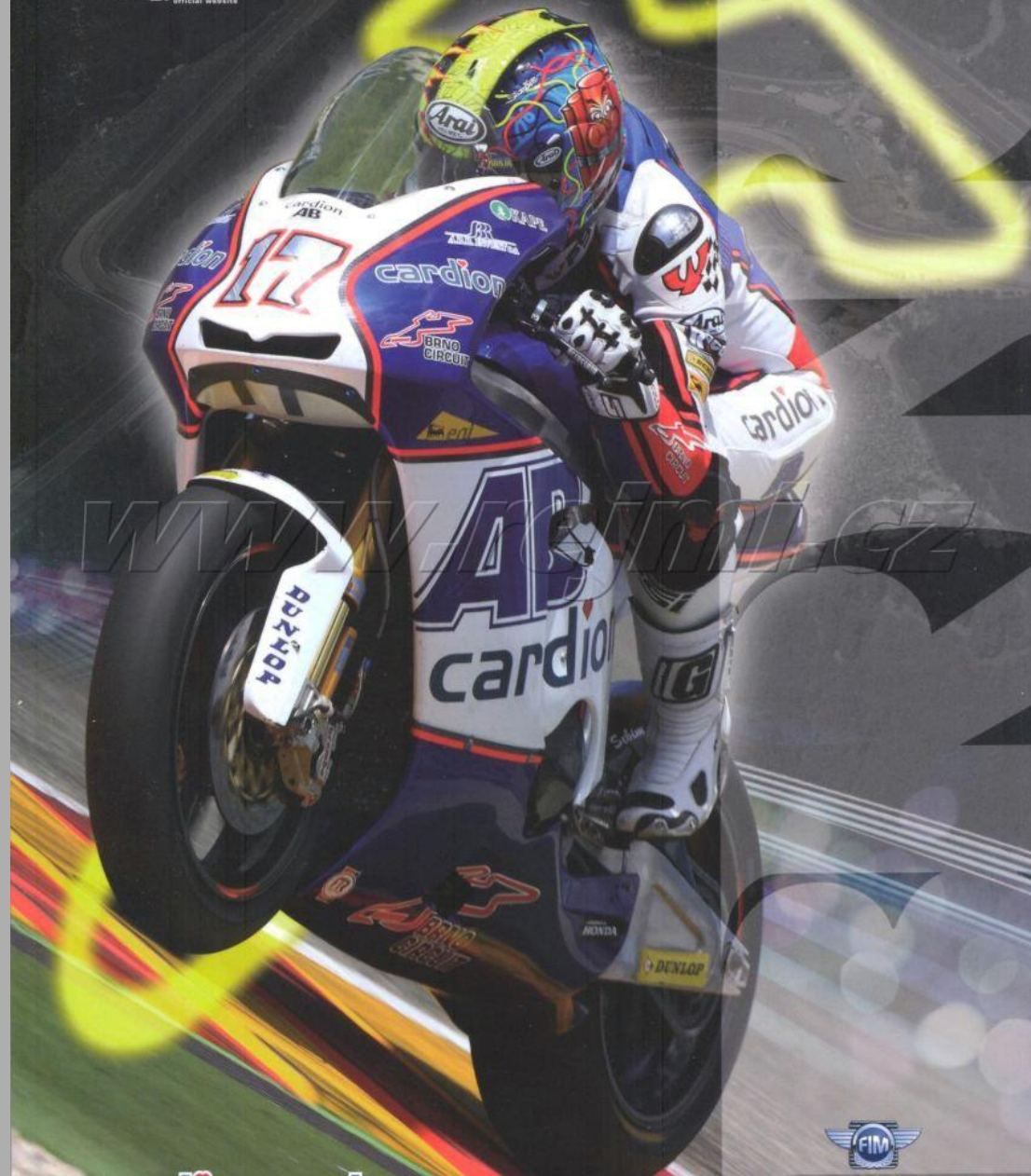




Programové noviny

# Cardion ab Grand Prix České republiky



cardion ab

13-15/08/2010 €8/200Kč





BEHIND EVERY GREAT TEAM  
IS GREAT ENERGY.



IVECO. OFFICIAL SPONSOR OF THE FIAT YAMAHA TEAM AND MotoGP.

Behind every success is always the work of a great team. The work of people on whom you can rely to offer only the best solutions, giving you the means to maximise your performance. This is our goal: to stand beside the Fiat Yamaha Team with all our energy. We will transport the whole Team all over the world throughout the MotoGP 2010.

best solutions, giving you the means to maximise your performance. This is our goal: to stand beside the Fiat Yamaha Team with all our energy. We will transport the whole Team all over the world throughout the MotoGP 2010.

**IVECO**  
TRANSPORT IS ENERGY

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



Cardion ab Grand Prix  
České republiky // 13-15/08/2010

Obsah // Inhalt



# INHALT

- |    |   |     |  |
|----|---|-----|--|
| 06 | FIM Uvítání // FIM Grußwort   | 72  | Rozhovor s jezdcem třídy Moto2: // Interview Moto2:<br>Karel Abraham     |
| 08 | Uvítání // Grußwort   | 76  | Profily jezdců Moto2 // Fahrerprofile Moto2                              |
| 12 | Časový plán // Zeitplan   | 88  | Rozhovor s jezdcem třídy 125 ccm: // Interview 125ccm:<br>Jakub Kornfeil |
| 14 | Jedno kolo s Lukášem Peškem //<br>Eine Runde mit Lukas Pesek          | 92  | Profily jezdců 125ccm // Profielscheitsern 125ccm                        |
| 16 | MotoGP v kostce // Schnelles Info                                     | 101 | Startovní listiny & klasifikace // Startlisten und Klassifikation        |
| 18 | Profily jezdců MotoGP // Fahrerprofile MotoGP                         | 108 | Red Bull MotoGP Rookies  |
| 58 | Rozhovor s jezdcem třídy MotoGP: //<br>MotoGP Interview: Nicky Hayden | 112 | Svět MotoGP // MotoGP Welt   |
| 66 | Hrdinové: // Helden: Gabor Talmacsi                                   | 117 | Motocykly zachraňují životy // Motorräder Retten Leben                   |
| 68 | Moto2, začátek nové éry // Moto2: Einleitung                          | 118 | MotoGP kalendář // MotoGP Kalender                                       |

Organiser/Promoter  
Automotodrom Brno a.s.  
PO Box 1 CZ 64100 Brno

Official Race Programme  
published by TRMG Ltd/BSSP Ltd  
Winchester Court, 1 Forum Place, Hatfield, Herts, AL10 0RN  
www.trmg.co.uk

TRMG

Design  
Publisher  
Display Sales Manager  
Display Sales Czech  
Display Sales Deutschland  
Advertising Production

Ian Ross, BSSP  
Paula Skinner  
Alex Hudson  
Jaromir Havranek - 00420547226221  
Speed Verlag - 00491717600029  
Louise Hodge

Project Director  
Advertising Director  
Operations Director  
Publishing Director  
Photography  
Printed by

Bill Smith  
Charlie Wise  
Andrew Stevens  
Jon Fellows  
2snap.com  
Tiskdruck Vellinsky

FIM World Championships 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 responsibility  
for any statement or error contained herein.  
©2010 TRMG Ltd/BSSP Ltd.



18



58



72



88





## Průvodní slovo Vito Ippolita, prezidenta FIM

Sezóna 2010 je významným mezníkem v historii šampionátu, který začal v roce 1949. Letošní změny se mohou srovnat snad jen s přechodem od dvoutaktních pětistovek ke čtyřtaktím strojům MotoGP v roce 2002. Letos v podstatě opakujeme to stejné ze stejného důvodu, motocyklová budoucnost vyžaduje čtyřtaktní technologii. Řekl bych, že tato změna byla nutným impulzem k dalšímu vývoji našeho sportu. Všichni jsme si vědomi dlouhotrvající tradice třídy do 250 ccm, ale nastal pravý čas na změnu.

Vím, že spousta lidí nevěřila, že k posunu v technologickém vývoji je nutná změna pravidel této kategorie. Právě proto je od věci se ptát: byl vybrán ten správný technický model? Je to ta správná cesta k budoucnosti? Rozhodli jsme správně? Já jsem strávil většinu svého života ve světě Grand Prix a znám jeho tradice. Ale významné změny se odehrály i v historii. Abych uvedl další příklad kromě již zmiňovaného roku 2002, v sezóně 1968 se

změnily technické předpisy ve všech třídách, což šokovalo celý motoristický svět, zvláště vezmeme-li v úvahu výjimečnost předcházejícího ročníku 1967. Vypadalo to, jako by se svět obrátil vzhůru nohama. Ale nic takového se nestalo; Země se nepřestala točit, slunce nepřestalo svítit a my jsme zažívali znovu fantastické závody za podpory stále většího počtu jezdců a diváků...

A letos je tu podobná situace s novou třídou Moto2. Pokud o ni ještě někdo pochybuje, tak bych mu řekl „podívejte se na startovní listinu, spočítejte si, kolik lidí pracuje na těchto nových strojích. Budoucnost nikdy není jistá na 100 procent. Ale přesvědčení a vira jsou také důležité, ne-li nepostradatelné faktory v naší budoucnosti“.

Nepochybují o tom, že letošní sezóna nám přináší vzrušující závody a sportovní show ve všech třech kategoriích – a dokonce možná i více než kdykoliv předtím.

I samotné mistrovství světa MotoGP pokračuje ve svém vývoji a letos se vrátilo zpět do Silverstonu, a také bude debutovat na zcela novém okruhu v Aragonu.

Jménem FIM bych rád pozdravil všechny zúčastněné na mistrovství světa silničních motocyklů, a také bych rád poděkoval všem za jejich tvrdou práci: promotérové MS Domě, jezdcům, týmům, výrobcům, okruhům a činovníkům. A samozřejmě i vám všem, motocyklovým fanouškům, sportovním fanouškům, televizním divákům – jedním slovem: našim divákům!

Přeji vám fantastickou sezónu

Vito Ippolito  
Prezident FIM



Fríí, oficiální partner  
Automotodromu Brno

Bud' Fríí



# S FRÍÍ MÁŠ JÍZDU POD KONTROLOU



Když jsou věci pod kontrolou, pak je to nejlepší jízda na světě. Proto je tu Fríí, nealkoholické pivo s vynikající chutí klasického piva. Pojď s Fríí na MOTO GP ve dnech 13. – 15. 8. 2010.

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





## Vážení sportovní přátelé,

jsem rád, že Vás mohu jménem Jihomoravského kraje tímto způsobem pozdravit a přivítat v Brně u příležitosti letošního ročníku Cardion ab Grand Prix České republiky.

Na jižní Moravě se v průběhu roku koná mnoho kvalitních sportovních podniků, velkou cenu silničních motocyklů v Brně lze však bez jakýchkoliv pochyb zařadit k absolutním vrcholům celé sezony. Každoroční velký divácký zájem jenom potvrzuje, že se jedná o největší motoristickou akci v celé ČR.

Okružový motoristický sport má v jihomoravské metropoli Brně dlouhou tradici – proto každoročně pamatuje krajské zastupitelstvo v rozpočtu významnou finanční částkou na pořádání mistrovství světa silničních motocyklů. I přes stále trvající hospodářskou recesi, která zasáhla všechna odvětví bez rozdílu jejich zaměření, je třeba myslet na budoucnost. A pořádání GP České republiky na překrásném Masarykově okruhu v Brně k této budoucnosti patří. Vždyť v terminu jeho konání se na jižní Moravu upírají zraky celého sportovního světa.

Vážení přátelé motocyklového sportu, jsem přesvědčen, že letošní velká cena silničních motocyklů v Brně bude patřit k těm nejspěšnějším a svým průběhem se zařadí mezi nejlepší závody v rámci celého seriálu mistrovství světa. Přeji Vám všem skvělé a dramatické sportovní zážitky!

## Dear Friends of Sport,

on behalf of the South Moravian Region, it gives me great pleasure to say hello and welcome you to Brno for this year's instalment of the annual Cardion ab Grand Prix České republiky.

Over the course of the year, many top-quality sporting events take place in South Moravia; but without a doubt, the Road Racing World Championship Grand Prix marks the absolute pinnacle of the whole season. The massive enthusiasm shown every year by spectators simply confirms the fact that this is one of the biggest motorsports events in the entire Czech Republic.

Circuit motor racing has a long tradition in the South Moravian capital Brno – which is why every year the Regional Assembly remembers to allocate from its budget a substantial financial sum to help organize the Road Racing World Championship Grand Prix. Despite the continuing economic recession, which has affected all sectors of the economy irrespective of their focus, we must set our minds to the future. And holding the Czech Republic GP at the beautiful Brno Circuit undoubtedly belongs to this future. After all, over the course of the event, the eyes of the entire sporting world are fixed on South Moravia.

Dear friends of motorcycle sports, I am sure that this year's Road Racing World Championship Grand Prix in Brno will be one of the most successful, and as the event unfolds it will become one of the best races in the entire MotoGP World Championship series. I wish you all a superb and dramatic sporting experience!

Mgr. Michal Hašek  
Hejtman Jihomoravského kraje  
President of the South Moravian Region



## Vážení příznivci motoristického sportu,

vítejte ve městě Brně, které hostí již desítky let největší sportovní podnik v ČR – Velkou cenu silničních motocyklů. I letos se tak stává Brno v rámci seriálu MotoGP jednou z osmnácti destinací pěti kontinentů, které MotoGP v průběhu sezóny navštíví.

S určitou nadsázkou se říká: „Jakou cenu má Brno?“ A správná odpověď je jen jedna: „Přece Velkou.“ Toto srovnání přitom vychází jak z historie, tak i z tradiční vysoké návštěvnosti a oblíbenosti „nového“ Masarykova závodního okruhu, vybudovaného v letech 1985-1987 mezi Žebětínem a Ostrovačicemi. Automotodrom v Brně se právem pyšní také pověstí jednoho z nejhezčích a hlavně nejbezpečnějších závodních okruhů na světě. Kronika motosportu v Brně má ale popsáno daleko více stran, vždyť Mistrovství světa silničních motocyklů se v Brně konalo již v roce 1965.

Přeji Vám všem při nejsledovanější sportovní akci skvělou atmosféru a bohaté zážitky, umocněné zápolením jezdců zvucných světových jmen za přispění českých nadějí na okruhu a také pohostinnou náručí moravské metropole.

## Dear Motorsport Supporters,

welcome to the City of Brno, which has for decades now hosted the greatest sporting event in the Czech Republic the Road Racing World Championship Grand Prix. This year too, as part of the MotoGP series, Brno becomes one of 18 destinations on five continents visited by MotoGP in the course of the season.

In Czech, we can ask ourselves with tongue in cheek: What is the price of Brno? With the only correct response being, "Well, Grand!" (price and Prix have the same wording in Czech). This play on words is made possible both due to history and to the traditionally extremely well-attended and popular "new" Masaryk Race Circuit, built in 1985-1987 between Žebětín and Ostrovačice. The Automotodrom Brno also rightly prides itself as being one of the most beautiful and, primarily, one of the safest racing circuits in the world. The chronicle of motorsports in Brno is book with many pages – after all, the Road Racing World Championship Grand Prix was held in Brno as far back as 1965.

During this most-watched sporting event, I wish you all a fantastic atmosphere and great experience - heightened by the battle of riders whose names reverberate across the world, with a contribution of Czech hopefuls on the race track and a hospitable embrace from the Moravian capital.

Bc. Roman Onderka, MBA  
Primátor statutárního města Brna  
Mayor of the city of Brno

## Uvítání // Welcome



## Milí sportovní přátelé,

Mistrovství světa silničních motocyklů Cardion ab Grand Prix České republiky!

Název pro vrcholné světové sportovní klání, které je zastoupeno skvělými piloty, ale také značkami motocyklů a týmy, kteří přijíždějí do Brna s cílem předvést to nejlepší, co motocyklový sport nabízí. Jména jako Rossi, Pedrosa či Lorenzo se objeví nejen v programu, ale povedou své stroje tak, aby mohli vystoupit na stupně vítězů a držet v ruce vítězný pohár. A my musíme doufat, že stejně tak čestí zástupci v tomto světovém podniku ukáží v Brně na dráze maximum a my budeme svědky jejich triumfu.

Jsem velice ráda, že tento mistrovský šampionát můžeme v roce, kdy slavíme 80 let Masarykova okruhu, opět přivítat. Jsem ráda, že máme tu možnost pochubit se světu, že i my dokážeme hostit světovou špičku. Proto děkuji všem, kteří se na realizaci tohoto podniku podílejí a kteří správně pochopili, že neseme do světa nejen jméno Automotodromu Brno, ale i města Brna, Jihomoravského kraje a České republiky.

Vítejte na Masarykově okruhu v Brně!



## Dear sports enthusiasts,

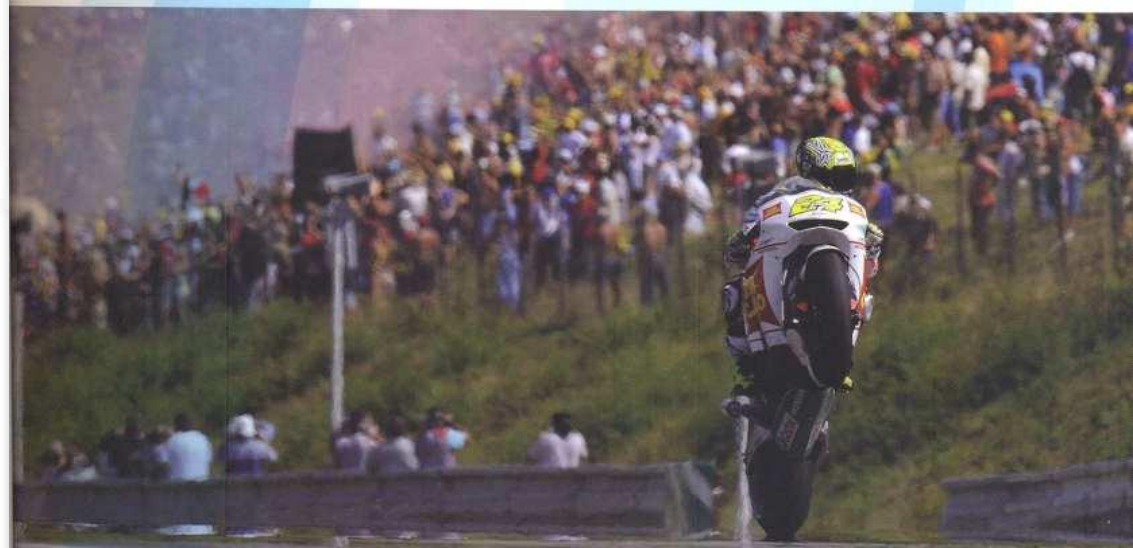
Cardion ab Grand Prix of the Czech Republic World Motorcycle Championship!

This is a name of a top sports event that is represented by excellent riders, motorcycle brands and teams that will arrive in Brno to show the best of what the world of motorcycle racing has to offer. Names like Rossi, Pedrosa or Lorenzo will appear in the programme, but they will also ride their bikes in order to make it to the podium and hold up their trophies. And we have to hope that Czech riders on the grid of this race will do their best in Brno and that they will show it to all of us.

I am truly glad that we can host this championship this year, as we celebrate the 80th anniversary of the Masaryk Circuit. I am glad we can show the world that we too can host the best of the best. I would like to thank everybody who participated in the event and who understand the fact that this is our way to promote the Masaryk Circuit, as well as the City of Brno, the South Moravian Region and the Czech Republic around the world.

Welcome to the Masaryk Circuit in Brno!

Mgr. Ivana Ulmanová  
Výkonná ředitelka společnosti Automotodrom Brno  
CEO of the Automotodrom 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, a to mužský tanec 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 hřiště (Austerlitz), místo Bitvy tří císařů v roce 1805. Každoročně se na koncem roku uskutečňují vzpomínkové akce této mimořádné bitvy s ukázkami.

Jižní Morava je nejvýznamnější vinohradnickou a vinařskou 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. Pestře lidové kroje, písně a tance, řemeslná výroba – to vše není pouze součástí folklórních svátků, ale všedního života.

Milovníky aktivního odpočinku v 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 Kofěnci je k dispozici i 27tíjankové v Jimačovicích. Relaxaci po sportu obstarají nově 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  
Zerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno  
Tel.: +420 541 651 111, Fax: +420 541 651 209  
e-mail: orr@kr-jihomoravsky.cz  
www.kr-jihomoravsky.cz  
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 - Valtice 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 Kofěnc there is also a 27-hole course in Jimačovice. 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  
Zerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno  
Tel.: +420 541 651 111, Fax: +420 541 651 209  
e-mail: orr@kr-jihomoravsky.cz  
www.kr-jihomoravsky.cz  
www.jizni-morava.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 Morava. 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.

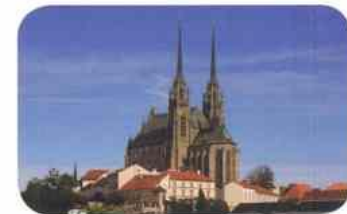
Brno se pyšní mnoha architektonickými památkami, které jsou důkazem jeho bohaté historie. Perlu moderní architektury je světově proslulá vila Tugendhat – dílo německého architekta Ludwiga Miese von der Robe zapsané na seznamu světového dědictví UNESCO.

Dnes je Brno sídlem 12 vysokých škol a nejvýznamnějších orgánů justice. Nabízí bohaté možnosti kulturního vyžití 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 von der Robe 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







# ČASOVÝ PLÁN ZEITPLAN

## Pátek, 13. srpna 2010 // Freitag, 13 August 2010

09:00-09:30	BMW Safety Car Laps	
09:30-10:45	Pit Lane Walk	
12:00-12:25	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Volný trénink / Freies Training
12:40-13:40	125ccm	Volný trénink 1 / Freies Training 1
13:55-14:55	MotoGP	Volný trénink 1 / Freies Training 1
15:10-16:10	Moto2	Volný trénink 1 / Freies Training 1
16:25-16:55	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Kvalifikační trénink 1 / Qualifikationstraining 1
17:00-17:45	Media BMW Safety Bikes Laps	
17:50-18:20	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Kvalifikační trénink 2 / Qualifikationstraining 2
18:30-19:00	Exhibiční jízda Policie ČR - trénink / Polizei fährt Ausstellung - Praxis rad	

## Sobota, 14. srpna 2010 // Samstag, 14. August 2010

09:00-09:40	125ccm	Volný trénink 2 / Freies Training 2
09:55-10:55	MotoGP	Volný trénink 2 / Freies Training 2
11:10-12:10	Moto2	Volný trénink 2 / Freies Training 2
12:14-12:45	Ducati Two Seater	
18:15-18:45	VIP Village Pit Lane Walk	
13:00-13:40	125ccm	Kvalifikační trénink / Qualifikationstraining
13:55-14:55	MotoGP	Kvalifikační trénink / Qualifikationstraining
15:10-15:55	Moto2	Kvalifikační trénink / Qualifikationstraining
16:30	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Závod 1 (14 kol) / Rennen 1 (14 Runden)
17:15-17:45	Ducati Two Seater	
17:45-18:15	BMW M Laps	
18:20-18:50	Exhibiční jízda Policie ČR - trénink / Polizei fährt Ausstellung - Praxis rad	

## Neděle, 15. srpna 2010 // Sonntag, 15 August 2010

08:40-09:00	125ccm	Warm Up
09:10-09:30	Moto2	Warm Up
09:40-10:00	MotoGP	Warm Up
11:00	125ccm	Závod (19 kol) / Rennen (19 Runden)
12:15	Moto2	Závod (20 kol) / Rennen (20 Runden)
13:15-13:30	Exhibiční jízda Policie ČR / Polizei fährt Ausstellung - Fahrt rad	
14:00	MotoGP	Závod (22 kol) / Rennen (22 Runden)
15:30	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Závod 2 (14 kol) / Rennen 2 (14 Runden)



Pure combustion torque

Inertial torque eliminated

Born from MotoGP

The YZF-R1 uses a revolutionary crossplane crankshaft with MotoGP-style (uneven) firing order. This, combined with a slipper clutch and a D-mode Map that works in association with the YCC-T using a 32-bit ECU, creates a 1:1 relationship between the throttle input and the engine's output to the rear tyre. Add to this the YCC-I (Yamaha Chip Controlled-Intake), lightweight die-cast aluminium Deltabox frame with truss-type swingarm for ideal rigidity balance and a 190/55R rear tyre and you have a new level of cornering performance, together with outstanding traction. A styled aerodynamic outer skin and twin projector headlights complement the feel of this supersport bike.

Visit your local Yamaha dealer now for details.



www.yamaha-motor-europe.com







## Kolo na brněnském okruhu s Lukášem Peškem

### Zatáčka číslo 1 (zatáčka Františka Štátného)

První zatáčka je docela rychlá a musí se na ni chytit, protože se musí brzdít a zároveň to točit v náklonu. Je velmi jednoduché tady ztratit cenné setinky, protože výjezd ze zatáčky je navíc do stoupání. Proto je tak důležité projet zatáčku ve vysoké rychlosti. Záleží tedy, jak rychle a přesně tudy projede a pokud zvládnete vyjet v ose trati, tak se přes vrchol stoupání dostanete daleko rychleji.

### Zatáčky číslo 13 a 14

Poslední esíčka na trati. Opět velmi náročná, protože nájezd do druhého esíčka je naslepo. Více než v kterékoliv jiné zatáčce je nezbytné nutně najet do prvního esíčka vnitřkem. Jinak se nemůže najet správně do druhého esíčka, což automaticky znamená špatný nájezd do cílové roviny. Klíčový bod na trati, zvláště pak v posledním kole, když bojujete o co nejlepší umístění!

### Zatáčky číslo 11 a 12

Tyto dvě zatáčky jsou v půli strmého stoupání, čímž se liší od ostatních esíček. Není zrovna lehké jimi správně projet, zvláště pak za deště, protože je tu také několik nerovností. Za mokra se tady tedy hodně často padá.



## Mapa okruhu // Streckenplan



### Zatáčka číslo 5

Další velmi komplikovaná pravotočivá zatáčka, protože k ní přijíždíte v klesání velmi rychle. Brněnský okruh je velmi široký a je docela těžké, najet v té správné ideální stopě. Traba v Mugellu nebo Jerezu je jednodušší najít tu správnou stopu, protože tyto tratě jsou daleko užší.

### Zatáčky číslo 3 a 4

Na brněnské trati je spousta esíček, nakonec je to také jedna z hlavních charakteristik okruhu. Všechna, ale mají něco společného. Je bezpodmínečně nutné vytočit první esíčko vnitřkem, jak to jen nejvíc jde, aby bylo možné správně najet do druhého. Pokud to přeseňete, pak je možná náprava, ale vyjezdová rychlost už samozřejmě nebude tak vysoká. Zmiňovaná první esíčka jsou navíc z kopce, takže se na to musí opravdu šlápnout.

### Zatáčka Kevin Schwantza

Stejně jako v páté zatáčce i tady je spousta možných stop k nájezdu do nejnižšího bodu okruhu. Většinou se tady hodně předjíždí, protože to místo je k tomu jako stvořené. Pokud zrovna jedete včele, tak je samozřejmě cílem nechat soupeře za zády.

### Stadion

Moje oblíbená část tratě, zejména jsem si tento úsek vychutnával, když jsem závodil v čele stopěťadvacítce. Je to místo, kde je nejvíce fanoušků a vy víte, že vás tady hlasitě podporují. I když za plné koncentrace v závodě je někdy nevnímáte. Ale právě pro ně závodíme. Samotná trať je v této části plná rychlých zatáček a k hladkému projetí je potřeba jistá zručnost. A nesmím zapomenout, že se musíte také vyhnout několika „boulim“.

### VLAJKY UŽÍVANÉ K PŘEDÁNÍ INFORMACÍ

- BIELÁ VLAJKA**  
Trati je bez nebezpečí.
- ŽLTÁ A ČERNÁ PŘÍKAZNÁ VLAJKA**  
Z bezpečnostních důvodů musí jezci opustit trať, pokud je v blízkosti nehody, která může způsobit zranění jezdců.
- ČERVENÁ VLAJKA**  
Přírodní nebezpečí, například sníh, led, nebo voda, která může způsobit zranění jezdců.
- MODRÁ VLAJKA**  
Dělní práce. Je třeba se vyhnout jízdě v blízkosti pracujících dělníků.
- ČERNOBÍLÁ VLAJKA**  
Konec závodu.
- ČERNOBÍLÁ ČERNOBÍLÁ VLAJKA A MODRÁ VLAJKA**  
Ukazují se postupně po dobu 30 sekund, aby jezci mohli bezpečně opustit trať.

### VLAJKY SE SMLUVENÝMI INFORMACEMI NEBO INSTRUKCEMI

- ŽLTÁ VLAJKA**  
Když se v blízkosti trati nachází nehoda, jezci musí opustit trať a být připraveni zastavit. Příslušný je upozorněn na to, aby se vracel pouze za příznivých podmínek.
- BIELÁ VLAJKA**  
Když se v blízkosti trati nachází nehoda, jezci musí opustit trať a být připraveni zastavit.
- ČERVENÁ VLAJKA**  
Přírodní nebezpečí, například sníh, led, nebo voda, která může způsobit zranění jezdců.
- ČERNÁ VLAJKA**  
Vylučení jezce ze závodu. Vajka je vyvěšena spolu s motocyklem jezce. Jezec musí opustit trať a být připraven zastavit.
- ČERNÁ VLAJKA S ČERNOBÍLÝM KŘÍŽEM**  
Tento váček znamená anulační instrukci pro jezce, který je v blízkosti nehody a musí se vyhnout jízdě v blízkosti nehody.



**4 ANDREA DOVIZIOSO**  
Repsol Honda Team

Věk: 24  
Počet startů v GP: 142  
Vítězství (celkem): 10 (MotoGP)  
Pole positions: 12  
Nejrychlejší kola: 13  
Podílová umístění (celkem): 48 (MotoGP)  
Nejlepší výsledek v MotoGP: 1

Nejlepší start, pozice v MotoGP: 3  
První GP: ITA 01  
První vítězství: RSA 04 (125ccm)  
Poslední vítězství: GBR 09  
Umístění v MS 2009: 6  
Nejlepší celkové umístění v MS: 1 (125ccm)  
Tituly MS: 1 (125ccm)

**5 COLIN EDWARDS**  
Monster Yamaha Tech 3

Věk: 36  
Počet startů v GP: 128  
Vítězství (celkem): -  
Pole positions: 3  
Nejrychlejší kola: 3  
Podílová umístění (celkem): 12  
Nejlepší výsledek v MotoGP: 2

Nejlepší start, pozice v MotoGP: 1  
První GP: JPN 03  
První vítězství: -  
Poslední vítězství: -  
Umístění v MS 2009: 5  
Nejlepší celkové umístění v MS: 4  
Tituly MS: -

**36 MIKA KALLIO**  
Pramac Racing Team

Věk: 27  
Počet startů v GP: 140  
Vítězství (celkem): 12  
Pole positions: 14  
Nejrychlejší kola: 6  
Podílová umístění (celkem): 33  
Nejlepší výsledek v MotoGP: 7

Nejlepší start, pozice v MotoGP: 9  
První GP: GER 01  
První vítězství: POR 05 (125ccm)  
Poslední vítězství: GBR 03 (250ccm)  
Umístění v MS 2009: 15 (250ccm)  
Nejlepší celkové umístění v MS: 2 (125ccm)  
Tituly MS: -

**7 HIROSHI AOYAMA**  
Interwetten Honda MotoGP

Věk: 28  
Počet startů v GP: 108  
Vítězství (celkem): 9  
Pole positions: 8  
Nejrychlejší kola: 11  
Podílová umístění (celkem): 27  
Nejlepší výsledek v MotoGP: -

Nejlepší start, pozice v MotoGP: -  
První GP: PAC 00  
První vítězství: JPN 05 (250ccm)  
Poslední vítězství: MAL 09 (200ccm)  
Umístění v MS 2009: 1 (250ccm)  
Nejlepší celkové umístění v MS: 1 (250ccm)  
Tituly MS: 1 (250ccm)

**40 HECTOR BARBERA**  
Páginas Amarillas Aspar

Věk: 23  
Počet startů v GP: 131  
Vítězství (celkem): 10  
Pole positions: 9  
Nejrychlejší kola: 10  
Podílová umístění (celkem): 32  
Nejlepší výsledek v MotoGP: -

Nejlepší start, pozice v MotoGP: -  
První GP: JPN 02  
První vítězství: GBR 03 (125ccm)  
Poslední vítězství: VAL 09  
Umístění v MS 2009: 2 (250ccm)  
Nejlepší celkové umístění v MS: 2 (125ccm, 250ccm)  
Tituly MS: -

**11 BEN SPIES**  
Monster Yamaha Tech 3

Věk: 25  
Počet startů v GP: 14 (MotoGP)  
Vítězství (celkem): -  
Pole positions: -  
Nejrychlejší kola: -  
Podílová umístění (celkem): 1  
Nejlepší výsledek v MotoGP: 3

Nejlepší start, pozice v MotoGP: 5  
První GP: GBR 08  
První vítězství: -  
Poslední vítězství: -  
Umístění v MS 2009: 20  
Nejlepší celkové umístění v MS: 19  
Tituly MS: -

**41 ALEX ESPARGARÓ**  
Pramac Racing Team

Věk: 20  
Počet startů v GP: 80  
Vítězství (celkem): -  
Pole positions: -  
Nejrychlejší kola: -  
Podílová umístění (celkem): -  
Nejlepší výsledek v MotoGP: 11

Nejlepší start, pozice v MotoGP: 13  
První GP: VAL 04  
První vítězství: -  
Poslední vítězství: -  
Umístění v MS 2009: 18  
Best final placing: 12 (250ccm)  
Tituly MS: -

**14 RANDY DE PUNIET**  
LGR Honda MotoGP

Věk: 29  
Počet startů v GP: 191  
Vítězství (celkem): 5 (250ccm)  
Pole positions: 9  
Nejrychlejší kola: 4 (250ccm)  
Podílová umístění (celkem): 24  
Nejlepší výsledek v MotoGP: 2

Nejlepší start, pozice v MotoGP: 2  
První GP: FRA 98  
První vítězství: CAT 03 (250ccm)  
Poslední vítězství: GBR 05 (250ccm)  
Umístění v MS 2009: 11  
Nejlepší celkové umístění v MS: 3 (250ccm)  
Tituly MS: -

**46 VALENTINO ROSSI**  
Fiat Yamaha Team

Věk: 31  
Počet startů v GP: 232  
Vítězství (celkem): 104  
Pole positions: 59  
Nejrychlejší kola: 83  
Podílová umístění (celkem): 168  
Nejlepší výsledek v MotoGP: 1

Nejlepší start, pozice v MotoGP: 1  
První GP: MAL 96  
První vítězství: CZE 96 (125ccm)  
Poslední vítězství: QAT 2010  
Umístění v MS 2009: 7  
Nejlepší celkové umístění v MS: 1 (125ccm, 250ccm, MotoGP)  
Tituly MS: 9 (7 (MotoGP/500ccm))

**19 ALVARO BAUTISTA**  
Rizla Suzuki MotoGP

Věk: 25  
Počet startů v GP: 124  
Vítězství (celkem): 16  
Pole positions: 17  
Nejrychlejší kola: 21  
Podílová umístění (celkem): 46  
Nejlepší výsledek v MotoGP: -

Nejlepší start, pozice v MotoGP: -  
První GP: SPA 02  
První vítězství: SPA 06 (125ccm)  
Poslední vítězství: CAT 09 (250ccm)  
Umístění v MS 2009: 4 (250ccm)  
Nejlepší celkové umístění v MS: 1 (125ccm)  
Tituly MS: 1 (125ccm)

**58 MARCO SIMONCELLI**  
San Carlo Honda Gresini

Věk: 28  
Počet startů v GP: 123  
Vítězství (celkem): 14  
Pole positions: 13  
Nejrychlejší kola: 9  
Podílová umístění (celkem): 29  
Nejlepší výsledek v MotoGP: -

Nejlepší start, pozice v MotoGP: -  
První GP: CZE 02  
První vítězství: GSPA 04 (125ccm)  
Poslední vítězství: AUS 06 (250ccm)  
Umístění v MS 2009: 3 (250ccm)  
Nejlepší celkové umístění v MS: 1 (250ccm)  
Tituly MS: 1 (250ccm)

**26 DANI PEDROSA**  
Repsol Honda Team

Věk: 24  
Počet startů v GP: 156  
Vítězství (celkem): 33  
Pole positions: 33  
Nejrychlejší kola: 38  
Podílová umístění (celkem): 83  
Nejlepší výsledek v MotoGP: 1

Nejlepší start, pozice v MotoGP: 1  
První GP: JPN 01  
První vítězství: NED 02 (125ccm)  
Poslední vítězství: VAL 09  
Umístění v MS 2009: 3  
Nejlepší celkové umístění v MS: 1 (125ccm, 250ccm)  
Tituly MS: 3

**65 LORIS CAPIROSSI**  
Rizla Suzuki MotoGP

Věk: 37  
Počet startů v GP: 310  
Vítězství (celkem): 29  
Pole positions: 41  
Nejrychlejší kola: 32  
Podílová umístění (celkem): 99  
Nejlepší výsledek v MotoGP: 1

Nejlepší start, pozice v MotoGP: 1  
První GP: JPN 90  
První vítězství: GBR 90 (125ccm)  
Poslední vítězství: JPN 07  
Umístění v MS 2009: 9e  
Nejlepší celkové umístění v MS: 1 (125ccm, 250ccm)  
Tituly MS: 3: 1 (250ccm), 2 (125ccm)

**27 CASEY STONER**  
Ducati Team

Věk: 24  
Počet startů v GP: 135  
Vítězství (celkem): 27  
Pole positions: 23  
Nejrychlejší kola: 23  
Podílová umístění (celkem): 58  
Nejlepší výsledek v MotoGP: 1

Nejlepší start, pozice v MotoGP: 1  
První GP: GBR 01  
První vítězství: VAL 03 (125ccm)  
Poslední vítězství: MAL 09  
Umístění v MS 2009: 4  
Nejlepší celkové umístění v MS: 1 (MotoGP)  
Tituly MS: 1 (MotoGP)

**69 NICKY HAYDEN**  
Ducati Team

Věk: 28  
Počet startů v GP: 125  
Vítězství (celkem): 3  
Pole positions: 5  
Nejrychlejší kola: 6  
Podílová umístění (celkem): 26  
Nejlepší výsledek v MotoGP: 1

Nejlepší start, pozice v MotoGP: 1  
První GP: JPN 03  
První vítězství: USA 05  
Poslední vítězství: USA 06  
Umístění v MS 2009: 13  
Nejlepší celkové umístění v MS: 1  
Tituly MS: 1

**33 MARCO MELANDRI**  
San Carlo Honda Gresini

Věk: 28  
Počet startů v GP: 199  
Vítězství (celkem): 22  
Pole positions: 9  
Nejrychlejší kola: 16  
Podílová umístění (celkem): 62  
Nejlepší výsledek v MotoGP: 1

Nejlepší start, pozice v MotoGP: 2  
První GP: CZE 97  
První vítězství: NED 98 (125ccm)  
Poslední vítězství: AUS 06  
Umístění v MS 2009: 10  
Nejlepší celkové umístění v MS: 1  
Tituly MS: 1

**99 JORGE LORENZO**  
Fiat Yamaha Team

Věk: 23  
Počet startů v GP: 137  
Vítězství (celkem): 32  
Pole positions: 40  
Nejrychlejší kola: 14  
Podílová umístění (celkem): 65  
Nejlepší výsledek v MotoGP: 1

Nejlepší start, pozice v MotoGP: 1  
První GP: SPA 02  
První vítězství: BRA 03 (125ccm)  
Poslední vítězství: POR 09  
Umístění v MS 2009: 2  
Nejlepší celkové umístění v MS: 1 (250ccm)  
Tituly MS: 2 (250ccm)





**FIAT  
YAMAHA  
TEAM**



Úřadující mistr světa Valentino Rossi si získal svými přirozenými schopnostmi, charismatem a talentem obrovské množství fanoušků po celém světě a patří ke skutečným ikonám tohoto sportu. Jeho kanéra se vyznačuje řadou překonaných rekordů, zejména pak v královské třídě.

Rossi dobyl tituly mistra světa ve třídách 125 ccm, 250 ccm a 500ccm/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. Ziskem svého sedmého mistrovského titulu v MotoGP v loňské sezóně, devátého vezmeme-li v úvahu všechny kategorie, se navíc přiblížil i dalšímu Agostiniho rekordovi, tentokrát v počtu titulů v elitní třídě. Letos ale sezóna nezačala nejlépe. Nebezpečný pád v Mugellu jej vyradil na čas ze závodění, ale Valentino je proti všem očekáváním zpět a v Bně bychom jej měli vidět v plné formě v přímém souboji o další vítězství.

„Nejlepší jezdec všech dob je stále na čele, i když má za sebou vážné, ne zcela vyléčené, zranění.“



Místo narození: Urbino

Datum narození: 16/02/79

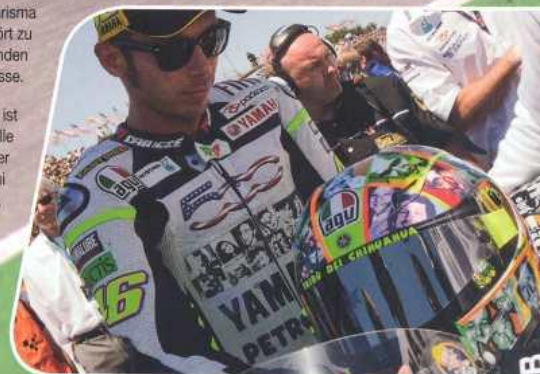
Motocykl: Yamaha YZR-M1



Des amtierenden Weltmeister Valentino Rossi's Naturtalent, Charisma und Flair haben ihn zum Liebling seiner Fans werden lassen und er gehört zu einer der Größen in diesem Sport. Seine Karriere wurde von Rekordbrechenden Ergebnissen begleitet, besonders in der Königsklasse.

Als Bestreiter der 125ccm, 250ccm und 500ccm/MotoGP Weltmeisterschaften ist Rossi einer von nur zwei Fahrern in der Geschichte des Motorradrennsports, der alle drei Titel gewonnen hat. Auf dem Weg zu seinem sechsten MotoGP Titel 2008 hat der Italiener den Titelrekord aller Zeiten in der Königsklasse, der von Giacomo Agostini aufgestellt wurde, gebrochen. 2009 fuhr Rossi seinen siebten Titel in der Eliteklasse ein, seinen neunten Titel in allen Klassen, und steht damit nur noch einen Titel hinter dem Rekord von Ago. Er scheint sich nach seinem Sturz in Mugello gut erholt zu haben und hofft, dass er wieder um Siege mitkämpfen kann.

„Der kompletteste Rennfahrer aller Zeiten, der trotz seiner Verletzung immer noch derjenige ist, den es zu schlagen gilt.“



**YAMAHA  
RACING**

Official Supplier

www.imolashopping.com

info@imolashopping.com





**Jorge Lorenzo je loňským vicemistrem světa v elitní třídě. Tohoto vynikajícího umístění navíc dosáhl ve své teprve druhé sezóně v MotoGP, přičemž byl po celou dobu více než důstojným soupeřem svého týmového kolegy a mistra světa Valentina Rossiho.**

Nováček roku 2008 předváděl opravdu skvělé výkony již od svého debutu a vloni jen potvrdil, že vážně pomýšlí na příčku nejvyšší. Tvrdé duely s Rossim, zvláště pak ten nezapomenutelný na katalánském okruhu, uchvátily spousty fanoušků. Celkem loni získal čtyři prvenství, ale několik pádů zhatilo jeho možnosti na získání prvního titulu v královské třídě. Dvojnásobný mistr světa dvěstěpadesáté je letos jedním z vážných kandidátů na titul. Stávající výsledková listina seriálu mu jen dává zapravdu.

**„Je zárukou napínavých závodů a jde tvrdě za titulem, Rossiho nepřítomnosti využil na maximum.“**



In seinem erst zweiten Jahr in der Eliteklasse wurde Jorge Lorenzo bereits Vize-Weltmeister und setzte seinem Teamkollegen und Rivalen Valentino Rossi damit ganz schön die Pistole auf die Brust.

Der „Rookie des Jahres“ 2008 bot nach seinem beeindruckenden Debütjahr einen Titelkampf der Superlative, bei dem Lorenzo den MotoGP Fans einige fantastische Duelle lieferte. Sein Kampf gegen Valentino Rossi in Katalonien war eines der Highlights der letzten Saison. Zu den vier Siegen kamen leider auch einige Stürze hinzu und seine Chance auf den Titel in der Königsklasse ging verloren. Für 2010 sieht der doppelte 250ccm Weltmeister in seinem dritten Jahr in der Klasse nach einem Hauptanwärter auf den Titel aus. Er hat in diesem Jahr mehr Rennen als jeder andere seiner Rivalen gewonnen und wird zweifellos für November als Titelanwärter gehandelt.

**„Jede Woche wieder schön anzuschauen und er ist der absolute Favorit für den Titel.“**

Místo narození: Palma de Mallorca

Datum narození: 04/05/87

Motocykl: Yamaha YZR-M1



Jorge Lorenzo



## 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, obyčejnou silnici, ale třeba i pro Supermoto.

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



7 spokes Racing



forged aluminium supermoto

### Marchesini SpA

Via Brembo n. 25, 24035 - Curno  
Bergamo, Italy

Tel: +39 035.605.2111

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

**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](mailto:info@hdcom.cz)

DISTRIBUTOR PRO ČESKOU  
A SLOVENSKOU REPUBLIKU

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





Místo narození: **Southport**  
Datum narození: **16/10/1985**  
Motocykl: **Ducati Desmosedici GP10**

**Stoner patřil bezpochyby k nepřehlédnutelným jezdčům v uplynulých třech sezónách MotoGP.**  
V roce 2007, ve své teprve druhé kompletní sezóně v královské třídě, vybojoval mistrovský titul.

V roce 2008 opět tvrdě bojoval o obhajobu titulu, nakonec skončil jako vicemistr světa za Valentinem Rossim. Loni vyhrál úvodní Grand Prix v Kataru, stejně jako v přecházejících třech sezónách. V průběhu sezóny musel kvůli vleklé nemoci vynechat tři závody a do boje o titul tak již nemohl zasáhnout. Vrátil se však ve skvělé formě a vyhrál dva ze zbývajících čtyř závodů a celkově mu tak patřilo čtvrté místo.

Letos má jediný cíl, získat znovu titul mistra světa v sedle tovární Ducati Desmosedici GP10. I přes nepříliš vydařený začátek sezóny, stále má šanci zasáhnout to přímého boje o titul.

**„Pokud se podaří vyřešit problémy s nastavením předního rámu, Stoner je smrtelně rychlý a téměř neporazitelný jezdec.“**



Stoner war in den letzten drei Jahren einer der auffälligsten MotoGP Fahrer und wurde in seinem erst zweiten Jahr 2007 Weltmeister.

Der Australier hat sich sehr angestrengt seinen Titel 2008 zu verteidigen, schaffte aber nur den Vize-Titel hinter Valentino Rossi. Das letzte Jahr begann Stoner zum dritten Mal in Folge mit einem Sieg in Katar, trotzdem war es nur ein Testjahr für ihn. Durch eine Krankheit fiel Stoner Mitte 2009 für drei Rennen aus, doch er kam fantastisch in Form zurück und gewann die letzten vier Rennen der Meisterschaft. Er beendete die Saison als Vierter. Auf seiner Jagd nach einer zweiten MotoGP-Krone auf der Werks-Desmosedici GP10 hat er mit einigen mechanischen Problemen zu kämpfen, dennoch ist er immer für unerwartete Überraschungen gut. Für 2011 hat er bereits seinen Wechsel zu Honda bekannt gegeben.



**„Wenn er die Probleme mit dem Motorrad in den Griff bekommt, ist Stoner unglaublich schnell und man kann sicher auf ihn setzen.“**

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





## JAKUB SMRŽ a AKROPOL Partnerství profesionálů

Život profesionálního závodníka sebou přináší kromě úspěchu a slávy i starosti se zajištěním před nenadálými událostmi.

Jsme si vědomi, jaká rizika závodníci podstupují a jak je nutné dobře zajistit je a jejich blízké v negativních okamžicích jejich kariéry.

Naše společnost ve spolupráci s významnými pojišťovnami připravila pro Jakuba pojistný program, který úplně pokrývá rizika, spojená s jeho kariérou.

Samozřejmostí je i profesionální pomoc v případě pojistné události. Proto se Jakub může spolehnout, že jeho osobní finanční poradce udělá vše, co je nutné k hladkému průběhu likvidace a výplatě finanční náhrady.

### AKROPOL nezávislé finanční poradenství s.r.o.

Společnost AKROPOL poskytuje nezávislé finanční poradenství fyzickým a právnickým osobám. Pro naše klienty jsme schopni zajistit veškeré finanční služby počínaje kreditními kartami, půjčkami, hypotékami, stavebním spořením, penzijními fondy, investicemi, přes drobné pojistky až k pojištění velkých průmyslových komplexů. Našimi partnery jsou nejsilnější domácí ale i světové instituce, od kterých vybíráme nejzajímavější finanční produkty pro naše klienty.

Zatím se nám nestalo, že by nějaká finanční instituce byla schopna vyhovět všem požadavkům našich klientů, proto spolupracujeme s desítkami finančních institucí a v portfoliu máme produkty, které počítáme řádově ve stovkách.

Naším cílem je zjistit potřeby klienta a vybrat mu nejvýhodnější a nejzajímavější produkty z celého finančního trhu.

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

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

AKROPOL nezávislé finanční poradenství s.r.o., Brtnická 72, 586 01, Jihlava, [akropol@akropol.cz](mailto:akropol@akropol.cz), +420 567 309 130.



Jeden ze tří aktivních mistrů světa třídy MotoGP patří k nejzkušenějším jezdcům celého startovního pole. Americký jezdec byl dlouhá léta spjat se značkou Honda, kde před svým přestupem do MotoGP v roce 2003 působil dlouhou dobu jako tovární jezdec této značky. A právě s Hondou získal mistrovský titul v roce 2006.

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 Valencii.

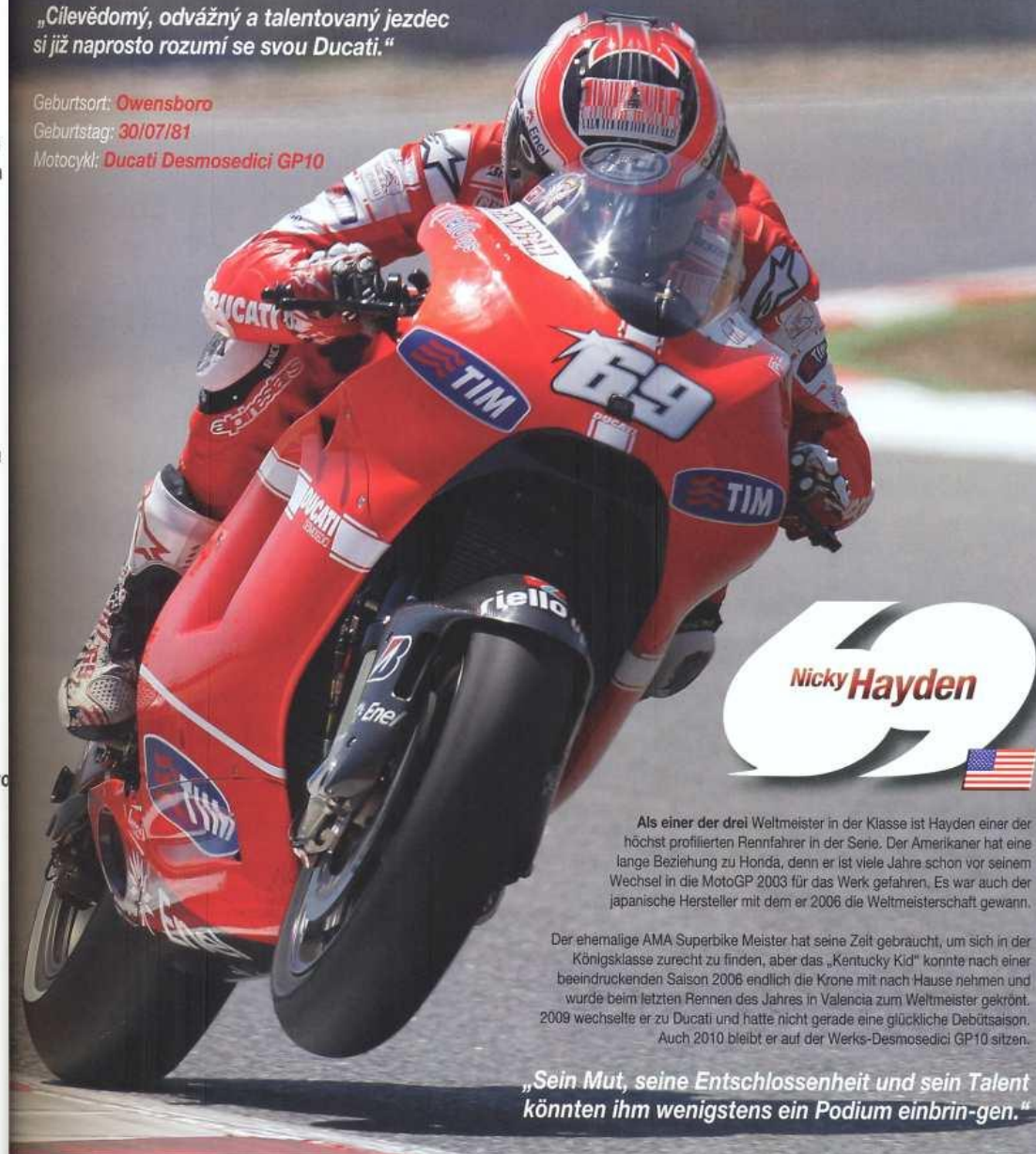
V roce 2009 se rozhodl pro přestup do Ducati, ale jeho úvodní sezóna v novém týmu byla poznamenána smůlou a pády, které ne vždy, byly jen jeho vinou. Letos vstoupil do sezóny v daleko lepší formě a s tovární Desmosedici dosahuje již předních umístění.

„Cílevědomý, odvážný a talentovaný jezdec si již naprosto rozumí se svou Ducati.“

Geburtsort: **Owensboro**

Geburtsdag: **30/07/81**

Motocykl: **Ducati Desmosedici GP10**



**Nicky Hayden**



Als einer der drei Weltmeister in der Klasse ist Hayden einer der höchst profilierten Rennfahrer in der Serie. Der Amerikaner hat eine lange Beziehung zu Honda, denn er ist viele Jahre schon vor seinem Wechsel in die MotoGP 2003 für das Werk gefahren. Es war auch der japanische Hersteller mit dem er 2006 die Weltmeisterschaft gewann.

Der ehemalige AMA Superbike Meister hat seine Zeit gebraucht, um sich in der Königsklasse zurecht zu finden, aber das „Kentucky Kid“ konnte nach einer beeindruckenden Saison 2006 endlich die Krone mit nach Hause nehmen und wurde beim letzten Rennen des Jahres in Valencia zum Weltmeister gekrönt. 2009 wechselte er zu Ducati und hatte nicht gerade eine glückliche Debütsaison. Auch 2010 bleibt er auf der Werks-Desmosedici GP10 sitzen.

„Sein Mut, seine Entschlossenheit und sein Talent könnten ihm wenigstens ein Podium einbringen.“



# MotoGP = Bezpečnost a ochrana životního prostředí

Nadace Repsolu a Doma pokračují v programu výsadby stromů

Nadace Repsolu, společně se společností Doma Sports, pokračuje ve výsadbě stromů ve Španělsku a Haiti. K dílu se u příležitosti druhé španělské Grand Prix v letošním kalendáři měli zástupci národních a mezinárodních médií, kteří pravidelně informují o závodech mistrovství světa. Přímo na katalánském okruhu v části zvané Steción zasadili několik stromů.

Na každé Grand Prix se v rámci tohoto programu vysadí 1000 nových stromů přímo na okruhu anebo v jeho těsné blízkosti. Také diváci mohou přiložit ruku k dílu a zasadit svůj vlastní strom. K tomu dostanou speciální soupravu, která zahrnuje vše potřebné. Tato aktivita je prováděna ve spolupráci s organizací WCAF (World Clean Air Forest Initiative) v rámci programu ochrany životního prostředí vedeného Organizací spojených národů.

Zá každý strom, který se zde zasadí, se vysadí dva na Haiti a také se věnují finanční prostředky na agrární rozvoj v této zemi. Na projektu spolupracuje také společnost „Solidaridad Internacional“.

Tato iniciativa je podporována všemi v mistrovství světa (jezdci, mechaniky, kormisari, tiskem atd.). Ti všichni společně s dalšími dobrovolníky a specialisty v oboru se podílají na výsadbě stromů, která započala v květnu na okruhu v Jerez.

Cílem programu je zasadit celkem 29.000 tisíc stromů nejružnějších druhů, jakými jsou například topoly a jasanů ve Španělsku. Na Haiti pak budou vysázeny místní druhy stromů. Nadace Repsolu má jasný závazek – napomoci znovu postavit Haiti. A právě dostatek stromů je základním kamenem k úspěšnému znovuzrození, protože stromy jsou zdrojem ovoce, zemědělských výrobků, stavebního materiálu a ekologického benzínu v malých vesničkách. Stromy jsou tak obnoveny v zemědělských a zahradních systémech.

Tento agrární projekt je uváděn v praxi na jihovýchodě Haiti v oblastech Pichon a Belle Anse s cílem zlepšit životní podmínky. Samotný program má mnoho fází od kultivace semenek a sazeniček a následnou výsadbu, která je nezbytná pro životních pohromách. V Haiti se již pracuje a bude se pokračovat i v příštím roce.

## Crivillé a Elias v čele debaty o jezdeckém vybavení

Toni Elias, Alex Crivillé a další jezdci MotoGP se pravidelně účastní seminářů o bezpečném jíždě, které organizuje společnost Buckler 0,0 jako oficiální nealkoholické pivo na španělských Grand Prix.

S cílem propagovat bezpečnost na silnicích Buckler 0,0 zavedl novou informační síť, která je dostupná všem účastníkům silničního provozu. Ambasadorem nemohli být nikdo jiný než bývalý mistr světa pětistovek Alex Crivillé, který otevřel program ve španělském Jerez.

Seminář vedený v Barceloně byl zaměřen na motocyklovou výstroj. Zástupce firmy Alpinestars Jeremy Appleton tak předvedl nejnovější ochranné prostředky, které se testují přímo při závodech MotoGP a později jsou vyráběny i sériově pro širokou veřejnost.

Buckler 0,0 také pokračuje v podpoře MotoGP jako oficiální pivo na španělských Velkých cenách a je také hlavním sponzorem španělského národního mistrovství motocyklů – CEV Buckler 0,0, která je považována za nejrušnější národní šampionát na světě.



## Föderation Repsol und Doma setzen das Projekt der Baumbepflanzung fort

Die Föderation Repsol und Doma Sports haben ihr Projekt der Baumbepflanzung in Spanien und Haiti in Barcelona fortgesetzt. Sie haben sich das zweite von vier Rennen der MotoGP Weltmeisterschaft 2010 in Spanien zum Nutzen gemacht und ihre Aufmerksamkeit auf die nationalen und internationalen Journalisten gerichtet, die für gewöhnlich von der Meisterschaft berichten. In einem Bereich der Rennstrecke „Circuit de Catalunya“ haben die Medienspezialisten, die normalerweise von den Rennen berichten, in der Nähe des Stadions der Strecke ihren Teil hinzu gefügt und ein paar Bäume gepflanzt.

Bei jedem Grand Prix werden auf der Rennstrecke oder in deren Umgebung 1.000 Bäume gepflanzt und die Fans haben die Chance auch etwas zu tun und können ihren eigenen „Pflanz-Kit“ für zu Hause kaufen, der alles enthält, was man zum Bäumen pflanzen braucht. Dieses Projekt wird in Zusammenarbeit mit der WCAF (World Clean Air Forest Initiative) durchgeführt und vom UN Umweltprogramm unterstützt.

Für jedes gekaufte Kit wird durch eine Spende ein Baum in Haiti gepflanzt und das gesammelte Geld kommt in ganzer Summe und in Zusammenarbeit mit Solidaridad Internacional dem forstwirtschaftlichen Entwicklungsprojekt in diesem Land zugute.

Diese soziale Initiative, Entwicklungshilfe für die Umwelt zu leisten, wird durch alle Involvierten der Motorrad Weltmeisterschaft (Fahrer, Techniker, Bevollmächtigte, Medien, etc.) unterstützt und sie werden weiter zusammen mit Freiwilligen und Spezialisten Teil der Baumbepflanzungsaktion sein, die im Mai auf der Rennstrecke in Jerez begonnen hat.

Das Ziel des Programms ist es 29.000 Bäume verschiedener Arten, wie zum Beispiel Pappeln und Eschen in Spanien und dieselbe Anzahl mit lokalen Baumarten in Haiti zu pflanzen. Das sind insgesamt 58.000 Bäume, die gepflanzt werden sollen. Der Einsatz der Föderation Repsol wird dazu beitragen, dass Haitis Baumbepflanzung ein Grundstein dafür ist, dass das Land wieder aufgebaut wird, um die Menschen mit Früchten, Landwirtschafts-Produkten, Baumaterial und nachhaltigen Brennstoffen für die Dörfer zu versorgen. Die Bäume werden in die lokale Landwirtschaft und Gärten integriert. Dieses Landwirtschaftliche Entwicklungsprojekt in den Kommunen Pichon, Belle Anse und Südost-Haiti sollen die Lebensbedingungen der Menschen verbessern. Zu den verschiedenen Aktionen des Projekts gehören die Anlage von Gemeinschaftsbeeten, die Wiederherstellung der Landwirtschaftlichen Nutzung und Training wie man auf Naturkatastrophen reagieren kann. Die Bepflanzung wird in diesem Land während der Jahre 2010 und 2011 durchgeführt.

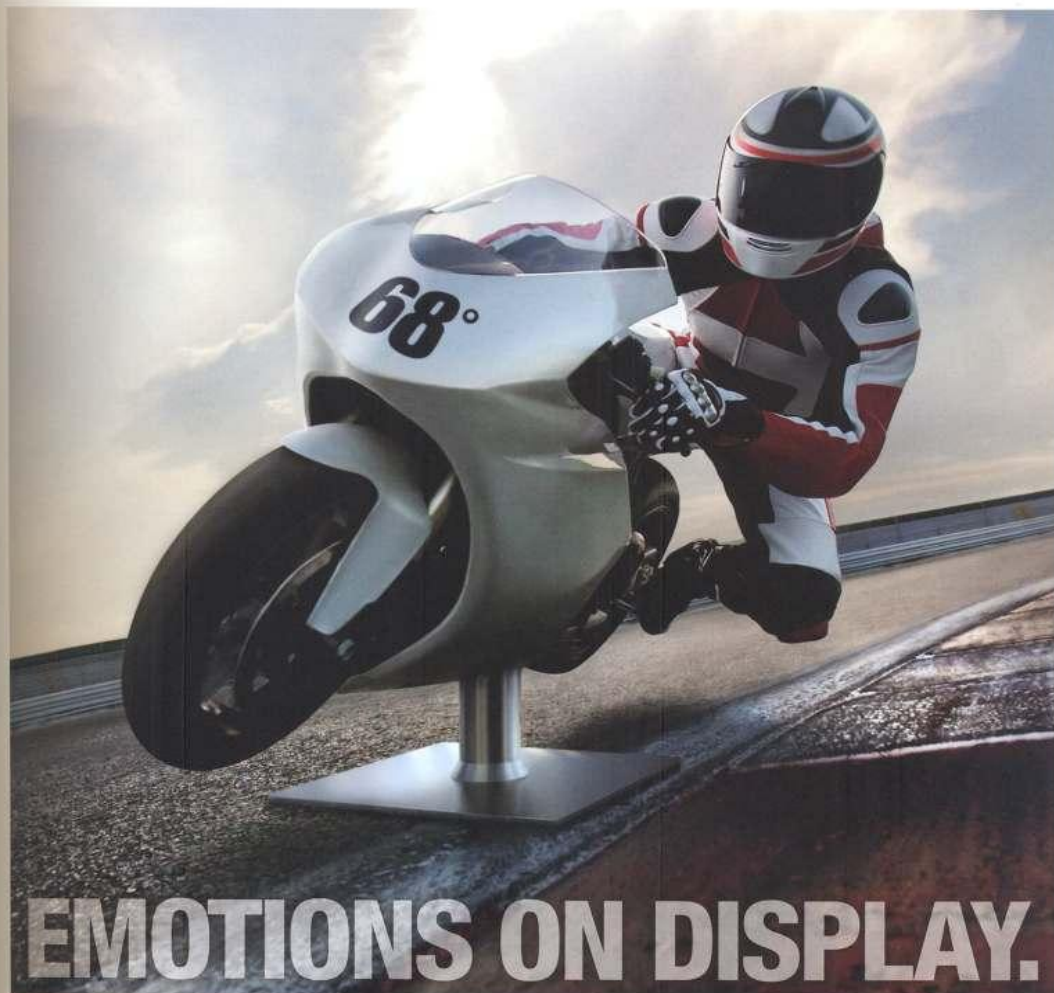
## Crivillé und Elias führen die Debatte über die Ausstattung der Motorradfahrer

Toni Elias, Alex Crivillé und andere MotoGP Fahrer haben am Freitag des Grand Prix Katalonien an einer Debatte zum sicheren Fahren teilgenommen, die von Buckler 0,0 dem offiziellen alkoholfreien Bier der spanischen MotoGP Events durchgeführt wurde.

Buckler 0,0 unterstützt mit dem Schwerpunkt die Sicherheit auf den Straßen zu verbessern ein neues soziales Netzwerk für Straßennutzer. Das „Buckler 0,0 Forum für verantwortungsbewusstes Fahren“ wurde neben dem ROSA Projekt auf der Rennstrecke von Jerez in Spanien vorgestellt und der ehemalige 500ccm Weltmeister Crivillé ist der Botschafter.

Die Konzentration der Gespräche in Barcelona lag auf der Ausstattung der Motorradfahrer und Jeremy Appleton von Alpinestars präsentierte einige der letzten Entwicklungen, die in der MotoGP getestet wurden und wie sie an die Handelsprodukte angepasst werden, um den Schutz der Motorradfahrer zu verbessern.

Buckler 0,0 wird auch die Rennszene weiter unterstützen und hat die Zusammenarbeit durch den Sponsoringvertrag mit der MotoGP als Offizielles Bier bei den Spanischer Grand Prix und der CEV Buckler 0,0, der Spanischer Meisterschaft, die als stärkste nationale Rennserie der Welt gesehen wird, erneuert.



# EMOTIONS ON DISPLAY.

The Milan Show will be a veritable wellspring of excitement. “Motive” will give you an adrenaline rush with: an outdoor area extending over 80,000 m<sup>2</sup>, international competitions, shows, test rides, driving lessons, freestyling, acrobatic trial. Unique thrills will be provided by countless absolute novelties presented by EICMA's long-time Exhibitors, plus about fifteen Great Exhibitors making their comeback to Milan, and about fifty Companies attending the Show for the first time. The first 2 days are reserved for trade foreign and the press. From Thursday 4 to Sunday 7 November, the gates will be open from 10:00 AM through 6:30 PM. On Friday 5 November, the Show stays open until 10:00 PM and women are invited to visit the Show for free. The price of ticket is 18 Euro, that reduces to 12 Euro for young visitors, and on Friday, for anybody entering after 6:00 PM. Free parking for motorbikes (PM1). And the Show can be reached with maximum ease by subway: Line no. 1 (the red line) takes you straight to the Trade Fair.



# PRESALES WWW.EICMA.IT



# REPSOL HONDA TEAM



Poslední tři sezóny se Dani Pedrosa umístil v elitní trojce MotoGP. V roce 2007 dokonce skončil na celkovém druhém místě a letos je opět jedním ze žhavých kandidátů na titul mistra světa.

Začátek loňské sezóny poznamenal pád v úvodním závodě v Kataru, ale Dani vše napravil v následujících Grand Prix, když získal celkem tři pódiová umístění v řadě za sebou. Během sezóny si ještě připsal na konto dvě vítězství.

Debutoval v roce 2001, kdy byl vybrán ze šampionátu na vyhledávání talentů a svůj první mistrovský titul ve třídě 125 cm získal ve třetí kompletní sezóně. Pak ale následoval pád v Phillip Islandu, který měl za následek zjomeninu obou kotníků, což přibrzdilo jeho přípravu na přestup do třídy 250 cm v roce 2004. Vše však nakonec hladce zvládl a titul v silnější kategorii si zajistil hned ve své nováčkovské sezóně. A rok později jej bez problému obhájil. Po přestupu do MotoGP dokázal pro změnu dojet v Jerezu, druhém závodě MS, na neskutečném druhém místě.

V sedle tovární Hondy v týmu Repsol Honda si letos tedy brousí zuby na jediný mistrovský titul, který mu chybí do sbírky.



# 26

Dani Pedrosa



Die letzten drei Jahre hat Dani Pedrosa die WM immer in den Top 3 beendet und 2007 wurde er Vize-Weltmeister der MotoGP und auch 2010 kämpft der junge Spanier wieder an der Spitze.

Durch einen Sturz beim Test in Katar wurde seine Vorbereitung für das Jahr 2009 gestört, doch er erholte sich schnell und stand bei drei der ersten vier Events des Jahres auf dem Podium. Im Laufe der Saison gewann er zwei Rennen.

Sein Debüt in der Weltmeisterschaft hatte Pedrosa 2001 und seinen 125ccm WM-Titel gewann er in seiner dritten Saison. Trotz zwei gebrochener Knöchel nach einem Sturz auf Phillip Island gewann er in seinem ersten Jahr in der 250ccm Klasse 2004 den Titel und konnte diesen, bevor er in die Königsklasse aufstieg und beim ersten Grand Prix des Jahres in Jerez Zweiter wurde, im darauf folgenden Jahr verteidigen. Er ist auf seiner Werks-Honda wahrscheinlich der Hauptrivale für Jorge Lorenzo auf der Jagd nach dem WM-Titel.

Er fährt das Motorrad des Repsol Honda Teams und ist 2010 einer der Hauptanwärter auf den WM-Titel.

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

„Jezdec, který z celého pole startuje nejrychleji.  
Pokud ujede v začátku závodu, je velmi těžké jej dostihnout.“

„Blitzschneller Starter, der wenn er zeitig  
genug weg kommt nicht mehr aufzuhalten ist.“





Dovizioso se po šesti sezónách v nižších kubaturách ve své debut sezóně v MotoGP v roce 2008 vyšplhal až na páté místo a stal se tak nejlepším netovárním jezdcem. Tento vynikající výsledek mu zajistil místo v továrním týmu Repsol Honda pro nadcházející sezónu. Loni skončil celkově šestý a letos představuje opět v barvách stejného týmu. Prvního vítězství v královské třídě dosáhl loni v Anglii a letos již několikrát ochutnal šampaňské na stupních vítězů.

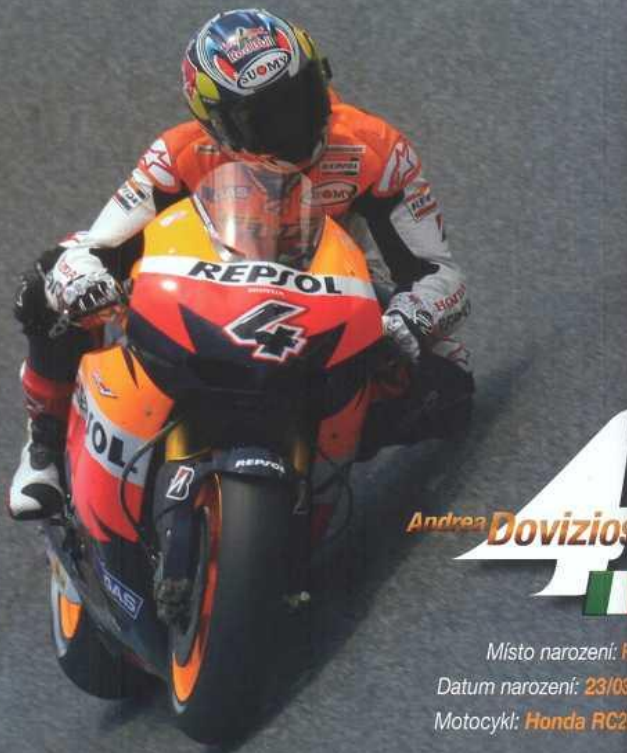
Dovizioso je bývalý mistr Evropy a Itálie v kategorii 125 cm, do seriálu GP nastoupil v roce 2002. Postupně se učil svému řemeslu, aby si v roce 2004 mohl zajistit titul mistra světa stopětadvacítek. Po přestupu do čtvrtitru skončil na celkové třetí místo a v následujících dvou sezónách se stal vicemistrem světa, když každé podlehl pouze Jorge Lorencovi, se kterým před dvěma lety přestoupil do MotoGP.

**„Jezdec se stabilními výsledky, který by letos rád pravidelně obsazoval místa na stupních vítězů.“**

Nach sechs vollen Jahren in den beiden kleinen Kategorien, beendete der Italiener sein erstes Jahr 2008 in der Königsklasse mit einem fünften Platz. Dovizioso war damit der höchstplatzierte Fahrer eines Nicht-Werksteams. Durch diese Errungenschaft konnte er im folgenden Jahr ins Repsol Honda Werksteam umsteigen und da ist er nach einem sechsten Meisterschaftsplatz im vergangenen Jahr auch 2010 geblieben. Beim Britischen Grand Prix 2009 fuhr er zum Sieg und auch in diesem Jahr konnte er sich schon einige Male am Champagner erlaben.

Als Dovizioso 2002 auf die Weltbühne wechselte, war er bereits ein gekrönter Europameister und Italienischer Meister und er fügte 2004 auch noch den 125ccm WM-Titel hinzu. Sein erstes Jahr in der 250ccm Klasse beendete er mit dem dritten Platz in der Gesamtwertung und in den folgenden beiden Jahren wurde er Vizemeister hinter Jorge Lorenzo, bevor er letztendlich in die MotoGP Klasse aufstieg.

**„Der konsistente Fahrer erhofft sich, dass bei den Podien auch mal ein Sieg dabei ist.“**

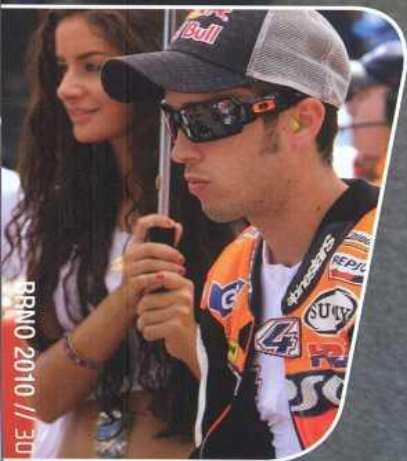


Andrea Dovizioso

Místo narození: **FR**

Datum narození: **23/03/1986**

Motocykl: **Honda RC213V**



MSV 2010

52<sup>nd</sup> International Engineering Fair

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



IMT 2010

7<sup>th</sup> International Machine Tools Exhibition

[www.bvv.cz/imt](http://www.bvv.cz/imt)

## AUTOMATIZACE



### ✓ Visitor's Registration

Register on-line before your visit to the fair and save both time and money!  
[www.bvv.cz/msv](http://www.bvv.cz/msv)

# September 13 – 17, 2010

## Brno – Czech Republic

ADVANTAGE AUSTRIA WKO  
AUSTRIA – PARTNER COUNTRY TO MSV 2010



13<sup>th</sup> International Foundry Fair

[www.bvv.cz/fondex](http://www.bvv.cz/fondex)



20<sup>th</sup> International Welding Engineering Fair

[www.bvv.cz/welding](http://www.bvv.cz/welding)

Central European Exhibition Centre



3<sup>rd</sup> International Surface Technology Fair

[www.bvv.cz/profintech](http://www.bvv.cz/profintech)

BVV Trade Fairs Brno  
Vystaviště 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](http://www.bvv.cz)

BVV   
Veletřhy Brno

BRNO 2010 // 30



**Texaské tornádo je bývalým dvojnásobným šampiónem superbiků, v letošní sezóně patří 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 boku Valentina Rossiho. V barvách týmu z Iwaty skončil v roce 2004 na čtvrtém místě a v týmu pak zůstal další dvě následující sezóny.**

Přestup do satelitního týmu Monster Yamaha Tech 3 v roce 2008 byl pro Američana novým impulzem a stabilní výsledky čítající druhé místo v deštivém Doningtonu mu loni zajistily celkové páté místo v šampionátu. Letos pokračuje již třetím rokem v týmu Tech 3.

**„Zná Yamahu jako nikdo jiný, letos očekává více umístění na stupních vítězů a první vítězství v MotoGP.“**

# MONSTER YAMAHA TECH 3



Colin Edwards

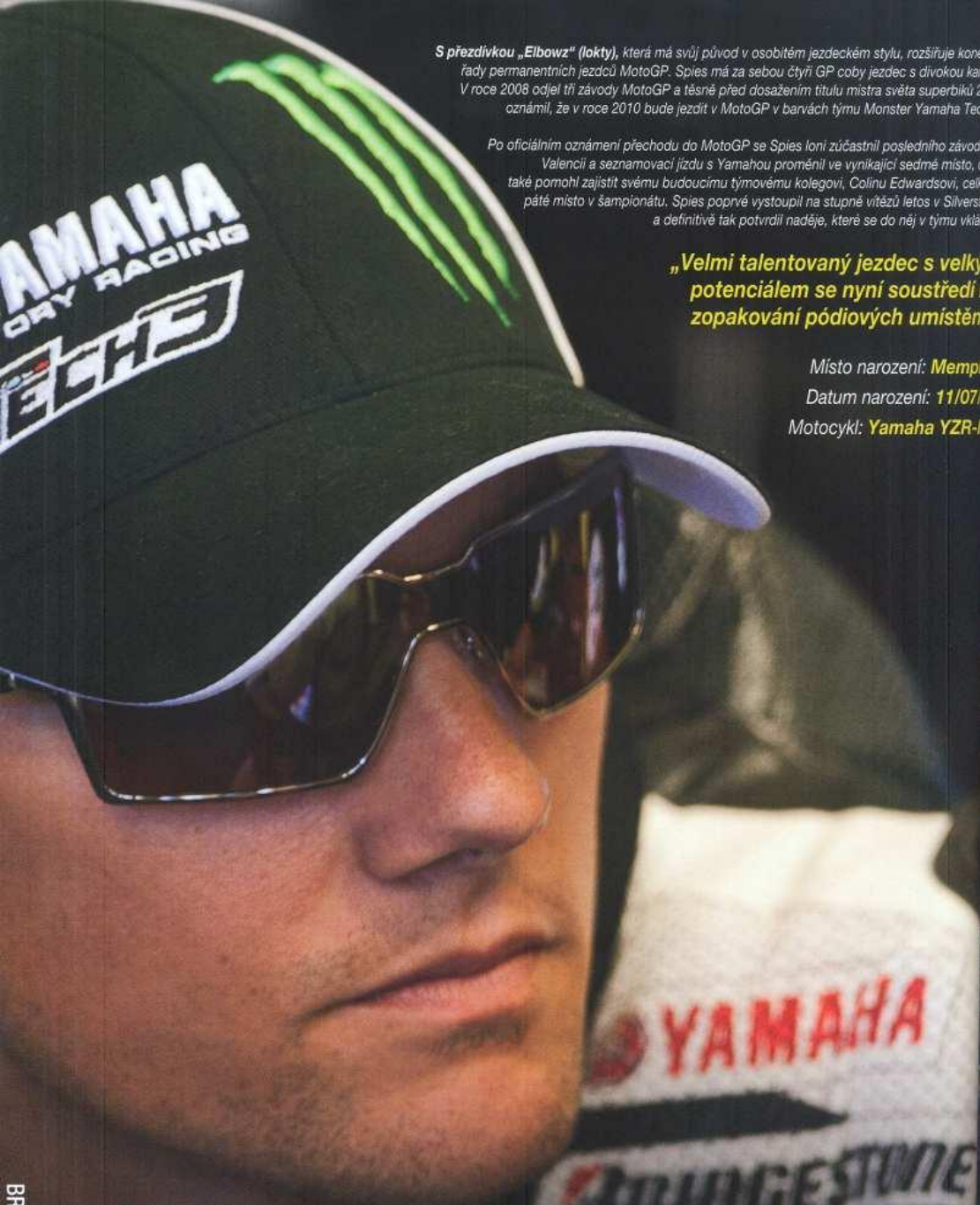


Als zweifacher Superbike Weltmeister gehört der „Texas Tornado“ bereits zu einem der älteren Eisen in der MotoGP. Er kam 2003 mit der berüchtigt robusten RS Aprilia zur Eliteklasse. 2004 fuhr er ein Jahr auf Honda und wurde dann zu Valentino Rossi ins Yamaha Werksteam geholt. Dort fuhr Edwards drei Jahre und in seinem ersten Jahr mit dem Werk aus Iwata wurde er Gesamt-Vierter.

Der Wechsel ins Monster Yamaha Tech 3 Team hat ihn verjüngt und 2009 fuhr Edwards im regennassen Donington auf den zweiten Platz. Er beendete das Jahr als Fünfter in der WM. 2010 fährt er seine dritte Saison mit Tech 3.

**„Er kennt jeden Zentimeter der Yamaha und will unbedingt mehr Podiumsplätze und seinen ersten GP Sieg.“**





S přezdívkou „Elbowz“ (lokty), která má svůj původ v osobitém jezdeckém stylu, rozšiřuje konečně řady permanentních jezdců MotoGP. Spies má za sebou čtyři GP coby jezdec s divokou kartou. V roce 2008 odjel tři závody MotoGP a těsně před dosažením titulu mistra světa superbiků 20i oznámil, že v roce 2010 bude jezdit v MotoGP v barvách týmu Monster Yamaha Tech 3.

Po oficiálním oznámení přechodu do MotoGP se Spies loni zúčastnil posledního závodu v Valencii a seznamovací jízdu s Yamahou proměnil ve vynikající sedmé místo, čím také pomohl zajistit svému budoucímu týmovému kolegovi, Colinu Edwardsovi, celkově páté místo v šampionátu. Spies poprvé vystoupil na stupně vítězů letos v Silverstone a definitivně tak potvrdil naději, které se do něj v týmu vkládá.

**„Velmi talentovaný jezdec s velkými potenciálem se nyní soustředí na zopakování pódiových umístění.“**

Místo narození: **Memphis**

Datum narození: **11/07/81**

Motocykl: **Yamaha YZR-M1**



BRNO 2010 // 34-35

Der Mann, dessen Spitzname durch seinen ausgeprägten Fahrstil „Ellobogen“ ist, kam nach einigen vorherigen Wildcard Einsätzen als Vollzeit-Rennfahrer zur MotoGP. Spies hatte 2008 drei Einsätze in der MotoGP und wurde 2009 beim ersten Anlauf Superbike Weltmeister. Kurz danach kam die Nachricht, dass er 2010 mit Monster Yamaha Tech 3 in die Königsklasse aufsteigt. Spies fuhr nach dieser Bekanntgabe 2009 das letzte Rennen in Valencia als Wildcard Fahrer, um ein Gefühl für die M1 zu bekommen und wurde beeindruckender Siebter, was seinem zukünftigen Teamkollegen Colin Edwards dabei half sich den fünften Platz in der Meisterschaft zu sichern. Spies erreichte dieses Jahr in Silverstone seinen ersten Grand Prix Podiumsplatz und lässt damit auf eine viel versprechende Zukunft hoffen.

**„Ein harter Kämpfer, der seine Augen auf weitere Podiumsplätze gerichtet hat.“**

**SBK**  
SBK GPPRO EVO II CAN CE APPROVED TITANIUM LOOK 9 CONES THE WELDING STREET BIKE

**FAST II**  
ELECTRONIC CONTROL AND INJECTION MANAGING 2000 RPM'S INJECTION UP TO 11000 RPM'S 4000 RPM'S INJECTION

**CARBON FIBER**  
OFF ROAD PARTS WITH CARBON FIBER 2000 CC/2000 RPM'S

**X3**  
11000 RPM'S INJECTION 10000 RPM'S INJECTION

**SCOOT**  
10/21:36 01:05:14

**YAMAHA**

**Leovince. Dynamic excellence.**

JSI DYNAMICKÁ OSOBNOST?  
TAK PRAVĚ PRO TEBE JE "DYNAMIC EXCELLENCE"!  
WWW.LEOVINCE.COM

HD COM s.r.o., Maržetu Curierových 857, 674 01 Třebíč  
tel./fax: +420 568 832 917-18, e-mail: info@hdcom.cz  
DISTRIBUTOR PRO ČESKOU A SLOVENSKOU REPUBLIKU  
www.hdcom.cz

Leovince  
EXHAUST SYSTEMS



# PAGINAS AMARILLAS ASPAR



Místo narození: **Dos Aguas**  
Datum narození: **02/11/86**  
Motocykl: **Ducati Desmosedici GP10**

Původem ze španělské **Valencie**, Héctor Barberá je dalším z mladých nováčků, kteří letos debutují v MotoGP. Héctor tak čirí v sedle satelitní Ducati Desmosedici GP10 za tým Paginas Amarillas Aspar.

A právě pod křídly týmu Aspar začal Barberá svoji kariéru v mistrovství světa motocyklů v roce 2002, když jako patnáctiletý mladík vstoupil do třídy 125 ccm. Prvního vítězství dosáhl již rok poté v Doningtonu, čímž se v roce 2003 stal jedním z nejmladších vítězů historie závodů MS a navíc mu v celkovém pořadí nakonec patřilo vynikající třetí místo.

O rok později získal titul vicemistra a poté přešel do vyšší kubatury do 250 ccm. I zde se nadále zlepšoval a to i přesto, že se jen pomalu zotavoval z velmi vážného zranění zad, které utrpěl v Japonsku v roce 2008. V loňském roce získal druhé místo v celkovém pořadí MS do 250 ccm. Letos je jedním jezdce týmu Aspar v královské třídě MotoGP.

**„Vě, že základem dobrých výsledků je stálost ve výkonech. To je to, co bude potřebovat i v MotoGP.“**



Der aus Valencia in Spanien stammende Héctor Barberá ist ein weiterer der aufregenden jungen Neueinsteiger, der 2010 auf einer Ducati Desmosedici GP10 im Paginas Amarillas Aspar Team sein Debüt in der Königsklasse fährt.

Es war auch Aspar mit dem Barberá 2002 mit nur 15 Jahren seine Karriere in der 125ccm Weltmeisterschaft startete. Durch seinen ersten Sieg 2003 in Donington wurde er zu einem der jüngsten Fahrer aller Zeiten, die einen Grand Prix gewonnen haben und in seinem erst zweiten Jahr in der WM wurde er bereits Gesamt-Dritter. Nachdem er im darauffolgenden Jahr den Vize-Titel erreichte, stieg Barberá in die Viertelliterklasse auf und verbesserte sich stetig. 2008 musste er sich von einer ersten Rückenverletzung, die er sich bei einem Sturz in Japan zugezogen hatte, erholen und wurde 2009, im finalen Jahr der 250ccm Weltmeisterschaft wieder Zweiter. Er ist der einzige Aspar Fahrer in der MotoGP Klasse und konnte bisher mit seiner Konsistenz beeindrucken.

**„Konnte mit seinem stetigen Fortschritt in der MotoGP beeindruckend.“**





# RIZLA SUZUKI MotoGP



**Álvaro Bautista**



Alvaro Bautista je jedním z nejočekávanějších nováčků, kteří letos vstoupili do královské třídy. Bautista je bývalým mistrem světa ve stopěťadvacítkách a po třech sezónách ve třídě 250 ccm letos usedl za říditka tovární Suzuki GSV-R.

Bautistův mistrovský titul ve třídě 125 ccm v roce 2006 byl následován přestupem do dvěšestpadesátek, kde byl ve své debutové sezóně vyhlášen Nováčkem roku. Přesto, že smůla a ukvapená rozhodnutí zabránily tomu, aby získal titul MS, sympatický Španěl neskončil nikdy hůře než čtvrtý v celkovém pořadí během svého třiletého působení v této třídě.

Letos měl nešťastný pád v přípravném tréninku, který následoval další pád v Le Mans, a dosud se mu zcela nezažilo zraněné levé rameno.

**„Cílem letošní sezóny je seznámit se s novou motorčkou a získat zkušenosti po boku veterána Capirossiho.“**

Místo narození: **Talavera de la Reina**

Datum narození: **21/11/84**

Motocykl: **Suzuki GSV-R 800**



Einige spannende Rookies steigen 2010 in die Königsklasse auf und Alvaro Bautista, ehemaliger 125ccm Weltmeister, ist einer von ihnen. Der bekannte Rennfahrer wechselt von der Viertelliterklasse in die MotoGP und hat sich einen Sitzplatz auf der offiziellen Suzuki GSV-R ergattert.

Nach Bautista's WM-Titel 2006 ist er im folgenden Jahr in die 250ccm Klasse aufgestiegen. Dort wurde er in seiner ersten Saison „Rookie des Jahres“. Der vom Pech verfolgte Spanier schaffte es durch seine zahlreichen Stürze allerdings nicht zum Titel und beendete seine drei Jahre in dieser Kategorie kein einziges Mal in den Top 4.

In seinem ersten Jahr in der MotoGP hat der Rookie so seine Schwierigkeiten mit diversen Verletzungen, nachdem er im Training in Le Mans gestürzt ist, aber er konnte sich schnell wieder erholen und gibt seiner Zukunft mit Suzuki durch einen fünften Platz in Katalonien Hoffnung.

**„Durch die Schulterverletzung wird 2010 zum Lehrjahr neben dem Veteran Capirossi.“**

**RAPPICH SYSTEMBAU**  
IHR PARTNER FÜR MESSE- UND AUSSTELLUNGSBAU

*We love to present you.*

**PIT BOX SYSTEMS  
EXHIBITION SYSTEMS**

Langenberger Straße 28c  
09337 Callenberg/OT Meinsdorf  
fon: 03723 - 41 59 10  
mail to: info@rappich.de

www.rappich.de

**HALLENVERMIETUNG**  
*am Sachsenring*

**Wir haben die Location für Ihr Event!**

**R&R**  
RAPPICH & REICHERT GbR

Ob Party, Ausstellung oder  
Werbeaktion - mieten sie für  
Ihre Events unsere Halle am  
Sachsenring, gegenüber ADAC-Turm.

Wustenbranders Straße 12 · D-09353 Oberlungwitz · Gewerbegebiet am Sachsenring

Wir beschriften alles außer Luft und Wasser!

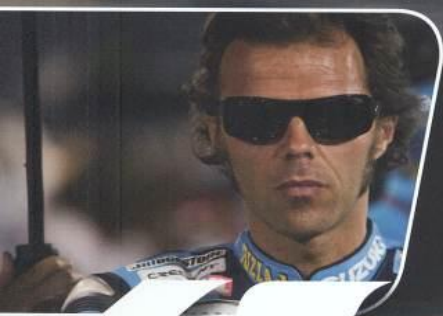
**Reichert Werbung**

Druckerei · Planen · Schilder  
Aufkleber · Flyer · Plakate · u.x.m.

**NEU**  
Fliesendruck  
bis 2,50 x 2,00 m

St. des Friedens 50 · 09212 Limbach-Oberlind  
fon: 03722 - 9 32 46  
mail to: werbung-reichert@gmx.de





Loris Capirossi



Der älteste Fahrer im MotoGP Starterfeld ist Loris Capirossi. Er bringt in einem Maße Erfahrung und Know How im Grand Prix Rennsport mit sich, wie es kaum ein anderer von sich behaupten kann.

Nachdem Capirossi in seinem Debütjahr mit nur 17 Jahren 125ccm Weltmeister wurde, wiederholte er das ganze im kommenden Jahr und wechselte dann in die 250ccm Klasse, in der er 1998 den 250ccm Titel gegen Fahrer wie z.B. Valentino Rossi gewann. Nachdem er bereits fünf Jahre in der Königsklasse gefahren war, wechselte er 2003 bei deren Einstieg in die MotoGP zu Ducati und gewann sieben Rennen und verhalf dem Werk 2007 zum Team- und Werkstitel. 2008 ging Capirossi zu Suzuki und beendet die letzten beiden Jahre als Zehnter und Neunter. Auch 2010 bleibt er im Team.

„Der Großvater der MotoGP, aber dank seiner Beharrlichkeit immer sehenswert.“

Nejstarší jezdec startovního roštu MotoGP Loris Capirossi má bohaté zkušenosti a málokdo se s ním může rovnat, co se závodů Grand Prix týká.

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 jezdcům, jako je Valentino Rossi.

Měl za sebou již pět ročníků v MotoGP, když v roce 2003 přestoupil do Ducati, která konečně vyvinula motocykl pro královskou třídu. V jejím sedle získal sedm vítězství a nemalou částí přispěl k získání titulu konstruktérů v roce 2007. V roce 2008 přešel k Suzuki a bohužel nejlepší výsledky nyní čítají umístění kolem desátého místa. Capirossi pokračuje se Suzuki v letošní sezóně.

„Děda“ v MotoGP je stále hrozbou díky své houževnatosti.“

Místo narození: **Bolego**

Datum narození: **04/04/**

Motocykl: **Suzuki GSV-R**

[www.mikrobusy-brno.cz](http://www.mikrobusy-brno.cz)

**MINIBUS TRANSPORTATION AND SHUTTLE SERVICES**

tel.: +420 777 73 75 77

**We provide:**

- microbus shuttle service to international airports (Vienna, Bratislava, Prague, Munich) - transfers to and from airports
- wedding transports
- tours around the Czech Republic
- minibus commute service for employees of corporate clients
- individual transports according to client requirements
- transporting people to mountain resorts (skiing), on holiday, business trips or social events
- sightseeing tours (according to client requirements), transporting sportsmen and women to events and meetings
- providing transport home from company events and functions

PERSON TO CONTACT: PAVEL CARDA, tel.: +420 777 73 75 77, fax: +420 547 22 84 34, e-mail: [ocpsped@cbx.cz](mailto:ocpsped@cbx.cz), [www.ocpsped.cz](http://www.ocpsped.cz)



Ve svých 28 letech patří Marco k nejzkušenějším jezdcům letošního startovního pole. Svoji již osmou sezónu v královské třídě absoluje v týmu Gresini, se kterým se stal vicemistrem světa v roce 2005.

Svou kariéru v MS zahájil ve třídě do 125 ccm v pouhých patnácti letech a dvakrát byl velmi blízko mistrovskému titulu. V roce 2000 přestoupil do čtyřtřítrů a úspěšná sezóna přišla v 2002, když devětkrát zvítězil a zaslouženě získal titul mistra světa.

Poté přešel do královské třídy, ale 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 Valentino Rossi.

Melandri pak přešel k Ducati a loni byl jediným zástupcem Kawasaki v týmu Hayate. Letos je zpátky u Hondy v sedle nové RC212V.

„Zkušený jezdec a vítěz nás může příjemně překvapit, pokud bude mít ten správný den.“

Místo narození: **Ravenna**

Datum narození: **07/08/82**

Motocykl: **Honda RC212V**



Marco Melandri



Der erfahrene Rennfahrer ist 2010 mit nur 27 Jahren bereits sein achties Jahr in der Königsklasse und kehrt dieses Jahr zu Gresini zurück, mit dem er 2005 Vize-Weltmeister wurde.

Der Italiener begann seine Rennkarriere mit nur 15 Jahren in der 125ccm Klasse und nachdem er dem Titel zweimal sehr nahe kam, stieg er in die 250ccm Klasse auf, wo er 2002, in seinem dritten und letzten Jahr in der Klasse nach neun Siegen zum Weltmeister gekrönt wurde.

Danach wechselte er in die Königsklasse, hatte aber mit einigen Verletzungen zu kämpfen, bevor er 2005 sein Talent endlich unter Beweis stellen konnte. Zwei Siege und insgesamt sieben Podiumsplätze ver-schafften ihm den zweiten WM-Platz hinter Valentino Rossi.

Seither ist Melandri Ducati gefahren und war 2009 der einzige Kawasaki-Fahrer im Hayate Team. Dieses Jahr ist er zurück an Bord einer Honda RC212V und hat auch schon sein Talent unter Beweis gestellt, dennoch muss er mehr davon zeigen, wenn er sich für das kommende Jahr einen Vertrag sichern will.

„Ein bewiesener Sieger, der wenn er seinen Rhythmus gefunden hat immer für eine oder zwei Über-raschungen gut ist.“



**SAN CARLO**  
**HONDA**  
**GRESINI**

**BRNO Moto GP 15.Aug 2010**  
...for the best MotoGP experiences at the best prices!



BrnoGrandPrix.com  
+44 191 406 6260  
help@polepositiontravel.com

Proud supporters of the Czech Grand Prix



**POLE POSITION TRAVEL**  
Nothing beats being there



*Simoncelli, jako další z bývalých mistrů dvěstěpadesátek, debutuje letos v MotoGP. Jeho příchod zaručuje další odvážný a vzrušující jezdecký styl.*

*Italský jezdec začal svoji kariéru v národním šampionátu Minimoto. V roce 2002 získal titul mistra Evropy ve třídě do 125 ccm a již rok poté se stal permanentním jezdcem mistrovství světa.*

*O tři roky později přešel do dvěstěpadesátek. První dvě sezóny skončil v celkovém pořadí šampionátu na desátém místě. Následující ročník 2008 byl zlomovým v jeho kariéře. V cestě za svým prvním titulem mistra světa posbíral celkem šest prvních míst. O rok později zůstal ještě ve čtvrtlitrrech s cílem obhájit titul. Získal opět šest vítězství, ale v celkové klasifikaci to nestačilo na lepší než třetí místo. Letos jezdí v královské třídě v barvách týmu San Carlo Honda Gresini.*

**Místo narození:** Cattolica

**Datum narození:** 20/01/87

**Motocykl:** Honda RC212V



*„Zatím si v MotoGP hledá svou cestu, ale až se dostane do plné formy, tak bude velmi rychlý.“*



Ein weiterer ehemaliger 250ccm Weltmeister ist Marco Simoncelli, der 2010 seinen Einstieg in die Eliteklasse hatte. Simoncelli bringt einen ziemlich aufregenden Fahrstil mit sich.

Der Italiener begann seine Karriere in der Italienischen Minimoto Meisterschaft und wurde 2002 Europameister. Im darauf folgenden Jahr bestritt er seine erste volle Saison in der Weltmeisterschaft.

Drei Jahre später stieg Simoncelli in die 250ccm Klasse auf und nach zwei weiteren Jahren, in denen er die WM als Zehnter beendete, kam 2008 sein Durchbruch. Simoncelli sicherte sich sechs Siege auf seinem Weg zum WM-Titel und blieb auch 2009 in der so genannten Mittelklasse. In dem Jahr versuchte er seinen Titel zu verteidigen. Nach einer weiteren Saison mit sechs Siegen wurde er am Ende Dritter und fährt 2010 für das San Carlo Gresini Team in der MotoGP.

Nach schwierigen Tests in der Vorsaison hat er sich konsistent verbessert und scheint, als könne er in der nahen Zukunft sogar um Podiumsplätze mitkämpfen.

**„Nachdem er sich in der MotoGP eingelebt hat, hat er ein Auge aufs Podium geworfen.“**



Unique trigger-operated gear selection offers the direct control of a manual transmission but with effortless operation.

VFR1200F Dual Clutch Transmission





Místo narození: Maisons Laffitte

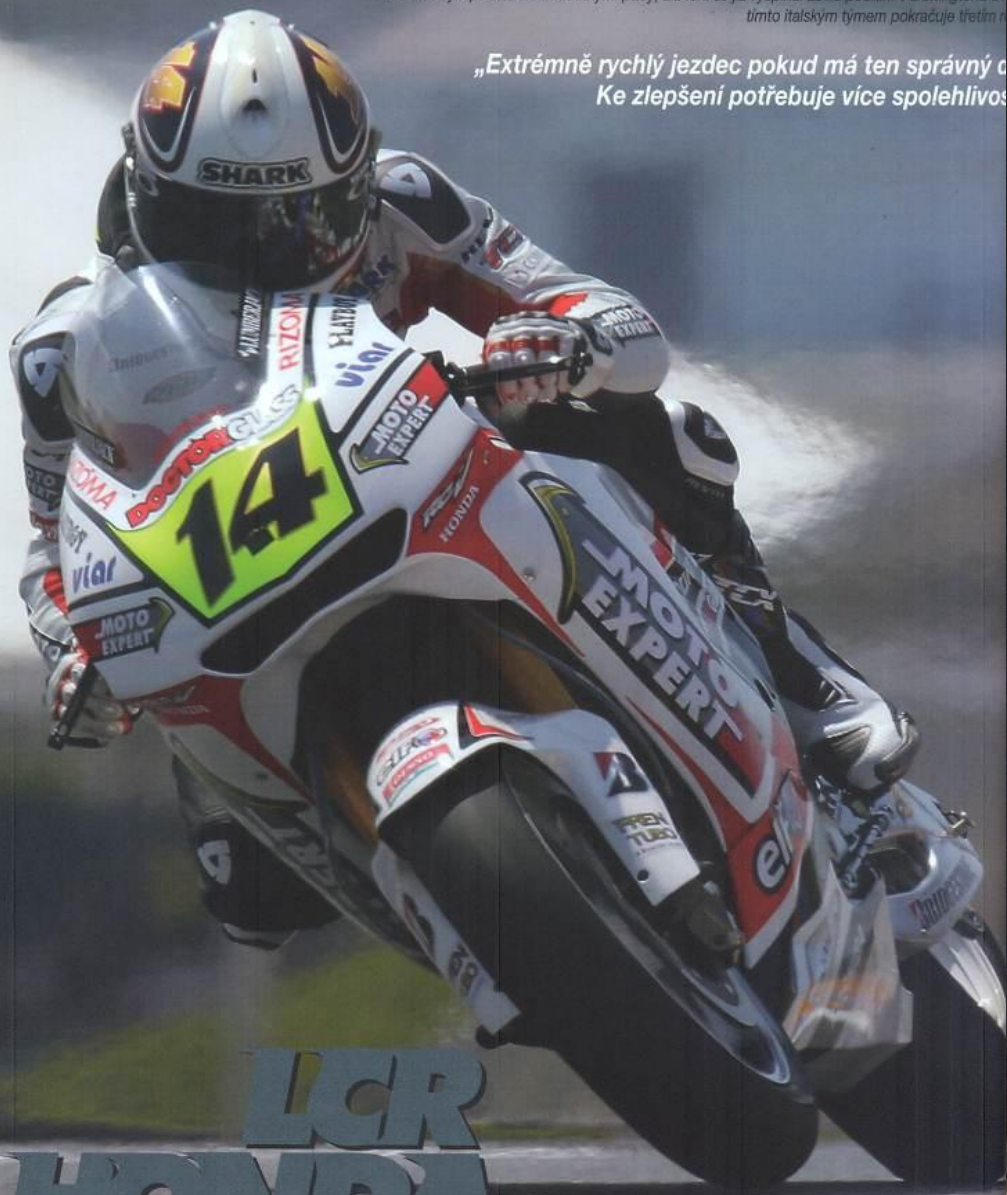
Datum narození: 14/02/81

Motor: Honda RC212V

Jediný francouzský zástupce ve startovním poli MotoGP Randy de Puniet si cestu do kraje třídy prokřestil v nižších kubaturách, kde zaznamenal několik vítězství ve dvěstěpadesátkách. Na mistrovský titul mu v té době překazil suverénně jezdící Dani Pedrosa. Oba se znovu potkali v roce 2006 v kubatuře MotoGP. Dva roky strávené u Kawasaki mu vynesly jediné umístění na stupních vítězů na druhou stranu výborné výsledky v kvalifikacích dokazovaly jeho rychlost.

Následoval návrat pod vedení Lucie Cecchinella a přestup do týmu LCR Honda v roce 2008. Sezóna byla poznamenána četnými pády, ale loni se již vyšplhal až na pódium v Doningtonu a s tímto italským týmem pokračuje třetím rokem.

„Extrémně rychlý jezdec pokud má ten správný čas. Ke zlepšení potřebuje více spolehlivosti.“



LCR  
HONDA  
MotoGP

14  
Randy de Puniet



Der einzige Franzose in der MotoGP Klasse, Randy de Puniet, hat sich seinen Weg durch die kleinen Klassen geschlagen, in denen er mehrere Rennsiege in der 250 verzeichnen konnte. Seine Titelhoffnung wurde jedoch von einem dominanten Dani Pedrosa zerstört. 2006 stieg er dann zusammen mit dem Spanier in die MotoGP Klasse auf. Seine zwei Jahre mit Kawasaki brachten De Puniet ein einziges Podium ein, aber seine starke Performance in den Qualifikationen bewiesen, dass er trotzdem Schritt halten konnte.

2008 ging De Puniet zurück unter die Fittiche von Lucio Cecchinello und wechselte mit dem LCR Honda Team das Werk. Sein erstes Jahr wurde durch ein paar Stürze verdorben, doch 2009 stand er in Donington auf dem Podium und ist 2010 sein drittes Jahr bei dem italienischen Team. 2010 war er bisher konstant beeindruckend und das Highlight war ein vierter Platz in Katalonien. Durch einen Sturz auf dem Sachsenring brach er sich leider das Schien- und Wadenbein und ob er bis zum Rennen in Brunn wieder fit ist, bleibt noch abzuwarten.

„Er ist schnell zum richtigen Zeitpunkt und seine neue Zuverlässigkeit steht ihm gut.“



Planung • Vermietung • Verkauf  
Tel. 0 72 53/8023-0  
Fax 0 72 53/8023-20  
bender@bender-tribuenen.de  
www.bender-tribuenen.de

Bender GmbH  
Dr.-Alfred-Weckesser-Str. 3  
76669 Bad Schönborn

Planen Sie ihre Veranstaltung mit Tribünen von Bender. Ob gekauft oder gemietet - Bender Tribünen bieten ein Höchstmaß an Komfort und Flexibilität.

**Bender**  
Tribünen<sup>®</sup>  
Mit Sicherheit gut sehen!





MOJEMOTORKA.CZ

*sítnice \* motokros \* enduro \* MTB \* skútry*

**REV'IT!**  
\*\*\*\*\* *Design Kvalita*



e-shop: [www.mojemotorka.cz](http://www.mojemotorka.cz)

síť maloobchodních prodejen:

BENEŠOV u Prahy, Klížkova 2258, tel.: (+420) 724 341 962 • CHRUDIM, Pardubická 179, tel.: (+420) 469 637 473 • JAROMĚŘ, Husova 259, tel.: (+420) 774 127 866  
JIHLAVA, Na Dolech 109, tel.: (+420) 774 665 907 • OLOMOUC, Pavlovická 4, tel.: (+420) 724 488 93 • PRAHA 4, Na Strži 35, tel.: (+420) 773 501 017  
TREBÍČ, Hrotovická 210, tel.: (+420) 777 066 593 • SLAVKOV u Brna, ČS Armády 1173, tel.: (+420) 723 181 412



# INTERWETTEN HONDA MotoGP

Místo narození: Rimini

Datum narození: 26/02/80

Motor: Honda RC212

De Angelis získal titul Nováček roku 2000 ve třídě 125 ccm a od samého počátku se jevil jako velmi slibný jezdec, ale časté chyby a smůla se mu vždy připlýly do cesty. Jediný jezdec pocházející ze San Marina skončil v „malorázkách“ na druhém místě v roce 2003. Následující sezonu přestoupil do dvěstěpadesátek a ve výsledkové listině mu patřilo celkově páté a rok později sedmé místo. O rok později získal nejen první vytožené vítězství, ale i dalších deset umístění na stupních vítězů. Celkově tak dokončil velmi úspěšnou sezonu na třetím místě. V ročníku 2007 již dokázal, že je schopný podávat pravidelné výkony, když skončil nejhůře čtvrtý v prvních deseti závodech seriálu a jen jedenkrát nedojel do cíle. Bohužel se mu nepodařilo vmísit se do vedoucí dvojice Lorenzo – Dovizioso. Přestup do MotoGP v následující sezóně ale nebyl nešťastnější. Nevyrovnané výkony a řada pádů vyústily ve výrazný pokles formy. Jediným úspěchem během dvou sezón v královské třídě bylo pódium v Indianapolis. Je tedy logické, že se de Angelis nemohl udržet v elitní kategorii.

V letošním roce sestoupil do třídy Moto2, ale bohužel jej provází další řada pádů. Na Sachsenringu dostal příležitost vrátit se do MotoGP, když byl povolán, aby zastoupil zraněného Hiroshiho Aoyamu v týmu Interwetten Honda MotoGP.

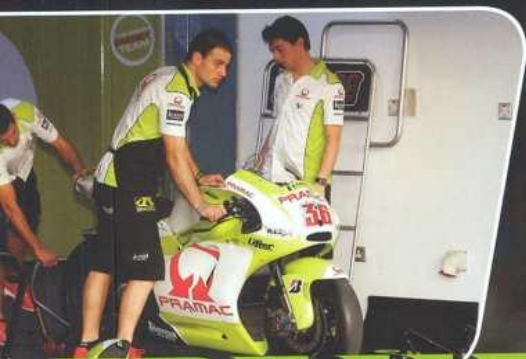


**15**  
Alex deAngelis



De Angelis war 125ccm „Rookie des Jahres“ 2000 und immer ein vielversprechender Rennfahrer, aber das Pech schien ihn zu verfolgen. Der einzige Fahrer aus San Marino in der WM wurde 2003 in der Achttellerkategorie und im darauf folgenden Jahr stieg er in die 250ccm Kategorie auf. Nach fünf Podien im ersten Jahr und sieben Podien im folgenden Jahr wurde er 2006 mit elf Podien und seinem ersten Sieg in seiner Karriere Dritter in der Meisterschaft. In seinem letzten Jahr in der 250ccm Kategorie wurde er konsistenter und er beendete vier der ersten zehn Rennen in den Top 4 und nur ein Rennen beendete er überhaupt nicht. Dann bahnte er sich seinen Weg in die Top 2, die von Lorenzo und Dovizioso besetzt waren. Leider führte der Wechsel in die MotoGP Klasse 2008 wieder zu mehr Stürzen, auch wenn man bessere Performances durchblitzen sehen konnte. Er erreichte letztes Jahr zum Beispiel einen Podiumsplatz in Indianapolis und blieb in der Königsklasse. Nach seinem Wechsel in die neue „Mittelklasse“ hat er wieder mit Stürzen zu kämpfen. Seit Sachsenring ist er zurück in der Königsklasse, um für den verletzten Hiroshi Aoyama in dessen Interwetten Honda MotoGP Team einzuspringen.





Nejlepší nováček v MotoGP v loňském roce, Mika Kallio pokračuje i letos s týmem Pramac Racing

Tento finský národní šampion v závodech na ledu absolvoval pr  
Grand Prix v soukromých týmech třídy 125 ccm, pak strávil dva úspěš  
roky v továrním týmu KTM, kde si zajistil titul vicemistra světa v letech 2005 a 2006.  
Následoval přestup do dvěstěpadesátek, jako nováček vyhrál dva závody a s  
se horkým kandidátem na získání celkového prvenství v roce 2008. Během této  
celé sezóny byl na průběžném prvním místě, pak ale náhle jeho forma poklesla, a t  
ani tři vítězství nestačila zabránit jeho rivalovi Simoncellimu v získání mistrovského tit  
Letos, v sedle satelitní Ducati Desmosedici GP10, se opět potká na trati se Simoncelli

„Již ukázal, že talent mu rozhodně nechybí a i letos bude bojovat proti továrním jezdcům.“

Místo narození: Valkeakoski

Datum narození: 08/11/1988

Motocykl: Ducati Desmosedici GP10

# PRAMAC RACING TEAM



Nachdem Mika Kallio 2009 der „Rookie des Jahres“ wurde, ist er ein zweites Jahr mit dem Pramac Racing Team zurück.

Der finnische Eis-Racing Meister bahnte sich seinen Weg durch Privatteams in der Achttelliterklasse, bevor er 2005 und 2006 in seinen beiden erfolgreichen Jahren mit KTM zum Vize-Weltmeister wurde. Danach entschied er, in die Viertelliter-Kategorie aufzusteigen und gewann in seinem Debütjahr zwei Rennen. 2008 war er einer der Titelanwärter.

In dem Jahr hat er einiges an Leistung zur Schau gestellt, konnte aber Simoncelli nicht davon abhalten den Titel zu gewinnen und seine Form kippte. Jetzt steht er dem Italiener wieder gegenüber, diesmal in der MotoGP, wo er die Satelliten-Ducati Desmosedici GP10 fährt.

„Er lies sein Talent bereits durchscheinen und hat sich vorgenommen die Werks-Jungs heraus zu fordern.“

## MotoGP, Mistrovství ČR, přední národní šampionáty závody na přírodních okruzích



www.Moto-Racing.cz  
TRIAL  
ENDURO  
SUPERMOTO

ROAD RACING  
MOTOCROSS  
DRAGSTER  
SPEEDWAY

Výsledky závodů  
Jezdecké ohlasy na jednotlivé závody  
Analýzy a rozborů  
Aktuální kalendáře závodů  
Diskuze, bazar nejen závodních motocyklů  
Zprávy z motocyklových závodů  
Rozhovory s jezdci  
Fotografie, videa  
www.bikeracing.cz



Aleix Espargaro vstoupil do mistrovství světa jako nejmladší jezdec historie, který získal mistrovský titul ve španělském národáku stopátadvacítek v roce 2004. Na svém kontě má také zkušenosti ve třídě do 250 ccm.

V loňském roce bohužel neměl stálé místo ve startovní listině. Jako náhradník startoval v týmu Balatonring 250 ccm v Assenu a na Sachsenringu. Jeho vynikající výsledky zaujaly i tým MotoGP Pramac Racing. A tak si ho tento tým vybral jako zástupce za Mika Kallia, který za nepřítomnosti Stonera přechodně sedlal jeho tovární Ducati. Espargaro využil nabízenou příležitost na sto procent - v Indianapolis a Misano předvedl vynikající výsledky, které mu zajistily v týmu stálé místo pro nadcházející sezónu. V loňském roce ještě dostal příležitost závodit pro satelitní tým Ducati v dalších dvou GP - v Sepangu a Valencii. Pouhé čtyři Velké ceny byly tedy jeho jedinými zkušenostmi před vstupem do první kompletní sezóny v MotoGP v letošním roce.

„Má dostatek potenciálu, aby převedl všechny své skryté kvality.“

Místo narození: Granollers

Datum narození: 30/07/1989

Motocykl: Ducati Desmosedici

GP10 Sat



Aleix Espargaro ist mit dem Sieg der Spanischen 125ccm Meisterschaft 2004 als jüngster Rennfahrer in die Weltmeisterschaftsszene eingestiegen. Danach hat er einige Erfahrungen in der Viertelliterklasse gesammelt.

2009 hatte Espargaro keinen festen Vertrag, sprang aber in Assen und am Sachsenring als Ersatz im 250ccm Balatonring Team ein, wo er mit seiner Darbietung beeindrucken konnte. Pramac Racing hat sein Potenzial erkannt und ihn als Ersatz für Mika Kallio geholt, als dieser Casey Stoner im Ducati Werksteam ersetzte. Und nachdem er sich in Indianapolis und Misano ins Zeug gelegt hat, sicherte sich Espargaro für das folgende Jahr einen Vollzeit-Vertrag mit dem Pramac Racing Team. Bevor er 2010 auf der Satelliten-Ducati Platz nahm, hatte er noch einmal in Sepang und Valencia das Vergnügen für Pramac an den Start zu gehen. Seine Darbietungen sind standhaft und er lässt durchscheinen, dass ihn sein Talent noch weiter bringen kann.

„Er hat gezeigt, dass er auch auf diesem Niveau noch Reserven hat.“



SEIN PARTNER FÜR MESSE- UND AUSSTELLUNGSBAU

We love to present you.

Langenberger Straße 28c  
09337 Callenberg/OT Meinsdorf  
fon: 03723 - 41 59 10  
mail to: info@rappich.de

www.rappich.de

### EXHIBITION DESIGN

German quality-products - Made in Saxony



### Our Services:

- Pit Box Equipment
- Profiles and Walling Systems
- Seamless Walling Systems
- Tensator barriers



# TISSOT

SWISS WATCHES SINCE 1853

## Ceny Pole of Poles Awards

LORENZO, IANNONE A MARQUEZ NA PŮL CESTY K VÍTĚZSTVÍ

25. července byla v Laguna Seca uzavřena první polovina sezóny motocyklových závodů třídy MotoGP a už je jasné, kteří tři závodníci na konci sezóny ve Valencii získají cenu Tissot Pole of Poles Awards (ceny pro jezdce, kteří v kvalifikačních ziskali nejvíce prvních startovních pozic).

Po devíti kvalifikačních závodech třídy MotoGP je v čele lídri šampionátu Jorge Lorenzo, přestože byl pomalý na startu. Jakmile se ale pilot týmu Fiat Yamaha rozjel, byl již neporazitelný. Na první pole position (první startovní pozice) v této sezóně si ale španělský pilot týmu Fiat Yamaha musel počkat až do pátého závodu, který se jel v Silverstone, Anglie. Poté získal pole position v každé velké ceně v pěti úspěšných hodinových kvalifikačních.

„První startovní pozice výhru v závodech sice nezajistí, ale podstatně při závodech pomůže a já jsem opravdu rád, že jsem jich získal pět za sebou.“ řekl Lorenzo, když v Laguna Seca získal již pátou pole position v řadě.

Na druhém místě v šampionátu se drží Dani Pedrosa, který získal dvě první startovní pozice v Jerez a Mugello, a na třetím jsou světoví šampioni Casey Stoner a Valentino Rossi, kteří mají každý po jedné první startovní pozici.

Něco jiného je nová třída Moto2, kde existuje velká konkurence. V čele šampionátu je sice Španěl Toni Elias, který vyhrál tři velké ceny, ale hvězdou 45minutových kvalifikací, ve kterých panuje stejně velká soutěživost, je 20letý Ital Andrea Iannone. Pilot stále Fimmo Speed Up si zajistil čtyři první startovní pozice, ale vyhrál pouze dva závody, oba z první startovní pozice, a v šampionátu je po osmém kole na třetím místě s velkou ztrátou 46 bodů na trojnásobného vítěze Elase, který získal pole-position pouze v prvním nočním závodech sezóny, který se konal na osvětleném katarském okruhu.

Umístění vítězů soutěže o hodinky Tissot T-Race ukazuje, jaká tato nová třída vlastně je – velmi soutěživá s překvapivými momenty, které přicházejí po celou dobu šampionátu. Například, kdo by čekal, že nováček velké ceny Kenny Noyes a Claudio Corti získají pole position, Noyes v Le Mans a Corti v Silverstone? Dalším jezdce, který získal pole position, byl Shoya Tomizawa, který byl v čele v Jerez po vítězství v prvním závodech sezóny v Kataru.

Ve třídě 125 ccm přepisuje dějiny sedmnáctiletý Marc Marquez. Vyhrál poslední čtyři závody, které startoval z první startovní pozice. A krom toho také získal první startovní pozici v prvních dvou závodech v Kataru a Jerez. Pilot týmu Red Bull Ajo Motorsport Derbi je na čele šampionátu s náskokem 26 bodů, což není vůbec špatné na jezdce, který letos právě vyhrál svoji vůbec první velkou cenu v Mugello, Itálie, což oslavil vítězstvím v dalších čtyřech velkých cenách.

Dalšími jezdci, kteří získají hodinky Tissot T-Tracx, jsou Španěl Nico Terol, který byl úspěšný v Le Mans, a Němec Sandro Cortese, který uspěl v Mugello.

Šampionát MotoGP po krátké letní přestávce pokračuje 15. srpna v Brně, Česká republika, a poté vyvrcholí 5. listopadu závěrečným kolem ve Valencii, Španělsko. Tento večer společnost Tissot udělí ceny Pole of Poles Awards na oficiálním ceremoniálu předávání cen soutěže MotoGP.

Budou Lorenzo, Iannone a Marquez stále na špičce? Během těchto 27 zbývajících kvalifikací se může mnohé změnit.



Leaders in the Pole of Poles Awards so far (left to right): Andrea Iannone, Jorge Lorenzo, Tissot pole awards presenter from Barcelona Navi Roma and Marc Marquez.



### LORENZO, IANONNE AND MARQUEZ HALF WAY WINNERS

The first half of the MotoGP season ended at Laguna Seca on July 25th giving good indication of which three riders will be receiving the Tissot Pole of Poles Awards at the end of the season in Valencia.

After nine MotoGP qualifying sessions it's appropriate that Championship leader Lorenzo leads the way although he was a slow starter. Once the Fiat Yamaha rider got going he was unbeatable. The Spanish Fiat Yamaha rider had to wait until the round at Silverstone in England for his first pole of the season. Since then he's taken pole at every grand prix in five successful one hour qualifying sessions.

"Pole position is not the race but it does really help in the race and I'm really happy to take five in a row," said Lorenzo, after taking that fifth consecutive pole at Laguna Seca.

Dani Pedrosa is second in the Championship and has taken two poles at Jerez and Mugello with World Champions Casey Stoner and Valentino Rossi taking one apiece.

It's a very different story in the new and very competitive Moto2 class. Spaniard Toni Elias may be leading the Championship after three grands prix victories but it's 20 old Italian Andrea Iannone who has been the star of the equally competitive 45 min qualifying sessions. The Fimmo Speed Up rider has secured four pole positions but only won two races, both from pole and is third in the Championship after eight rounds, a massive 46 points behind the three times winner Elias who's only pole in the first race of the season under the Qatar floodlights.

The spread of winners of the Tissot T-Race pole winning watch sums up what the new class is all about, highly competitive with surprises throughout. For instance you would have expected grand prix rookies Kenny Noyes and Claudio Corti to take pole position at Le Mans and Silverstone respectively. The only other pole sitter was Shoya Tomizawa who was on top in Jerez after winning the first race of the season in Qatar.

Seventeen year old Marc Marquez has re-written the history books in the 125 cc class. He's won the last four races all which he started from pole position. If that is not enough he also took pole in the opening two races in Qatar and Jerez. Riding the Red Bull Ajo Motorsport Derbi he leads the Championship by 26 points which is not bad for a rider who only won his first ever grand prix at Mugello in Italy this year which he's celebrated by winning the next four.

The only other recipients of the Tissot T-Tracx watch are Spaniard Nico Terol and German Sandro Cortese who were successful in Le Mans and Mugello respectively.

The MotoGP Championship continues after a brief summer break at Brno in the Czech Republic on August 15 and then it's flat out to that final round at Valencia in Spain on November 7. That evening Tissot will present the Pole of Poles Awards at the official MotoGP prize giving.

Will Lorenzo, Iannone and Marquez still be at the top – a lot can change in those qualifying sessions that remain.

CENY POLE OF POLES AWARDS // POLE OF POLES AWARDS	
MotoGP	První startovní pozice // Pole position
JORGE LORENZO	
DANI PEDROSA	
CASEY STONER	
VALENTINO ROSSI	
Moto2	
ANDREA IANNONE	
TONY ELIAS	
KENNY NOYES	
CLAUDIO CORTI	
SHOYA TOMIZAWA	
125ccm // 125cc	
MARC MARQUEZ	
NICO TEROL	
SANDRO CORTESE	

# TISSOT

SWISS WATCHES SINCE 1853  
INNOVATORS BY TRADITION



### T-Race MotoGP LIMITED EDITION 2010

Become part of racing history with a robust 316L Stainless steel watch - Scratchproof sapphire crystal - Swiss ETA chronograph movement and water resistance up to 100m/330ft.

### IN TOUCH WITH YOUR TIME



OFFICIAL TIMEKEEPER



Get in touch at [www.tissot.ch](http://www.tissot.ch)



# NICKY HAYDEN

Rozhovor s jezdcem třídy MotoGP



## Štvanice za červeným pódiem



Po velmi náročné loňské sezóně s týmem Ducati se Nicky Hayden stal ztrávením tvrdé práce a odhodlanosti získat úspěch s motocyklem této italské značky. Loni si připsal pouhé jedno umístění na stupních vítězů, a tihl se zakousnul naplno do přípravy na letošní sezonu. Neúnavně pracoval v předsezónních testech, velmi často byl ráno prvním jezdcem na trati a odpoledne posledním, který zajížděl do boxů. To vše s jediným cílem – připravit Desmosedici GP10 tak, aby, co nejlépe vyhovovala jeho závodnímu stylu.

V úvodních závodech letošní sezóny to vypadalo, že tvrdá práce přináší své ovoce. Hayden dosahoval lepších umístění než jeho týmový kolega Stoner, který dlouho hledal ideální nastavení přední části motocyklu. Přesto ale zatím na umístění na stupních vítězů nedosáhl a tak má zcela jasno v tom, že ze sebe musí vydat další víc.

Na začátku sezóny jsme byli spokojeni se čtvrtým místem v Kataru, ale náš cíl mihl být. Nespokojení bychom se museli posunout výš kupředu," říká Hayden. "Tým odvádí skvělou práci, máme k dispozici veškeré prostředky, zbývá jen sladit všechno s optimální dotrnavostí. Už nám chybí jen kousíček. Jednoduše potřebujeme, aby během jednoho víkendů fungovalo naprosto vše, a úspěch se dostaví automaticky."

Je znáto, že Hayden se již sžil s Desmosedici GP10, ale zoufale potřebuje nějaký výrazný výsledek, který by byl odměnou, za tak tvrdou práci. Dále pak říká, "Jsme na brázdě. Máme pódiurn vždy nadosah, jen nám chybí ten poslední krůček, což je velmi frustrující. Na motorce se cítím v pohodě, daleko lépe než v loňském roce. Ale vždycky chci více. Letošní model je pro mě daleko jednodušší řídit a je také méně náročný."

Pro Katalánsku jsem byl čtvrtý v průběžném pořadí šampionátu, což zase není až tak špatné umístění pro úvodní část sezóny. K definitivnímu úspěchu je to už jenom kousek. Máme vše potvornadě a já to jen prostě musím zjet."

Hayden měl vždy zdánlivě výborný vztah s týmem a často byl citován, že se u Ducati cítí jako doma. Tato harmonie ale měla namále, když jeden webový portál zveřejnil záznam jeho rozhovoru s italským tiskem. V něm bylo naznačeno, že Hayden tvrdě kritizoval svého týmového kolegu Caseyho Stonera za jeho rozhodnutí přejít následující rok k Hondě. Dokonce mu při příležitosti, že to bylo „hanebné“ rozhodnutí.

Hayden vyvětlil situaci, "Možná to byl jen chybný překlad. Nebo možná ten pan novinář jen chtěl zvýšit prodej svého časopisu. Casey mě zná natolik dobře, že ví, že bych takový komentář nikdy nevyšloval. To není můj styl. Myslím, že jenom každý nějaký senzacechtivý titulček."

Je pravda, že se tento komentář vyjímá všeobecnému mínění, které má paddock o jedné z jeho nejoblíbenějších osobností a obviněními znechucený Hayden dokonce požádal svůj tiskový tým, aby znovu prošel průběh tohoto rozhovoru.

**"Mohu omílat další výmluvy, ale nikdy nemá perfektní motorku ani úplně perfektní závod."**

"Společně jsme si přehráli daný rozhovor, a jak jsme znovu všichni slyšeli, nic takového jsem opravdu neřekl. Vše bylo naprosto překroucené a vyjmuté z kontextu. Jen jsem okomentoval, že s Caseyem tady panovaly dobré časy, jak pro něj, tak i pro samotnou Ducati. Že je to škoda, že odchází, a že je jasné, že nic nemůžeme trvat věčně. To je vše. V rozhovoru už nic dalšího není a já jsem rozhodně nemluvil o něm, ani za něj."

Pro úvodním výběrem startu do sezony se ale brána k definitivnímu úspěchu nějak uzavřela. Hayden přiznává, že nebyl schopen pokračovat v nastaveném rytmu, ale zároveň cítí, že se zase blýská na dobré časy.

"V několika posledních závodech jsem nebyl schopen správně odstartovat. Motorka téměř chvilpne a musím znovu a znovu machat spojku. Navíc nejsem schopný najít v sobě dostatečný klid a rytmus, abych mohl jet společně s ostatními jezdci."

"Mohu omílat další výmluvy, ale nikdy nemá perfektní motorku ani úplně perfektní závod. Je až neuvěřitelné, že i sekundový odstup od vítěze nestačí na pódiové umístění. MotoGP se jezdí čím dál tím více na hraně, všichni jedou tak nadoraz, dokud neupadnou. Zatím tedy nemůžeme být spokojeni se stávajícími výsledky v rámci značky Ducati, ale můj tým i já, vydáváme opravdu všechno."



## The First CE Motorcycle Jeans in the WORLD.

You've seen the CE mark on armour, helmets and gloves... now see it for the first time ever on jeans! The Evolution has landed. C-Evo by Draggin Jeans. Available June 2010.

dragginjeans.net





## Nicky Hayden: Die Jagd nach dem roten Podium



Nach einem schwierigen ersten Jahr bei Ducati ist Nicky Hayden zum Inbegriff harter Arbeit und Entschlossenheit geworden und hat sich sehr angestrengt, mit dem italienischen Werk Erfolge einzufahren. 2009 ist er nur einmal auf dem Podium gewesen. Er hat unermüdlich bei den Tests der Vorsaison gearbeitet und war oft einer der ersten und letzten Fahrer auf der Strecke, um die Desmosedici GP10 fahrerfreundlicher zu machen.

Es scheint als würde sich die harte Arbeit 2010 bezahlt machen und es ist Fakt, dass Hayden bei Ducati die Führung unter den Fahrern übernommen hat, denn sein Teamkollege Stoner hat mit Problemen mit der Front des Motorrads zu kämpfen. Doch etliche Ergebnisse waren weit vom Podium entfernt und Hayden weiß, dass er sich noch mehr anstrengen muss, wenn er sich eine Zukunft sichern will.

„Wir haben uns über den vierten Platz in Katar (beim Eröffnungsrennen) gefreut, aber das ist jetzt nicht mehr unser Ziel und ein Podium würde sehr helfen“, sagte Hayden. „Das Team leistet hervorragende Arbeit und es ist alles da, wir müssen es nur noch zusammen fügen. Es ist nichts, was un erreichbar wäre, es fehlt nur ein kleines Stückchen. Wir müssen die Einzelteile des Wochenendes nur zusammen basteln und ich denke, das können wir schaffen.“

„Ich will mich nicht heraus reden, aber niemand hat das perfekte Motorrad oder das perfekte Rennen.“

Es ist klar, dass Hayden die GP10 Spaß macht, aber er möchte gern noch ein Ergebnis erreichen, dass dies auch zeigt. Er setzt fort: „Wir sind dicht dran,

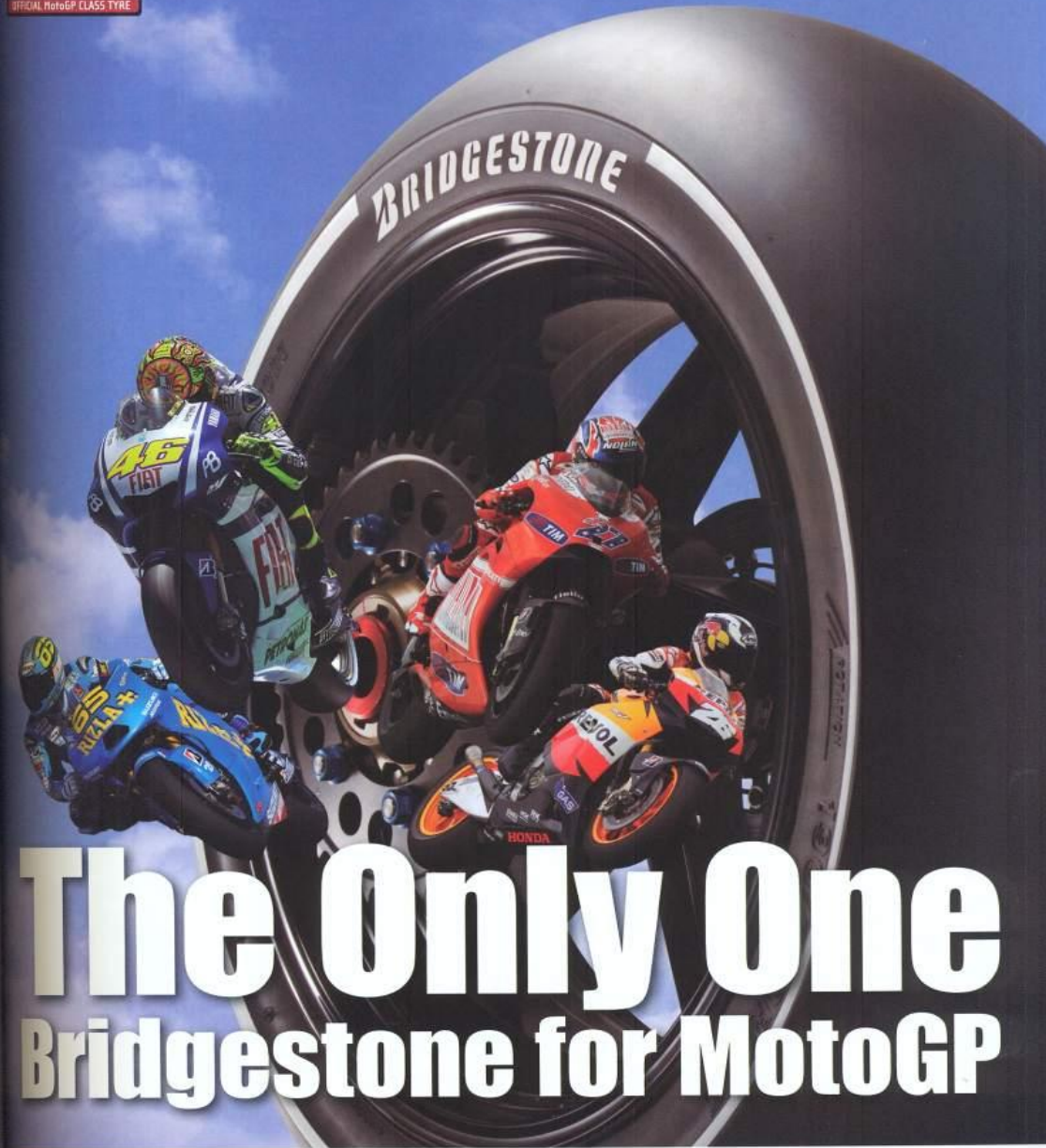
aber den nächsten Schritt nach vorn haben wir noch nicht gemacht und das ist frustrierend. Ich fühle mich jetzt wohler auf dem Motorrad, mehr als im letzten Jahr. Aber man will eben immer mehr. Das Motorrad ist dieses Jahr physisch einfacher für mich zu fahren.“

„Nach Catalunya war ich Vierter in der Meisterschaft, das war für den Zeitpunkt in der Saison gar nicht so schlecht, aber ich muss besser werden. Wir haben Teile zum Puzzle zusammen, ich muss sie nur noch zusammen fügen.“

Er scheint schon immer eine tolle Beziehung zum Team gehabt zu haben und er würde schon oft zitiert, dass er sich bei Ducati zu Hause fühlt, aber die Haschchen getrübt zu sein, als ein Interview an die italienische Presse erst kürzlich falsch übersetzt wurde. Man vermutete, dass er seinen Teamkollegen Casey für dessen Entscheidung 2011 zu Honda zu wechseln kritisierte und das für Übersetzung gewählte Wort war „beschämend“.

Hayden erläuterte die Situation aber wie folgt: „Vielleicht war es nur eine Übersetzung. Oder vielleicht wollte der Journalist ein paar Zeitschriften mehr verkaufen, denn Casey kennt mich. Ich hätte nichts dergleichen gesagt, das mich gar nichts an. Ich glaube die wollen einfach nur eine Überschrift kreieren.“

Es schien nicht so recht zu einer der bekanntesten Figuren des Grand Prix Fahrerlagers zu passen und weil er sich darüber ärgerte, hat er sogar bei seinem Pressteam noch einmal nachgefragt, was er gesagt hat.



# 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

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

Bridgestone Corporation





# RIDE WITH US!

FIM-LIVE.COM



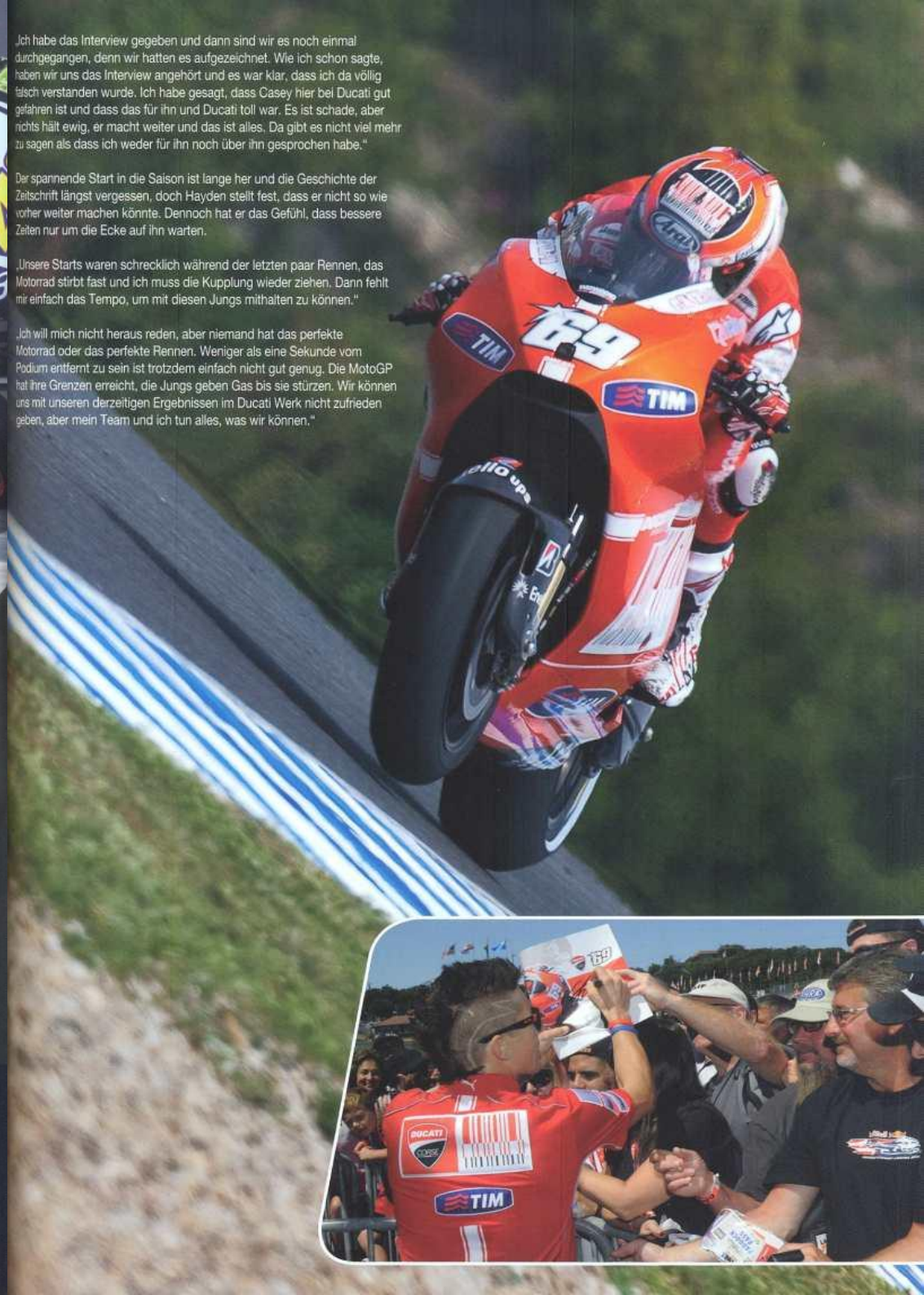
FÉDÉRATION INTERNATIONALE  
DE MOTOCYCLISME

„Ich habe das Interview gegeben und dann sind wir es noch einmal durchgegangen, denn wir hätten es aufgezeichnet. Wie ich schon sagte, haben wir uns das Interview angehört und es war klar, dass ich da völlig falsch verstanden wurde. Ich habe gesagt, dass Casey hier bei Ducati gut gefahren ist und dass das für ihn und Ducati toll war. Es ist schade, aber nichts hält ewig, er macht weiter und das ist alles. Da gibt es nicht viel mehr zu sagen als dass ich weder für ihn noch über ihn gesprochen habe.“

Der spannende Start in die Saison ist lange her und die Geschichte der Zeitschrift längst vergessen, doch Hayden stellt fest, dass er nicht so wie vorher weiter machen könnte. Dennoch hat er das Gefühl, dass bessere Zeiten nur um die Ecke auf ihn warten.

„Unsere Starts waren schrecklich während der letzten paar Rennen, das Motorrad stirbt fast und ich muss die Kupplung wieder ziehen. Dann fehlt mir einfach das Tempo, um mit diesen Jungs mithalten zu können.“

„Ich will mich nicht heraus reden, aber niemand hat das perfekte Motorrad oder das perfekte Rennen. Weniger als eine Sekunde vom Podium entfernt zu sein ist trotzdem einfach nicht gut genug. Die MotoGP hat ihre Grenzen erreicht, die Jungs geben Gas bis sie stürzen. Wir können uns mit unseren derzeitigen Ergebnissen im Ducati Werk nicht zufrieden geben, aber mein Team und ich tun alles, was wir können.“







Než jej pohltil svět motoristického sportu, soutěžil Karel Abraham mezi lety 1996 a 2001 v alpském lyžování. Až později si uvědomil, že vášeň v něm probouzí rychlost v trochu jiném slova smyslu. Po svém startu na minibicích a národních i evropských stopěťadvacítkách vstoupil Abraham v roce 2005 do arény světových šampionátů. Po dvou letech v nižší třídě se zařadil mezi jezdce dvěstěpadesátek a bodoval v 10 závodech, což mu zajistilo celkové šestnácté místo. V roce 2008 se pustil do své čtvrté kompletní sezony na mistrovství světa a bodově si polepšil, ačkoliv na lepší umístění to nestačilo. Rok 2009, kterým i nadále projížděl v barvách týmu Cardion AB Motoracing, pro něj znamenal více bodů než oba předchozí ročníky a celkové 14. místo. V Moto2 letos Karel a Cardion AB pokračují v neustálém zlepšování, díky kterému dosáhli už i na čtvrté místo a po přechodu na FTR pravidelně zápolí o nejvyšší příčky.

Místo narození: **Brno**

Datum narození: **02/01/90**

Chasis: **FTR**

**Cardion AB Motoracing**

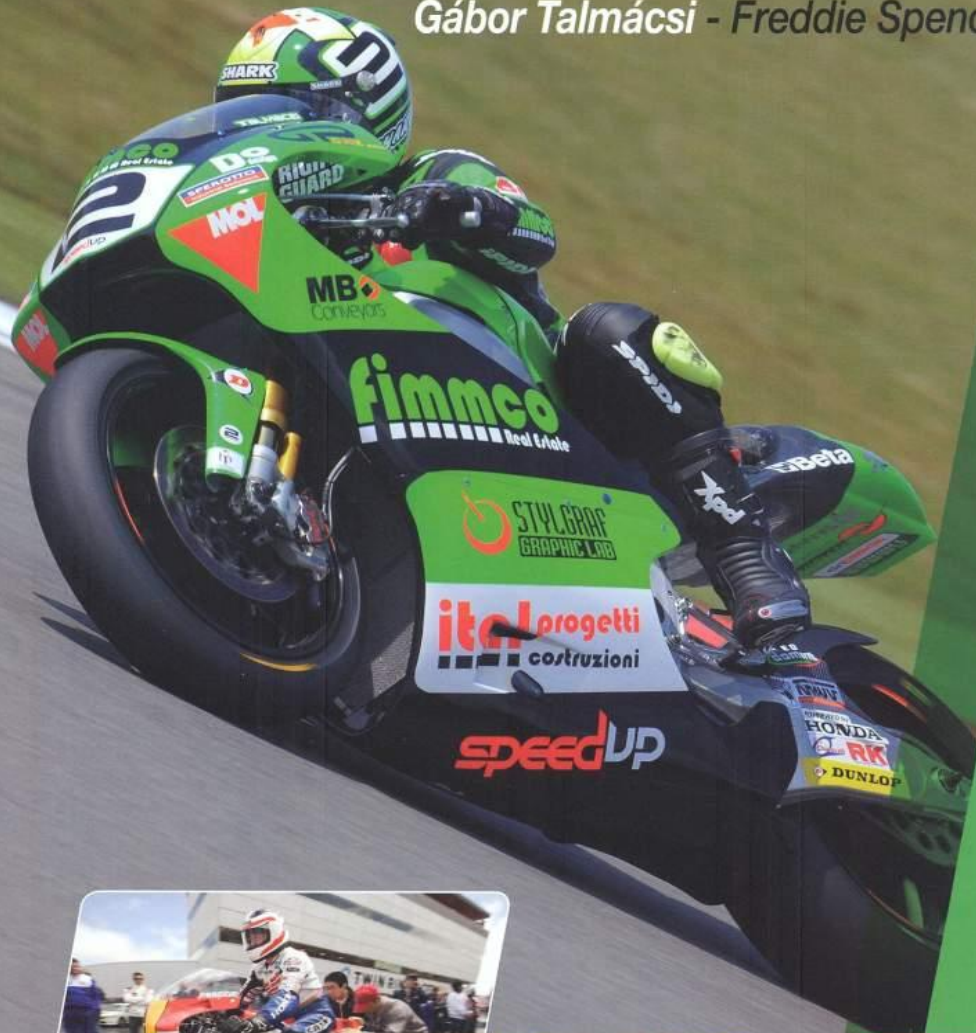


Bevor er in die Motorrad-Rennsportwelt eingetaucht ist, hat Karel Abraham von 1996 bis 2001 Alpine Skisport betrieben und hat dann erst später seine Leidenschaft für den Rennsport anderer Art entdeckt. Nachdem er mit Minimotos begann und dann in der Nationalen und Europäischen 125ccm Szene fuhr, stieg Abraham 2005 in die Weltmeisterschaft ein. 2008 war er bereits sein viertes volles Jahr dabei und konnte seinen Punktestand verbessern, auch wenn er trotzdem am Ende in der Gesamtwertung nicht höher rutschen konnte. 2009 setzte Abraham seine Zeit mit Cardion AB Motoracing fort und schaffte eine ganze Menge Punkte mehr als in den beiden vorhergehenden Jahren zusammen und am Ende wurde er 14. In der Moto2 Klasse hat Karel mit Cardion AB weitere Fortschritte gemacht und sein bestes Ergebnis war ein vierter Platz. Seit seinem Wechsel zur FTR Chassis kämpft er dieses Jahr regulär um Spitzenplätze mit.



# HRDINOVÉ

Gábor Talmácsi - Freddie Spencer



Freddie Spencer



Madonna

## Kdo je tvým motocyklovým idolem?

Ze sportu Freddie Spencer. Vyhral dva mistrovské tituly během jedné sezóny, což je neuvěřitelné. Navíc ten jeho tak klasický jezdecký styl... Nevím přesně, čím mě tak uchvátil, ale mnoho let byl mým hrdinou.

## Jaké na něj máš vzpomínky?

Když jsem byl malý, tak jsem od něj získal na Hungaroringu autogram. Bylo to při maďarské Grand Prix, kde jsem byl s mým tehdejším sponzorem... Už si nevzpomínám, v kterém roce to bylo. On mi ale odepsal plakát, což pro mě tehdy bylo něco neuvěřitelného! Nikdo jiný v podstatě nedokázal vyhrát dvě mistrovské kategorie v jedné sezóně. Změna třídy je velmi náročná a musíte se na to velmi, jak fyzicky, tak psychicky připravit. No, a protože on to dokázal, tak i já jsem jezdil ve dvou třídách, když mi bylo šestnáct. Hodně jsem si věřil a tak jsem kombinoval šestistovky se stopětdvacítkami a byl jsem docela úspěšný!

## Ovlivnil Spencer tvůj jezdecký styl?

Určitě ano. Táta mě také učil jezdit takhle, vždy myslet na bezpečnost a čistotu jízdy. Dokonce i dnes je můj styl takový. Sice jsem se snažil ten styl změnit, protože do módy vždy přichází nové styly, jako třeba Caseyho nebo Daniho, kteří se tělem úplně zavěsí z motorky ven a pak ji dříve vjednou. Přesto, ale pokračuji ve svém stylu a i když to možná v televizi nevypadá tak rychle, časy ve výsledcích dokazují, že rychlý jsem! Ve stopětdvacítkách mi mechanici říkali, že je těžké pochopit, jak je možné, že ježu tak rychle, když u toho vypadám tak „normálně“. Přesto se, ale na výsledkových monitorech vedle mého jména objevovaly červené helmičky, které ukazují nejrychlejšího jezdce!

# HELDEN

## Wer ist dein Held im Motorradrennsport?

Ohne Zweifel Freddie Spencer. Er gewann in nur einem Jahr zwei Weltmeisterschaften, das ist erstaunlich. Er hätte auch einen sehr klassischen Fahrstil. Es ist schwierig das zu verstehen... aber er war viele Jahre mein Held.

## Welche Erinnerungen hast du an ihn?

Er hat mir auf dem Hungaroring ein Autogramm gegeben als ich noch klein war und es noch einen GP in Ungarn gab. Ich bin damals mit meinem Sponsor dort gewesen... ich kann mich nicht mehr erinnern in welchem Jahr das war. Er hat mir dann ein Poster signiert, da habe ich mich riesig gefreut! Seither hat niemand anderes zwei Meisterschaften in einem Jahr gewonnen. Dafür muss man physisch und mental ganz anders drauf sein. Und weil er das damals geschafft hat, bin ich mit 16 gleichzeitig 600ccm und 125ccm gefahren und habe fest daran geglaubt, dass ich es auch schaffen kann... und ich hatte Erfolg!

## Hat Spencer deinen Fahrstil beeinflusst?

Ja. Auch mein Vater hat mir gelehrt wie er zu fahren und immer an die Sicherheit zu denken und sauber zu bleiben. Bisher war mein Fahrstil genauso. Ich habe versucht ihn zu ändern, denn andere Fahrstile wie die von Casey und Dani, die weit vom Motorrad abhängen und es zeitiger aufrichten, waren beliebt. Doch ich bin meinem Stil treu geblieben und wenn man mich im Fernsehen sieht, sieht das vielleicht auch nicht so schnell aus, doch die Rundenzeit ist sehr schnell! Als ich noch in der 125ccm Klasse war haben mir meine Mechaniker immer gesagt, dass sie nicht verstehen können, wie ich so schnell sein kann, weil es ganz „normal“ aussieht, aber trotzdem bei mir auf der Zeitentabelle immer der rote Helm gezeigt wurde, der angibt, dass ich die schnellste Zeit hatte!

Hrdinové // Helden



## Máš nějaké další idoly mimo MotoGP?

Nikdo mě moc nenapadá, ale možná Madonna! Jsem její fanoušek. Je to asi jediná osoba na světě, na kterou bych čekal i celý den, abych získal její autogram. Je jí už sice padesát, ale pořád je to silná ženská. Vždycky přijde s něčím novým a nevidaným a je pro mě obrovským zdrojem motivace. Mám všechny její desky a rád bych se dozvěděl, jak organizují její show a koncerty.

Také mám rád box, a mám kamarády, kteří se mu věnují. Jedním z nich je Adam Kovacs, který byl i mistrem světa a já k němu cítím obrovský respekt.

## Co pro tebe znamená být v budoucnu idolem dětí?

Někdy nemám zrovna náladu, stejně jako i další jezdci. Po špatném výsledku, nebo když nejsem s něčím spokojený, nechci rozdávat autogramy a nechat se fotit. Ale pak si ale občas vzpomenu, když jsem jako kluk čekal na Freddieho. Takže se snažím změnit.



Gábor Talmácsi

## Gibt es für dich noch andere Helden außerhalb der MotoGP?

Ich kann mich nicht wirklich an jemanden erinnern, vielleicht Madonnall. Ich bin ein Fan von ihr. Sie ist sicher die letzte Person auf Erden, auf deren Autogramm ich einen ganzen Tag warten würde. Sie ist jetzt 50, aber noch immer so stark. Sie kommt immer mit etwas Neuem daher und das motiviert mich. Ich habe all ihre Lieder und wundere mich immer, wie die es schaffen all ihre Touren und Konzerte zu organisieren.

Ich habe mich in der Vergangenheit für Boxen interessiert und mochte die Charaktere, weil ich Freunde habe, die auch so sind und ich habe einen guten Freund, Adam Kovacs, er ist Weltmeister und hatte viele Erfolge und ich respektiere ihn.

## Was bedeutet es für dich auch irgendwann einmal ein Held für Kinder in der Zukunft zu sein?

Manchmal haben wir auch als Rennfahrer schlechte Momente. Nach einem schlechten Ergebnis, oder so, bin ich immer nicht so nett und ich will keine Autogramme geben oder Fotos machen. Dann ist es immer gut, wenn man sich erinnert, dass man auch mal ein Kind gewesen ist und ich habe damals auf Freddie gewartet, wie ihr wisst. Manchmal erinnere ich mich daran und versuche mein Verhalten zu ändern.





# Moto2

## záčátek nové éry

Již od počátku mistrovství světa silničních motocyklů v roce 1949 je třída do 250 ccm nepostradatelným stupněm ve vývoji budoucích mistrů tohoto sportu. I když tato kategorie prošla několika změnami, od původních jednoválců ke čtyřtaktům, později ke dvoutaktům, je to škola nepostradatelná k dosažení elitních výsledků. Stačí se jen podívat do řad dnešních jezdců MotoGP a hned je jasné, že nejlepší piloti čtvrtitřít také triumfují v královské třídě.

Již od počátku mistrovství světa silničních motocyklů v roce 1949 je třída do 250 ccm nepostradatelným stupněm ve vývoji budoucích mistrů tohoto sportu. I když tato kategorie prošla několika změnami, od původních jednoválců ke čtyřtaktům, později ke dvoutaktům, je to škola nepostradatelná k dosažení elitních výsledků. Stačí se jen podívat do řad dnešních jezdců MotoGP a hned je jasné, že nejlepší piloti čtvrtitřít také triumfují v královské třídě.

Valentino Rossi, Jorge Lorenzo a Dani Pedrosa jsou jezdci, kteří mají na svém kontě tituly mistra světa 250 ccm a dnes si to týden co týden rozdávají na trati o vládnutí. Do seznamu je ale třeba zahrnout i veteránské šampiony Lorise Capirossiho a Marca Melandriho a své místo zde mají i nováčci Marco Simoncelli a Hiroshi Aoyama. Zapomenout ale nemůžeme ani na vicemistry ve čtvrtitřít Caseyho Stonera, Andreu Dovizioso a Hectora Barberu. Je tedy více než jasné, že úspěch ve třídě 250 ccm je nezbytným krokem k dalším vavírům v MotoGP.

Jestliže je tedy kategorie 250 ccm tak úspěšná, je nutná nějaká změna? Proč přejít na Moto2? Proč měnit jednu z nejprestižnějších tříd světového závodění, plnou talentovaných jezdců na motocyklech srovnatelných s výsledky MotoGP a to přes obrovský odstup v síle motorů? Proč tedy hledat novou formuli?

I přes dlouhou historii dvěstěpadesátek, v zákulisí se hovořilo o nutnosti posunu vpřed a to především ze dvou důvodů. Těmi byly vysoké náklady a konkurenceschopnost.

Přiměřený rozpočet stačil na provoz týmu 250 ccm. Pokud ale tým chtěl bodovat či snad bojovat o přední umístění, pak rozpočet snadno překročil hranici milionu Eur na jezdce na sezónu. Přesto, že tyto náklady v porovnání se třídou MotoGP nejsou tak vysoké, jen několik týmů bylo schopno dát dohromady nezbytnou sumu peněz a tím pádem byla konkurence o přední místa značně zúžená.

Vezmeme-li v úvahu, že většina výrobců motocyklů vyrábí jen čtyřtácky coby silniční motocykly, bylo jasné, že je nezbytné vzít v úvahu zaměření technologického vývoje, který by dal příležitost všem jezdcům z kteréhokoliv týmu bojovat o přední umístění.

### A tak se zrodila myšlenka Moto2

Po mnoha spekulacích bylo 11. prosince 2008 vydáno konečné rozhodnutí o budoucnosti nové třídy. Základním bylo zvolení čtyřtaktých šestistavkových motorů s jistými omezeními. Motor a pneumatiky budou dodány pro všechny jezdce jen jedním výrobcem. Aby ale nová třída také dala prostor pro další technologický vývoj prototypů, bylo rozhodnuto, že každý tým může použít vlastní podvozky.

Následovalo výběrové řízení a nakonec komise Grand Prix vybrala projekt od závodní divize Hondy, která tak bude dodávat upravenou závodní verzi svého populárního motocyklu CBR600. Každý jezdce dostane jeden motor o výkonu zhruba 140 koní, jenž týmy nebudou moci nijak upravovat.

Týmův designér a motocykloví výrobci ale mají volnou ruku ve vývoji rámu zavěšení kol, nádrže, sedla a odvzdušnění, které nesmějí být tvořeny žádnou sériovou součástkou.

Navíc jsou ve třídě Moto2 větší omezení v elektronice motocyklu než tomu bylo ve dvěstěpadesátkách, kde někteří výrobci v minulých letech instalovali i elektronický kontrol trakce. Na motocyklech Moto2 je povolena jen elektronická centrála, datová přípojka a „transponder“ pro časování, které dodává organizátor MS. Navíc celková cena těchto komponentů nesmí překročit 650 Eur. Také nejsou přípustné žádné další datové sběrače.



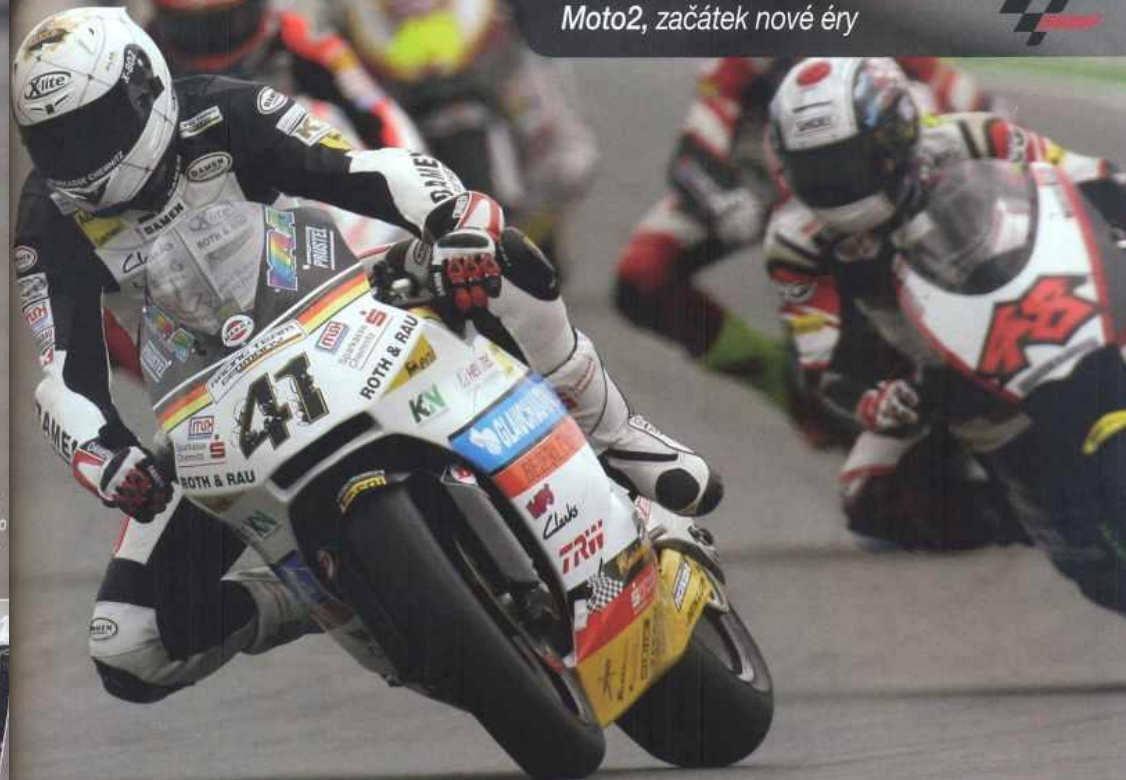
Lukáš Pešek

Tato nová pravidla třídy Moto2 okamžitě vzbudila masivní zájem týmů a inženýrů po celém světě, kteří si ihned byli vědomi toho, že nyní bude mít každý jezdce možnost bojovat o přední umístění za mnohem menší náklady. A navíc byl vytvořen nový prostor pro vývoj vlastní technologie a její uvedení na úrovni závodů mistrovství světa.

Konkurence výrobců Moto2 je velmi široká a čítá i specialisty na výrobu rámu. Někteří jsou motocyklovými fanouškům známi, jako například výrobce Suter, kteří se již podíleli na vývoji Kawasaki či Moriwaki. Ti se již jako zcela nový motocykl zúčastnili několika Velkých cen s jezdcí na divokou kartu. Další výrobci jako Kalex a FTR pak vstupují do světa Grand Prix poprvé, ale také se do seriálu vracejí staří známi jako například Han-

Některé stávající týmy MotoGP se rovněž zapojili do vývoje Moto2. Tým Tech3 vyvíjí vlastní motocykl ve své továrně ve Francii, zatímco tým Gresini a Interwetten jezdí s podvozky od Moriwaki. Samozřejmě na roš nechybí ani dvěstěpadesátkové týmy jakými jsou Aspar, Scot, Cardion a Pons, kteří tvoří další část startovního pole čítajícího celkem 40 jezdců.

Jezdcům v nové kategorii rozhodně talent nechybí. Jsou mezi nimi čtyři mistři světa - Lüthi, Talmacsi, Di Meglio a Simon i čtyři vicemistry Nieto, Rolfo, Faubel a De Angelis. Najdeme zde i jezdce, kteří už mají i zkušenost v královské třídě MotoGP jako Elias, Canepa, De Angelis, Takahashi, Rolfo, West a Talmacsi.



S motocykly jen o málo menšími než stroje MotoGP, ale s limitovaným výkonem, tak může pokračovat tradice silných pilotů ve střední třídě s potenciálem pro úspěšný přechod do MotoGP a to vše díky novému modelu s daleko nižšími náklady.

Moto2 je bezpochyby nedílnou součástí mistrovství světa, stejně jako tomu byla kategorie do 250 ccm. Zajisté mnoho pilotů přejde v budoucnu do MotoGP, ale mezitím nám nová třída přináší nejnapínavější závody, co historie pamatuje.

## Moto2 eine neue Ära bricht an

Seit der Gründung der FIM MotoGP Weltmeisterschaft 1949 war die 250ccm Kategorie immer eine spannende Plattform für die besten Fahrer der Welt, um ihre Talente zu verbessern. Auf den ursprünglichen Einzylinder-Viertakt Maschinen oder den bekannten und modernen Zweitakt-Maschinen war die Klasse der Ort, an dem sich die Elite-Fahrer im Motorradrennsport beweisen mussten. Wenn man nur einen Blick auf die Karriereanfänge der heutigen MotoGP Stars wirft, wird einem klar, dass die Besten der 250ccm Klasse heute in der Königsklasse unterwegs sind.

Valentino Rossi, Jorge Lorenzo und Dani Pedrosa sind nur drei der ehemaligen 250ccm Weltmeister, die Woche um Woche in der MotoGP gegeneinander kämpfen. Auch Viertelliter-Weltmeister, wie Loris Capirossi und Marco Melandri oder die MotoGP Rookies Marco Simoncelli und Hiroshi Aoyama kann man dieser Liste hinzufügen. Man sollte auch die 250-Vizemeister wie Casey Stoner, Andrea Dovizioso und Hector Barbera nicht vergessen. Schnell stellt man fest, dass Fahrer, die

in der Mittelklasse der MotoGP WM Erfolg geschnuppert haben, auch ganz klar das Zeug für die Topklasse haben.

Bei einer so erfolgreichen Klasse ist es nicht uninteressant zu fragen, warum ein Wechsel überhaupt notwendig war? Warum der Wechsel zu Moto2? Warum sollte man bei einer so repräsentativen Rennklasse voller talentierter Rennfahrer und Maschinen, die trotz des immensen Leistungsunterschiedes dem MotoGP Tempo ziemlich nahe kamen, die Formel ändern?

Es gibt natürlich einige größere Faktoren, als die Tradition und Geschichte der 250er Klasse, die hinter den Kulissen zu dieser Entscheidung beigetragen haben, doch zwei der Hauptgründe waren die Kosten und der Wettbewerb.

Während ein bescheidenes Budget ausreichen würde, um ein 250ccm Team zu führen, benötigt es doch Summen von ca. einer Millionen Euro pro Fahrer, um bei der Jagd nach Punkten oder RennVitzstvin mitzumischen. Auch wenn diese Kosten in der MotoGP Klasse als gering angesehen werden, konnten nur einige wenige Teams genügend Sponsoren finden, ein solches Budget zu finanzieren. Daher hatten nur sehr wenige Fahrer und Teams realistische Chancen in der Weltmeisterschaft mitzustritten.

Dazu kommt noch, dass die Mehrheit der Motorradhersteller nur 4-Takt Straßenmotorräder auf dem Markt haben. Das war auch ein Grund dafür, dass die Entscheidung logischerweise zugunsten einer Klasse ausfiel, die diese technischen Voraussetzungen erfüllt, die aber auch ermöglicht, dass jeder Fahrer und jedes Team eine Chance haben daran teilzunehmen.





### Die Idee der Moto2 Klasse wurde geboren

Nach vielen Spekulationen und Erwartungen wurde am 11. Dezember 2008 die neue Formel für diese neue Kategorie bekannt gegeben. Das Konzept der neuen Klasse beinhaltet, dass 4-Takt Motorräder mit 600ccm verwendet werden, allerdings mit einigen Einschränkungen. Der Motor und die Reifen sollten von je einem Hersteller verfügt werden, doch die Moto2 sollte der fantastischen Entwicklungsarbeit der 250er Serie, mit einem Fahrgestell-Prototypen ohne Limit mit nichts nachstehen.

Honda Racing Corporation wurde nach einem aufwendigen Auswahlverfahren von der Grand Prix Kommission als das Unternehmen gewählt, welches die Motoren zur Verfügung stellt. Diese sind eine Rennversion der bekannten Marke CBR600. Jeder der Fahrer, die in dieser Klasse registriert sind, hat einen dieser Motoren erhalten. Die Teams haben nicht die Möglichkeit Veränderungen an den ca. 140 PS-Motoren vorzunehmen.

Es sind keine Teile von normalen Handelsmotorrädern für Rahmen, Schwingen, Tank, Sitz oder Verkleidung erlaubt. Diese Aspekte unterliegen ausschließlich dem Hersteller und den Designern.

**„Valentino Rossi, Jorge Lorenzo und Dani Pedrosa sind nur drei der ehemaligen 250cm Weltmeister, die Woche um Woche“**

Die Elektronik ist beschränkter als sie in der 250ccm Serie, in der in den letzten Jahren immer mehr Werke Traktionskontrolle eingeführt hatten, zuletzt erlaubt war. Bei der Moto2 Regulierung sind Datenlogger, ECU und Zeitnahme-Transponder, die vom Veranstalter zur Verfügung gestellt werden, erlaubt. Doch die Kosten für die ECU-Teile dürfen 650 Euro nicht überschreiten. Weitere elektronische Kontrollpunkte oder Datalogging-Systeme sind an den Motorrädern verboten.

Diese neuen Regeln haben das weltweite Interesse der Rennteams und Ingenieure in die neue Moto2 Klasse massiv erhöht. Denn sie haben realisiert, dass dies nicht nur jedem Fahrer, der teilnimmt eine höhere Chance bietet zu niedrigeren Kosten beim Spiel dabei zu sein, sondern auch die Chance mit sich bringt, eine eigene Technologie und Sachkenntnis auf Grand Prix Level zu entwickeln.

Daher stehen einige verschiedene Konstrukteure in der Moto2 Klasse im Wettbewerb und spezialisierte Rahmenhersteller haben ihre Produkte hier auf den Tisch gebracht. Einige der Namen, wie Suter, die bereits beim Design der Kawasaki involviert waren und Moriwaki, die bei einigen

Wildcard-Einsätzen ihr eigenes MotoGP Bike zur Schau stellten, werden den MotoGP Fans bekannt vorkommen. Andere Hersteller, wie Kalex und FTR sind neu in der Grand Prix Branche und wieder andere wie Harris haben eine lange Tradition.

Auch einige MotoGP Teams sind in das Projekt involviert. So hat Tech3 ein Motorrad im eigenen Werk in Frankreich entwickelt und Gresini und Interwetten fahren mit den Moriwaki Rahmen in der Moto2 Klasse. Viele der bereits existierenden 250ccm Teams sind nach wie vor präsent. Das Aspar Team, Scot, Cardion AB und Pons sind nur einige der Namen, die bei den insgesamt 40 Fahrern des Starterfeldes auftauchen.



Toni Elias

Unter den Fahrern der neuen Klasse findet man viele der bereits bekannten Talente wieder. Unter ihnen sind mit Lüthi, Talmacsi, Di Meglio und Simon nicht weniger als vier Grand Prix Weltmeister vertreten und die folgenden vier waren Vize-Weltmeister: Nieto, Rolfo, Faubel und De Angelis. Der letztere ist auch einer der Fahrer, die bereits MotoGP Erfahrungen sammeln konnten. Neben De Angelis waren auch Elias, Canepa, Takahashi, Rolfo, West und Talmacsi schon einmal in der MotoGP unterwegs.

Da die Motorräder wesentlich kleiner sind als die MotoGP Maschinen nur mit limitierter Leistung, wird die Tradition starker Fahrer, die durch die Mittelklasse zur MotoGP aufsteigen fortgesetzt, während die Kosten niedrig gehalten werden und eine Alternative zum Standard bieten.

Moto2 wird zweifelsohne eine genauso geschätzte Meisterschaft wie die 250ccm Klasse bieten. Viele der Topfahrer werden sicherlich zukünftig die MotoGP bestimmen und die Klasse hält was sie verspricht und bietet einige der spannendsten Rennen in der langen Geschichte der Meisterschaft.

**SPORTSMART**

REVOLUCIE NA SILNICI

NOVÝ STANDARD VE VÝKONU A KILOMETROVÉM PROBĚHU

NEW



**SPORTSMART**

TECHNOLOGIE NTEC PRO RYCHLEJŠÍ JÍZDU NA ZÁVODNÍM OKRUHU

TECHNOLOGIE MULTITREAD PŘEDNÍ & ZADNÍ PRO MAXIMÁLNÍ PŘÍLNAVOST MEZI 35 – 50 STUPNÍ UHLÝ NÁKLONU

NOVÁ SMĚS S POUŽITÍM SILIKY PRO BEZPEČNOU JÍZDU NA MOKRU

LEPŠÍ KILOMETROVÝ VÝKON\*

**NTEC**

**MT**  
MULTITREAD  
COMPOUND  
TECHNOLOGY

\* V NEZÁVISLÉM TESTU SPOLEČNOSTI DEKTRA V LEDNU 2010 NA MOTOCYKLU SUZUKI GSX-R 1000 (2009), ROZMĚR PŘEDNÍ 120/70ZR17 A ROZMĚR ZADNÍ 190/50ZR17 PNEUMATIKY DUNLOP SPORTSMART DOSÁHLY O 20% LEPŠÍ KILOMETROVÝ VÝKON VE SROVNÁNÍ S MICHELIN POWER PURE, O 30% LEPŠÍ KILOMETROVÝ VÝKON NEŽ PIRELLI DIABLO ROSSO A O 40% LEPŠÍ KILOMETROVÝ VÝKON NEŽ BRIDGESTONE BATTLAX BT-016.



EXCLUSIVE TYRE OF **Moto2**

**DUNLOP**

**moto2**

MotoGP  
WORLD CHAMPIONSHIP

WWW.DUNLOPMOTORCYCLE.EU





KAREL

# ABRAHAM



## Doufám, že divákům v Brně udělám radost

Začátkem ledna oslavil dvacáté narozeniny, přesto na nebi mistrovství světa silničních motocyklů už patří ke stálicím. Brňan Karel ABRAHAM vstoupil do šampionátu v roce 2006 a po dvou sezónách ve třídě 125 ccm přesešel do silnějších dvěstěpadesátek. „Škoda, že životnost této kubatury netrvala o něco déle. Loni jsem se rozjel k dobrým výkonům a ve druhé polovině sezóny jsem několikrát dojel v top desítku. Myslím, že po odchodu některých jezdců do třídy MotoGP bych měl letos šanci na ještě lepší výsledky,“ mrzí Krahama alias Abaju loňský zánik třídy, která byla součástí motocyklového mistrovství světa hned od jeho zrodu v roce 1949. Příchodem nové třídy Moto2, jejíž stroje pohání identické šestistovkové motory Honda, se Abraham, stejně jako většina dalších jezdců, ocitl v technickém bludšti. Z několika variant se jeho tým Cardion AB Motoracing rozhodl pro italský podvozek RSV.

Přitom se dlouho zdálo, že i po vzniku třídy Moto2 zůstanete věrní značce Aprilia. Proč z této myšlenky nakonec sešlo? Před koncem loňského roku byli naši mechanici v Aprilii a pomohli motorku kompletovat. Bylo sice trochu neobvyklé, že v rámu Aprilie bude motor Honda, ale zdálo se, že Italům to příliš nevadí. Potom však Aprilia nečekané smlouvu zrušila a náš tým musel docela narychlo hledat jiné řešení.

Zdálo se, že vašim letošním „náradím“ se stane anglický podvozek FTR, jenže na roštu úvodní Velké ceny Kataru jste se objevil v sedle dalšího italského produktu, tentokrát z dílny RSV...

Motocykl FTR určitě nebyl špatný, ale pak se objevily nějaké komplikace a po konzultacích se spřáteleným týmem bývalého mistra světa Jorge Martinezem jsme se rozhodli pro RSV. Protože jsme byli posledním zákazníkem, připomínala motorka tak trochu polotovar, ale naši mechanici se znovu vytáhli.

V Kataru jste za čtrnácté místo vyinkasoval první dva body, které však byly poměrně dlouho vašim jediným letošním ziskem. Co vás na trati brzdilo? Bylo jasné, že třída Moto2 přináší týmům zcela nové situace. Například během RTA testů vládli v paddocku už od šesti hodin ráno neobvyklý pracovní ruch, všichni tvrdě makali na zlepšení svých strojů. Připadalo mi to jako někde ve fabrice. Byl jsem z toho dost vykulený, něco takového jsem během mé kariéry nezažil. Nás nejvíc trápila váha podvozku a oproti konkurenci nízký top speed. RSV slíbilo, že zapracuje na zlepšení aerodynamiky, ale věci se z místa nehnují.



Po Jerezu vaše partnerství s RSV skončilo a vrátili jste se k FTR. Trochu to připomíná biblický příběh o návratu ztraceného syna... S firmou FTR jsme si všechno vyjasnili a musím říct, že naše nynější spolupráce klapá. Motorku jsem znal už ze zimních testů a na jejím dalším zlepšování průběžně pracujeme. S FTR jsem nastoupil v Mugellu a lepší kvalifikaci než tam, jsem předtím letos nezajel. Štvalo mě ale, že to patnácté místo mi scházelo desetiny vteřiny. To v neskutečně vyrovnané konkurenci stačilo až na dvacáté místo.

Ve třídě Moto2 startuje pravidelně čtyřicet jezdců a hlavně úvodní kola závodu připomínají s trochou nadsázky masakr na dvou kolech.

Čekali jste něco takového?

Motocykl jsou strašně vyrovnané, čímž naplňují představy těch, kteří třídu Moto2 vymysleli. Výsledky bývají dost tak odlišné, že si sám říkám, jestli je tohle možné. Někdo v jednom závodě dojde třeba na bednu a příště je naopak někde úplně vzadu. Je to takové zvláštní. Ještě bych se vrátil ke zmíněnému Mugelli. Po různých peripetech jsem tam dojel v závodech sedmnáctý se ztratou pětadvaceti vteřin na vítěze. V každé jiné třídě by mi takové manko bohatě stačilo na umístění v první desítku.

Ze závodu v Silverstone jste si odvezl bodovou nulu a navíc fyzickou bolest...

Při pádu v posledním kole závodu jsem si v levé ruce naštlipil navikulární kost zrovna v místě, kde ji mám sešroubovanou po předloňské kolizi v tréninku na Velkou cenu Japonska. Doktor z mobilní kliniky mi řekl, že to na operaci není. Přesto jsem si do poslední chvíle nebyl jistý, jestli pět dní poté budu moci v Assenu nastoupit.

Nejenže jste v Assenu nastoupil, ale navíc na sebe upozornil devátým místem těsně za předloňským mistrem světa stopětaadvacitě Di Megliem. Zranění se v Nizozemí neozývávalo?

Chodil jsem do Clinica Mobile na rentgen, absolvoval jsem tam několikrát denně různé léčebné procedury. Tepelné, laserové, magnetické terapie a různé mastičky zabraly, takže jsem mohl sednout na motocykl. Když jsem rukou moc nepohyboval, tak nebolela. Výsledek mě potěšil, mohl však být ještě o něco lepší. V posledním kole jsem chtěl Di Meglia předjet na brzdě, ale byl jsem moc dlouhý a on mi to okamžitě oplátl.

Skvělý závod jste jel týden po Assenu v Barceloně, na kterou díky čtvrté příčce asi nikdy nezapomenete...

Náštesti jsem z té hrozné mýlnice po startu vyvázl hladce. Když jsem předjel Eliase s Corsim, začali jsme se pěkně přetahovat. Bylo to napínavé, jenže skupinka před námi nám uždžela. Ke konci jsem hodně stahoval třetího Simona, ale abych ho mohl opravdu vážně ohrožit, potřeboval bych o dvě kola delší závod. Se čtvrtým místem jsem byl maximálně spokojený, mechanikům se



podílelo motorku perfektně nastavit a za to jsem jim pak moc moc poděkoval.

Co čekáte od Velké ceny na vašem domácím Masarykově okruhu? Závody v Brně jsou pro mne jakoby začarované. Čímž tedy pokračuje obrovský tlak ze strany českých médií a publika, což se asi neblaze projevuje na mé psychice. Pokaždé chci udělat svým krajanům radost, jenže to většinou špatně dopadá. Mohu jen doufat, že letos to bude konečně jinak.



# Karel Abraham über die Klasse Moto2: Ich glaube daran, dass ich unsere Zuschauer in Brünn glücklich machen kann!

Anfang Januar feierte er seinen zwanzigsten Geburtstag, trotzdem zählt er am Himmel der Straßenmotorräder-Weltmeisterschaften bereits zu den Fixsternen. Der Brünnler Karel ABRAHAM begann 2005 die Championship und nach zwei Jahren in der 125ccm Klasse sattelte er auf die stärkeren Zweihundertfünfziger um. „Schade, dass die Lebensdauer dieses Hubraums nicht etwas länger angehalten hat. Im vorigen Jahr habe ich es zu guten Leistungen gebracht und in der zweiten Seriehälfte fuhr ich mehrmals unter den Top zehn ein. Ich denke, dass ich nach dem Abgang einiger Fahrer zur MotoGP in diesem Jahr Chancen für noch bessere Ergebnisse haben sollte,“ bedauert Abraham alias Abaja das vorjährige Ende der Klasse, die schon beim Entstehen der Motorrad-Weltmeisterschaften im 1949 dazugehörte. Mit dem Kommen der neuen Klasse Moto2, deren Maschinen von identischen Sechshunderter-Hondamotoren angetrieben werden, geriet Abraham so wie die meisten anderen Fahrer in ein technisches Labyrinth. Unter den mehreren Varianten entschied sich sein Team Cardion AB Motoracing für das italienische Fahrgestell RSV.

**Dabei schien es lange Zeit, dass du auch nach dem Entstehen der Moto2 der Marke Aprilia treu bleiben würdest. Weshalb bist du von diesem Gedanken schließlich abgegangen?**

Vor Ende des vorigen Jahres waren unsere Mechaniker bei Aprilia und halfen, das Motorrad zu komplettieren. Es war zwar etwas ungewöhnlich, dass im Aprilia-Rahmen ein Hondamotor steckt, doch schien es, dass dies die Italiener nicht allzu sehr stört. Dann ist Aprilia jedoch unerwartet vom Vertrag zurückgetreten und unser Team musste ziemlich schnell eine andere Lösung finden.

**Es schien, dass dein diesjähriges „Tool“ ein englisches Fahrgestell FTR werden würde, dann sahst du auf dem Rost des einleitenden Großen Preises von Katar im Sattel eines anderen italienischen Produkts, diesmal aus der Werkstatt RSV...**

Das Motorrad FTR war sicher nicht schlecht, aber dann traten einige Komplikationen auf und nach Konsultationen mit dem befreundeten Team des ehemaligen Weltmeisters Jorge Martinez entschieden wir uns für RSV. Da wir der letzte Kunde waren, erinnerte das Motorrad etwas an ein Halbprodukt, doch unsere Mechaniker haben wieder ihr Bestes gezeigt.

**In Katar hast du für einen vierzehnten Platz die ersten zwei Punkte einkassiert, die jedoch verhältnismäßig lange Zeit dein einziger diesjähriger Punktergebnis waren. Was hat dich auf der Strecke aufgehalten?**

Es war klar, dass die Moto2 den Teams eine völlig neue Situation bringt. Zum Beispiel herrschte während der IRTA-Tests im Fahrerlager schon ab sechs Uhr morgens ungewöhnlicher Betrieb. Alle arbeiteten hart an der Verbesserung ihrer Maschinen. Mir kam das wie in einer Fabrik vor. Ich war ziemlich baff deshalb, etwas hatte ich in meiner Karriere noch nicht erlebt. Uns machten außerdem die Gewicht des Fahrgestells und die gegenüber der Konkurrenz geringe Topspeed Ärger. RSV versprach, an der Verbesserung der Aerodynamik zu arbeiten, doch die Dinge bewegten sich nicht vom Fleck.

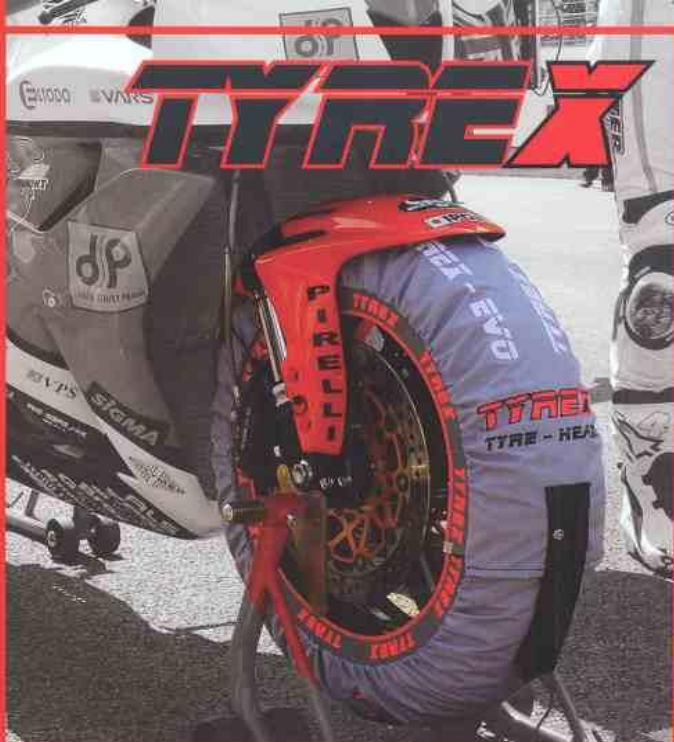


## konstrukce moto a auto ohříváku Tyrex:

- použití sendvičové technologie složená z 5 vrstev
- kontakt - odolná vysokým teplotám
- pásá - radiálně uložena topné těleso, odolné mechanickému namáhání
- údržba (dihlenková) - pro odstránění teploty směrem k pneu
- rychlé roztavení teploty po celé ploše pneu
- nálož - zabraňuje úniku tepla
- materiál - vysoce odolný a odolný ropným produktům

teplota teploty ohříváku - elektronická 0 °C - 115 °C (+1 °C)  
 rychlé a komfortní nasazování jsou na bočních stranách terče elastické pásy zakončené suchými zipem, které jako první na světě použil my!

[WWW.TYREX.CZ](http://WWW.TYREX.CZ)



**Nach Jerez endete deine Partnerschaft mit RSV und du kehrtest zu FTR zurück. Das erinnerte ein wenig an die biblische Geschichte vom verlorenen Sohn...**

Mit der Firma FTR haben wir alles geklärt und ich muss sagen, dass unsere etzige Zusammenarbeit klappt. Das Motorrad kannte ich schon von den Wintertests und wir arbeiten laufend an seiner weiteren Vervollkommnung. Mit FTR trat ich in Mugello an und eine bessere Qualifikation als dort bin ich dieses Jahr noch nicht gefahren. Mich hat aber wütend gemacht, dass mir zum fünfzehnten Platz nur eine zehntel Sekunde fehlte. Das reichte in der unwahrscheinlich ausgeglichenen Konkurrenz nur zum zwanzigsten Platz.

**In der Moto2 starten regelmäßig vierzig Fahrer und vor allem die ersten fünf des Rennens erinnern etwas übertrieben an ein Massaker auf zwei Rädern. Hattest du etwas Derartiges erwartet?**

Die Motorräder sind sich wirklich sehr ähnlich, was auch so von den Erfindern der Moto2 gedacht war. Doch die Ergebnisse sind oft so unterschiedlich, dass ich mich selbst frage, wie das möglich ist. Jemand endet in einem Rennen zum Beispiel auf dem Siegerpodest und beim nächsten Mal ist er ganz hinten. Das ist so etwas Seltsames. Ich möchte noch einmal auf das erwähnte Mugello zurückkommen. Nach verschiedenen Schwierigkeiten fuhr ich dort im Rennen als siebzehnter mit einem Verlust von fünfundzwanzig Sekunden zum Sieg. In jeder anderen Klasse hätte dieses Manko leicht für einen der ersten zehn Plätze gereicht.

**Im Rennen in Silverstone hast du keine Punkte und außerdem überliche Schmerzen mitgebracht...**

Beim Sturz in der letzten Runde des Rennens habe ich mir an der linken Hand das Kahnbein gerade an der Stelle angebrochen, wo es nach meiner Kollision beim Training zum Großen Preis von Japan vor 2 Jahren zusammengeschraubt wurde. Der Doktor aus der Clinica Mobile sagte mir, dass das nicht nach einer Operation aussieht. Trotzdem war ich mir bis zum letzten Moment nicht sicher, ob ich fünf Tage später in Assen antraten kann.

**Du bist nicht nur in Assen angetreten, sondern hast auch mit einem neunten Platz dicht hinter dem Weltmeister aus dem vorvorigen Jahr Di Meglio auf dich aufmerksam gemacht. Hat sich die Verletzung in den Niederlanden nicht noch einmal gemeldet?**

Ich bin immer in die Clinica Mobile zum Röntgen gegangen, absolvierte dort mehrmals täglich verschiedene Heilbehandlungen. Wärme-, Laser-, Magnettherapien und allerlei Salben schlugen an, so dass ich mich auf das Motorrad setzen konnte. Wenn ich die Hand nicht zu viel bewegt habe, hat sie auch nicht weh getan. Das Ergebnis hat mich gefreut, es hätte jedoch noch etwas besser sein können. In der letzten Runde wollte ich Di Meglio beim Bremsen überholen, doch war ich zu weit und er hat es mir sofort zurückgezahlt.

**Ein hervorragendes Rennen bist du eine Woche nach Assen in Barcelona gefahren. Das wirst du dank des vierten Rangs wohl nie vergessen...**

Zum Glück bin ich aus dem schrecklichen Massensturz nach dem Start glatt herausgekommen. Als ich Elias und Corsi hinter mich brachte, begannen wir schön, immer einer den anderen zu überholen. Das war ziemlich spannend, nur die kleine Gruppe vor uns ist uns davongefahren. Gegen Ende habe ich zum drittplatzierten Simon viel aufgeholt, doch um ihn ernsthaft gefahren zu können, hätte ich ein um zwei Runden längeres Rennen gebraucht. Mit dem vierten Platz bin ich maximal zufrieden, den Mechanikern ist es gelungen, das Motorrad perfekt einzustellen und dafür habe ich mich bei ihnen dann unwahrscheinlich bedankt.

**Was erwartest du vom Großen Preis auf unserem heimischen Masaryk-Ring?**

Die Rennen in Brünn ist für mich wie verhext. Ich spüre hier jedes Mal einen riesigen Druck vonseiten der tschechischen Medien und des Publikums, was sich wohl unglücklich auf meine Psyche auswirkt. Jedes Mal will ich meinen Freunden eine Freude machen, nur geht es dann meist schief. Ich kann nur hoffen, dass es dieses Jahr endlich anders wird.





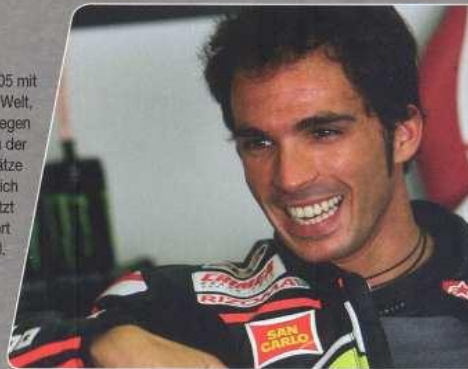
# 24

**Toni Elías**



Místo narození: **Manresa**  
 Datum narození: **26/03/83**  
 Chasis: **Moriwaki**  
 Gresini Racing Moto2

Před tím, než byl Elías draftován Yamahou do třídy MotoGP v roce 2005 patřil k velkým favoritům v kubaturách 125 ccm a 250 ccm. Svým unikátním jezdeckým stylem uchvátil fanoušky po celém světě. Nikdy se nezapomene jeho zatím jediné vítězství v královské třídě v Portugalsku roku 2006, když v těsné souboji porazil dva šampióny, Robertse a na cílové pásce i Rossina. Jeho působení v MotoGP bylo poznamenáno řadou zranění, ale i přesto získal několik umístění na stupních vítězů. Letos sestoupil do třídy Moto2, kde nám předvádí nádherné souboje s Melandrim a Fonsi Nietem. Pokračuje ve spojení s týmem Gresini Racing a v sedle Moriwaki MD 600 se již rýsuje jako hlavní aspirant na titul!



Toni Elías hat die Fans seit seinem Einzug in die MotoGP Klasse 2005 mit Yamaha begeistert. Seinen einzigartigen Fahrstil lieben die Fans auf der ganzen Welt, besonders seit er 2006 in Portugal in einem atemberaubenden Überholmanöver gegen die beiden Weltmeister Rossi und Roberts gewann. Ein Großteil seiner Zeit in der Königsklasse wurde durch diverse Verletzungen begleitet und trotz der Podiumsplätze in den letzten beiden Jahren ist er in die Zwischenklasse zurück gekehrt, in der er sich durch Kämpfe gegen Melandri und Fonsi Nieto einen Namen gemacht hat. Er setzt seine Zusammenarbeit mit dem Gresini Racing Team auf einer Moriwaki MD600 fort und ist in der diesjährigen Moto2 Klasse ein Anwärter auf den Titel.

Lüthi se objevil na světové scéně poprvé v roce 2003 ve třídě do 125 ccm a hned překvapil druhým místem na okruhu v Barceloně. Toto podium získal po velmi napínavém souboji s Dani Pedrosou. Nestálost ve výkonech ale zapříčinila, že celkové skončil až na patnáctém místě. Na následující sezónu by jezdec pocházející z Oberdlessbachu určité nejradyji navždy zapomněl. Kromě toho, že nepředvedl žádné slušné výsledky, velmi často padal a navíc se i několikrát zranil. O rok později ale Lüthi získal vytožený titul mistra světa ve stopětatvacitkách. Během sezóny nasbíral čtyři první místa a celkem osmkrát vystoupil na stupně vítězů. Rok nato, ale jeho forma opět výrazně poklesla, přišly další pády a další zranění, a tak se Lüthi v roce 2007 rozhodl přestoupit do dvěstěpadesátek. Ve své druhé sezóně ve čtvrtitřech konečně znovu vystoupil na podium. To se mu ale bohužel v loňském roce nepodařilo zopakovat ani jedenkrát. Letos jezdí ve třídě Moto2 s týmem Interwetten Moriwaki Moto2. Pravidelně se umísťuje mezi nejlepšími a i přesto, že závodí se zlomenou klíční kostí, se dokázal vmístit do trojice nejlepšíků v Jerezu, Silverstonu, Assenu a Barceloně.

## Profily jezdců Moto2



# Thomas Lüthi



Lüthi kam 2003 zur Szene dazu. In seiner ersten vollen Saison in der WM wurde Tom in Katalonien, nach einem spannenden Rennen gegen Dani Pedrosa Zweiter. Doch da er nicht konsistent genug war, beendete er das Jahr nur als Gesamt-Fünftehnter. 2004 war für den Rennfahrer aus Linden eher ein Alptraum, denn es brachte einige Stürze und Verletzungen mit sich. 2005 nahm er noch einmal all sein Talent zusammen und wurde am Ende mit vier Siegen und insgesamt acht Podiumsplaatsen 125ccm Weltmeister. 2006 war leider erneut ein verletzungsreiches Jahr und Lüthi konnte seinen Titel nicht verteidigen. 2007 stieg Lüthi in die 250er Klasse auf. 2008 erreichte er endlich sein erstes 250ccm Podium, schaffte es jedoch nicht noch einmal im letzten Jahr. Er ist in der neuen Moto2 Klasse im Interwetten Moriwaki Moto2 Team bereits positiv aufgefallen, denn er ist regulär ein Fahrer der Spitzengruppe und trotz eines erst ausgerekten und dann gebrochenen Schlüsselbeins ist er in Silverstone, Assen und Barcelona, wie auch schon in Jerez, aufs Podium gefahren.



Místo narození: **Linden**  
 Datum narození: **06/09/86**  
 Chasis: **Moriwaki**  
 Interwetten Moriwaki Moto2



# ST VÄSSE SÄVA



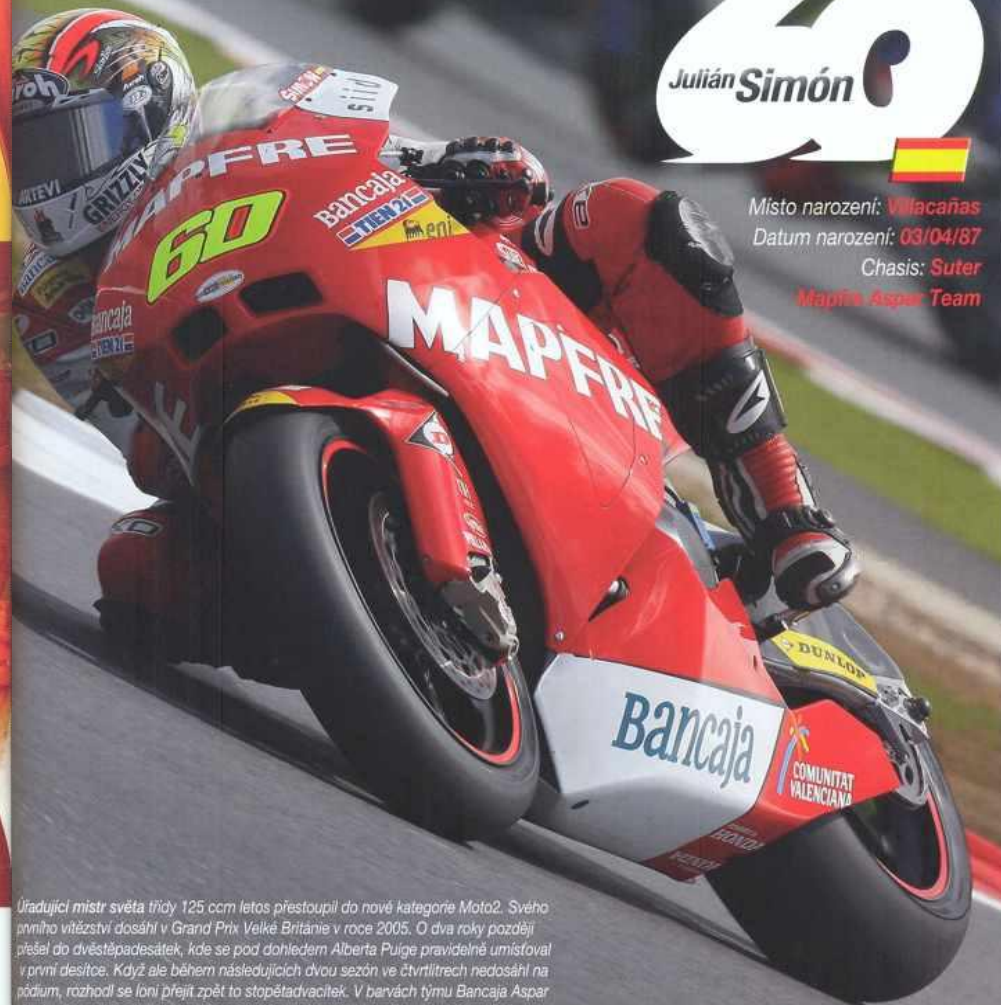
**PROTOŽE JEN VYHRÁVA  
NIKDY NESTAČÍ**

**MotoGP**  
09/10

WWW.PLAYMOTOGP.COM

3 PS3 XBOX 360 XBOX LIVE CAPCOM

© 2010 CAPCOM ENTERTAINMENT INC. MOTOGP™ and © 2010 Game Spies, S.L. Used with license. All rights reserved. "A", "PlayStation", "PS3" and "PS" are trademarks or registered trademarks of Sony Computer Entertainment Inc. Microsoft, Xbox, Xbox 360, Xbox LIVE, and the Xbox logo are trademarks of the Microsoft group of companies. © Mountaintop Games 2009. All rights reserved.



Misto narozeni: Villacañas  
Datum narozeni: 03/04/87  
Chasis: Suter  
Mapfre Aspar Team

Úradujúci mistr sveta triedy 125 cm letos prestoupil do novej kategórie Moto2. Svého prvého víťazství dosáhl v Grand Prix Veľké Británie v roce 2005. O dva roky později přelšel do dvěstěpadesátek, kde se pod dohledem Alberta Puige pravidelně umisťoval v první desítku. Když ale během následujících dvou sezón ve čtvrtitřech nedosáhl na pódium, rozhodl se loni přejít zpět to stopětadvacítek. V barvách týmu Bancaja Aspar získal pole position hned v prvním závodě, který poté dokončil na druhém místě. Od té doby se pravidelně umisťoval mezi třemi nejlepšími. Celkem získal pět vítězství a deset pódiových umístění, a tak mu samozřejmě po zásluze patří i titul mistra světa, který definitivně potvrdil již dva závody před koncem šampionátu v Austrálii. Letos má před sebou další výzvu, získal titul v nové třídě Moto2, kde jezdí opět v týmu Mapfre Aspar. Problémy s motocyklem vyřešil výměnou RSV za populární Suter po prvních dvou Grand Prix od té doby se pravidelně umisťuje mezi nejlepšími.

Der amtierende 125ccm Weltmeister Simón ist kein neues Gesicht in der „Zwischenklasse“. 2005 fuhr er in Großbritannien seinen ersten Sieg ein und 2007 wechselte er unter der Aufsicht von Alberto Puig in die 250ccm Klasse. Simón beendete sie in den Top 10, aber nach einem zweiten Jahr in der Klasse ohne ein Podium, entschied sich der Spanier 2009 in die 125ccm Klasse zurück zu gehen und wechselte in das Bancaja Aspar Team. Nach einer Pole Position im ersten Qualifikationstraining des Jahres in Katar und einem zweiten Platz im darauf folgenden verkürzten Rennen, fuhr er in jedem einzelnen Rennen 2009 in der Spitzengruppe. Den 125ccm WM-Titel erreichte er mit fünf Siegen und zehn Podien zwei Runden vor Saisonabschluss auf Phillip Island. 2010 wartet im Mapfre-Aspar Team eine neue Herausforderung auf den jungen Spanier und nach zwei Rennen hat er den Motorrahmen von RSV auf Suter gewechselt. Jetzt ist er wieder ein regulärer Spitzenfahrer.



**BRNO Moto GP 15.Aug 2010**  
...for the best MotoGP experiences at the best prices!



**BrnoGrandprix.com**  
+44 191 406 6260  
help@polepositiontravel.com

Proud supporters of the Czech Grand Prix

**POLE POSITION TRAVEL**  
Nothing beats being there



V roce 2006 startoval za KTM, ale v Malajsi utrpěl velmi vážné zranění nohy, když do něj narazil další závodník, trénující start. V roce 2007 se přesunul do továrního týmu Hondy, ale z osobních důvodů z mistrovství světa po několika testech odstoupil. Úspěch ve španělském národním šampionátu zaujal tým Blusens Aprilia, který jej draftoval jako jezdce na divokou kartu pro první část sezóny a poté mu potvrdil smlouvu i na zbývající část sezóny.

V roce 2008 závodil v barvách týmu Grizzly Gas Kiefer Racing a stal se objevem roku. Vyhral závody v Brně a Motegi, šestkrát vystoupil na stupně vítězů a patřilo mu čtvrté místo v celkovém pořadí. O rok později se od Bradla očekávalo, že bude jedním z možných kandidátů na titul. Skončil sice v první desítce ve všech závodech, které dokončil, ale se sedmi GP, které nedotáhl až do cíle, mu nakonec patřilo celkově až desáté místo. Letos doufá, že bude mít více štěstí ve třídě Moto2 pod křídly německého týmu Viessmann Kiefer Racing.

Místo narození: Augsburg  
Datum narození: 29/11/89  
Chasis: Suter  
Viessmann Kiefer Racing



Nachdem er 2006 für KTM gefahren ist und sich bei einem Zusammenstoß mit einem anderen Fahrer, der gerade einen Start trainierte, in Malaysia eine schlimme Beinfraktur zuzog, ist Stefan Bradl 2007 ins 125ccm Honda Werksteam gewechselt. Nach nur ein paar Tests zog sich der Deutsche aus persönlichen Gründen aus der Grand Prix Szene zurück. Durch seinen Erfolg in der Spanischen Meisterschaft zog Bradl die Aufmerksamkeit Blusens Aprilia's auf sich. Dort bekam er in der ersten Hälfte der Saison einige Wildcard Auftritte, bevor er für den Rest des Jahres bei ihnen unter Vertrag fuhr.

Im Grizzly Gas Kiefer Racing Team erlebte Bradl 2008 mit zwei Siegen in Brno und Motegi eine Revolution und er stand in dem Jahr noch sechs weitere Male auf dem Podium und wurde am Ende Gesamt-Vierter. 2009 begann Bradl als einer der Titelanwärter, doch obwohl er jedes Rennen in den Top 10 beendete, schaffte es der Deutsche nicht einmal aufs Podium und konnte sieben Rennen noch nicht einmal zu Ende fahren. Am Ende wurde er Zehnter.

Dieses Jahr hofft Bradl auf mehr Glück und fährt eine Moto2 im Deutschen Viessmann Kiefer Racing Team. Leider haben ihn einige Verletzungen bisher noch von seinem Glück abgehalten.

Již v roce 2005 zaznamenal své první umístění na stupních vítězů a rok později na podium vystoupil dokonce pětkrát, což mu zajistilo šesté místo v celkovém pořadí a také jej zařadilo na seznam favoritů na mistrovský titul v klíčové sezóně 2007. Svě úsilí podpořil prvním vítězstvím na okruhu v Le Mans a druhým místem v Mugellu, ale nakonec nedokázal odolat tlaku týmových kolegů Faubela a Talmacsiho.

V nadcházející sezóně se očekávalo, že bude tvrdě bojovat o titul MS, jeho forma však rychle klesla a nakonec se ani nevešel do první desítky v celkovém pořadí.

Loni jezdil po boku Smitha a Simona, kteří si to rozdávali o první místo. I přesto Gadea získal pět podílových umístění a jedno vítězství v holandském Assenu. Celkově pak skončil na pátém místě. Letos přešel Sergio do týmu Pons Kalex ve třídě Moto2, kde závodí pod dohledem nového šéfa, kterým je bývalý dvojnásobný mistr světa Sito Pons.

Místo narození: Puzol  
Datum narození: 30/12/84  
Chasis: Pons Kalex  
Tenerife 40 Pons



Nach seinem ersten Podium 2005 wurde er Ende 2006 Gesamt-Fünfter und nach weiteren fünf Podiumsätzen war Gadea 2007 ein Anwärter auf den Titel. Er fuhr einmal zum Sieg in Le Mans und noch einmal auf den zweiten Platz in Mugello, doch mit der Podiums-Form seiner Teamkollegen Faubel und Talmacsi konnte er nicht mithalten.

2008 hatte man von ihm erwartet, dass er wieder mit um den Titel kämpfen würde. Er gewann das Eröffnungsrennen der Saison, doch seine Performance lies zu wünschen übrig und er war nicht noch einmal auf dem Podium zu sehen. Er beendete die Saison außerhalb der Top 10. Im letzten Jahr fuhr Gadea neben Smith und Simón und während seine Teamkollegen gegeneinander um den Titel kämpften, fuhr Gadea mit fünf Podiumsätzen, darunter ein Sieg in Assen, auf den Gesamt-Fünften Platz. Dieses Jahr fährt Sergio im Pons Kalex Team, unter dem wachsamem Auge des ehemaligen doppelten Weltmeisters Sito Pons, in der Moto2 Klasse.



Vynikající účinkování ve stopětdvacítkách a dvěstěpadesátkách v národním šampionátu, přinesla dvojnásobnému mistru Japonska možnost startovat na divokou kartu v Motegi v letech 2006 a 2007. O rok později již ve čtvrtlitrtech skončil čtrnáctý na domácí Velké ceně a vzbudil zájem týmu CIP MOTO. Ten mu nabídl start v celém MS v roce 2009.

Ve své debutové sezóně Tomizawa skončil na bodech v devíti z 15 závodů, ve kterých závodil. Nejlepšími výsledky bylo desáté místo v Motegi a Valencii.

V letošní sezóně pokračuje Tomizawa ve stejném týmu – Technomag-CIP – ve třídě Moto2 na motocyklu s podvozkem Suter.

Do historických tabulek se zapsal jako vůbec první vítěz nové kategorie Moto2 a jeho výsledky v dalších závodech nejsou vůbec špatné.

Místo narození: Chiba

Datum narození: 10/12/90

Chasis: Suter

Technomag-CIP



Der zweifach nationale Vizemeister in der 125 und 250 Klasse wurde 2006 beim Japanischen Grand Prix als Wildcard Fahrer eingeladen und hat mit seiner Performance das Interesse des CIP MOTO Team geweckt, die ihn für 2009 in der Viertelliterklasse unter Vertrag nahmen.

In Tomizawa's Debütjahr beendete er die Rennen neun von 15 Mal mit den Punkten und seine besten Ergebnisse waren jeweils ein zehnter Platz in Motegi und Valencia.

2010 bleibt Tomizawa im Technomag-CIP Team und steigt mit einer Suter Moto2 Maschine in die neue „Mittelklasse“ auf.

Er hat mit dem Sieg des allerersten Moto2 Rennens in Katar bereits Geschichte geschrieben und lässt darauf hoffen, dass er diese Form auch während der verbleibenden Saison beibehalten kann.



Místo narození: Vasto

Datum narození: 9/8/89

Chasis: Speed Up  
Fimmco Speed Up



Iannone se dostal do čela stopětdvacítek ve své čtvrté sezóně v MS, v roce 2008, s týmem I.C. V Číně získal své první vítězství, které bylo zároveň jeho prvním umístěním na stupních vítězů. Během sezóny se ještě několikrát dostal do elitní desítky a v celkovém pořadí mu tak patřilo také desáté místo.

V roce 2009 závodil v barvách týmu Ongetta Team I.S.P.A. A začal velice slibně - tři vítězství v prvních šesti závodech. Poté však jeho forma klesla, získal už jen jedno další pódium a v posledních šesti GP čtyřikrát závod nedojel do cíle. I přesto nakonec získal celkové sedmé místo.

Letos přestoupil do vyšší kategorie Moto2 a s motocyklem Speed Up – FTR zajíždí velmi slibné výsledky. Má již na kontě čtyři pole positions, dvě vítězství a jedno druhé místo. K získání titulu tedy potřebuje jen další vyrovnané výsledky.

Nach drei Jahren in der 125ccm Klasse schaffte es Iannone 2008 mit dem I.C. Team sich an der Spitze zu etablieren. Bei einer großartigen Darbietung in China fuhr er seinen ersten Sieg ein und stand zum ersten Mal auf dem Podium. Mehrere Top 10 Ergebnisse folgten und am Ende des Jahres stand er auf Platz 10.

2009 fuhr Iannone für das Ongetta Team I.S.P.A. Die drei Siege in den ersten sechs Rennen verschafften ihm einen starken Start in die Saison, doch dann folgte nur noch ein Podium und viermal der verbleibenden sechs Rennen überquerte er die Ziellinie nicht. Dennoch wurde der Italiener Siebter am Ende der Meisterschaft.

Mit dem FTR Chassis scheint er in der Moto2 Klasse unaufhaltsam zu sein und er sammelte bisher schon vier Pole Positions, zwei Siege und einen zweiten Platz. Trotzdem muss er noch konsistenter werden auf seinem Weg zum Titel.





**Mistr České republiky** ve stopětadvacitkách z roku 2001 dominoval českému šampionátu i o rok později, kdy také zazářil na evropské scéně. Následující sezónu přestoupil v mistrovství Evropy do dvěstěpadesátek a během sezóny dostal první příležitost závodit na světovém poli, když si jej tým Yamaha Kurz vybral jako náhradníka za zraněného Jaroslava Huleše. Na australském Phillip Islandu si dokonce připsal první bodované umístění, ale i přesto byl rozhodnut sestoupit do malorážek. V sezóně 2004 tedy závodil v MS 125 ccm v barvách finského týmu Ajo Motorsport.

O rok později přestoupil do týmu Metis Racing, ale v sedle závodní Derbi, skončil v celkovém pořadí jen devatenáctý. V sezóně 2006 se jeho forma ale výrazně zlepšila, získal několik umístění na stupních vítězů, skončil celkově šestý, ale hlavně se zbavil image rychlého, leč nevyrovnaného jezdce. Zatím nejúspěšnější sezóna pro Peška přišla o rok později. Po celou sezónu bojoval o mistrovský titul, v Číně vyhrál svůj první závod, další vítězství přidal v Austrálii a celkově nakonec skončil čtvrtý. Již před začátkem sezóny 2008 oznámil Lukáš přestup zpět do dvěstěpadesátek s týmem Auto Kelly - CP, ale výsledky se příliš nedostavily a v celkovém pořadí mu patřilo jen 15. místo. V loňském roce Lukáš pokračoval se stejným týmem, získal sice více bodů, ale bohužel to opět nestačilo na lepší než 15. místo. Letos v barvách týmu Matteoni C.P. Racing Moriwaki MD600 zatím nevyrovnal své výsledky ze třídy 125 ccm.

Místo narození: **Praha**

Datum narození: **22/11/85**

Chasis: **Moriwaki**

Matteoni CP Racing



Der tschechische 125ccm Meister von 2001 hat die Serie 2002 dominiert und war auch in der Europäischen Szene bekannt. Im darauf folgenden Jahr wechselte er in die 250ccm Klasse der Europameisterschaft, bevor er als Ersatz für den verletzten Jaroslav Huleš bei Yamaha Kurz in der 250ccm Grand Prix Szene unter Vertrag genommen wurde. Seine ersten Punkte sammelte Pešek in Phillip Island, entschied sich aber dann für 2004 mit dem Finnischen Team Ajo Motorsport in die 125ccm Klasse zu wechseln.

2005 wurde der Tschechische Rennfahrer beim Metis Racing Team unter Vertrag genommen und auf der Werks-Derbi fuhr er nur auf einen 19. Platz in der Gesamtwertung. Pešek ist ein schneller, aber manchmal instabiler Fahrer, doch 2006 konnte er sich verbessern und fuhr dreimal aufs Podium und beendete die Meisterschaft als Gesamt-Sechster. 2007 kämpfte Pešek um den 125ccm Titel und fuhr seinen ersten Sieg in China ein. Er wurde zu einem ernst zunehmenden Herausforderer und fuhr in Australien ein zweites Mal zum Sieg, was ihm am Ende den vierten Platz in der Meisterschaft einbrachte. Bereits 2008 gab Pešek bekannt, dass er mit dem Auto Kelly - CP Team in die 250ccm Klasse zurück kehrt und nach einer schwierigen Saison wurde er 15. 2009 blieb er beim selben Team und konnte seine Punktezahl, aber nicht seine finale Position eines 15. Platzes, erhöhen. Dieses Jahr hat er im Matteoni C.P. Racing Team auf der Moriwaki MD600 erneut Schwierigkeiten seinen Erfolg, den er in der 125ccm Klasse hatte, zu wiederholen.

## Brand new race track in Slovakia!

...being a full-value racing track and top-notch training and testing facility for motorists!



## Nový pretekársky okruh na Slovensku!

...Slovakia Ring je plnohodnotný pretekársky okruh a špičkové výcvikové a testovacie zariadenie pre motoristov!



### Technical parameters:

Variability - 6 variants of track  
Length of race track - 5922 m  
Width of race track - 12 m  
Length of race homestraight - 900 m  
Width of race homestraight - 20 m

### Technické parametre:

Variabilita - 6 variant dráhy  
Dĺžka trate - 5922 m  
Šírka trate - 12 m  
Dĺžka cieľovej roviny - 900 m  
Šírka cieľovej roviny - 20 m

20 - 22 August 2010  
Prix of Slovakia  
FIA Central European Zone Trophy

20. - 22. 8. 2010  
Cena Slovenska, Preteky cestných  
automobilov a formúl na okruhu

[www.slovakiaing.sk](http://www.slovakiaing.sk)

**Valentinos**  
motorsports

Racing for Fun  
für Motorräder  
... pre motorkárov

Slovakia Ring

3. 9. - 5. 9. 2010

Slovakia Ring

8. 10. - 10. 10. 2010

[www.valentinos.sk](http://www.valentinos.sk)



# LS2 HELMETS

LS2 - Nové španělské helmy na českém a slovenském trhu.



Dynamická španělská značka LS2 nabízí ucelenou řadu cenově dostupných, atraktivních, bezpečných, výborně padnoucích a dobře zpracovaných přileb. Mezi jejími modely najdete helmy integrální, otevřené i odklápěcí, helmy pro silniční a sportovní motocykly, motokros, čtyřkolky i skútry. Ve svých produktech zúročila firma LS2 mnohaletou práci týmu zkušených a kvalifikovaných designérů, proto jsou helmy LS2 mimořádně pohodlné a funkční, mají nízkou hmotnost a poskytují vysokou míru bezpečnosti. Zárukou kvality je také důraz na výběr použitých materiálů a neustávající technický vývoj.

Více informací najdete na [www.ls2helmets.cz](http://www.ls2helmets.cz)

**Importér do ČR a SR:**

ASP Group s.r.o., Náměstí 13, 267 53 Žebrák  
tel.: +420 311 577 222, +420 311 577 223  
fax: +420 311 577 224  
e-mail: [info@aspgroup.cz](mailto:info@aspgroup.cz)  
web: [www.aspgroup.cz](http://www.aspgroup.cz)

Noste vždy řádně upevněnou helmu schváleného typu.  
Jezděte bezpečně a respektujte ostatní účastníky silničního provozu.



# LS2 HELMETS

LS2 - New Spanish Helmets on the Czech and the Slovak Market.



The dynamic Spanish brand of LS2 offers a complete range of affordable, attractive, safe, fitting excellently and well-manufactured helmets. Their models include full face, open face and folding helmets, helmets for road and sport motorcycles, motocross, quad bikes and scooters. In their products, the LS2 Company has made good use of many years' working experience of their team of skilled and qualified designers. That's why the LS2 helmets are extraordinarily comfortable and functional; they have low weight and provide a high level of safety. The focus on the selection of materials used and the incessant technological development are the guarantee of their quality, too.

You can find more information at [www.ls2helmets.cz](http://www.ls2helmets.cz)

**Importer to the Czech Republic and the Slovak Republic:**

ASP Group s.r.o., Náměstí 13,  
267 53 Žebrák  
Phone: +420 311 577 222, +420 311 577 223  
Fax: +420 311 577 224  
E-mail: [info@aspgroup.cz](mailto:info@aspgroup.cz)  
Homepage: [www.aspgroup.cz](http://www.aspgroup.cz)

Please always wear a duly fastened helmet of an approved type. Drive safe and respect other road users.



# LS2 HELMETS

[WWW.LS2HELMETS.CZ](http://WWW.LS2HELMETS.CZ)



# Combat

- Material: Fiberglass
- Aerodynamická povrchová úprava skořepiny
- Anti-scratch celni plaxi
- Zvoni výsavný UV štít
- Propracované odvětrání interiéru
- Zapínání: bezpečné DD kroužky
- Velikosti: XS - S - M - L - XL - XXL
- Barevné provedení: matná černá, lesklá černá, lesklá stříbrná
- Homologace: ECE 22.05
- Váha: 1250 g

ZAVÁDĚCÍ CENA:

**3490 Kč**  
(včetně DPH)

**ASPGROUP**  
DISTRIBUTOR  
ASP Group s.r.o.  
Autorizovaný dovozece  
španělských helm LS2 Helmets  
do České a Slovenské republiky.

VÝKLOPNÉ • MOTOKROSOVÉ • SKÚTROVÉ • SILNIČNÍ • ENDUROVÉ • DĚTSKÉ



ASP Group s.r.o.: Náměstí 13, 267 53 Žebrák tel.: 311577222 e-mail: [info@aspgroup.cz](mailto:info@aspgroup.cz) web: [www.aspgroup.cz](http://www.aspgroup.cz)  
**VÍCE NEŽ 70 PRODEJČŮ  
PO CELÉ ČR A SR**  
[WWW.LS2HELMETS.CZ](http://WWW.LS2HELMETS.CZ)





Místo narození: **Kyjov**

Datum narození: **08/04/93**

Racing Team **Germany**

Loňský vítěz poháru Red Bull MotoGP Rookies Cup, Jakub Kornfeil debutuje letos v mistrovství světa třídy 125 ccm. A zdá se, že úspěšně pokračuje ve vývoji. Domácí jezdec závodí od svých osmi let, vyhrál české mistrovství supermoto 65 ccm. Následovaly další české tituly a v roce 2008 byl vybrán k účasti v Red Bull MotoGP Rookies Cupu, kde skončil na celkové devátém místě. O rok později ve svých 16 letech již tento pohár vyhrál a také dostal příležitost zúčastnit se pěti závodů MS 125 ccm jako jezdec na divokou kartu. V Malajšii se dokonce umístil v elitní dvacíce.

V letošním roce závodí poprvé kompletní sezónu v mistrovství světa 125 ccm v týmu Racing Team Germany.



# KORNFEIL

## Jakuba čeká v Brně závod pod tlakem

### Jak se ti vede v první kompletní sezóně v mistrovství světa?

Jsem velmi šťastný, že se mohu účastnit celého šampionátu. Je to super. Letos jsem sice neměl tolik štěstí a bohužel jsem absolvoval několik závodů s problémy. Na Silverstonu jsem nemohl nastartovat, protože tým udělal malou chybu, pak jsem v Assenu zadřel motor ve warm upu a bylo jej třeba do závodu opravit. No a v Katalánsku jsme měli problémy celý víkend, nebyli jsme schopni zvýšit otáčky. Přesto, že se udála spousta věcí jsem v týmu spokojený a příští rok už určitě přijdou i lepší výsledky.

### Jak vysoká je úroveň závodění?

Letos je to nesmírně těžké, když motorka jede dobře, tak mě to hodně pomáhá. Mašina je daleko lepší než loňská KTM, motocykl se dá lépe vyladit, odpružení a pneumatiky také hrají velkou roli. A jezdci, se kterými závodím, jsou opravdu vynikající. Vždyť je to také mistrovství světa. Letošek je můj debutovou sezónou a tak se mám hodně co učit, abych se v budoucnu mohl zlepšit.

### Jaké to je, jezdit s nejlepšími piloty na světě?

Když jedu vedle spíčkových jezdců jako Espargaro, Marquez nebo Smith, říkám si, jak rychlí jsou a jak jim jedou motorky. Zvláště při výjezdu ze zatáček je to opravdu rychlost, tam se ukáže výkon jejich RSA. Je pravda, že jsou starší a zkušenější než já, ale už jsem měl příležitost jet ve skupině s Bradleym třeba na Sachsenringu. Když jsem ale ve skupině se Sturlou Fagerhaugem, který stejně jako já přestoupil z Red Bull Rookies, tak už se mi to tak moc nelíbí. Chci být přece více vpředu!

### Těšíš se do Brna?

Vím, že v Brně budu hodně pod tlakem. Bude tady spousta fanoušků, moje rodina, kamarádi a také sponzoři. Bude to tedy o něco náročnější Grand Prix. Jistý tlak jsem zažil už teď na Sachsenringu, protože závodím za německý tým. Spousta lidí mě žádala o autogram a podobně, ale nebylo to zase tak špatné. Znáám dobře brněnský okruh z národních mistráků, a také samozřejmě ze závodů v Red Bull Rookies Cupu. Znalost ideální stopy bude určitě výhodou, takže jen budeme muset dobře vyladit motorku, což by neměl být velký problém, protože jsme zde již testovali.

**„Vím, že v Brně budu hodně pod tlakem. Bude tady spousta fanoušků, moje rodina, kamarádi a také sponzoři.“**

### Co bys považoval v Brně za dobrý výsledek?

Skončit v první desíce by bylo opravdu krásné, ale budme realisté. Potřebuji sbírat nějaké body a i to je velmi těžké. V Katalánsku jsem dojel šestnáctý a to motorka nejela úplně podle našich představ. Takže doufám, že v Brně to zvládnu.



## 125ccm Interview: Kornfeil steht in Brünn unter Druck

### Wie gefällt dir dein erstes Jahr in der Weltmeisterschaft?

Ich bin sehr glücklich, dass ich hier fahren kann, das ist perfekt. Allerdings hatte ich dieses Jahr noch nicht viel Glück, ich hatte in manchen Rennen so meine Probleme. In Silverstone konnte ich nicht an den Start gehen, weil das Team einen kleinen Fehler gemacht hat. In Assen ist mir im Warm up der Motor kaputt gegangen, so dass er vorm Rennen noch schnell repariert werden musste. In Katalonien hatten wir das ganze Wochenende über Probleme und konnten den Motor nicht auf Touren bringen. Es sind viele Dinge passiert, aber ich bin sehr glücklich mit meinem Team und ich denke, dass es nächstes Jahr nur besser werden kann.

### Wie hoch ist das Wettbewerbsniveau?

Dieses Jahr ist es sehr schwer, aber das Motorrad ist toll und das hilft mir. Hinsichtlich der Einstellungen, Aufhängung und natürlich der Reifen ist es viel besser als die KTM, die ich letztes Jahr gefahren bin. Die Fahrer um mich herum sind alle so gut, das ist eben die Weltmeisterschaft. Es ist mein erstes Jahr auf der obersten Stufe, ich muss also viel lernen und mich in Zukunft verbessern.

### Wie ist es neben den Besten der Welt zu fahren?

Wenn ich neben den Top-Fahrern, wie Espargaro, Marquez und Smith fahre, sind diese so schnell und die Motorräder sind auch schnell. Sie sind sehr schnell in den Kurvenausgängen, aber das ist das RSA Motorrad. Sie sind auch alle viel älter und erfahrener als ich, ich konnte aber manchmal schon mit Bradley mithalten, wie zum Beispiel im Regen auf

**„In Brünn werde ich sehr unter Druck stehen, weil dort viele Fans, meine Familie und Freunde und Sponsoren sind.“**

dem Sachsenring. Ich freue mich immer, wenn ich mit Leuten wie Sturla Fagerhaug fahre, der, wie ich, von den Red Bull Rookies kommt, dann will ich unbedingt vorn sein.

**„Dieses Jahr ist es sehr schwer, aber das Motorrad ist toll und das hilft mir.“**

### Freust du dich auf Brünn?

In Brünn werde ich sehr unter Druck stehen, weil dort viele Fans, meine Familie und Freunde und Sponsoren sind. Das ist nicht so toll für mich, wie es, denke ich, alles ein bisschen erschwert. Auch in Deutschland stand ich unter Druck, weil ich für ein deutsches Team fahre und weil mich die Deutschen immer nach Autogrammen fragen und so, aber es war nicht so schlimm wie ich dachte. Ich kenne Brünn aus der tschechischen Meisterschaft und natürlich von den Red Bull Rookies. Daher kenne ich die Linien und die Strecke ganz gut. Wir werden ein gutes Set up brauchen. Wir haben hier schon getestet, daher haben wir schon einen Grundstein fürs Set up und ich denke das wird gut funktionieren.

### Was ist ein gutes Ergebnis für dich in Brünn?

Wenn ich in die Top 10 fahren könnte, wäre ich sehr glücklich, aber realistisch gesehen brauche ich Punkte. Das ist schwierig zu erreichen. In Katalonien war ich Sechzehnter und mein Motorrad war so langsam, daher weiß ich, dass ich es schaffen kann. Ich hoffe es zumindest.



Nachdem Jakub Kornfeil 2009 den Red Bull MotoGP Rookies Cup gewann kam der junge Tscheche zur 125ccm Weltmeisterschaft und hat sich weiterhin rasant entwickelt. Kornfeil begann mit nur acht Jahren in seinem Heimatland mit dem Rennsport und gewann die 650ccm Supermoto Meisterschaft. Weitere heimische Titel folgten und 2008 stieg Kornfeil in den Red Bull MotoGP Rookies Cup ein. In dem Jahr wurde er Gesamt-Neunter und gewann im folgenden Jahr mit 16 Jahren nach fünf Wildcard Einsätzen in der WM den Cup-Titel. Zu seinen besten Ergebnissen als Wildcard gehörte auch ein Top 25-Platz in Malaysia. 2010 fährt er seine erste volle Saison in der 125ccm WM mit dem Racing Team Germany.



# 4SR

— for street racing

**GRAND PRIX JE  
BITVA, DO KTERÉ  
MUSÍTE JÍT  
S TÍM NEJLEPŠÍM  
BRNĚNÍM...**



**Jakub Kornfeil  
spoléhá na 4sr!**

[www.4sr.cz](http://www.4sr.cz)



**Debutoval ve Valencii** 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. Terol se hodně trápil v sezóně 2007, když závodil v týmu Seedorf Derbi po boku Lukáše Peška. V roce 2008 už závodil v barvách nového týmu Aprilia a dokázal naplno využít potenciálu svého stroje. Zaznamenal pět umístění na stupních vítězů a přidal své první vítězství při závodě v americkém Indianapolis.

Sezónu pak dokončil na celkovém pátém místě. Terol loni pokračoval ve stejném týmu a získal čtyři pódia, včetně vítězství právě v Brně. Až do konce sezóny naplno bojoval o mistrovský titul, nakonec mu, ale patřila celková třetí příčka. Letos startuje v barvách týmu Bancaja Aspar bok po boku s Bradleym Smithem. Terol letos vyhrál úvodní závod šampionátu v Kataru a patřil se skupince jezdců bojujících o mistrovský titul. Bohužel si ale při pádu v posledním kole v Barceloně zlomil dva obratle. Zpět na závodní scénu se vrací právě tady v Brně a doufá, že rychle chytne zpátky dobrou formu.

Místo narození: Alcoy  
Datum narození: 27/09/88  
Vítězství: 3. místo  
Pódiová umístění: 14  
Pořadí v 2009: 3  
Bancaja Aspar Team



**Nico Terol**



Terol hatte sein Grand Prix Debüt 2004 als Wildcard Fahrer in Valencia und wurde 2005 vom Derbi Werksteam unter Vertrag genommen, 2006 ist Terol zum ersten Mal in die Top Ten durchgebrochen und hatte 2007 eine schwierige Saison neben Lukas Pesek im Seedorf Derbi Team. 2008 fuhr er für ein neues konkurrenzfähiges Aprilia Team und er machte das Beste aus dieser Chance, denn er beendete das Jahr als Dritter in der Gesamtwertung. Dieses Jahr bildet Terol eine zu nicht zu verachtende Formation mit Bradley Smith im Bancaja Aspar Team. Terol gewann das Eröffnungsrennen in Katar und war bis zu einem Sturz in der letzten Runde in Barcelona, durch den er sich zwei Wirbel brach, einer der Titelanwärter dieser Saison. Die verletzungsbedingte Pause geht in Brunn zu Ende und er hofft, sein Tempo gleich wieder zu finden.

**Malší bratr pilota MotoGP Aleixe**, byl dítkem, které doslova vpálilo na scénu špéladvácetk na konci roku 2006. Do historie se zapsal, když při svém prvním startu v MS na divokou kartu v Katalánsku dojel na třináctém místě a stal se tak nejmladším pilotem historie, který získal bodované umístění. Bylo mu pouhých patnáct let a osm dní. V téže roce získal titul mistra Španělska a od té doby se jen posouvá vpřed. Nováček roku 2007 získal své první umístění na stupních vítězů v roce 2008. V loňském roce okusil hned dvakrát chut vítězství a celkově skončil na čtvrtém místě. Je jedním ze žhavých favoritů na mistrovský titul v letošním roce, ale po pádu na Sachsenringu bude muset tvrdě bojovat.

Místo narození: Granollers  
Datum narození: 10/06/91  
Vítězství: 4  
Pódiová umístění: 15  
Pořadí v 2009: 4  
Tuenti Racing



Der jüngere Bruder des MotoGP Fahrers Aleix kam beeindruckend auffällig Ende 2006 in die 125ccm Grand Prix Szene. Er schrieb bei seinem Wildcard-Einsatz beim Katalonischen Grand Prix Geschichte, als er das Rennen als Dreizehnter beendete und somit der jüngste Fahrer aller Zeiten wurde, der mit nur 15 Jahren und acht Tagen Punkte in der WM gesammelt hat. Im selben Jahr gewann er die Spanische Meisterschaft und hat seither nicht mehr zurück geschaut. Der „Rookie des Jahres“ 2007 fuhr 2008 zum ersten Mal aufs Podium und gewann letztes Jahr zwei Rennen. Er beendete die Serie als Vierter. Dieses Jahr gehört er ganz klar zu den Favoriten für den Titel. Nach einem Sturz auf dem Sachsenring hofft er, dass das Glück schnell wieder zu ihm zurück kehrt.



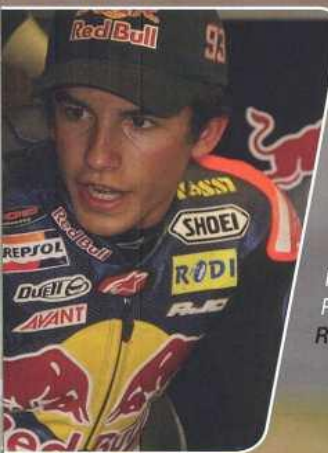
## Profily jezdců 125ccm



**Pol Espargaró**







Márquez vstoupil do mistrovství světa stopětaadvacítěk na základě vynikajících výsledků v mezinárodním španělském šampionátu. Tam také padl do oka známému hledači talentů Albertu Puigi. Při svém debutu, si tento vzrůstem malý Španěl, vystoužil zaslouženě dlouhý potlesk za svoji kurážnou jízdu. Dokonce skončil třetí v anglickém Doningtonu a několikrát se umístil v desítku nejlepších. Loni sice získal jen jedno pódiové umístění, ale devětkrát se umístil mezi prvními deseti, což mu vyneslo celkově osmé místo v šampionátu. Letos je za řidtky Derbi jedním z jezdců, které je třeba bedlivě sledovat, zvláště když si již připsal několik vítězství.

Místo narození: **Cervera**  
 Datum narození: **17/02/93**  
 Vítězství: **5**  
 Pódiová umístění: **9**  
 Pořadí v 2009: **8**  
**Red Bull Ajo Motorsport**



Marquez wurde durch seine Performance in der Spanischen Meisterschaft durch den Talentsucher Alberto Puig entdeckt und stieg danach in die 125ccm Weltmeisterschaft ein. In seinem ersten Jahr erntete der Spanier viel Applaus für seine entschlossenen Darbietungen und stand in Donington auf dem Podium. Trotz störender Verletzungen brachte ihm das Jahr noch einige andere Top 10-Ergebnisse ein. 2009 schaffte es Marquez nur einmal in Jerez aufs Podium, doch durch neun Top 10 Platzierungen beendete er die Saison als Achter in der Wertetabelle und ist jetzt ein Derbi Fahrer, den man nach seinem ersten Sieg seiner Karriere in diesem Jahr nicht aus den Augen verlieren sollte.

Smith byl jedním z předních jezdců ve stopětaadvacítkách poslední dvě sezóny a naplno tak dokázal své schopnosti, které předvedl v minulosti ve španělském mistrovství, aby člen Akademie MotoGP. Loni se dočkal svého prvního vítězství a získal dalších sedm pódiových umístění, ale na cestě k titulu mu stál týmový kolega, pozdější šampion, Julian Simón. Letos vstupoval do seriálu jako největší želízko v ohni, ale bude muset pořádně přidat, zejména ke konci každého závodu, aby oddálil útok ultra soutěživých Španělů.

Místo narození: **Oxford**  
 Datum narození: **28/11/90**  
 Vítězství: **2**  
 Pódiová umístění: **16**  
 Pořadí v 2009: **2**  
**Bancaja Aspar Team**



Smith ist in den letzten beiden Jahren einer der Spitzenfahrer in der 125er Klasse gewesen und hat die Erwartungen, die er seit seiner Zeit in der Spanischen Meisterschaft und in seiner Zeit in der MotoGP Akademie gestreut hat, endlich erfüllt. Letztes Jahr hatte er seine ersten Rennsieg und sieben weitere Podiumsplätze, wurde aber einige Male von seinem Titelgewinnenden Teamkollegen Simón ausgestochen. 2010 startet er als höchstplatziertes Fahrer des Vorjahres, doch er muss am Ende der Rennen den Killerinstinkt noch finden, um sich neben den wettbewerbsfähigen Spaniern in der Serie zu beweisen.



Další bývalý jezdec Akademie MotoGP je také jedním z nejstarších pilotů startovního pole. Vázquez na sebe upozornil teprve vloni, když dvě předcházející sezóny nezískal žádné přední umístění, ale trpělivě sbíral zkušenosti. Baskický jezdec má pro strach uděláno, a svůj talent v loňské sezóně naplno předvedl, když několikrát vedl téměř celý závod. Nejistota jej ale vždy nakonec připravila o pódiová umístění a sezonu dokončil na celkovém čtrnáctém místě. Letos pokračuje v týmu Derbi po boku Pola Espargara a snad konečně prolomí smůlu a dosáhne na některý ze stupňů vítězů.

Místo narození: Barakaldo  
 Datum narození: 02/09/86  
 Pódiová umístění: 1  
 Pořadí v 2009: 14  
 Tuentí Racing



Efrén Vázquez



Efrén Vázquez kam aus der MotoGP Akademie zur WM. Er gehört allerdings schon zu den etwas älteren Fahrern der 125ccm Klasse. Der Spanier konnte erst im letzten Jahr so richtig auf sich aufmerksam machen. Die beiden vorherigen Jahre waren Lehrjahre für ihn. Der Fahrer aus dem Baskenland ist ein furchtloser Performer und lies sein Talent 2009 einige Male mit Führungspositionen während der Rennen durchblitzen. Durch seine fehlende Erfahrung an der Spitze hat er die Saison jedoch ohne Podium und als nur Vierzehnter beendet. Er fährt auch in diesem Jahr neben Pol Espargaro im Derbi Team und hofft seine gute Arbeit des letzten Jahres im Kampf um die Meisterschaft fortzuführen.



Místo narození: Ochsenhausen

Datum narození: 06/01/90

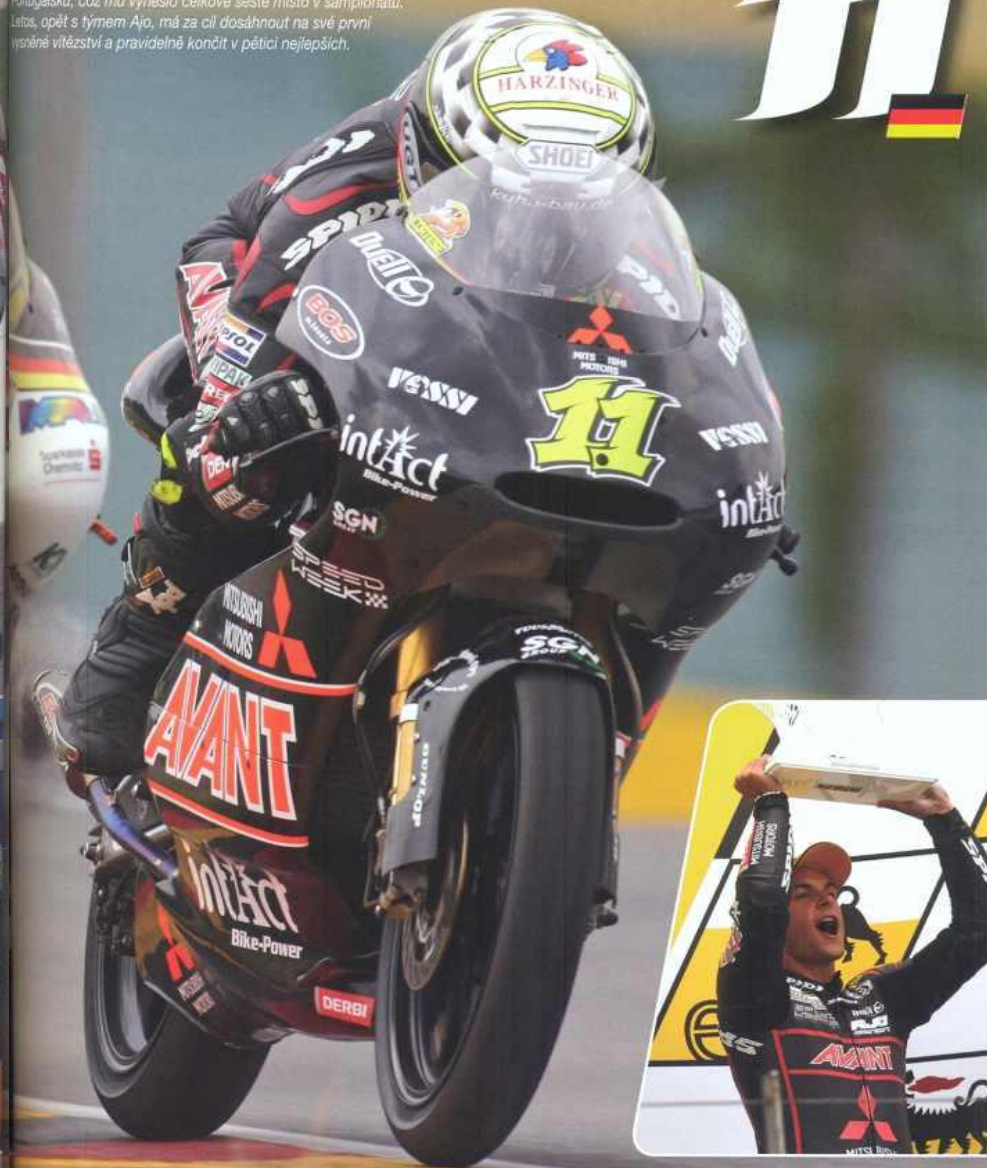
Pódiová umístění: 4

Pořadí v 2009: 6

Avant Mitsubishi Ajo

Do mistrovství světa vstoupil v roce 2005 a následující rok se dostal do týmu tehdy úřadujícího mistra světa Thomase Luthiho. A toto spojení mu přineslo výrazné zlepšení ve výsledcích. Jezdec s vynikajícími výkony to dotáhl až na celkové čtrnácté místo v roce 2007, čímž si vysloužil plně tovární motocykl pro nadcházející sezónu 2008. Cortese se konečně probjoval do první desítky a v loňském roce přelšel do týmu Ajo, s nímž získal své první pódiové umístění v Kataru. Ke třetímu místu nakonec přidal i druhé v Portugalsku, což mu vyneslo celkové šesté místo v šampionátu. Letos, opět s týmem Ajo, má za cíl dosáhnout na své první výsavné vítězství a pravidelně končit v pěti nejlepších.

Cortese stieg 2005 in die Weltmeisterschaft ein und verbrachte die Saison 2006 im Team des amtierenden Weltmeisters Thomas Luthi als dessen Teamkollegen. Seine Ergebnisse verbesserten sich während dieser Zeit schlagartig und 2007 wurde der stetige und konsistente Fahrer Gesamt-Vierzehnter. Er erkämpfte sich so für 2008 einen Platz als Werksfahrer. Cortese stieg in die Top 10 auf und nach seinem Wechsel zum Ajo Team im letzten Jahr erreichte er endlich sein erstes Podium beim Grand Prix in Katar. In Portugal setzte er mit dem zweiten Platz noch einen drauf und Cortese beendete die Saison als Sechster und damit bester Deutscher. 2010 bleibt der Schwabe bei Ajo und hofft seinen ersten Sieg zu erreichen und in die Top 5 vorzustoßen.



**BRNO Moto GP 15. Aug 2010**  
 ...for the best MotoGP experiences at the best prices!  
 BrnoGrandPrix.com  
 +44 191 406 6260  
 help@polepositiontravel.com  
 Proud supporters of the Czech Grand Prix  
**POLE POSITION TRAVEL**  
 Nothing beats being there



# Laminátová mánie



Showroom - Brno

Stejně jako motor, podvozek nebo pneu mají na závodním motocyklu své místo i kapotáže. Bez nich to zkrátka moc dobře nejde. Toto odvětví je doménou firmy Moto Forza.

Už název firmy napovídá, že její nabídka, jak se sami můžete přesvědčit, je opravdu "síla"!

Firma je na trhu již přes 20 let. Díly tu najdete téměř na všechno. Má nejširší spektrum nabízených kompozitních dílů na moto v Evropě. V nabídce má díly na více jak 150 modelů motocyklů + více než 50 modelů třídy Classic. Je schopna vyrobit kapotáž do 24 hodin.



Aprilia RSV 4 Factory 09

Vyrábí závodní i běžné díly TOP kvality. Staví na základech dlouholetých zkušeností s kompozitními materiály jako jsou GFK-sklolaminát, Karbon, Kevlar-Karbon) a nejnovějších tech-

nologiích ve zpracování. Díky spolupráci s týmy z celého světa jsou díly testovány a prověřeny v nejprestižnějších seriálních motocyklových závodech. Není divu, že Moto Forza patří do elitního klubu špičkových světových výrobců kapotáží a příslušenství. Podílí se a podporuje různé projekty, např. KTM RC8, HKR racing - Supermono Team, FGR 125, Czech Endurance Cup, ProSpeed a další. Moto Forza je mimo jiné oficiálním sponzorem týmu Racing Team Germany ve třídě Moto 2 a MotoGP 125.

Vysokou kvalitu za příznivou cenu si pochvalují nejenom běžní zákazníci, ale i přední jezdci různých lokálních šampionátů, Mistrovství Evropy a Mistrovství světa.

Obliba výrobků firmy MOTOFORZA roste nejen u domácích klientů, ale i po celé Evropě, USA nebo Rusku.

Ve výrobním programu jsou modely Racing 125, 250, nové Moto2, prodejní typy supersportovních motocyklů - Aprilia, BMW, Bimota, Cagiva, Ducati, Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha, MV Agusta, Triumph. Vyrábí i atypické díly na Suzuki RG 500 GAMMA, Bimota YB 8, KTM RC8, Kawasaki ZX 12, BMW K1200S, Yamaha YZR 500 a doplňky pro "naháče"

# Laminate mania



Moto 2 - Suter

suggests, that its offer, as can you convince yourself is really great!

The company has been on the market for over 20 years. You can find parts on almost everything. It has the broadest range of offered composite parts for motorcycles in Europe. Its offer has parts for over 150 models of motorcycles + more than 50 models of classic. Its able to produce 1 fairing within 24 hours. It manufactures racing and normal components of TOP quality. It builds on years of experience with composite materials such as GFK-fiberglass, Carbon, Kevlar-Carbon) and the latest technology in processing. Through

cooperation with teams from around the world the parts are tested and proven in the most prestigious series of motorcycle races. No wonder that Moto Forza belongs to an elite club of top world producers of fairings and accessories.



Tomoyoshi Koyama 125 GP

Moto Forza participates in and supports various projects, such as the KTM RC8, HKR Racing - Supermono Team, FGR 125, Czech Endurance Cup, ProSpeed and more. Moto Forza is also the official sponsor of Team Germany Racing Team in Class Moto2 and MotoGP 125.

High quality at a reasonable price is appreciated not only by ordinary consumers but also the leading drivers of the various local championships, European Championships and World Championships.

The popularity of MOTOFORZA's products grows not only in the domestic clients, but also across Europe, USA and Russia.



BMW S 1000 RR 09

The production program has the Racing models 125, 250, newly Moto2, the types of supersport bikes - Aprilia, BMW, Bimota, Cagiva, Ducati, Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha, MV

Agusta, Triumph. It also produces unusual parts for Suzuki RG 500 Gamma, Bimota YB 8, KTM RC8, Kawasaki ZX 12, BMW K1200S, Yamaha YZR 500 and accessories for the Naked bikes.

Like the engine, chassis or tires to the racing motorcycle have its place fairings. Without them it simply does not go too well. This sector is the domain of Moto Forza. Already the company name



1500 DÍLŮ NA  
200 MODELŮ MOTOCYKLŮ

- > Kapotáže (GFK-sklolaminát, Karbon, Kevlar-Karbon)
- > "Naháči" / Streetfighter (Klíny, Blatníky...)
- > Oldtimer (Kapotáže, Polokapotáže, Nádrže...)
- > Příslušenství (Držáky, Plexiskla, Nahříváky...)

1500 PARTS FOR  
200 MODELS OF MOTORCYCLES

- > Fairings (GFK-fibre-glass, Carbon, Kevlar-Carbon)
- > Naked Bikes / Streetfighter (Bellypans, Fenders...)
- > Classic (Fairings, Half fairings, Tanks...)
- > Accessories (Brackets, Screens, Tyre warmers...)



S námi  
jedete lépe!  
Your ride is better with us!





# STARTLISTEN

Startovní listina **MotoGP** //  
Startlisten **MotoGP**

Číslo	Jezdec	Národnost	Tým	Motocykl
4	ANDREA DOVIZIOSO	ITA	REPSOL HONDA TEAM	HONDA
5	COLIN EDWARDS	USA	MONSTER YAMAHA TECH 3	YAMAHA
11	BEN SPIES	USA	MONSTER YAMAHA TECH 3	YAMAHA
14	RANDY DE PUNIET	FRA	LCR HONDA MotoGP	HONDA
15	ALEX DE ANGELIS	RSM	INTERWETTEN HONDA MotoGP	HONDA
19	ALVARO BAUTISTA	SPA	RIZLA SUZUKI MotoGP	SUZUKI
26	DANI PEDROSA	SPA	REPSOL HONDA TEAM	HONDA
27	CASEY STONER	AUS	DUCATI TEAM	DUCATI
33	MARCO MELANDRI	ITA	SAN CARLO HONDA GRESINI	HONDA
36	MIKA KALLIO	FIN	PRAMAC RACING TEAM	DUCATI
40	HECTOR BARBERA	SPA	PAGINAS AMARILLAS ASPAR	DUCATI
41	ALEIX ESPARGARO	SPA	PRAMAC RACING TEAM	DUCATI
46	VALENTINO ROSSI	ITA	FIAT YAMAHA TEAM	YAMAHA
58	MARCO SIMONCELLI	ITA	SAN CARLO HONDA GRESINI	HONDA
65	LORIS CAPIROSSI	ITA	RIZLA SUZUKI MotoGP	SUZUKI
69	NICKY HAYDEN	USA	DUCATI TEAM	DUCATI
99	JORGE LORENZO	SPA	FIAT YAMAHA TEAM	YAMAHA

Pro zranění nstartuje:

7 **HIROSHI AOYAMA** (Zastoupen jezdcem s číslem .15 - ALEX DE ANGELIS)

# STARTLISTEN






 Klasifikace MotoGP //  
 Klassifikation MotoGP

Číslo	Jezdec	Národnost	Tým	Motocykl	Celkem	Konstruktéři	QAT	SPA	FRA	ITA	GBR	NED	CAT	GER	USA	CZE	INP	RSM	ARA	JPN	MAL	AUS	POR	VAL	Celkem
1	<b>JORGE LORENZO</b>	SPA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	210	<b>YAMAHA</b>	25	25	25	20	25	25	25	20	25										215
2	<b>DANI PEDROSA</b>	SPA	Repsol Honda Team	Honda	130	<b>HONDA</b>	16	20	16	25	20	20	20	25	13										175
3	<b>ANDREA DOVIZIOSO</b>	ITA	Repsol Honda Team	Honda	115	<b>DUCATI</b>	13	13	13	13	13	16	16	16	20										97
4	<b>CASEY STONER</b>	AUS	Ducati Team	Ducati	103	<b>SUZUKI</b>	7	6	-	6	4	3	11	5	6										37
5	<b>VALENTINO ROSSI</b>	ITA	Fiat Yamaha Team	Yamaha	90																				
6	<b>NICKY HAYDEN</b>	USA	Ducati Team	Ducati	80																				
7	<b>BEN SPIES</b>	USA	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	77																				
8	<b>RANDY DE PUNIET</b>	FRA	LCR Honda MotoGP	Honda	69																				
9	<b>MARCO MELANDRI</b>	ITA	San Carlo Honda Gresini	Honda	53																				
10	<b>MARCO SIMONCELLI</b>	ITA	San Carlo Honda Gresini	Honda	49																				
11	<b>COLIN EDWARDS</b>	USA	Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	45	<b>Týmy</b>																			
12	<b>HECTOR BARBERA</b>	SPA	Páginas Amarillas Aspar	Ducati	41	<b>FIAT YAMAHA TEAM</b>				45	41	45	20	25	25	26	33	41							301
13	<b>LORIS CAPIROSSI</b>	ITA	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	39	<b>REPSOL HONDA TEAM</b>				25	30	27	41	28	31	22	36	13							253
14	<b>MIKA KALLIO</b>	FIN	Pramac Racing Team	Ducati	31	<b>DUCATI TEAM</b>				13	24	13	13	24	25	24	25	31							192
15	<b>ALEIX ESPARGARO</b>	SPA	Pramac Racing Team	Ducati	28	<b>MONSTER YAMAHA TECH 3</b>				19	4	4	12	23	21	15	8	19							125
16	<b>ALVARO BAUTISTA</b>	SPA	Rizla Suzuki MotoGP	Suzuki	25	<b>SAN CARLO HONDA GRESINI</b>				8	13	16	18	9	7	7	16	8							102
17	<b>HIROSHI AOYAMA</b>	JPN	Interwetten Honda MotoGP	Honda	18	<b>LCR HONDA MotoGP</b>				10	7	9	10	10	10	13	-	5							74
18	<b>ALEX DE ANGELIS</b>	RSM	Interwetten Honda MotoGP	Honda	8	<b>RIZLA SUZUKI MotoGP</b>				7	6	-	8	4	5	20	5	6							61
19	<b>ROGER LEE HAYDEN</b>	USA	LCR Honda MotoGP	Honda	5	<b>PRAMAC RACING TEAM</b>				-	10	10	8	9	11	4	-	7							59
20	<b>KOUSUKE AKIYOSHI</b>	JPN	Interwetten Honda MotoGP	Honda	4	<b>PAGINAS AMARILLAS ASPAR</b>				4	3	8	4	5	4	6	7	-							41
21	<b>WATARU YOSHIKAWA</b>	JPN	Fiat Yamaha Team	Yamaha	3	<b>INTERWETTEN HONDA MotoGP</b>				6	2	5	5	-	1	3	4	4							30


 See the new MotoGP collection at [www.tissot.ch](http://www.tissot.ch)

 See the new MotoGP collection at [www.tissot.ch](http://www.tissot.ch)




# Startovní listina Moto2 // Startlisten Moto2

Číslo	Jezdec	Národnost	Tým	Podvozek
2	GABOR TALMACSI	HUN	FIMMCO SPEED UP	SPEED UP
3	SIMONE CORSI	ITA	JIR Moto2	MOTOBI
5	JOAN OLIVE	SPA	JACK & JONES BY A. BANDERAS	PROMOHARRIS
6	ALEX DEBON	SPA	AEROPORT DE CASTELLO - AJO	FTR
8	ANTHONY WEST	AUS	MZ RACING TEAM	MZ-RE HONDA
9	KENNY NOYES	USA	JACK & JONES BY A. BANDERAS	PROMOHARRIS
10	FONSI NIETO	SPA	HOLIDAY GYM G22	MORIWAKI
11	YUSUKE TESHIMA	JPN	JIR Moto2	MOTOBI
12	THOMAS LUTHI	SWI	INTERWETTEN MORIWAKI Moto2	MORIWAKI
14	RATTHAPARK WILAIROT	THA	THAI HONDA PTT SINGHA SAG	BIMOTA
16	JULES CLUZEL	FRA	FORWARD RACING	SUTER
17	KAREL ABRAHAM	CZE	CARDION AB MOTORACING	FTR
19	XAVIER SIMEON	BEL	HOLIDAY GYM RACING	MORIWAKI
20	LUKASZ WARGALA	POL	RACING TEAM GERMANY	SUTER
21	VLADIMIR LEONOV	RUS	VECTOR KIEFER RACING	SUTER
24	TONI ELIAS	SPA	GRESINI RACING Moto2	MORIWAKI
25	ALEX BALDOLINI	ITA	CARETTA TECHNOLOGY RACE DEPT	I.C.P.
29	ANDREA IANNONE	ITA	FIMMCO SPEED UP	SPEED UP
35	RAFFAELE DE ROSA	ITA	TECH 3 RACING	TECH 3
39	ROBERTINO PIETRI	VEN	ITALTRANS S.T.R.	SUTER
40	SERGIO GADEA	SPA	TENERIFE 40 PONS	PONS KALEX
41	ARNE TODE	GER	RACING TEAM GERMANY	SUTER
44	ROBERTO ROLFO	ITA	ITALTRANS S.T.R.	SUTER
45	SCOTT REDDING	GBR	MARC VDS RACING TEAM	SUTER
48	SHOYA TOMIZAWA	JPN	TECHNOMAG-CIP	SUTER
52	LUKAS PESEK	CZE	MATTEONI CP RACING	MORIWAKI
53	VALENTIN DEBISE	FRA	WTR SAN MARINO TEAM	ADV
55	HECTOR FAUBEL	SPA	MARC VDS RACING TEAM	SUTER
59	NICCOLO CANEPA	ITA	RSM TEAM SCOT	FORCE GP210
60	JULIAN SIMON	SPA	MAPFRE ASPAR TEAM	SUTER
61	VLADIMIR IVANOV	UKR	GRESINI RACING Moto2	MORIWAKI
63	MIKE DI MEGLIO	FRA	MAPFRE ASPAR TEAM	SUTER
65	STEFAN BRADL	GER	VISSMANN KIEFER RACING	SUTER
68	YONNY HERNANDEZ	COL	BLUSENS-STX	BQR-Moto2
71	CLAUDIO CORTI	ITA	FORWARD RACING	SUTER
72	YUKI TAKAHASHI	JPN	TECH 3 RACING	TECH 3
76	BERNAT MARTINEZ	SPA	MAQUINZA-SAG TEAM	BIMOTA
77	DOMINIQUE AEGERTER	SWI	TECHNOMAG-CIP	SUTER
80	AXEL PONS	SPA	TENERIFE 40 PONS	PONS KALEX
88	YANNICK GUERRA	SPA	HOLIDAY GYM G22	MORIWAKI
95	MASHEL AL NAIMI	QAT	BLUSENS-STX	BQR-Moto2

# Klasifikace Moto2 // Klassifikation Moto2

## Startovní listina // Klasifikace Moto2

Číslo	Jezdec	Národnost	Tým	Celkem
1	TONI ELIAS	SPA	Gresini Racing Moto2	136
2	ANDREA IANNONE	ITA	Technomag-CIP	90
4	JULIAN SIMON	SPA	Mapfre Aspar Team	77
5	SHOYA TOMIZAWA	JPN	Technomag-CIP	76
6	SIMONE CORSI	ITA	JIR Moto2	65
7	JULES CLUZEL	FRA	Forward Racing	61
8	YUKI TAKAHASHI	JPN	Caretta Technology Race Dept	52
9	GABOR TALMACSI	HUN	Fimmco Speed Up	52
10	SERGIO GADEA	SPA	Tenerife 40 Pons	47
11	FONSI NIETO	SPA	G22 Holiday Gym	37
12	ALEX DEBON	SPA	Aeroport De Castello - Ajo	37
13	ROBERTO ROLFO	ITA	Italtrans S.T.R.	37
14	KAREL ABRAHAM	CZE	CardionAB Racing Team	33
15	RATTHAPARK WILAIROT	THA	Thai Honda PTT Singha SAG	25
16	SCOTT REDDING	GBR	Marc VDS Racing Team	23
17	DOMINIQUE AEGERTER	SWI	Technomag-CIP	23
18	YONNY HERNANDEZ	COL	Blusens-STX	21
19	KENNY NOYES	USA	Jack & Jones by A. Banderas	18
20	STEFAN BRADL	GER	Viessmann Kiefer Racing	18
21	MIKE DI MEGLIO	FRA	Mapfre Aspar Team	17
22	ALEX BALDOLINI	ITA	Caretta Technology Racing Dept.	14

Podvozek	QAT	SPA	FRA	ITA	GBR	NED	CAT	GER	USA	CZE	INP	RSM	ARA	JPN	MAL	AUS	POR	VAL	Celkem
MORIWAKI	13	25	25	13	20	20	20	25											161
SUTER	25	20	20	10	25	11	16	16											143
SPEED UP	7	7	13	25	4	25	5	20											106
FTR	20	-	-	6	11	7	13	11											68
MOTOBI	10	11	16	16	-	4	10	-											67
PONS KALEX	6	10	10	20	1	-	-	9											56
TECH 3	-	13	-	8	-	6	25	-											52
BIMOTA	-	-	9	-	3	13	-	-											25
BQR-Moto2	-	6	4	-	-	1	4	6											21



See the new MotoGP collection at [www.tissot.ch](http://www.tissot.ch)



See the new MotoGP collection at [www.tissot.ch](http://www.tissot.ch)







Číslo	Jezdec	Národnost	Tým	Motocykl
5	ALEXIS MASBOU	FRA	ONGETTA TEAM	APRILIA
7	EFREN VAZQUEZ	SPA	TUENTI RACING	DERBI
11	SANDRO CORTESE	GER	AVANT MITSUBISHI AJO	DERBI
12	ESTEVE RABAT	SPA	BLUSENS-STX	APRILIA
14	JOHANN ZARCO	FRA	WTR SAN MARINO TEAM	APRILIA
15	SIMONE GROTZKYJ	ITA	FONTANA RACING	APRILIA
23	ALBERTO MONCAYO	SPA	ANDALUCIA CAJASOL	APRILIA
26	ADRIAN MARTIN	SPA	AEROPORT DE CASTELLO - AJO	APRILIA
32	LORENZO SAVADORI	ITA	MATTEONI CP RACING	APRILIA
35	RANDY KRUMMENACHER	SWI	STIPA-MOLENAAR RACING GP	APRILIA
38	BRADLEY SMITH	GBR	BANCAJA ASPAR TEAM	APRILIA
39	LUIS SALOM	SPA	STIPA-MOLENAAR RACING GP	APRILIA
40	NICOLAS TEROL	SPA	BANCAJA ASPAR TEAM	APRILIA
44	POL ESPARGARO	SPA	TUENTI RACING	DERBI
48	LADISLAV CHMELIK	CZE	MOTO FGR	FGR wild ca
50	STURLA FAGERHAUG	NOR	AIR ASIA SEPANG INT. CIRCUIT	APRILIA
53	JASPER IWEMA	NED	CBC CORSE	APRILIA
60	MICHAEL VAN DER MARK	NED	LAMBRETTA REPARTO CORSE	LAMBRETTA
63	ZULFAHMI KHAIRUDDIN	MAL	AIR ASIA SEPANG INT. CIRCUIT	APRILIA
69	LOUIS ROSSI	FRA	CBC CORSE	APRILIA
71	TOMOYOSHI KOYAMA	JPN	RACING TEAM GERMANY	APRILIA
72	MARCO RAVAIOLI	ITA	LAMBRETTA REPARTO CORSE	LAMBRETTA
78	MARCEL SCHROTTER	GER	INTERWETTEN HONDA 125	HONDA
84	JAKUB KORNFEIL	CZE	RACING TEAM GERMANY	APRILIA
85	ANDREA TOUSKOVA	CZE	HONDA	HONDA wild ca
87	LUCA MARCONI	ITA	ONGETTA TEAM	APRILIA
92	LUIGI MORCIANO	ITA	JUNIOR GP RACING TEAM FMI	APRILIA wild ca
93	MARC MARQUEZ	SPA	RED BULL AJO MOTORSPORT	DERBI
94	JONAS FOLGER	GER	ONGETTA TEAM	APRILIA
95	ALESSANDRO TONNUCCI	ITA	JUNIOR GP RACING TEAM FMI	APRILIA wild ca
99	DANNY WEBB	GBR	ANDALUCIA CAJASOL	APRILIA

Číslo	Jezdec	Národnost	Tým	Celkem
1	MARC MARQUEZ	SPA	Red Bull Ajo Motorsport	157
2	POL ESPARGARO	SPA	Tuenti Racing	131
3	NICOLAS TEROL	SPA	Bancaja Aspar Team	118
4	BRADLEY SMITH	GBR	Bancaja Aspar Team	105
5	TOMOYOSHI KOYAMA	JPN	Racing Team Germany	77
6	SANDRO CORTESE	GER	Avant Mitsubishi Ajo	76
7	EFREN VAZQUEZ	SPA	Tuenti Racing	68
8	ESTEVE RABAT	SPA	Blusens-STX	63
9	RANDY KRUMMENACHER	SWI	Stipa-Molenaar Racing GP	63
10	JOHANN ZARCO	FRA	WTR San Marino Team	55
11	DANNY WEBB	GBR	Andalucia Cajasol	48
12	ALBERTO MONCAYO	SPA	Andalucia Cajasol	25
13	JONAS FOLGER	GER	Ongetta Team	23
14	JASPER IWEMA	NLD	CBC Corse	20
15	ALEXIS MASBOU	FRA	Ongetta Team	20
16	LUIS SALOM	SPA	Stipa-Molenaar Racing GP	15
17	SIMONE GROTZKYJ	ITA	Racing Team Germany	14
18	MARCEL SCHROTTER	GER	Interwetten Honda 125	11
19	ADRIAN MARTIN	SPA	Aeroport De Castello-AJO	9
20	STURLA FAGERHAUG	NOR	AirAsia Sepang Int. Circuit	2

Konstruktéři	QAT	SPA	FRA	ITA	GBR	NED	CAT	GER	USA	CZE	INP	RSM	ARA	JPN	MAL	AUS	POR	VAL	Celkem
DERBI	20	25	25	25	25	25	25	25											195
APRILIA	25	20	20	20	16	20	20	20											161
HONDA	-	4	-	3	-	-	2	2											11
KTM	-	-	-	-	-	-	-	6											6
LAMBRETTA	-	1	-	-	-	-	-	-											1



## Red Bull MotoGP Rookies Cup 2010

Pohár Red Bull MotoGP Rookies Cup se blíží ke svému konci. V Brně se, v rámci Grand Prix České republiky, pojedou 14. a 15. srpna dva závody. Poté již bude zbyvat jen poslední závod, který se uskuteční v Misano 4. září.

V loňském ročníku český jezdec Jakub Kornfeil zpečetil svůj titul výhrou na domácí trati v posledním závodě seriálu, a právě vyrovnaný boj je také tématem letošního poháru.

Jake Gagne se přihnál jako vichřice v předcházejících dvou závodech na Sachsenringu. Oba jeho největší soupeři, Daniel Ruiz a Danny Kent, upadli z druhého místa. A tak šestnáctiletý Kalifornan vyhrál mistrovskou jízdu oba závody na německé trati a zatím sedl pevně v sedle v cestě za získáním titulu.

Kent se po pádu vrátil zpět do závodu a skončil alespoň dvanáctý a je tak v celkovém pořadí na druhém místě, 14 bodů za vedoucím Gagnem. Ruiz s 10 body méně zaujímá místo třetí, ale čtvrtý Hiura mu tvrdě šlape na paty, když je od sebe dělí pouhé 4 body.

Stejně jako v předcházejících ročnících se jede na motocyklech KTM RC125, které přibližují teenager rychlostem Grand Prix. Ti se samozřejmě dopouštějí spousty chyb a následují pády, ale všichni jsou vybaveni závodními ochrannými prostředky od Alpinestars. S nejlepším vybavením a zájemem by miadř talentovaní jezdci jen těžko hledali, lepší odrazový můstek do světa Grand Prix.

Poslední tři ročníky už ukázali, že nejlepší piloti tohoto poháru dostávají šanci startovat v MS ve třídě do 125 cm. Loni vítězň Jakub Kornfeil i druhý Sturla Fagerhaug mají letos své pevné místo v mistrovství světa. Cesta pro 25 jezdců letošního Red Bull MotoGP Rookies Cupu je tedy jasná. Kdo ale bude ve vedení po dvou brněnských závodech?

## Red Bull MotoGP Rookies Cup 2010

Der Red Bull MotoGP Rookies Cup kehrt mit den nächsten beiden Rennen der Serie am 14. und 15. August als Teil des Grand Prix Wochenendes in Brünn auf die Bühne zurück. Das letzte Abschlussrennen wird als einziges am 4. September in Misano stattfinden.

Letztes Jahr hat der junge Tscheche Jakub Kornfeil den Titel gewonnen und nach einem Sieg auf seiner Heimstrecke scheint er in diesem Jahr Probleme mit dem Erfolg zu haben.

Beim letzten Rennen auf dem Sachsenring ist Jake Gagne neben seinen Rivalen Daniel Ruiz und Danny Kent im Cup nach vorn gestürzt. Der 16-Jährige hat mit einer unglaublichen Darbietung auf der deutschen Rennstrecke einen Doppelsieg eingefahren und kämpft nun um den Titel.

Kent wurde mit 10 Punkten Vorsprung 12. und liegt nun auf Platz zwei in der Tabelle, 14 Punkte hinter Gagne und Ruiz auf drei und Punkte von Hiura auf vier entfernt.

Erneut ist die Maschine, die im Cup gefahren wird, eine KTM RC125, welche die Teenager auf GP Geschwindigkeit hoch tour. Fehler sind hier ernst zu nehmen, doch wenigstens können sie sich auf die Schutzkleidung von Alpinestars verlassen. Mit der besten Ausrüstung und Unterstützung können die Teenies kein besseres Sprungbrett für eine Grand Prix Karriere finden.

Die letzten drei Jahre haben mit Jakub Kornfeil und Sturla Fagerhaug, der letztes Jahr Zweiter wurde bereits gezeigt, dass die besten Rookies eine Chance bekommen in die 125er Kategorie der Grand Prix Szene zu wechseln. Der Weg ist klar und 25 junge Männer sind entschlossen ihn zu gehen. Wer wird in Brünn ganz vorn dabei sein?

## Red Bull MotoGP Rookies Cup



### Startovní listina

#	Jezdec	Země
3	Deni CUDIC	AUT
5	Philipp OETTL	GER
7	Alejandro PARDO	ITA
16	Joshua HOOK	AUS
17	Antonio CHIARI	BRA
18	James FLITCROFT	GBR
20	Mathew SCHOLTZ	RSA
22	Daniel RUIZ	ESP
23	Niccolo ANTONELLI	ITA
24	Harry STAFFORD	GBR
27	Alessio CAPPELLA	NGR
32	Jacob GAGNE	USA
34	Xavier PINSACH	ESP
41	Brad BINDER	RSA
46	Daijro HIURA	JPN
47	Tomas VAVROUS	CZE
52	Danny KENT	GBR
57	Brody NOWLAN	AUS
61	Arthur SISSIS	AUS
66	Florian ALT	GER
72	Alexander KRISTIANSSON	SWE
74	Kevin CALIA	ITA
77	Taylor MACKENZIE	GBR
95	Xavier FIGUERAS	ESP
98	Alan TECHER	FRA

### Aktuální pořadí

Pozice	#	Jezdec	Země	Celkem
1	32	Jacob GAGNE	USA	117
2	52	Danny KENT	GBR	103
3	22	Daniel RUIZ	ESP	93
4	46	Daijro HIURA	JPN	89
5	41	Brad BINDER	RSA	87
6	74	Kevin CALIA	ITA	59
7	72	Alexander KRISTIANSSON	SWE	49
8	20	Mathew SCHOLTZ	RSA	41
9	24	Harry STAFFORD	GBR	40
10	61	Arthur SISSIS	AUS	36
11	27	Alessio CAPPELLA	NGR	34
12	23	Niccolo ANTONELLI	ITA	34
13	16	Joshua HOOK	AUS	33
14	66	Florian ALT	GER	31
15	7	Alejandro PARDO	ITA	30
16	77	Taylor MACKENZIE	GBR	28
17	47	Tomas VAVROUS	CZE	26
18	5	Philipp OETTL	GER	18
19	34	Xavier PINSACH	ESP	11
20	98	Alan TECHER	FRA	7
21	17	Antonio CHIARI	BRA	5
22	18	James FLITCROFT	GBR	4
23	95	Xavier FIGUERAS	ESP	4
24	3	Deni CUDIC	AUT	1





## Cena BMW M 2010

Rok 2010 je ve fascinujícím světě MotoGP začátkem nové dekády plné inovace, nových technologií a inženýrských dovedností. Právě proto je BMW se svojí flotilou Safety Carů a Safety Biků oficiálním partnerem seriálu MotoGP a stejně jako v předcházejících letech doprovází všechny jezdce na trati každé z osmnácti Grand Prix.

BMW během své aliance s MotoGP vždy představilo své nejlepší stroje se specifikací „M Power“. Vozy X6 a M6 veškerý startovnímu roštu každé Grand Prix. Žádné jiné vozidlo by ani nebylo hodno vést do boje takové hvězdy, jakými jsou Valentino Rossi, Casey Stoner, Jorge Lorenzo či Ben Spies.

Modely s označením „M Power“ byly testovány a zdokonalovány na slavné trati Nürburgring a každý z nich vzbuzoval při svém uvedení u motoristických nadšenců obrovské emoce. Čtyřicet let zkušeností na nejnáročnějších okruzích světa přinesla BMW nejen nespočet mistrovských titulů, ale také nabíla vítěznými geny všechny vozy řady „BMW M“.

Letos je to již dvanáct let, co BMW spolupracuje s MotoGP a dodává vozy pro ředitelství závodu, komisaře a lékaře rychlé záchranné pomoci na trati. Safety Car stojí v čele každého závodu - ať už je to za umělého osvětlení v Kataru, v toskánském údolí v Mugellu či na nových okruzích v Silverstonu a Aragonu.

Vozy BMW zajišťují také služby pro VIP hosty a hosty paddocku MotoGP. Ti tak mají možnost vidět své idoly ze servisní komunikace, která lemují závodní dráhu. Neexistuje lepší výhled a nikde jinde není možno naladit

lepší zvuk ke sledování napínavých závodů MotoGP. Ti nejšťastnější mohou navíc okusit závodní trať přímo na vlastní kůži coby VIP spolujezdci v BMW M6 s výkonem 507 koní.

Je již tradicí, že vozy BMW pohybuji se ve světě motorsportu, bývají představeny ve speciální barevné škále, proto jejich pohyb na trati během celého závodního víkendu pečlivě sledujte.

### BMW M Award - cena pro nejlepšího jezdce v kvalifikaci MotoGP

Jezdci kategorie MotoGP nebojují jen o vavříny v mistrovství světa, ale tak jako v předcházejících letech soutěží během sezóny i o nový vůz BMW M3 Coupe, který je hlavní cenou pro nejlepšího jezdce v kvalifikaci osmnácti závodů letošní sezóny.

Ze výkonů v měřeném tréninku jsou přidělovány body a jezdec, který jich bude n v listopadu nejvíce, obdrží krásný vůz BMW M3 Coupe. Vloni se vítězem této ceny stal devítinásobný mistr světa Valentino Rossi, který tak rozšířil svůj vozový park na pět BMW, jenž získal během své závodní kariéry. Casey Stoner by určitě také rád rozšířil svoji garáž, kde již stojí čtyři vozy, BMW M3 Coupe a BMW M3 Cabrio roku 2007 a 2008. Jorge Lorenzo má také zásluku na svém prvním bavorák a do hry by se rád zapojil i úřadující mistr světa superbiků, texan Ben Spies.

Aktuální pořadí ceny BMW M pro nejlepšího jezdce v kvalifikaci můžete najít na oficiální webové stránce [www.motogp.com](http://www.motogp.com)

Ocenění BMW M

MotoGP  
Nejlepší kvalifikace  
2010



Radost z jízdy



# RADOST JE SÍLA BMW M NA ZÁVODNÍM OKRUHU.

BMW M hrdě upevnilo svou úzkou a úspěšnou spolupráci s nejprestižnějším motocyklovým seriálem MotoGP. S celou škálou vozů BMW M si nadále drží pozici oficiálního automobilového partnera a zaujímá vedení na startovním roštu. BMW M6 a BMW X6 M jako hlavní Safety Cars podtrhují vysokou technickou úroveň v tom nejpokrokovějším prostředí.

## ASFALT A KRAJNICE. DOKONALÉ HŘIŠTĚ NEJEN PRO JEZDCE MotoGP.

BMW M.



Kombinovaná spotřeba paliva a emise CO<sub>2</sub> BMW X6 M: 13,9 l/100 km, 325 g/km. Kombinovaná spotřeba paliva a emise CO<sub>2</sub> BMW M6 Coupé: 14,3 l/100 km, 342 g/km.

### Historie ceny BMW M - Cena BMW M

Rok	MotoGP Test	Sezóna	Jahr	MotoGP Test	Sezóna
2003	BMW 330 CD Loris Caprossi (ITA) Ducati Team	BMW Z4 roadster Valentino Rossi (ITA) Gauloises Fortuna Team	2006	BMW Z4 M roadster Colin Edwards (USA) Carmel Honda Team	BMW Z4 M Coupé Nicky Hayden (USA) Repsol Honda Team
2004	BMW Z4 2.2i Valentino Rossi (ITA) Gauloises Fortuna Team	BMW 645 Ci Valentino Rossi (ITA) Gauloises Fortuna Team	2007	BMW Z4 M Coupé Valentino Rossi (ITA) Fiat Yamaha Team	BMW M3 Coupé Casey Stoner (AUS) Ducati Team
2005	BMW 1 Series Sete Gibernau (ESP) Movistar Honda MotoGP	BMW M5 Sete Gibernau (ESP) Movistar Honda MotoGP	2008	BMW Z4 M Roadster Casey Stoner (AUS) Ducati Team	BMW M3 Cabrio Casey Stoner (AUS) Ducati Team
			2009	BMW 135i „BMW Sauber F1 Team Edition“ Casey Stoner (AUS) Ducati Team	BMW M3 Sedan Valentino Rossi (ITA) Fiat Yamaha Team
			2010	-	BMW M3 Coupé







## Jezdci MotoGP okusili poprvé nový okruh v Aragonu

Dani Pedrosa společně s jezdci Ducati Nicky Haydnem, Mikem Kalliem, Aleixem Espargarem a Hectorom Barberou se již porozhlédli po novém okruhu Motorland Aragón. Těsně po katalánské Grand Prix si mohli prohlédnout trať, která bude hostit 19. září třináctou Velkou cenu letošního seriálu.

V plném proudu soukromých testovacích jízd týmů Moto2 a 125 ccm, se první tři zmiřovaní jezdci MotoGP týmů Ducati vydali na trať v sedle silniční Ducati 1198S, aby tak dostáli pravidlům testovacích jízd. Ke sblížení s novou tratí muselo každému stačit pár kol. Hector Barberá pak využil toho, že Aspar má tým i ve třídě Moto2 a okruh si tedy prostudoval za řidičky motocyklu Suter.

Finský pilot Kallio zajel 20 kol a své pocity okomentoval slovy: „Trať je velmi zajímavá a poskytuje řadu optimálních linií, takže zářijový závod bude určitě napínavý.“

„Je tady několik náročných zatáček, které budeme muset nastudovat, ale celkově se mi trať líbí. Také budeme muset vzít v úvahu různá převýšení v jednotlivých úsecích.“

Kallio dále pokračoval: „Nyní mohu informovat tým o tom, co nás zde čeká. Můžeme začít pracovat na strategii závodu a začít přípravou možná nastavení motocyklu. Už se moc těším, až budeme na této trati závodit.“

## MotoGP Fahrer machen erste Bekanntschaft mit Aragón

Dani Pedrosa und die Ducati Fahrer Nicky Hayden, Mika Kallio, Aleix Espargaló und Hector Barberá sind nach dem Rennen in Barcelona alle zum Motorland Aragón gereist, um die ersten Eindrücke der neuen Strecke zu sammeln, die am 19. September das 13. Rennen der Saison beherbergen wird.

Die Moto2 und 125ccm Fahrer waren für einen privaten Test zugegen und die MotoGP Fahrer sind mit einem Ducati 1198S Straßenmotorrad gefahren, um die Testbestimmungen nicht zu verletzen und sind alle ein paar Runden gefahren, um sich das Layout der Rennstrecke anzuschauen. Hector Barberá ist die Moto2 Suter des Aspar Teams gefahren.

Kallio hat die Strecke während 20 Runden schon etwas kennen lernen können und der Finne möchte, was er bei dieser ersten Inspektion



sah. „Es gibt sehr viele Fahrlinien, für die man sich entscheiden kann und das macht die Rennstrecke für das Rennen im September interessant“, bemerkte er.

„Es gibt ein paar enge Kurven, an die wir denken müssen, aber ich bin ganz zufrieden mit dieser ersten Erkundung. Es gibt viele Punkte, die man beachten muss, denn die Strecke steigt an manchen Stellen an und fällt wieder ab. Das ist auf jeden Fall etwas, auf das wir uns vorbereiten müssen.“

Er fährt weiter fort: „Jetzt kann ich dem Team ein paar Tipps geben, so dass sie eine Idee bekommen, wie wir das Set up des Motorrads einstellen müssen. Das ist auf jeden Fall eine Strecke, auf die ich mich freue.“

## Antonio Banderas si vychutnal vikend na MotoGP

Lesk a slávu Hollywoodu sebou do Katalánska přinesl španělský herec Antonio Banderas, který přihlížel Grand Prix coby majitel týmu „Jack&Jones by Antonio Banderas“ ve třídě Moto2.

Tým s jezdci Kenny Noyesem a Joanem Olivem s motocykly Promoharris již úspěšně zasáhl do dění této nové kategorie. Noyes dojel dvakrát na sedmém místě v Jerezu a Barceloně a dokonce získal i pole position ve francouzském Le Mans.

Hlavní představitel ve filmech jako Zorro tajemná tvář či Shrek, je velmi nadšen tímto projektem a dodává: „Je to poprvé, co se závodů účastním jako člen týmu. Celý život jezdím na závody, ale vždy jako divák. Být v týmu je pro mě úplně něco nového. At jsem kdekoliv, vždy sleduji závody. Když jsem zrovna ve Státech, tak se dívám na Speed Channel a pokud jsem někde jinde, kde nedávají motorky v přímém přenosu, tak se na ně dívám na internetu. Anebo volám týmu, abych se zeptal, jak se daří našim klukům.“

„S dosavadním průběhem sezóny jsem velmi spokojen. Dostali jsme se až do mistrovství světa a závodíme v zcela nové kategorii. Letos mají všichni jezdci stejné motory a závody jsou naprosto úžasné. Jezdec, který získá pole position, skončí další víkend až třeba patnáctý. Je tak vidět kvalita a zkušenosti každého jezdce a také práce a technické dovednosti týmů, kteří musí adaptovat motocykl na každý okruh,“ vysvětluje Banderas.

Banderas má ale dlouhodobý plán. Nejprve by měl rád plně funkční tým ve třídě Moto2 a pak popřemýšlí i o možném postupu do královské třídy MotoGP.

„Teď se musíme soustředit na to, aby tým plně fungoval a během dalších dvou tří let přinesl výsledky. Následujícím krokem pak bude pravděpodobně přechod do MotoGP,“ uvedl Banderas. „Teď samozřejmě nevíme, jaké změny nám přinese budoucnost. Nevíme, zda se objeví se čtyřtákní tisícovky, takže musíme vyčkat, jak se náš projekt bude vyvíjet. Ale myslím si, že nakonec to do MotoGP dotáhneme.“

## Antonio Banderas genießt ein MotoGP Wochenende

Beim GP in Barcelona konnte man etwas Hollywood Glamour erleben denn der Spanische Schauspieler Antonio Banderas, dem das Moto2 Team „Jack&Jones by Antonio Banderas“ gehört, war auch zugegen.

Durch die Fahrer Kenny Noyes und Joan Olivé, die in der ersten Saison der neuen Zwischenklasse Promoharris Maschinen fahren, war es ein

viel versprechender Start für das Projekt von Banderas und dessen Crew und Fahrer. Noyes sicherte sich in Jerez und Barcelona einen siebten Platz und startete das Rennen in Le Mans von der Pole Position.

Der Star aus Filmen wie „Die Maske des Zorro“ und „Shrek“ ist enthusiastisch über das Projekt und sagt: „Das ist mein erstes Mal als Mitglied eines Teams. Ich bin schon mein ganzes Leben gern zu Rennen gegangen, aber eben nur als Zuschauer. Jetzt bin ich Teil eines Teams und das ist eine vollkommen andere Sichtweise. Wo auch immer ich bin, verfolge ich es auf irgendeine Weise. Wenn ich in den USA bin, schaue ich es mir über den Speed Sender an, wenn ich irgendwo anders bin, wo man es nicht im Fernsehen sehen kann, schaue ich es im Internet an. Ansonsten rufe ich einfach das Team an und frage nach wie sich unsere Jungs machen!“

„Ich bin glücklich wie die Dinge laufen, denn wir befinden uns in einer neuen Kategorie in der Weltmeisterschaft wo es nicht so einfach ist. Dieses Jahr haben wir in dieser Klasse alle dieselben Motoren und das Ergebnis ist unglaublich. Fahrer, die in der einen Woche noch auf der Pole Position gewesen sind, fahren in der anderen Woche auf den 15. Platz, es liegt also sehr vieles am Talent des Fahrers und auf der anderen Seite aber auch daran, wie das technische Team funktioniert und was sie über die verschiedenen Rennstrecken wissen,“ erklärt Banderas.

Der Langzeitplan Banderas ist sein Moto2 Projekt langfristig gesehen zuerst einmal voll funktionsfähig zu machen, doch auch ein Einstieg in die MotoGP ist nicht ausgeschlossen.

„Was wir zuerst einmal machen müssen ist unser Team in den nächsten zwei bis drei Jahren in dieser Kategorie zu festigen und dann wird der nächste Schritt vielleicht sein, in die MotoGP einzusteigen“, sagt er. „Ich weiß noch nicht. Das ändert sich in Zukunft vielleicht noch mal, wenn die 1000ccm 4-Takter eingeführt werden. Wir müssen sehen, wie sich unser Projekt entwickelt. Doch ich denke wir werden früher oder später in dieser Kategorie enden.“





## Alzamora oceněn ve Španělsku

Jméno Emilia Alzamora bylo přidáno na „Avenue of Champions“, která lemuje okruh Catalunya. Slavnostní odhalení se uskutečnilo u příležitosti Grand Prix Aperol Katalánska začátkem července.

Stávající manažer nové hvězdy stopětadvacitky Marca Marqueze byl oceněn za vynikající výsledky během své závodní kariéry. Rozšířil tak klub šampiónů, který čítá Alexe Crivillého, Sita Pons, Angela Nieto, Micka Doohana, Daniho Pedrosu, Jorge Lorenzu, Nicky Haydena a Caseyho Stonera. Ti všichni již mají své místo na „třídě mistrů“ na barcelonském okruhu.

„Jsem velmi šťastný, jednak jsem si za mlada naplno užil závodění na nejvyšší úrovni, získal titul ve stopětadvacitkách v roce 1999 a nyní mohu předat mé zkušenosti další generaci“, řekl Alzamora, který je nyní také ředitelem jezdecké školy Monlau Competicion. „Mít vlastní místo na třídě mistrů je pro mě velkým vyznamenáním.“

## Alzamora in Spanien geehrt

Emilio Alzamora's Name wurde der „Avenue der Meister“ an der Rennstrecke von Katalonien hinzugefügt und eine Plakete mit dem Namen des ehemaligen 125ccm Weltmeisters wurde am Freitag des Gran Premi Aperol de Catalunya enthüllt.

Die Errungenschaften Alzamora's, der jetzt den 125ccm Star Marc Marqueze managt, wurden gewürdigt und sein Name wurde deren anderer Weltmeister wie Alex Crivillé, Sito Pons, Angel Nieto, Mick Doohan, Dani Pedrosa, Jorge Lorenzo, Nicky Hayden und Casey Stoner, die alle eine Plakette an der Rennstrecke in Barcelona haben, hinzugefügt.

„Ich bin sehr glücklich, denn ich konnte meine Leidenschaft, den Motorradrennsport, ausleben als ich jung war. Ich bin auf höchstem Niveau gefahren und habe 1999 den Titel gewonnen und jetzt kann ich dies und meine Erfahrungen durch die neuen Werte des Motorradrennsportes weiter geben“, sagte Alzamora, der auch der Direktor der Monlau Rennfahrerschule ist. „Einen Platz auf der „Avenue der Meister“ zu haben ist ein Privileg.“



## Sjezd „Wings for Life“

První týden v červenci Královský automobilový klub Katalánska (RACC) hostil sjezd organizovaný nadací „Wings for Life“ (křídla pro život), který se zabýval výzkumem míšních poranění. Nadace je neziskovou organizací, kterou podporuje společnost Red Bull a společně usilují o rozšíření výzkumu a léčby ochrnutí způsobených míšními poraněními. Na projektu spolupracuje i lékařský odbor klubu RACC a také Doma Sports, coby držitel práv MotoGP.

Hlavní náplní sjezdu, na kterém se sešlo více než 150 lékařů, bylo přenesení zkušeností ze sportovní medicíny na všeobecnou praxi. Důraz byl dán také na správnou manipulaci zraněných jezdců. Samotný prezident nadace „Wings for Life“, doktor Xavier Mir, léčil během několika posledních let řadu jezdců MotoGP ve velmi prestižní barcelonské nemocnici USP Dexeus.

## „Wings for Life“ Kongress

Der „Royal Automobile Club de Catalunya (RACC)“ hat an diesem Wochenende in Barcelona einen Kongress abgehalten, der von der „Wings for Life“-Stiftung organisiert wurde. Die Stiftung wird von Red Bull unterstützt und beschäftigt sich mit der Rückenmarks-Forschung. Sie ist eine private, gemeinnützige Organisation, deren Ziel es ist die Forschung weltweit zu unterstützen, um den wissenschaftlichen und klinischen Fortschritt für eine vermeintliche Verletzung des Rückenmarks (Spinal Cord Injury – SCI) zusammen mit der medizinischen Abteilung des RACC und dem Rechteinhaber der MotoGP, Doma Sports, anzutreiben.



Mehr als 150 Ärzte nahmen an dem Event teil und konzentrierten sich darauf ihre Erfahrungen unter den Sportmedizinern auszutauschen und sie mit der breiten Öffentlichkeit zu teilen. Auch über verschiedene Techniken, durch die betroffenen Rennfahrer geholfen werden kann, wurde gesprochen. Der Präsident von „Wings for Life“ Spanien, Dr. Xavier Mir, hat in den letzten Jahren bereits viele MotoGP Fahrer im USP Dexeus Krankenhaus in Barcelona behandelt.

## Katalánsko skládá poklonu Crivillému

Uplynulo devět měsíců od desátého výročí jeho mistrovského titulu pětistovek a Alex Crivillé se dočkal dalšího nečekaného ocenění. Katalánsko si chtělo nějakým způsobem připomenout tento jediný španělský titul v královské třídě a tak u vjezdu do Alexova rodného městečka Seva, byla odhalena jeho dvoumetrová socha.

Socha byla navržena místní umělkyní Martou Solsonovou a připomíná celému městu mimořádný úspěch Crivillého, který má na kontě titul ve třídě 125 ccm z roku 1989. Dílo zobrazuje španělského hrdinu oslavujícího vítězství na pódiu. Slavnostní inaugurace se zúčastnila řada vysokých představitelů, mezi kterými nechyběl ani bývalý prezident Katalánska Jordi Pujol.

## Katalonien ehrt Crivillé

Neun Monate nach dem Zehn-Jahrestag seines einzigen 500ccm Weltmeisterschaftstitel hat Alex Crivillé's Heimatstadt Seva in Nord-Katalonien ihrem Lieblingssohn der Stadt zu Ehren eine 2 Meter hohe Statue am Eingang der Stadt errichtet.

Die Statue, die von der einheimischen Künstlerin Marta Solsona entworfen wurde, erinnert die ganze Stadt an die Erfolge von Crivillé, der 1989 auch 125ccm Weltmeister wurde. Sie zeigt den Spanischen Helden auf dem Podium, wie er einen Sieg feiert. Crivillé posierte zusammen mit dem Kunstwerk bei einer Zeremonie, an der auch einheimische Größen, wie zum Beispiel der Präsident Katalonien's Jordi Pujol, teilgenommen haben.

## Alex De Angelis povolán k zástupu Aoyami

RSM Team Scot se dohodl s týmem Interwetten Honda MotoGP a uvolnil Alexe De Angelise, aby zastoupil Hiroshiho Aoyamu během jeho nepřítomnosti. Aoyama si při pádu ve warm upu na Silverstone zlomil dvanáctý obratel, De Angelis se tak přesunul z třídy Moto2 do MotoGP, kde bude závodit až do návratu Aoyami, který je předběžně plánován na zářijovou Velkou cenu v Aragónu. Poté se vrátí zpět do svého týmu RSM Scot, v jehož barvách dokončí letošní sezónu.

## Alex De Angelis als Ersatz für Aoyama

Das RSM Team Scot hat zugestimmt, ihren Fahrer Alex de Angelis dem Interwetten Honda MotoGP Team zu leihen, bis Hirohi Aoyama, der sich den 12. Brustwirbel bei einem Sturz im Warm up für den Grand Prix in Silverstone brach, zurück ist. De Angelis steigt von der Moto2 Klasse in die Königsklasse auf, bis Aoyama wieder voll genesen im Team zurück ist, was voraussichtlich spätestens zum Rennen in Aragón im September sein soll. Dann wird De Angelis für den Rest der Saison zum RSM Team Scot zurückkehren.





## Zápasnická hvězda Mark Henry v paddocku MotoGP

Světy MotoGP a wrestlingu se spřátelily v Barceloně. Přední jezdci MotoGP v čele s Jorgem Lorenzem, Nicky Haydenem, Benem Spiesem a Colinem Edwardsem se setkali s hvězdou světového wrestlingu Markem Henrym.

Profesionální zápasník známý pod přezdívkou „sexy čokoláda“ zavítal do Španělska na sedmou Grand Prix letošní sezóny. Během čilých rozhovorů s piloty MotoGP nadhodil Nicky Hayden myšlenku na pákový turnaj.

„S celým týmem za zády jsem se cítil dostatečně bezpečně! Henry je přece jenom silný kluk a jsem rád, že k souboji nakonec nedošlo,“ vtipkoval Hayden. „Jako malý kluk jsem chtěl být profesionálním wrestlerem!“

Edwards byl mnohem sebevědomější, když se setkal s Henrym. „On není zas až takový silák, myslím, že bych měl šanci jej přeprat!“, usmíval se jezdec týmu Monster Yamaha Tech 3. „Pochází z Texasu stejně jako já a jsem rád, že jsem poznal dalšího krajana. Když jsem byl mladší, tak jsem pravidelně sledoval všechny zápasy!“

Týmový kolega Spies byl také rád, že mohl poznat Henryho. „Definitivně je to chlap, kterého chcete mít vždy na své straně! I já jsem pravidelně sledoval zápasy wrestlingu, ale nakonec to vždy vyhrály motorky.“

## WWE Star Mark Henry macht sich mit der MotoGP vertraut

Die Welten der MotoGP und WWE trafen beim Event in Barcelona auf der Rennstrecke aufeinander, als die Fahrer Jorge Lorenzo, Nicky Hayden, Ben Spies und Colin Edwards den WWE Star Mark Henry im Fahrerlager kennen gelernt haben.

Der professionelle Wrestler ist auch als „Sexual Chocolate“ bekannt und hat Barcelona am Abend des siebten Rennens der MotoGP Weltmeisterschaft 2010 einen Besuch erstattet. Er verbrachte seine Zeit damit mit den vier Rennfahrern beide Sportarten zu vergleichen und hat ihnen beim Armdrücken einen Eindruck von seiner Sportart vermittelt.

„Ich habe mich in seiner Gegenwart sehr sicher gefühlt! Er ist ein großer starker Kerl und ich bin froh, dass ich nicht mit ihm Armdrücken musste“, witzelt Hayden. „Als Kind wollte ich immer ein professioneller Wrestler werden!“

Edwards war etwas selbstsicherer als er Henry traf. „Er ist gar nicht so groß, ich denke ich könnte ihn besiegen!“, lacht der Monster Yamaha Tech 3 Fahrer. „Er ist wie ich ein Junge aus Texas und es ist schön, wenn man immer mal wieder jemanden wie ihn kennen lernt. Als ich jünger war, habe ich mir die Jungs immer angeschaut!“

Auch der Teamkollege Spies freut sich Henry kennen zu lernen: „Er ist jemand, den man ganz sicher auf seiner Seite haben will! Ich habe mir in Texas ziemlich oft Wrestling angeschaut, aber ich hab mich schon immer mehr für Motorräder interessiert.“

## Motocykly zachraňují životy – MotoGP a Jezdci pro zdraví

**At' je to vysokorychlostní závod MotoGP nebo vikendová vyjížďka s přáteli – motocykly pumpují adrenalin, přináší 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 GP týmů a jezdců. Příspěvky se natolik rozrostly, že se o nadaci začala zajímat i princezna Anna a tak se v roce 1988 na její pozvání vypravili do Somálska a Keni, aby se podívali na humanitární práce z první ruky. Tato cesta měla změnit jejich životy.

Na dvoře kliniky, nacházející se v místní průmyslové oblasti, spatřili hromadu vřaku různých vozidel. Motocykly, na kterých bylo najeto třeba jen pouhých tisíc kilometrů, se válely na hromadách, opuštěné a rezavější. Rozvoz zdravotní péče byl zcela nemožný, děti zde umíraly na choroby, jimž šlo snadno zabránit a které jsme v Evropě nevidíme celá stáletí. Pro lidi, kteří byli motocyklisty po celý svůj život, to nedávalo smysl.

A tak se v garáži, plné nepojízdných motocyklů, zrodila myšlenka Jezdci pro zdraví. V zemi, kde neexistují dealerství ani odtahové služby, jež by bylo možno v případě problémů využít, 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 nyní realizují svůj program v Gambii, Nigérii, Zimbabwe, Keňi, Lesotu, Tanzánii a Zambii. Projekt Jezdci pro zdraví je provozován čistě africkými týmy - je založen na jezdeckém tréninku a systému preventivní údržby motocyklů, a jeho cílem je dosažení standardu nulové poruchovosti.

Jezdci pro zdraví tímto projektem v Zambii zahájili zcela unikátní program. Violet Ng'ambiová je jednou z pětičlenného týmu profesionálních kuryrů, kteří byli v rámci projektu Jezdci pro zdraví vyškoleni k přepravě vzorků k diagnóze HIV/AIDS, tuberkulóze a dalších nemocí ze zdravotních center do laboratoří. Violet před tím, než se zapojila do tohoto programu,

neuměla jezdit ani na kole. Nyní nejen bezpečně řídí motocykl, a to i v náročném terénu jižní Afriky, ale je schopna jej také plně udržovat.

„Pokud jste nikdy neseseděli na motocyklu, tak vám to připadne náročné,“ říká Violet. „Já jsem musela být statečná. Nechtěla jsem zahanbit sama sebe! A je to výborná zkušenost. Lidé na mě teď spoléhají a já jsem hrdá na to, že mohu být součástí tohoto projektu.“

Rychlá analýza vzorků má neskutečně velký význam pro všechny, kteří navštěvují venkovská zdravotní centra. Jakmile zdravotní personál potvrdí diagnózu, pacienti mohou ihned začít léčbu a je tak možno zabránit zbytečným úmrtím způsobeným dlouhou čekací dobou na výsledky. Pokud se chcete dozvědět více o Violet a celém programu můžete se podívat na krátkou video reportáž na webové stránce [www.riders.org](http://www.riders.org).

Jezdci pro zdraví jsou nyní také oficiální charitou MotoGP a FIM (mezinárodní motocyklová federace) a tak se jim dostává podpory od motocyklistů z celého světa. Vzárušující akce v paddocku, zaměřené na získávání dalších fondů, také v letošním roce významně pomohou programu Jezdci pro zdraví. Tím také zároveň umožní ohroženým africkým komunitám získat základní zdravotní péči, která je ve vyspělých státech samozřejmostí.

V roce 2009 umožnila podpora MotoGP a světové motocyklistické veřejnosti africkým zdravotníkům poskytnout pravidelnou péči milionům obyvatel. Ročně čtyři miliony umrtí dětí mladších pěti let (pouze na malárii zemře každých třicet sekund jedno dítě), znamenají mnoho další práce, kterou je potřeba udělat.

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) - Vaše podpora je pro nás velmi důležitá.

„Jezdci jsou fantastickou myšlenkou, ve které 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



Violet Ng'ambio





DATUM	GRAND PRIX	OKRUH	ZEMĚ
11. dubna	Commercialbank Grand Prix of Qatar*	LOSAIL	KATAR
2. května	Gran Premio bwin de España	JEREZ	ŠPANĚLSKO
23. května	Monster Energy Grand Prix de France	LE MANS	FRANCIE
6. června	Gran Premio d'Italia TIM	MUGELLO	ITÁLIE
20. června	AirAsia British Grand Prix	SILVERSTONE	VELKÁ BRITÁNIE
26. června	TIM TT Assen**	TT ASSEN	HOLANDSKO
4. července	Gran Premi Aperol de Catalunya	CATALUNYA	ŠPANĚLSKO
18. července	eni Motorrad Grand Prix Deutschland	SACHSENRING	NĚMECKO
25. července	Red Bull U.S. Grand Prix***	LAGUNA SECA	USA
15. srpna	Cardion ab Grand Prix České republiky	BRNO	ČESKÁ REPUBLIKA
29. srpna	Red Bull Indianapolis Grand Prix	INDIANAPOLIS	USA
5. září	GP Aperol di San Marino e della Riviera di Rimini	MISANO	ITÁLIE
19. září	Gran Premio A-Style de Aragón	MOTORLAND ARAGÓN	ŠPANĚLSKO
3. října	Grand Prix of Japan	MOTEGI	JAPONSKO
10. října	Malaysian Motorcycle Grand Prix	SEPANG	MALAJSIE
17. října	Iveco Australian Grand Prix	PHILLIP ISLAND	AUSTRÁLIE
31. října	bwin Grande Prémio de Portugal	ESTORIL	PORTUGALSKO
7. listopadu	GP Generali de la Comunitat Valenciana	COM. VAL. RICARDO TORMO	ŠPANĚLSKO



from eni research

agip lubricants  
the best for your motorbike



eni

eni.com

\*Noční závod \*\* SOBOTA/SAMSTAG \*\*\* POUZE TŘÍDA MotoGP/NUR MotoGP Klasse MotoGP



# AUTOMOTODROM BRNO THE BRNO CIRCUIT

Zažijte na vlastní kůži atmosféru a vzrušení světových mistrovství motocyklů a automobilů

Visit the circuit and experience the atmosphere and excitement of world championships for motorbikes and racing cars



- **MISTROVSTVÍ SVĚTA MOTOCYKLŮ A AUTOMOBILŮ**

FIA GT1, MS SUPERBIKE, FIA WTCC, CARDION AB GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY a další.

- **JÍZDY VĚREJNOSTI**

Pro všechny příznivce automobilů a motocyklů, kteří si chtějí vyzkoušet své jezdecké schopnosti.

- **MOTOŠKOLA**

Kurz jízdy na motocyklu, vše podstatné o správném a bezpečném ovládnání motocyklu, zásady rychlé a bezpečné jízdy.

- **EXKURZE**

Nejzajímavější místa Automotodromu, zákulisí světových mistrovství. Pro skupiny i jednotlivce.

- **CESTOVNÍ KANCELÁŘ AGAIN TRAVEL**

Ubytovací služby, exkurze, doprava a další.

- **IN LINE**

Dostatečná šířka a kvalitní povrch závodní dráhy přístupné bruslařům všech úrovní.

- **OFF ROAD DRÁHA**

Dráha nabízí ideální podmínky pro otestování vlastností offroadů.

- **WORLD CHAMPIONSHIPS FOR MOTORBIKES AND RACING CARS**

FIA GT1, WORLD SUPERBIKE CHAMPIONSHIP, FIA WTCC, CARDION AB GRAND PRIX OF THE CZECH REPUBLIC and many more.

- **PUBLIC RIDES**

For all racing car and motorbike enthusiasts who want to test their driving skills.

- **MOTORBIKE SCHOOL**

Motorbike driving school: the most important things one needs to know about proper and safe motorbike driving and rules for fast and safe driving.

- **GUIDED TOURS**

The most interesting places around the Brno Circuit, behind the scenes of the world championships. For groups and individuals.

- **AGAIN TRAVEL TRAVEL AGENCY**

Accommodation services, guided tours, transportation etc.

- **IN-LINE**

Sufficient width and perfect track surface accessible to inline skaters of all skill levels.

- **OFF-ROAD TRACK**

This track offers perfect conditions for private off-road vehicle testing.

Pro více informací a kalendář akcí navštivte / For event calendars and more information visit

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

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

