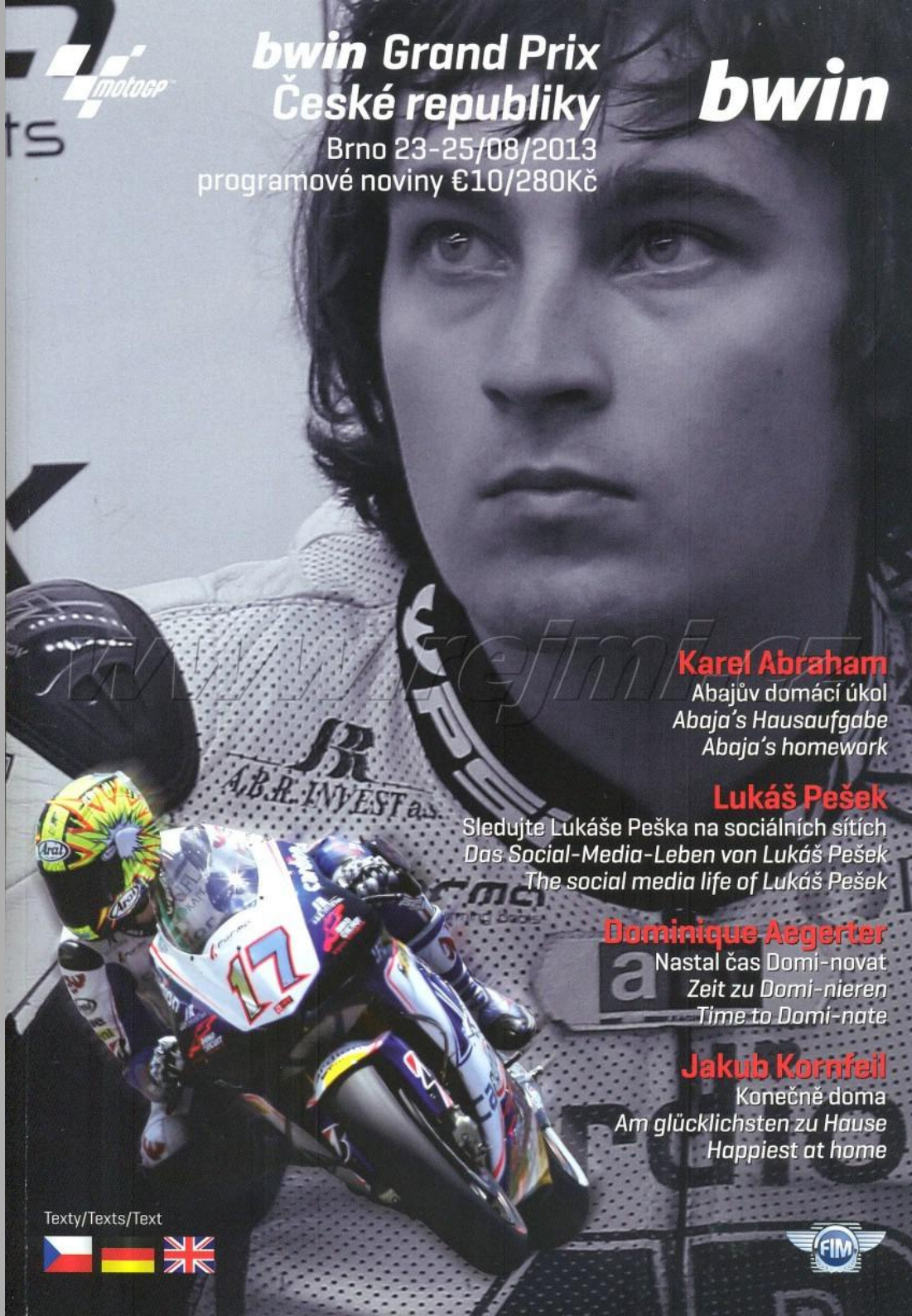




**bwin Grand Prix
České republiky**
Brno 23-25/08/2013
programové noviny €10/280Kč

bwin



Karel Abraham

Abajův domácí úkol
Abaja's Hausaufgabe
Abaja's homework

Lukáš Pešek

Sledujte Lukáše Peška na sociálních sítích
Das Social-Media-Leben von Lukáš Pešek
The social media life of Lukáš Pešek

Dominique Aegerter

Nastal čas Domi-novat
Zeit zu Domi-nieren
Time to Domi-nate

Jakub Kornfeil

Konečně doma
Am glücklichsten zu Hause
Happiest at home

Texty/Texts/Text



TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853
INNOVATORS BY TRADITION

160th
ANNIVERSARY
1853 - 2013



TISSOT T-RACE MotoGP™
LIMITED EDITION 2013

Become part of racing history with a robust 316L stainless steel case, scratch-resistant sapphire crystal and water resistance up to 10 bar (100m / 330ft).

IN TOUCH WITH YOUR TIME



OFFICIAL TIMEKEEPER



Get in touch at www.tissot.ch



TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853
INNOVATORS BY TRADITION

160th
ANNIVERSARY
1853 - 2013

Get in touch at www.tissot.ch



TISSOT T-RACE
NICKY HAYDEN – MotoGP Racer
LIMITED EDITION 2013

Sport meets style in a robust 316L stainless steel watch with scratch-resistant sapphire crystal, quartz chronograph and water resistance up to 10 bar (100m / 330ft).

IN TOUCH WITH YOUR TIME



Obsah Inhalt Contents

06	FIM Uvítání / Grußwort / Welcome
08	Uvítání / Willkommen / Welcome
10	Časový plán / Zeitplan / Timetable
14	Automotodrom Brno / Streckenplan / Circuit info.
16	Brno – traťové rekordy / Statistiken / Stats.
20	Startovní listina MotoGP™ / Startliste / Entry List
22	Klasifikace MotoGP™ / Klassifikation / Classification
24	Profilý jezdců MotoGP™ / Fahrerprofile / Teams and Riders
64	Karel Abraham: Abajův domácí úkol / Abaja's Hausaufgabe / Abaja's homework
69	Pohled do zákulisí týmu Cardion AB Motoracing / Ein Blick hinter die Kulissen mit dem... / Behind the Scenes
72	Sledujte Lukáše Peška na sociálních sítích / Das Social-Media-Leben... / Social media life
74	Rozděl a panuj / Teile und herrsche / Divide and Rule
82	Startovní listina Moto2™ / Startliste / Entry List
84	Klasifikace Moto2™ / Klassifikation / Classification
86	Dominique Aegerter: Nastal čas Domi-novat / Zeit zu Domi-nierent / Time to Domi-nate
91	Jezdci třídy Moto2™ / Top Piloten / Top Riders
94	Startovní listina Moto3™ / Startliste / Entry List
96	Klasifikace Moto3™ / Klassifikation / Classification
98	Jakub Kornfeil: Konečně doma / Am glücklichsten zu Hause / Happiest at home
104	Jezdci třídy Moto3™ / Top Piloten / Top Riders
108	Red Bull MotoGP Rookies Cup
112	Motocykly zachraňují životy / Motorradler retten Leben / Riders for Health
113	Kalendář / Kalender / Calendar

bwin Grand Prix České republiky Brno 23-25/08/2013

Circuit / Promoter
Automotodrom Brno a.s. PO Box 1 CZ64100 Brno

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

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

Whilst 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. ©2013 TRMG Ltd. / BSSP Ltd.

Publishing Director Jon Fellows
Operations Director Andrew Stevens
Project Director Bill Smith
Advertising Sales Director Charlie Wise
Commercial Manager Alex Hudson
Display sales Czech Republic Jaromir Havranek
+ 420547226221
Display sales Germany HB-Werbung und Verlag
GmbH & Co. KG, Hendrik Nöbel + 49 [0] 371 561600
Merchandising Nicolas Catin
Design Ian Ross, BSSP
Photography 2snap.com / Dorna
Printed by HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG





Nová sezóna Grand Prix je již v plném proudu. Stejně jako v loňském roce, jsme svědky fantastického závodění ve všech kategoriích Grand Prix, které nám přináší těsné souborje na trati a to nejen o vítězství, ale i tvrdé bitvy o další umístění. A stejně jako v posledních ročnících i letošní mistrovství nám ukazuje závodění na nejvyšší úrovni.

Ročník 2012 je zapsán do historie jako první ročník nově vytvořené třídy Moto3™, která nahradila kategorii do 125 ccm, jenž byla poslední původní kategorií v seriálu mistrovství světa od jejího vzniku v roce 1949. Vývoj technologie spolu s postupným vymizením dvoutaktních motorů z motocyklového trhu, přispěly k této nevyhnutelné změně... A výsledkem byla fantastická závodní sezóna v nejnižší třídě, která je nyní vybavena jednocylindrovými čtyřválcovými motory s prototypními šasi. Úroveň závodění je přitom plně srovnatelná s tou, na kterou jsme byli zvyklí u dvoutaktní motorů. Motocykly jsou vývojově na špičce, s téměř identickými výkony, takže divákům a fanouškům se nově závodní stroje líbí stejně jako předtím. Toto také potvrzuje, že technické předpisy zvolené pro třídu Moto3™, stejně jako před třemi roky pro třídu Moto2™, byly ty správné.

Není pochyb o tom, že letošní sezóna 2013 přináší velké vzrušení a očekávání ve všech závodních třídách. V každé Grand Prix jsme svědky nádherné sportovní show v podání našich nejlepších jezdců, jak tomu bylo již tolikrát v historii tohoto šampionátu. Tato sezóna nám přinesla novou Grand Prix v Austinu v Texasu a také absenci v kalendáři, ze kterého se v roce 2013 stáhl okruh Estoril.

I letos, stejně jako každý rok, máme nové jezdce v každé třídě a zajímavé změny v některých týmech. Největší mediální pozornost přilákal přestup mistra světa třídy Moto2™ Marco Marqueze do továrního týmu Honda MotoGP™ a návrat Valentina Rossiho zpět k Yamaze, čímž uvolnil místa u Ducati pro svého krajana Andreu Dovizioso. Těm všem jsou tvrdými soupeři mezi dalšími i španělský jezdec Jorge Lorenzo, úřadující dvojnásobný mistr světa v MotoGP™, a Daniel Pedrosa, který stále čeká na svůj celkový čtvrtý titul... Tato složení zaručuje mnoho vzrušujících zážitků na všech tratích. Není pochyb o tom, že závodění v kategoriích Moto2™ a Moto3™ bude i nadále pokračovat na velmi vysoké úrovni. To vše jsou dobré důvody, proč si sezónu 2013 naplno užít.

Jménem FIM, bych chtěl pozdravit všechny zúčastněné v mistrovství světa silničních motocyklů a srdečně jim poděkovat za jejich tvrdou práci: promotérské společnosti Dorna, jezdcům, týmům, výrobcům, okruhům a činovníkům. A samozřejmě všechna ta práce se dělá pro vás, motocyklové fanoušky, sportovní příznivce, televizní diváky – v jedné slově: naše diváky!

Přeji vám fantastickou sezónu,

Vito Ippolito
Prezident FIM



iRide



Eni lubrificanti per tutti

EXCLUSIVE FUEL AND LUBRICANTS

Developed in our laboratories, brought to perfection on track, designed for your engine. Choose iRide, the lubricant for your motorbike. Discover the full range on eniracing.com



moto2 **moto3** **MotoGP™**
WORLD CHAMPIONSHIP

Timetable Zeitplan Časový plán

Pátek, 23. srpna 2013 / Freitag 23 August 2013 / Friday, 23rd August 2013

09:00-09:40	Moto3™	Volný trénink 1 / 1. Freies Training / Free Practice 1
09:55-10:40	MotoGP™	Volný trénink 1 / 1. Freies Training / Free Practice 1
10:55-11:40	Moto2™	Volný trénink 1 / 1. Freies Training / Free Practice 1
11:55-12:25	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Volný trénink 1 / 1. Freies Training / Free Practice 1
13:10-13:50	Moto3™	Volný trénink 2 / 2. Freies Training / Free Practice 2
14:05-14:50	MotoGP™	Volný trénink 2 / 2. Freies Training / Free Practice 2
15:05-15:50	Moto2™	Volný trénink 2 / 2. Freies Training / Free Practice 2
16:05-16:35	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Volný trénink 2 / 2. Freies Training / Free Practice 2
17:35-18:00	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Kvalifikační trénink / Qualifikationstraining / Qualifying

Sobota, 24. srpna 2013 / Samstag 24 August 2013 / Saturday, 24th August 2013

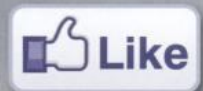
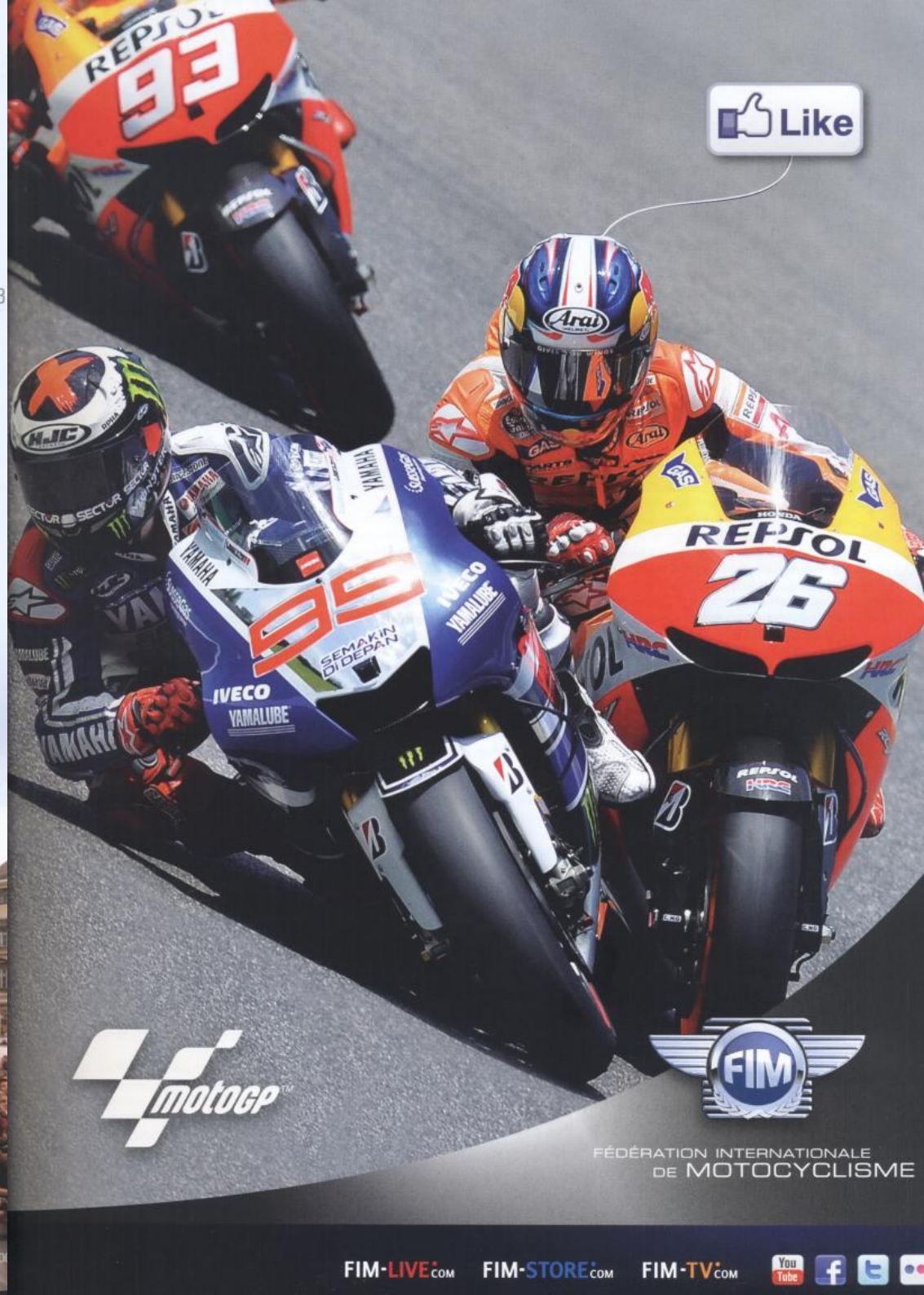
09:00-09:40	Moto3™	Volný trénink 3 / 3. Freies Training / Free Practice 3
09:55-10:40	MotoGP™	Volný trénink 3 / 3. Freies Training / Free Practice 3
10:55-11:40	Moto2™	Volný trénink 3 / 3. Freies Training / Free Practice 3
12:35-13:15	Moto3™	Kvalifikace / Qualifikationstraining / Qualifying
13:30-14:00	MotoGP™	Volný trénink 4 / 4. Freies Training / Free Practice 4
14:10-14:25	MotoGP™	Kvalifikace 1 / Qualifikationstraining 1 / Qualifying 1
14:35-14:50	MotoGP™	Kvalifikace 2 / Qualifikationstraining 2 / Qualifying 2
15:05-15:50	Moto2™	Kvalifikace / Qualifikationstraining / Qualifying
16:30	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Závod [14 kol] / Rennen [14 Runden] / Race [1]

Neděle, 25. srpna 2013 / Sonntag 25 August 2013 / Sunday, 25th August 2013

09:00-09:20	Moto2™	Warm Up
09:30-09:50	MotoGP™	Warm Up
10:00-10:20	Moto3™	Warm Up
11:20	Moto2™	Závod [20 kol] / Rennen [20 runden] / Race [20 laps]
13:00	MotoGP™	Závod [22 kol] / Rennen [22 runden] / Race [22 laps]
14:30	Moto3™	Závod [19 kol] / Rennen [19 runden] / Race [19 laps]



Karel Abraham, Brno 2013



FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME

FIM-LIVE.COM

FIM-STORE.COM

FIM-TV.COM





Vítejte na jižní Moravě

Kraj na jihu Moravy, na hranici s Rakouskem a Slovenskem, oplývá bohatou historií, překrásnou a rozmanitou přírodou, památkami, znamenitým vínem a stále živými 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 patří rovněž dvě biosférické rezervace: Dolní Morava a Bílé Karpaty. Na seznamu nehmotného světového kulturního dědictví UNESCO jsou mužský tanec verbuňk i Jízda králů 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, propáští Macocha a podzemní řekou Punkvou.

Jihomoravské metropole Brno, druhé největší město ČR, je správním, hospodářským, kulturním a obchodním centrem s četnými univerzitami, divadly, galeriemi a muzei. Nabízí celou řadu historických a architektonických památek. Kromě již zmíněné vily Tugendhat, jsou to dominanty města: katedrála sv. Petra a Pavla a hrad Špilberk. Brno je také významným veletržním městem s více než osmdesátiletou tradicí, která obohacuje nabídku Brna o kongresovou a veletržní turistiku. Turisticky atraktivní je nově otevřená brněnské podzemí a kostnice.

Nedaleko Brna se nachází proslulá Slavkovská bitvě (Austerlitz), místo Bitvy tří císařů v roce 1805. Každoročně se koncem roku uskutečňují vzpomínkové akce této mimořádné bitvy s ukázkami.

Jižní Morava je nejvýznamnější vinohradnickou a vinařskou oblastí naší republiky. Nachází se zde přes 96 % všech vinic ČR. Z jejich hroznů se pak vyrábějí znamenitá vína. Nejlépe se vychutnávají v oblíbených sklípčích. Největšími svátky vína jsou vinobraní, které se každoročně konají v historických městech Znojmo a Mikulov. Neodmyslitelným rysem jižní Moravy jsou lidové tradice: pestré lidové kroje, písně a tance. Milovníky aktivního odpočinku v kraji uspokojí množství značených cyklotras, pěších tras a naučných stezek často spojených s poznáním vinařství a jeho tradice na jižní Moravě, ale také s možností degustace vína. Rozvoji také zaznamenává golf a lázeňství (lázně Lednice a Hodonín). Nevšední vodní cestu pro plavby nabízí Batův kanál, vítěz prestižní soutěže o Evropskou destinaci nejvyšší kvality – EDEN 2011.



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

Willkommen in Südmähren

Die Region im Süden von Mähren, an der Grenze zu Österreich und der Slowakei, rühmt sich mit einer reichen Geschichte, mit einer schönen und vielfältigen Landschaft, zahlreichen Sehenswürdigkeiten, gutem Wein und immer noch lebendigen Folklore-Traditionen.

Es gibt viele reizvolle Orte auf der ganzen Welt, aber kaum findet man einen, wo sich vier Gebiete von internationaler Bedeutung dicht aneinander befinden, so kostbar, dass sie unter dem Schutz der UNESCO stehen. Zwei Denkmäler sind im Verzeichnis des Kultur- und Naturerbes eingetragen: die Kulturlandschaft von Lednice und Valdice, eine romantische Gegend mit zahlreichen kleinen Gebäuden zwischen zwei Schlössern, und das Haus Tugendhat – ein funkcionalistisches Gebäude aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in der Stadt Brünn. Unter der Schirmherrschaft der UNESCO befinden sich auch zwei Biosphärenreservate: die Unterer March und die Weißen Karpaten. Die Liste des immateriellen Weltkulturerbes der UNESCO umfasst den Männertanz „verbuňk“ sowie den „Königsritt“ aus der Mährischen Slowakei.

Die Region strahlt auch von seltenen Naturschönheiten, wie dem Nationalpark Podyjí/Thayatal mit zahlreichen Mäandern und felsigen, mit Wald bewachsenen Hängen, oder dem Mährischen Karst mit Karsthöhlen, der Schlucht Macocha und dem unterirdischen Fluss Punkva.

Brünn, die Metropole Südmährens und die zweitgrößte Stadt in der Tschechischen Republik, ist ein Verwaltungs-, Wirtschafts-, Kultur- und Handelszentrum mit zahlreichen Universitäten, Theatern, Galerien und Museen. Es birgt ein breites Spektrum an historischen und architektonischen Denkmälern. Neben dem bereits erwähnten Haus Tugendhat sind es die Stadtzeichen: der Dom der Hl. Peter und Paul sowie die Burg Spielberg. Brünn ist ebenfalls eine bedeutende Messestadt mit über 80jähriger Tradition, die das örtliche Angebot mit Kongress- und Messtourismus bereichert. Attraktiv für Touristen sind das neu eröffnete unterirdische Labyrinth und das Beinhaus.

Unweit von Brünn befindet sich das berühmte Schlachtfeld von Slavkov [Austerlitz], der Ort der Dreikaiserschlacht von 1805. Zu jedem Jahresende finden hier Gedenkveranstaltungen an diese Schlacht mit Kampfvorfürungen statt.

Südmähren ist das wichtigste Weinbaugebiet des Landes. Hier befinden sich über 96 % aller Weingärten Tschechiens. Sie liefern Trauben für edle Weine, die man am besten in populären Weinkellern verkostet. Die größten Weinfeste sind alljährlich die Weinlesefesten in den historischen Städten Znojmo und Mikulov. Ein unternehmens Merkmal Südmährens ist dessen lebendiges Brauchtum: bunte Volkstrachten, -lieder und -tänze.

Die Fans der aktiven Erholung werden durch viele markierte Radrouten, Wanderwege und Lehrpfade in der Region befriedigt, die oft mit Informationen vom Weinbau und dessen Traditionen in Südmähren sowie mit Weindegustation verbunden sind. Auch Golf- und Wellness-Tourismus (Kurorte Lednice und Hodonín) erleben einen Aufschwung. Eine bemerkenswerte Wasserstraße bietet der Bato-Kanal, Gewinner des renommierten Wettbewerbs „European Destination of Excellence – EDEN 2011“.

Jihomoravský kraj
Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno
Phone: +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 Moravy. Na sever od Brna se nachází chráněná oblast Moravského krasu a směrem na jih se rozprostírají vinice se stylavými vinnými sklípky. Město je obklopeno krásnými smíšenými lesy, které nabízejí mnoho příležitostí pro turistiku a cykloturistiku.

Brno se pyšní mnoha architektonickými památkami, které jsou důkazem jeho bohaté historie. Perlou moderní architektury je světově proslulá vila Tugendhat – dílo německého architekta Ludwiga Miese van der Rohe zapsané na seznamu světového dědictví UNESCO [v současné době v rekonstrukci]. Za návštěvu také stojí unikátní podzemní království Labyrintu pod Želným trhem či Mincmistrovského sklepa.

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

B | R | N | O

www.brno.cz

Turistické informační centrum města Brna / Touristisches Informationszentrum der Stadt Brünn
Radnická 2, Tel.: +420 542 427 150
info@ticbrno.cz, www.ticbrno.cz

Turistické informační centrum - Jižní Morava / Touristisches Informationszentrum – Südmähren
Radnická 2, Tel.: +420 542 427 170
info@ccrjm.cz, www.jizni-morava.cz, www.suedmaehren.cz

Brno Circuit: Automotodrom Brno

Streckenplan / Circuit Info.



- silnice
road route
- pěší cesty
foot path
- závodní dráha
race track
- přírodní tribuny
banked areas
- sedadlové tribuny
grandstands
- fan shop
- parkoviště
parking
- velkoplošná obrazovka
large TV screen
- traťoví komisaři
streckenkommissaren
- restaurace
restaurant
- občerstvení
refreshment kiosk
- pokladna
cash desk
- zdravotní středisko
medical centre
- čerpací stanice
fuel station
- požární stanice
fire department
- budovy
buildings
- heliport
hubschrauberhafen
- info point

- SEDADLOVÉ TRIBUNY**
GRANDSTANDS / SITZ TRIBUNEN
- T1** SIKO KOUPELNY
- T2** MONSTER
- T3** APRILIA
- T4** APRILIA
- T5** DAKLEY
- T6** DAKLEY

- PŘÍRODNÍ TRIBUNY**
BANKED AREAS / NATUR TRIBUNEN
- A** BIRELL
- B** BIRELL
- C** CARDION
- D** CARDION
- E** CARDION
- F** CARDION
- G** CARDION

OTEVŘENÉ TRIBUNY, VELKOPLOŠNÉ OBRAZOVKY, PARKOVACÍ PLOCHY A DALŠÍ SLUŽBY SE U JEDNOTLIVÝCH PODNIKŮ LIŠÍ
GRANDSTANDS, BANKED AREAS, TV SCREENS, PARKING AREAS AND OTHER SERVICES MAY VARY FOR EACH EVENT
DIE OFFENEN TRIBUNEN, GROSSFLÄCHEBILDSCHIRMEN, PARKPLÄTZE UND WEITERE DIENSTE - NACH KONKRETES RENNEN

www.bрно-circuit.com





Brno Traťové rekordy / Statistiken / Stats.

MotoGP™ - Závod: 22 kol / Rennen: 22 runden / 22 laps
 Nejrychlejší kolo* / 2012 / J. Lorenzo [ESP] / Yamaha / 1'55.799 / 167.970 km/h
 Rekord okruhu** / 2012 / J. Lorenzo [ESP] / Yamaha / 1'56.274 / 167.264 km/h
 Nejlepší Pole*** / 2012 / J. Lorenzo [ESP] / Yamaha / 1'55.799 / 167.970 km/h
 Maximální rychlost* / 2004 / M. Biaggi [ITA] / Honda / 311.239 km/h

Moto2™ - Závod: 20 kol / Rennen: 20 runden / 20 laps
 Nejrychlejší kolo / 2012 / P. Espargaró [ESP] / Kalex / 2'01.953 / 159.494 km/h
 Rekord okruhu / 2011 / A. Iannone [ITA] / Suter / 2'02.640 / 158.600 km/h
 Nejlepší Pole / 2012 / P. Espargaró [ESP] / Kalex / 2'01.953 / 159.494 km/h
 Maximální rychlost / 2012 / P. Espargaró [ESP] / Kalex / 263.222 km/h

Moto3™ - Závod: 19 kol / Rennen: 19 runden / 19 laps
 Nejrychlejší kolo / 2012 / M. Viñales [ESP] / FTR Honda / 2'08.075 / 151.870 km/h
 Rekord okruhu / 2011 / L. Salom [ESP] / Suter / 2'09.659 / 150.015 km/h
 Nejlepší Pole / 2012 / M. Viñales [ESP] / FTR Honda / 2'08.075 / 151.870 km/h
 Maximální rychlost / 2012 / Z. Khairuddin [MAL] / KTM / 216.867 km/h

*Schnellste Runde / Fastest Lap
 **Rennstreckenrekord / Circuit Record
 *** Beste Pole / Best Pole
 *Höchstgeschwindigkeit / Top Speed



Od roku 2008, kdy byl na brněnském okruhu položen nový povrch, se trať stala velmi abrazivní a tím také mnohem náročnější na kvalitu a trvanlivost složení tvrdších pneumatik, a to zejména v první části okruhu. Zatáčky jsou všeobecně rychle a plynulé, takže boční generovaná zatížení jsou vysoká, zvláště pak v zatáčkách pravotočivých. Dalším faktorem je i výškové převýšení na trati, kde právě ve sjezdových zatáčkách dochází k přenosu hmotnosti, čímž se vytváří další zátěž na přední pneumatiku. Zbývající středně rychlé zatáčky vyžadují dobrou stabilitu zadní pneumatiky a nezbytná je i dobrá trakce při vjezdech. Nadměrný skluz také urychluje opotřebení pneumatik s ohledem na abrazivitu asfaltu.



Údaje o trati - Streckendaten - Track Data
 Pole Position: Vlevo/Links/Left
 Délka/Länge: 5,403 m. Length: 2.281 miles
 Šířka/Breite/Width: 15 m
 Zatáčky/Kurven/Corners: 14 (8 pravých/rechts/right, 6 levých/links/left)
 Nejdelší rovinka/Längste Gerade: 636 m
 Longest Straight: 0.435 miles
 Rok výstavy/Gebaut/Constructed: 1987
 Rekonstrukce/Umgebaut/Modified: 1996



Počet diváků
 Zuschauerzahlen MotoGP™ 2012
 Number of Spectators
 bwin Grand Prix České republiky 24-26/08/2012
 1. den [Tag 1/Day 1] 17,624 / 2. den 55,447 / 3. den 139,262*
 Total 212,303 ** Za deště/Bei Regen/Under rain conditions

Nejlepší časy na sektor (kvalifikace 2012)
 Beste Sektor-Zeiten [Qualifikationstraining 2012]
 Best Partial Times [Qualifying] 2012
 T1
 MotoGP™ 29.469 / Moto2™ 31.511 / Moto3™ 33.569
 T2
 MotoGP™ 34.854 / Moto2™ 36.017 / Moto3™ 37.011
 T3
 MotoGP™ 31.968 / Moto2™ 33.284 / Moto3™ 34.673
 T4
 MotoGP™ 19.343 / Moto2™ 20.631 / Moto3™ 22.222

Délka závodu/Rennstanz/Race Length

Třída	Kolo: 5.403 km	Kolo: 3.357 mi
Klasa	Runde: 5.403 km	Runde: 3.357 mi
Class	Lap: 5.403 km	Lap: 3.357 mi

	Kol	2/3 kol	Celková délka	
	Runden	2/3 der Rennstanz	Gesamt	
	Laps	2/3 of laps	Total distance	
Moto3™	19	12	102.657 km	63.788 mi
Moto2™	20	13	108.060 km	67.145 mi
MotoGP™	22		118.866 km	73.860 mi

Česká republika - Brno, 24-26/08/2012
 Vítěz 2012/2012 Sieger/2012 winner: Dani Pedrosa [Honda]
 Vítězný čas závodu 2012: 42'49.836
 2012 Siegerzeit: 42'49.836
 2012 race time: 42.49.836

www.tissot.ch



Seit die Fahrbahn auf dem Automotodrom Brno im Jahr 2008 neu asphaltiert wurde, ist der Belag noch reifenmordender und stellt daher die Reifen vor eine noch größere Herausforderung betreffend der Haltbarkeit. Vor allem beim Vorderreifen sind härtere Mischungen erforderlich. Die Kurven sind im Allgemeinen schnell und flüssig zu durchfahren, sodass die Belastungen generell sehr hoch sind, vorrangig an der rechten Schulter. Die Höhenunterschiede im Verlauf einer Runde beanspruchen die Vorderreifen, was sich natürlich in den bergabführenden Passagen durch die Gewichtsverlagerung mit zusätzlicher Belastung noch gravierender auswirkt. Die mittelschnellen Richtungswechsel verlangen gute Seitenstabilität und gute Traktion des Hinterreifens, da überflüssige Slides im Verlauf einer fliegenden Runde zu schnellem Reifenverschleiß aufgrund des groben Asphalt-Belags führen.

Since Brno was resurfaced in 2008 its surface has become very abrasive so now poses more of a challenge for tyre durability, demanding harder compounds especially in the front. The corners are generally fast and flowing so the lateral loads generated are high, particularly in the right shoulders. The elevation changes challenge the front tyres, especially in the downhill corners where the weight transfer creates extra load. The medium speed corners require good shoulder stability from the rear tyres and good traction on corner exit, and excess sliding around the flowing lap can rapidly accelerate tyre wear given the abrasiveness of the tarmac.



HI-PERFORMANCE FOR HI-RESULTS.



NOVÝ STRALIS HI-WAY,
OCENĚNÝ JAKO TRUCK OF THE YEAR 2013,
HRDĚ DOPROVÁZÍ TOVÁRNÍ
ZÁVODNÍ TÝM YAMAHA.



IVECO podporuje každou novou výzvu Valentina Rossiho a Jorge Lorenza. Naše největší vítězství přichází ve chvíli, kdy pomůžeme jiným do vedení. Dvacet nových vozů Stralis a šest nových Daily, které jsou připraveny pro cestování závodního týmu Yamaha, společnost Dorna Sports i pro celý kolotoč motocyklových závodů MotoGP™ v těch nejlepších podmínkách, přinášejí špičkové pohodlí, spolehlivost a výkon.

IVECO

WWW.IVECO.COM



Andrea DOVIZIOSO ITA
Tým/Team: **Ducati Team**
Motocykl/Motor/Bike: **Ducati**



Colin EDWARDS USA
Tým/Team: **NGM Mobile Forward Racing**
Motocykl/Motor/Bike: **FTR Kawasaki***



Stefan BRADL GER
Tým/Team: **LCR Honda MotoGP™**
Motocykl/Motor/Bike: **Honda**



Hiroshi AOYAMA JPN
Tým/Team: **Avintia Blusens**
Motocykl/Motor/Bike: **FTR***



Héctor BARBERÁ ESP
Tým/Team: **Avintia Blusens**
Motocykl/Motor/Bike: **FTR***



Danilo PETRUCCI ITA
Tým/Team: **Came IodaRacing Project**
Motocykl/Motor/Bike: **Ioda-Suter***



Randy DE PUNIET FRA
Tým/Team: **Power Electronics Aspar**
Motocykl/Motor/Bike: **ART***



Karel ABRAHAM CZE
Tým/Team: **Cardion AB Motoracing**
Motocykl/Motor/Bike: **ART***



Álvaro BAUTISTA ESP
Tým/Team: **Go8Fun Honda Gresini**
Motocykl/Motor/Bike: **Honda**



Dani PEDROSA ESP
Tým/Team: **Repsol Honda Team**
Motocykl/Motor/Bike: **Honda**



Andrea IANNONE ITA
Tým/Team: **Energy T.I. Pramac Racing**
Motocykl/Motor/Bike: **Ducati**



Cal CRUTCHLOW GBR
Tým/Team: **Monster Yamaha Tech 3**
Motocykl/Motor/Bike: **Yamaha**

*Označuje stroje CRT
*Kennzeichnet CRT-Motorrad
*Denotes CRT entry



Bradley SMITH GBR
Tým/Team: **Monster Yamaha Tech 3**
Motocykl/Motor/Bike: **Yamaha**



Aleix ESPARGARÓ ESP
Tým/Team: **Power Electronics Aspar**
Motocykl/Motor/Bike: **ART***



Valentino ROSSI ITA
Tým/Team: **Yamaha Factory Racing**
Motocykl/Motor/Bike: **Yamaha**



Michele PIRRO ITA
Tým/Team: **Pramac Racing Team**
Motocykl/Motor/Bike: **Ducati**



Lukáš PEŠEK CZE
Tým/Team: **Came IodaRacing Project**
Motocykl/Motor/Bike: **Ioda-Suter***



Bryan STARING AUS
Tým/Team: **Go8Fun Honda Gresini**
Motocykl/Motor/Bike: **FTR Honda***



Yonny HERNÁNDEZ COL
Tým/Team: **Paul Bird Motorsport**
Motocykl/Motor/Bike: **ART***



Nicky HAYDEN USA
Tým/Team: **Ducati Team**
Motocykl/Motor/Bike: **Ducati**



Michael LAVERTY GBR
Tým/Team: **Paul Bird Motorsport**
Motocykl/Motor/Bike: **PBM***



Claudio CORTI ITA
Tým/Team: **NGM Mobile Forward Racing**
Motocykl/Motor/Bike: **FTR Kawasaki***



Marc MÁRQUEZ ESP
Tým/Team: **Repsol Honda Team**
Motocykl/Motor/Bike: **Honda**



Jorge LORENZO ESP
Tým/Team: **Yamaha Factory Racing**
Motocykl/Motor/Bike: **Yamaha**

45 **Martin BAUER** AUT
Tým/Team: **Austrian Remus Racing Team S & B**
Motocykl/Motor/Bike: **Suter**

Divoká karta / Wild card

NOVÝ STRALIS HI-WAY,
OCENĚNÝ JAKO TRUCK OF THE YEAR 2013, JE HRDÝ NA TO,
ŽE MŮŽE PRACOVAT PO BOKU VALENTINA ROSSIHO, JORGE LORENZA
A TOVÁRNÍHO ZÁVODNÍHO TÝMU YAMAHA.

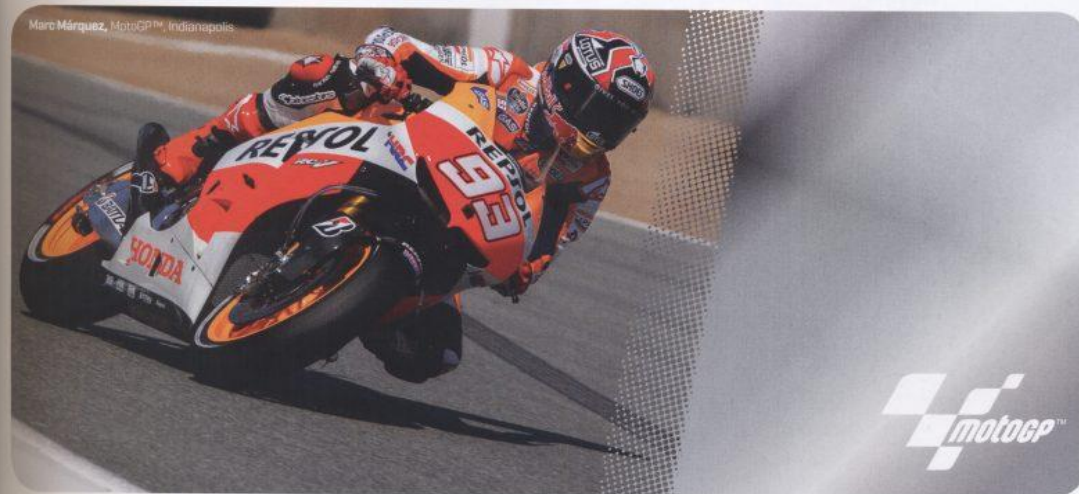


Klasifikace MotoGP™

#	Jezdec	Nár.	Tým	Motocykl	Celkem
1	Marc Márquez		Repsol Honda Team	Honda	188
2	Dani Pedrosa		Repsol Honda Team	Honda	167
3	Jorge Lorenzo		Yamaha Factory Racing	Yamaha	153
4	Valentino Rossi		Yamaha Factory Racing	Yamaha	130
5	Cal Crutchlow		Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	127
6	Stefan Bradl		LCR Honda MotoGP™	Honda	93
7	Andrea Dovizioso		Ducati Team	Ducati	87
8	Álvaro Bautista		Go&Fun Honda Gresini	Honda	81
9	Nicky Hayden		Ducati Team	Ducati	72
10	Bradley Smith		Monster Yamaha Tech 3	Yamaha	59
11	Aleix Espargaró		Power Electronics Aspar	ART	56
12	Michele Pirro		Ignite Pramac Racing	Ducati	36
13	Andrea Iannone		Energy T.I. Pramac Racing	Ducati	29
14	Héctor Barberá		Avintia Blusens	FTR	24
15	Colin Edwards		NGM Mobile Forward Racing	FTR-Kawasaki	20
16	Randy De Puniet		Power Electronics Aspar	ART	19
17	Danilo Petrucci		Came Ioda Racing Project	Ioda-Suter	17
18	Ben Spies		Ignite Pramac Racing	Ducati	9
19	Yonny Hernández		Paul Bird Motorsport	PBM	7
20	Claudio Corti		NGM Mobile Forward Racing	FTR-Kawasaki	7
21	Alex De Angelis		Avintia Blusens	FTR	3
22	Karel Abraham		Cardion AB Racing	Honda	5
23	Michael Laverty		Paul Bird Motorsport	PBM	3
24	Bryan Staring		Go&Fun Honda Gresini	Honda	2
25	Hiroshi Aoyama		Avintia Blusens	FTR	2

Klassifikation MotoGP™ Classification

Tým	QAT	TEX	ESP	FRA	ITA	CAT	NED	GER	USA	INP	CZE	GBR	RSM	ARA	MAL	AUS	JPN	VAL	Celkem
Repsol Honda Team	29	45	45	41	20	36	33	25	36	45									355
Yamaha Factory Racing	45	26	29	13	25	38	36	16	26	29									283
Monster Yamaha Tech 3	11	17	17	27	23	10	23	30	9	19									186
Ducati Team	17	16	17	24	21	9	11	16	15	13									159
LCR Honda MotoGP™	-	11	-	6	13	11	10	13	20	9									93
Go&Fun Honda Gresini	10	8	10	10	-	2	9	11	13	10									83
Power Electronics Aspar	9	7	7	3	13	8	12	12	-	4									75
Pramac Racing Team	13	9	-	13	3	6	5	6	5	5									65
NGM Mobile Forward Racing	-	-	1	-	2	11	-	4	4	5									27
Avintia Blusens	4	-	4	-	6	1	-	5	6	1									27
Came Ioda Racing Project	-	-	2	2	4	5	-	2	3	-									18
Paul Bird Motorsport	2	1	3	-	-	3	-	-	1	-									10
Cardion AB Racing	-	-	-	1	1	-	1	-	2	-									5



NOVÝ STRALIS HI-WAY,
OCENĚNÝ JAKO TRUCK OF THE YEAR 2013. JE HRDÝ NA TO,
ŽE MŮŽE PRACOVAT PO BOKU VALENTINA ROSSIHO, JORGE LORENZA
A TOVÁRNÍHO ZÁVODNÍHO TÝMU YAMAHA.





Yamaha Factory Racing

Motocykl: Yamaha YZR-M1. Ředitel týmu: Massimo Meregalli



Dvojnásobný mistr světa MotoGP™ Jorge Lorenzo je jedním z nejvyrovnanějších jezdců startovního pole. Titul mistra světa v roce 2010 následovalo celkové druhé místo o rok později a loni opět královská koruna, tak to jsou výsledky španělského jezdce. Po dvouleté přestávce se navíc do týmu vrátil Valentino Rossi a tak má Yamaha v boxu dva nejlepší jezdce. Lorenzo nemohl sezonu rozjet lépe, tři vítězství v prvních šesti závodech. Pak ale přišel pád v tréninku v Assenu, který jej ale nezastavil od jednoho z nejheroičtějších výkonů historie. I se zlomenou klíční kostí dojel v Holandsku pátý. Bohužel další pád v následujícím závodě v Německu obnovil zranění a posun na první příčku v celkové klasifikaci byl nuceně pozastaven.

Mit dem Gewinn der Meisterschaft im Vorjahr ist Jorge Lorenzo jetzt MotoGP™ Doppelweltmeister. Seine Konstanz im Verlauf seiner Karriere in der Premier Class ist erstaunlich und diese bedeutet, dass er 2013 mit Sicherheit wieder der erste Favorit auf die Meistertkronen ist. Beim letzten Mal, als er Titelverteidiger war, beendete er die Saison als Vize-Champion. Jetzt drängt sich allerdings die Frage auf, ob ihn die Rückkehr seines ehemaligen Teamkollegen Valentino Rossi in das Yamaha-Werksteam zur zweiten aufeinanderfolgenden Krone anspornen wird. Mit bereits drei Siegen bislang war seine Form im ersten Saisondrittel bestechend. Seine Heldentat in Assen wird in die MotoGP™-Geschichtsbücher eingehen, als er mit einem gebrochenen Schlüsselbein auf Rang fünf raste, doch eine weitere Verletzung seiner Schulter auf dem Sachsenring brach seinen Genesungsprozess.

Now a double MotoGP™ World Champion, Lorenzo's consistency over his career in the premier class is astounding. Last time he defended his title he finished as runner-up, and now the question is whether having his old former team-mate Valentino Rossi back alongside him will spur him into back-to-back crowns. His early season form in 2013 has been solid, with three wins already. His heroics at Assen will go down in MotoGP™ history after he rode to fifth with a broken collarbone, but further damage to the injury at Sachsenring has halted his progress.

Návrat legendárního devítinásobného mistra světa do továrního týmu Yamahy představuje další zvrat v jeho kariéře, když se poslední dvě sezóny v sedle italské Ducati se nedokázal pravidelně protlačit na stupně vítězů. Návrat zpět do týmu, se kterým v minulosti nasbíral tolik úspěchů je příslibem, že jej znovu uvidíme mezi nejlepšími. Svým osmdesátým vítězstvím v holandském Assenu charizmatický „Doktor“ rozpumpoval opět davy fanoušků po celém světě.

Die legendäre Story des neunfachen Weltmeisters erlebte in diesem Jahr neuerlich eine Wende, als er in das Yamaha Werksteam zurückkehrte, mit dem er in der Vergangenheit so erfolgreich war. Nach zwei Saisons, in denen Rossi es nicht geschafft hat, die Ducati zu einem regelmäßigen Spitzenreiter zu formen, hofft „The Doctor“ nun, dass er den Funken wieder zünden kann, der seit vielen Jahren die Massen auf der ganzen Welt begeistert und sein grandioser 80. Sieg in der Premier Class Ende Juni in Assen und zwei weitere Podiumsplatzierungen auf dem Sachsenring und in Laguna Seca lassen seine 2013er Kampagne wieder aufleben.

The storied career of the nine-times World Champion takes another twist this year as he returns to the factory Yamaha Team where he was so successful in the past. After two seasons unable to turn the Ducati into a consistent front-runner, „The Doctor“ hopes that he can rekindle the spark that has wowed crowds around the world for years, and his superb 80th premier class win at Assen re-ignited his 2013 campaign.

99 Jorge Lorenzo ESP



	MotoGP™	250cc	125cc	Celkem
Počet startů v GP	93	48	46	187
Vítězství (celkem)	26	17	4	47
Pole Positions	27	23	3	53
Nejrychlejší kola	17	4	3	24
Podílová umístění	65	29	9	103
Nejlepší výsledek	1	1	1	-
Nejlepší start. pozice	1	1	1	-
První GP	QAT 08	ESP 05	ESP 02	-
První vítězství	POR 08	ESP 06	RIO 03	-
Poslední vítězství	CAT 13	AUS 07	QAT 04	-
Umístění v MS 2012	1	-	-	-
Nejlepší celk. umístění v MS	1	1	4	-
Tituly MS	2	2	-	4

46 Valentino Rossi ITA



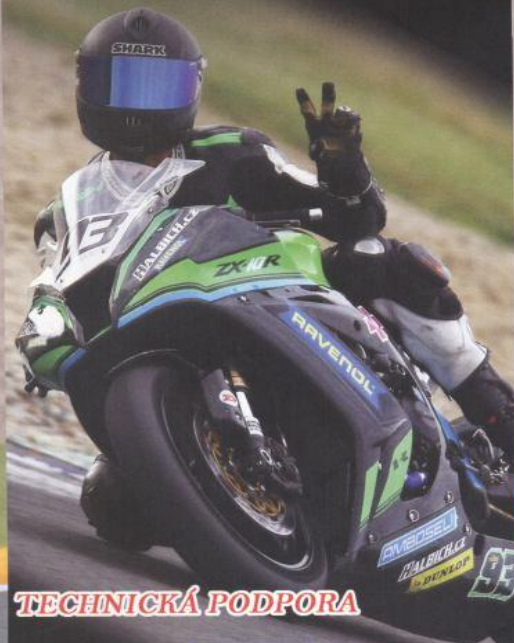
	MotoGP™	250cc	125cc	Celkem
Počet startů v GP	225	30	30	285
Vítězství (celkem)	80	14	12	106
Pole Positions	49	5	5	59
Nejrychlejší kola	68	11	9	88
Podílová umístění	145	21	15	181
Nejlepší výsledek	1	1	1	-
Nejlepší start. pozice	1	1	1	-
První GP	RSA 00	JPN 98	MAL 96	-
První vítězství	GBR 00	NED 98	CZE 96	-
Poslední vítězství	NED 13	RIO 99	INA 97	-
Umístění v MS 2012	6	-	-	-
Nejlepší celk. umístění v MS	1	1	1	-
Tituly MS	7	1	1	9

AMBOSELI® RACING

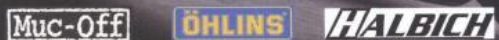
ZÁVODNÍ AGENTURA
OKRUHOVÉ JÍZDY



srdečně Vás zveme na
naše další akce



TECHNICKÁ PODPORA



46 Valentino Rossi ITA



BIKE PROMOTION TRACK TRAVELS LAGUNA SECA

Full-Service adventure trip
to California!!
Optionally up to 5 days
on the legendary
race track
Laguna Seca



29.10.-02.11.2013

informations and booking on laguna-seca-events.de

capit PERFORMANCE

www.capit.it

Toro Rosso
OFFICIAL SUPPLIER

DUCATI
CORSE
Technical Partner

the art of grip

capit

HD COM s.r.o., Zďarského 189, 674 01 Třebíč
info@hdcom.cz, tel. 00420 568 823 917
DISTRIBUTOR PRO CĚSKOU REPUBLIKU
www.hdcom.cz

Capit Performance Srl, Via Newton 12,
20016 Pero (MI) Italy
tel. +39 02 3533300, fax. +39 02 33913538
www.capit.it



Repsol Honda Team

Motocykl: Honda RC213V. HRC Viceprezident: Shuhei Nakamoto



Pedrosa má po loňské, prozatím nejlepší sezóně, letos jedinečnou šanci získat mistrovský titul. Do roku 2013 vstupuje po vítězné šňůře šesti vítězství v posledních osmi závodech loňského ročníku. Španělský jezdec zůstává i letos věrný týmu Repsol Honda. V minulosti byl jeho talent někdy zastíněn jeho křehkostí, ale na konci loňské sezóny dokázal, že pokud se vyhne zraněním je jasným kandidátem na titul. Ve vítězném tažení pokračoval i úvodem letošní sezóny, ale zranění na Sachsenringu opět vrhlo stín na jeho cestu za titulem.

Im Anschluss an sein erfolgreichstes Jahr bisher hat Pedrosa 2013 sicherlich die besten Chancen den Titel zu gewinnen. Schon alleine wegen der Tatsache, sechs der letzten acht Rennen 2012 gewonnen zu haben, macht den Repsol Honda-Pilot zu einem der logischen Favoriten. In der Vergangenheit wurde sein Talent lediglich immer wieder wegen seiner Verletzung-Anfälligkeit überschattet, aber in seiner verletzungsfreien Saison im vergangenen Jahr zeigte er, dass er, wenn er fit ist, über alle Attribute verfügt, die man benötigt, um in der höchsten Rennklasse ganz vorne mitzumischen. So wie es weitere Siege in der ersten Phase dieser Saison auch bestätigten. Allerdings dämpfte eine auf dem Sachsenring erlittene weitere Schulterverletzung seine Titelhoffnungen.

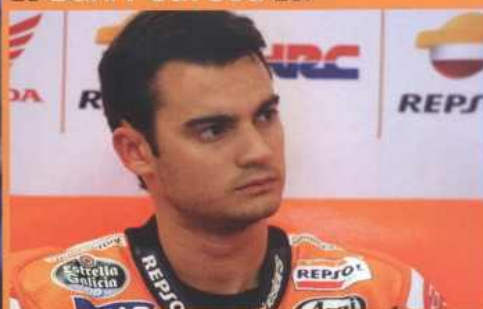
Following on from his most successful year to date, Pedrosa surely has his best chance ever of taking the title, and is seen by some as the favourite after having won six of the last eight GPs of 2012 on his Repsol Honda. In the past talent has only ever been overshadowed by his fragility, but remaining injury-free last year he showed he has all the attributes needed to challenge when fit, as further demonstrated with further victories early in 2013. However another shoulder injury sustained at Sachsenring dented his title hopes.

Marc Márquez je novým přírůstkem v elitní kategorii MotoGP™. Loni odjel vynikající sezonu v Moto2™ a získal svůj první mistrovský titul, který mu rok předtím jen o vlásek utekl. Márquez na sebe poutá pozornost svým agresivním stylem jízdy a nemá absolutně žádné zábrany jít do každého závodu naplno. Ani medaile svého předchůdce Stonera jej nestraší. Naopak už se stihl zapsat do světových analů jako nejmladší jezdec v historii, který vyhrál ve třídě MotoGP™. Toho dosáhl ve druhé Velké ceně v Austinu. K pódiovým umístěním z úvodu sezóny přidal i další dvě první místa na Sachsenringu a Laguna Seca, což jej znenadale postavilo do role jednoho z hlavních favoritů na získání titulu.

Marc Márquez ist auf dem besten Weg, das neue Aushängeschild der MotoGP™ zu werden. Eine weitere erstaunliche Moto2™ Saison, in der er schließlich den Titel gewann, nachdem er diesen ein Jahr zuvor schmerzvoll verpasst hätte, führte zum Aufstieg in das Honda Werksteam. Márquez' Fahrstil ist manchmal nicht unumstritten und der harte Kämpfer der alten Schule hat soweit keine Probleme damit, die Nachfolge des zurückgetretenen Casey Stoners anzutreten. Mit dem Triumph in Austin bei seinem erst zweiten MotoGP™ Rennen machte er sich zum jüngsten Sieger aller Zeiten in der Champions League des Motorrad-Rennsports. Eine Serie weiterer Podiumsplätze während dem ersten Saison Drittel hielten ihn ins Rennen um den Titel in seiner ersten Kampagne in der Premier Class und die Siege zuletzt auf dem Sachsenring und in Laguna Seca haben seine Position weiter verstärkt.

The new hot prospect in MotoGP™, Marc Márquez sealed the move up to the elite class after another stunning Moto2™ season in which he finally sealed the title he had agonisingly missed out on a year previously. Not without courting controversy at times Márquez is an old school hard-charger and has had no problems so far in stepping into the big shoes vacated by Casey Stoner's retirement, becoming the youngest-ever rider to win in the MotoGP™ class when taking victory in Austin. An early season podium run put him in contention for the title in his first premier class campaign and recent additional victories at Sachsenring and Laguna Seca have further strengthened his hand.

26 Dani Pedrosa ESP



	MotoGP™	250cc	125cc	Celkem
Počet startů v GP	124	32	46	202
Vítězství (celkem)	24	15	8	47
Pole Positions	26	9	9	44
Nejrychlejší kola	36	16	5	56
Podílová umístění (celkem)	76	24	17	117
Nejllepší výsledek	1	1	1	-
Nejllepší start. pozice	1	1	1	-
První GP	ESP 06	RSA 04	JPN 01	-
První vítězství	CHN 06	RSA 04	NED 02	-
Poslední vítězství	FRA 13	VAL 05	MAL 03	-
Umístění v MS 2012	2	-	-	-
Nejllepší celk. umístění v MS	2	1	1	-
Tituly MS	-	2	1	3

93 Marc Márquez ESP



	MotoGP™	Moto2™	125cc	Celkem
Počet startů v GP	9	32	46	87
Vítězství (celkem)	3	16	10	29
Pole Positions	3	14	14	31
Nejrychlejší kola	6	7	9	22
Podílová umístění (celkem)	8	25	14	47
Nejllepší výsledek	1	1	1	-
Nejllepší start. pozice	1	1	1	-
První GP	QAT 13	QAT 11	QAT 08	-
První vítězství	TEX 13	FRA 11	NED 02	-
Poslední vítězství	USA 13	VAL 12	MAL 03	-
Umístění v MS 2012	-	1	-	-
Nejllepší celk. umístění v MS	-	1	1	-
Tituly MS	-	1	1	2



Monster Yamaha Tech 3

Motocykl: Yamaha YZR-M1. Manažer týmu: Hervé Poncharal

Crutchlow byl do mistrovství světa MotoGP™ rekrutován v roce 2011 a při svém debutu s týmem Monster Yamaha Tech 3 získal britský jezdec trofej „Nováček roku“. V loňském roce šel výkonnostně nahoru a právě v Brně získal své první pódiové umístění. Všemi týmy jeden z nejžádanějších jezdců se pak rozhodl zůstat i třetí sezónu v satelitním týmu Yamahy. Několik pódiových umístění v první polovině letošní sezóny potvrdila, že si vybral správně. Navíc si těmito výsledky zajistil novou smlouvu na další dva roky, tentokrát ale v továrním týmu Ducati.

Crutchlow kam 2011 mit dem Team Monster Yamaha Tech 3 in die MotoGP™ Weltmeisterschaft und mit dem Titel "Rookie of the Year" gelang ihm ein perfekter Einstand. In beeindruckender Art und Weise setzte er seine Steigerung im vergangenen Jahr fort und in Brunn stand er zum ersten Mal auf dem Podium. Zur Zeit der Vertragsverhandlungen war der Brit eine heiße Aktie, doch letztendlich entschied er sich für einen Verbleib im Yamaha Satellitenteam für 2013 und in diesem Jahr stand er auch bereits mehrere Male auf dem Podium. Seit einigen Wochen ist nun auch sein Wechsel ins Ducati-Werksteam ab 2014 fixiert.

Crutchlow was first recruited into MotoGP™ in 2011, and his debut with the Monster Yamaha Tech 3 team saw the British rider lift the Rookie of the Year title. He continued to make impressive progress last season, and scored his first MotoGP™ podium at Brno. A hot property at contract time, he eventually decided to stay for a third year with the satellite team in 2013 and has been on the podium several times already this year. Crutchlow has signed a deal with the Ducati Team for the 2014 and 2015 seasons.

Možná se někdo mohl pozastavit nad tím, že Smith podepsal svoji budoucnost v MotoGP™ již v roce 2011. Hervé Poncharal ale přesně věděl, jak velký potenciál skrývá mladý britský jezdec. Vítěz několika Velkých cen ve stopětadvacítkách závodil pro francouzský tým v posledních dvou ročnících ve třídě Moto2™ a předvedl několik vynikajících výsledků. Společně se svým krajanem Calem Crutchlowem letos tvoří tým v královské třídě, kde prozatím čeká na průlom ve výsledkových listinách. Jeho pokrok je poznamenán velkým pádem při tréninku v Mugellu, který nakonec vyústil v nezbytnou operaci levé ruky.

Ein paar Insider haben bestimmt die Augenbrauen hochgezogen, als bereits früh in der Saison 2011 der Aufstieg Smiths in die MotoGP™ beschlossene Sache war. Sein Teamchef Hervé Poncharal wusste aber damals schon, was er mit dem früheren 125ccm Grand-Prix-Sieger gefunden hat. Der Brit fuhr bereits in den vergangenen zwei Jahren für den Teammanager aus Frankreich, allerdings in der Moto2™. Die Partnerschaft mit seinem Landsmann Cal Crutchlow sollte mit Sicherheit Vorteile bei der Anpassung in der neuen Umgebung bringen. Nach einem schweren Trainings-Sturz in Mugello war eine Operation an der linken Hand unumgänglich.

A few eyebrows may have been raised when Smith sealed his path up to MotoGP™ in early 2011, but Hervé Poncharal knows exactly what he is getting from the former 125cc GP winner. The Briton has raced creditably for the French team manager over the past two seasons in Moto2™ and forming a partnership with his compatriot Cal Crutchlow should help smooth his transition, though a heavy crash in practice at Mugello saw him require surgery on his left hand.

35 Cal Crutchlow GBR



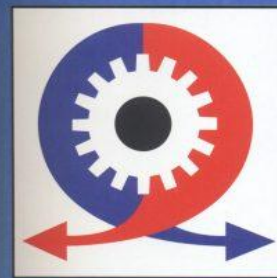
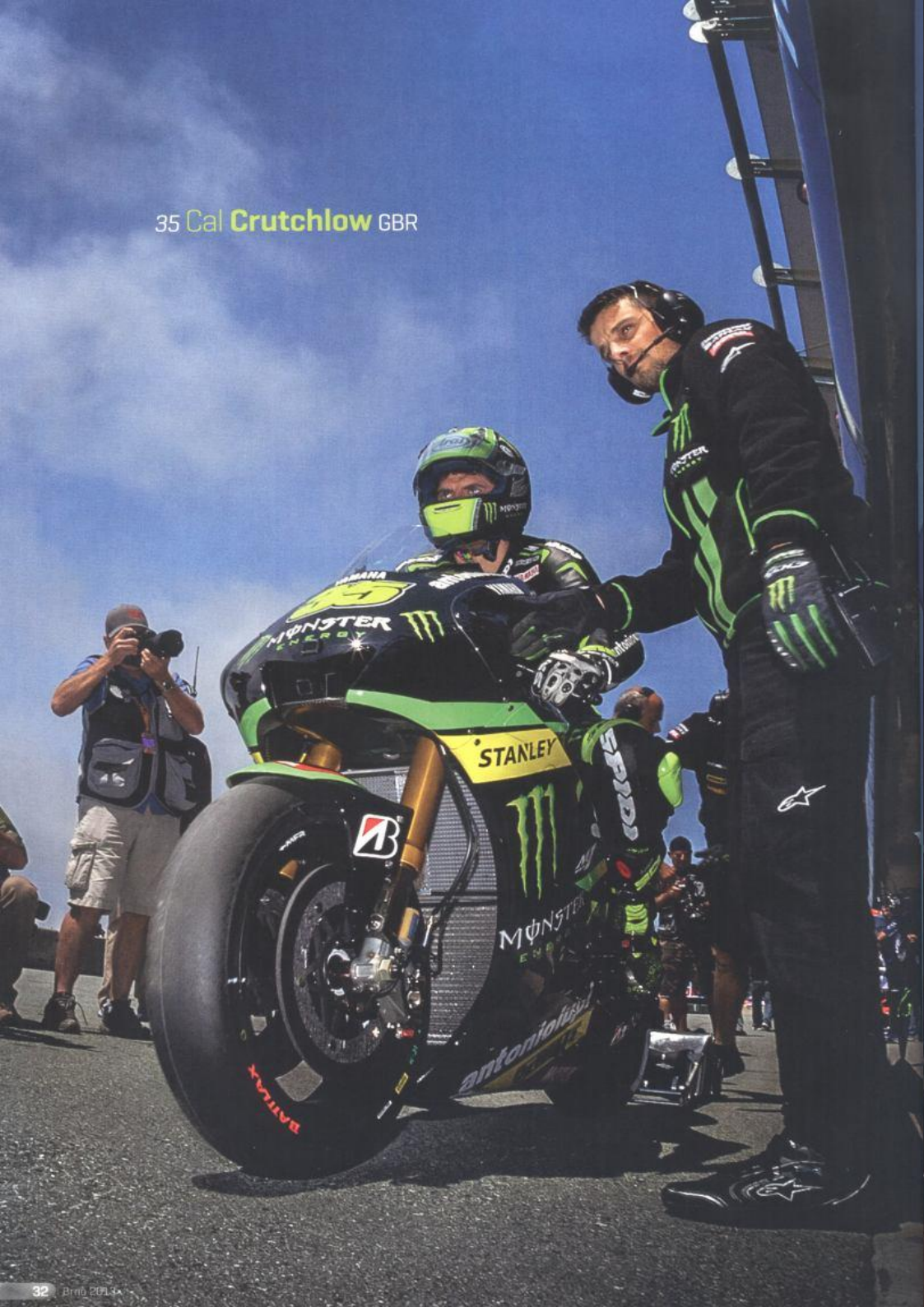
	MotoGP™	Celkem
Počet startů v GP	43	43
Vítězství [celkem]	-	-
Pole Positions	1	1
Nejrychlejší kola	1	1
Pódiová umístění [celkem]	6	6
Nejllepší výsledek	2	-
Nejllepší start. pozice	2	-
První GP	QAT 11	-
První vítězství	-	-
Poslední vítězství	-	-
Umístění v MS 2012	7	-
Nejllepší celk. umístění v MS	7	-
Tituly MS	-	-

38 Bradley Smith GBR



	MotoGP™	Moto2™	125cc	Celkem
Počet startů v GP	9	33	80	122
Vítězství [celkem]	-	-	3	3
Pole Positions	-	-	9	9
Nejrychlejší kola	-	1	4	5
Pódiová umístění	-	3	20	23
Nejllepší výsledek	6	2	1	-
Nejllepší start. pozice	6	3	1	-
První GP	QAT 13	QAT 11	ESP 06	-
První vítězství	-	-	ESP 09	-
Poslední vítězství	-	-	VAL 10	-
Umístění v MS 2012	-	9	-	-
Nejllepší celk. umístění v MS	-	7	2	-
Tituly MS	-	-	-	-

35 Cal **Crutchlow** GBR



55th International
Engineering Fair

AUTOMATIZACE

Measuring, control, automation
and regulation technology

MSV 2013



OCTOBER 7–11, 2013

Brno – Czech Republic

BVV Trade Fairs Brno
Výstaviště 1
CZ – 647 00 Brno
tel.: +420 541 152 90
fax: +420 541 153 04
e-mail: msv@bvvcz.cz
www.bvv.cz/msv

Register before your visit to the fair and save
time and money! www.bvv.cz/msv

Central
European
Exhibition
Centre

BVV
Veletřhy
Brno



Ducati Team

Motocykl: Ducati Desmosedici GP13. Ředitel projektu MotoGP™: Paolo Ciabatti



Po velmi úspěšné loňské sezóně v satelitním týmu Yamaha Tech 3 přestoupil letos „Dovi“ do týmu Ducati s jasně vytyčeným cílem dostat Desmosedici zpět na vítěznu cestu. Mistr světa stopětadvacítka z roku 2004 loni dokázal, že je jedním z nejlepších jezdců startovního pole. V sedle Yamahy navázal na předešlé tři vynikající sezóny s Hondou, když získal celkem šest pódiových umístění. První polovina letošní sezóny však ukázala, že Doviho ještě čeká spousta tvrdé práce než italská továrna bude moci znovu počítat s lepšími výsledky.

Nach einer erfolgreichen Saison 2012 mit dem Satelliten-Team Yamaha Tech 3, wechselte "Dovi" zu Ducati, wo er die Aufgabe übernimmt, die Desmosedici auf die Siegerstraße zurückzuführen. Die aktuelle Form des 125er Weltmeisters von 2004 bekräftigt, dass er der beste Mann für diesen Job ist. Im vergangenen Jahr fuhr er erstaunliche sechs Podiumsplätze ein, nachdem er zuvor drei beeindruckende Saisons mit Honda zeigte. Allerdings erweist sich die Aufgabe als nicht unbedingt einfach und Dovizioso wird seine übliche Konstanz und allen Fokus brauchen, um bessere Resultate für das italienische Werk einzufahren.

After a successful year with the satellite Yamaha Tech 3 team in 2012, "Dovi" is riding with the Ducati team this year, where he takes on the task of bringing the Desmosedici back to winning ways. Recent form suggests the 2004 125cc World Champion is one of the best men for the job, having taken a stunning six podiums last year on the back of three impressive years on a Honda. However the job is not easy and Dovizioso will need his usual consistency and focus to produce better results for the Italian factory.

Hayden působí v italském týmu Ducati od roku 2009 a v loňské sezóně se poprvé nepostavil na stupně vítězů, a tak by americký jezdec na sezónu poznamenanou zraněními nejraději úplně zapomněl. Mistr světa z roku 2006 odjel šest ročníků s Hondou, ale v sedle Ducati nezužitoval své mnohaleté zkušenosti a ve vítězném tažení nedokázal pokračovat. Letos při domácím závodě v Laguna Seca pak „Kentucky Kid“ potvrdil, že v příštím roce již s Ducati závodit nebude.

Hayden gehört quasi bereits zum Inventar bei Ducati, da er nun schon seit 2009 in Diensten der italienischen Edelmarke aus Bologna agiert. In der vergangenen Saison schaffte er es erstmals nicht, ein Podium für Ducati einzufahren. Mitunter war auch einiges Verletzungspech ein Grund dafür. Der MotoGP™ Weltmeister von 2006 fuhr zuvor sechs Jahre für Honda und "The Kentucky Kid" hoffte dank seines immensen Erfahrungsschatzes, Ducati wieder zurück an die Spitze bringen zu können. Doch in Laguna Seca bestätigte er, dass er 2014 keine Ducati steuern wird.

Hayden has now been riding with Ducati since 2009, and last year was the first in which he has failed to take a podium for the Italian marque, albeit in a season blighted by injury problems. The 2006 MotoGP™ World Champion had previously had six years with Honda, and the "Kentucky Kid" aimed draw on his vast reserves of experience to bring Ducati back up to the front again. However, he confirmed at Laguna Seca that he will not ride with Ducati in 2014.

4 Andrea Dovizioso ITA



	MotoGP™	250cc	125cc	Celkem
Počet startů v GP	97	49	49	195
Vítězství (celkem)	1	4	5	10
Pole Positions	1	4	9	14
Nejrychlejší kola	2	8	3	13
Pódiová umístění (celkem)	22	26	15	63
Nejlepší výsledek	1	1	1	-
Nejlepší start. pozice	1	1	1	-
První GP	QAT 08	ESP 05	ITA 01	-
První vítězství	GBR 09	CAT 06	RSA 04	-
Poslední vítězství	GBR 09	GBR 07	AUS 04	-
Umístění v MS 2012	4	-	-	-
Nejlepší celk. umístění v MS	3	2	1	-
Tituly MS	-	-	1	1

69 Nicky Hayden USA



	MotoGP™	Celkem
Počet startů v GP	176	176
Vítězství (celkem)	3	3
Pole Positions	5	5
Nejrychlejší kola	7	7
Pódiová umístění (celkem)	28	28
Nejlepší výsledek	1	-
Nejlepší start. pozice	1	-
První GP	JPN 03	-
První vítězství	USA 05	-
Poslední vítězství	USA 06	-
Umístění v MS 2012	9	-
Nejlepší celk. umístění v MS	1	-
Tituly MS	1	1

LS2 HELMETS

MX456 Tuareg Dakar Edition

Špičková high-end off-roadová přilba pro závodníky i hobby jezdce. Pro motocross, čtyřkolky, enduro a supermoto. Vrchol nabídky LS2. Vyvinutá pro Rallye Dakar s využitím zkušeností z předchozích vítězství LS2 v nejprestižnějším závodě světa.

Vítězná přilba letošního Dakaru - v této přilbě vyhrál Cyril Despres kategorii motocyklů 2013. Zcela nově tvarovaná lehká aerodynamická skořepina je kompatibilní s chráničem krční páteře.

Trikompozitní sklolaminátová konstrukce zaručuje mimořádnou pevnost, vysokou bezpečnost a nízkou hmotnost přilby. Systém AIR GO pro rychlé dofukování lícnic umožňuje dokonale anatomicky přizpůsobit tuto přilbu každému tvaru obličeje několika stisknutími vestavěné ruční pumpičky. Špičkový systém větrání In&Out s několika ventilačními otvory vpředu i vzadu. Závodní zapínání dvěma D-kroužky. Komfortní, plně vyjímatelný a prátelný antialergický interiér zaručuje perfektní odvod potu a vysoké pohodlí i při extrémních podmínkách. Výškově nastavitelný výměnitelný štítek. Exkluzivní grafika v českých a slovenských národních barvách.



www.ls2.cz

MX456 Tuareg Dakar Edition

Top of the Class Hi-tech Tricomposite Fiberglass motocross/ATV helmet. Whether motocross, ATV, trail, enduro or supermoto, the LS2 MX456 is a serious piece of equipment for serious off-road racing and hobby riders. The LS2 MX456 Tuareg is the winning helmet of Cyril Despres in 2013 Dakar Rally. You'll be stunned the first time you hold this helmet in your hands you'll forget you have it on when you go riding.

Ultra-lightweight, tricomposite fiberglass shell works well with most of today's neck brace systems. Air-Go system for a perfect fit with the just a few pressings of built-in air pump. Full flow In&Out ventilation system with large intake and exhaust ports. Soft Fabric, Moisture Wicking, Anti-odor, Anti-bacterial interior is fully removable and washable. Fastening by double D-rings. Special colouring in red or white colors.



Cyril Despres



www.aspgroup.cz

Importér do České a Slovenské republiky
 Importer in the Czech and Slovak Republic
 ASP Group s.r.o., Náměstí 13, 267 53 Žeb
 Tel.: +420 311 577 222, +420 311 577 223
 Fax: +420 311 577 224, +420 311 577 225
 E-mail: info@aspgroup.cz

LS2 HELMETS



LS2 Ride

www.ls2.cz

Modulární silniční výklopná helma od španělského výrobce LS2

Nová, aerodynamicky optimalizovaná lakovaná skořepina z polykarbonátu, vyrobená technologií HPTT (vysokotlakého termoplastického vsťikování). Rychlá výměna čelního plexi bez použití nářadí. Aerodynamický spoiler v zadní části pro snížení aerodynamického hluku. Vnitřní zvedací 3D protisluneční clona. Účinný větrací systém s uzavíratelnými větráčky. Komfortní, hygienický, vyjímatelný a prátelný interiér. Anatomické lícnice. Snadné ovládání výklopné brady s kovovými zámky. Ride má přípravu pro bluetooth komunikátor. Možnost použití Pinlock (folie zabraňující zamrzování).

Barvná provedení: • matná černá • lesklá bílá • lesklá černá perleť • lesklá bílá perleť

Cena přilby LS2 Ride:
 3199 Kč (včetně DPH)

Cena přilby Ride včetně bluetooth komunikátoru
 LS2 COMT@CT: 5999 Kč (včetně DPH)

Bluetooth sada LS2 COMT@CT
 3099 Kč (včetně DPH)



ŠIROKÝ VÝBĚR ZNAČKOVÝCH HELEM LS2 ZA VÝHODNÉ CENY

SILNIČNÍ • VÝKLOPNÉ (MODULÁRNÍ) • MOTOKROSOVÉ • SKŮTROVÉ • ENDUROVÉ • DĚTSKÉ ENDUROVÉ



ASP Group s.r.o. - Autorizovaný dovozce helem LS2 do České a Slovenské republiky.

Adresa: Náměstí 13, 267 53 Žebřák Tel.: +420 311 577 222 E-mail: info@aspgroup.cz Web: www.aspgroup.cz



Pramac Racing Team

Motorcykl: Ducati Desmosedici GP13. Manažer týmu: Paolo Campinotti

Ben Spies, bývalý mistr amerického šampionátu AMA Superbike a mistr světa v Superbích, vstoupil do mistrovství světa MotoGP™ v roce 2010 s týmem Tech 3. Začal opravdu velkolepě, když získal dvě pódia, pole position i trofej pro „Nováčka roku“. Následující sezónu přestoupil do továrního týmu Yamahy a v Assenu se pak dočkal svého prvního vítězství. K tomu přidal i další pódiová umístění v Indianopolisu a Valencií. V loňském roce rodák z Texasu pokračoval v továrním týmu japonské značky, ale za celou sezónu nedokázal najít tu správnou formu. Letos přesedlal na Ducati s týmem Pramac. Zranění jej ale vyřadilo na dlouhou dobu ze závodů a tak si na jeho pokroky ještě budeme muset počkat.

Der ehemalige AMA Superbike Champion und Superbike Weltmeister kam mit dem Tech 3 Team in die MotoGP™ und erreichte auf Anhieb zwei Podiumsplatzierungen, eine Pole-Position und den 'Rookie of the Year'-Titel. Mit dem Wechsel ins Yamaha-Werksteam 2011 gelang ihm in Assen sein erster Grand-Prix-Triumph und es folgten zwei weitere Podiumsplatzierungen in Indianapolis und in Valencia. Der Texaner blieb 2012 im gleichen Team, fand aber nie zu seiner Form zurück. 2013 wechselte er ins Pramac Team, um zum ersten Mal in seiner Karriere eine Ducati zu steuern. Eine lange verletzungsbedingte Pause behinderte seinen Fortschritt empfindlich.

Former AMA Superbike Champion and World Superbike Champion Ben Spies arrived in MotoGP™ with the Tech 3 team in 2010 and immediately scored 2 podiums, a pole and the Rookie of the Year award. A move to factory Yamaha for 2011 saw his first win come at Assen with additional podiums the same year at Indianapolis and Valencia. The Texan remained with the team for 2012, but struggled for form. For 2013 he joined the Pramac Team to ride a Ducati for the first time, but a long period out due to injury has hampered his progress.

Divoký Ital vstoupil do elitní kategorie v sedle Ducati s týmem Energy T.I. Pramac Racing a je jistě oživením startovního pole. Samozvaný jako „bláznivý Joe“ byl nováček v MotoGP™ kandidátem na titul v každé z posledních tří sezón v Moto2™. Svými výsledky byl již po dlouhou dobu předurčen ke skoku do královské třídy.

Der temperamentvolle Italiener stieg mit einer Energy T.I. Pramac Racing Ducati in die MotoGP™ auf und ist mit Sicherheit eine rasante Ergänzung zu diesem hochklassigen Starterfeld. Er selbst bezeichnet sich als "Crazy Joe" und der Rookie war in jeder der drei vergangenen Saisons in der Moto2™ ein ernstzunehmender Titelkandidat. Mit Sicherheit ist er seit langem bestimmt dafür, dass seine große Zeit noch kommen wird.

The feisty Italian steps up to the premier-class on board the Energy T.I. Pramac Racing Ducati and is sure to be an exciting addition to the field. Self-styled as "Crazy Joe", the rookie has been an entertaining title challenger in each of the last three seasons of Moto2™ and has long been destined to make it into the big time.

11 Ben Spies USA



	MotoGP™	Celke
Počet startů v GP	55	55
Vítězství (celkem)	1	1
Pole Positions	1	1
Nejrychlejší kola	1	-
Pódiová umístění (celkem)	6	2
Nejlepší výsledek	1	-
Nejlepší start. pozice	1	-
První GP	GBR 08	-
První vítězství	NED 11	-
Poslední vítězství	NED 11	-
Umístění v MS 2012	10	-
Nejlepší celk. umístění v MS	5	-
Tituly MS	-	-

29 Andrea Iannone ITA



	MotoGP™	Moto2™	125cc	Celkem
Počet startů v GP	7	51	77	135
Vítězství (celkem)	-	8	4	12
Pole Positions	-	5	3	8
Nejrychlejší kola	-	13	1	14
Pódiová umístění (celkem)	-	19	5	24
Nejlepší výsledek	9	1	1	-
Nejlepší start. pozice	8	1	1	-
První GP	QAT 13	QAT 10	ESP 05	-
První vítězství	-	ITA 10	CHN 08	-
Poslední vítězství	-	ITA 12	CAT 09	-
Umístění v MS 2012	-	3	-	-
Nejlepší celk. umístění v MS	-	3	7	-
Tituly MS	-	-	-	-



LCR Honda MotoGP™

Motocykl: Honda RC213V. Manažer týmu: Lucio Cecchinello



6 Stefan Bradl GER



	MotoGP™	Moto2™	125cc	Celkem
Počet startů v GP	27	33	54	114
Vítězství (celkem)	-	5	2	7
Pole Positions	1	7	-	8
Nejrychlejší kola	-	3	2	5
Pódiová umístění (celkem)	1	12	6	19
Nejllepší výsledek	2	1	1	-
Nejllepší start. pozice	1	1	2	-
První GP	QAT 12	QAT 10	CAT 05	-
První vítězství	-	POR 10	CZE 08	-
Poslední vítězství	-	GBR 11	JPN 08	-
Umístění v MS 2012	8	-	-	-
Nejllepší celk. umístění v MS	8	1	4	-
Tituly MS	-	1	-	1

Mistr světa ve třídě Moto2™ z roku 2011 loni přestoupil do královské třídy MotoGP™. V týmu LCR Honda předvedl několik velmi dobrých výsledků a nakonec si vyjel titul „Nováček roku“. Letos pokračuje se stejným týmem a společně již slavili první MotoGP™ pódium. Po nepřilíh vydařeném úvodu sezóny přišel obrat a Bradl již má na kontě pole position a první pódium z amerického závodu v Laguna Seca. V Indianapolisu navíc Bradl potvrdil, že příští rok bude opět závodit s týmem LCR Honda.

Der Moto2™ Weltmeister von 2011 wechselte für seine erste MotoGP™ Saison in das LCR Honda Team und gewann dank einiger starker Leistungen prompt den "Rookie of the Year"-Titel. Für 2013 blieb er im gleichen Team, mit dem Ziel, sein erstes Podium in der Premier Class MotoGP™ zu erzielen, was nach einem schwierigen Start in die Saison mit dem zweiten Rang in Laguna Seca beim letzten Rennen vor der Sommerpause tatsächlich auch gelang. Beim Grand Prix Mitte Juli in den USA erzielte er auch seine erste Pole-Position in der Königsklasse. Sein Verbleib im italienischen Team für 2014 ist seit Ende der Sommerpause auch fixiert.

The 2011 Moto2™ World Champion joined the LCR Honda Team last season for his first venture into the MotoGP™ class, which saw him win the "Rookie of the Year" title after some strong performances. He remained with the team for 2013 with his sights set on scoring his first MotoGP™ podium, and after a tricky start to the year things improved with his first premier class pole and, indeed, his first MotoGP™ rostrum appearance at Laguna Seca. In Indy, Bradl announced he will remain with LCR Honda team in 2014.

Vysoce výkonné

EBC BRAKES

brzdy

Přidaná hodnota se smělým programem vývoje výrobků, to je motto společnosti EBC Brakes v této době, kdy světová jednička opět expanduje a stěhuje se po 35 letech ze staré obuvnické továrny, která praská ve švech.

Její nový domov na ploše 13 000 m² soustřeďuje nové lisovací zařízení, které vyrábí 6 milionů opěrných desek za rok, spolu s masivním nárůstem výroby brzdových kotoučů, se skladovými prostorami ve třech patrech tohoto impozantního, 10,5 metru vysokého komplexu budov na pozemku o rozloze 5 ha, který umožní velkou expanzi činnosti společnosti v budoucnosti. Provoz zařízení běží na solární energii a je kladen velký důraz na recyklování a ekologicky příznivé postupy.

Společnost EBC je světovou jedničkou na trhu náhradních dílů po dobu delší než 25 let a vyrábí 100 % svých destiček a rotorů ve svých vlastních továrnách v Bristolu ve Velké Británii nebo v Ohio v USA.

EBC vyrábí také největší sortiment destiček na světě a pro rok 2012 zavádí svůj převratný, první na světě, sortiment poloslitinových destiček pro klasické stroje a cruisery.

Vyberte si z britských **organických destiček Kevlar®** pro sportovní motocykly nebo z nových, **ultra trvanlivých V-Pads™** v nové, poloslitinové směsi, která zajišťuje delší životnost na těžších motocyklech, cruiserech a zadních brzdách, nebo **slitné destičky Double-H™** s ultra vysokým třením, které vyrábíme v našem závodě v USA pro cenově nejvýhodnější brzdy.

Nové chromové destičky VLD v limitované edici

Nyní je k dispozici zcela nová řada destiček s chromovanými opěrnými deskami, které mají stejné složení, jako destičky Vee. Tyto destičky používají stejný systém upevnění na opěrné desky NUCAP podle Canada NRS, které využívá hákový vzor



Nové kotouče Vee-Rotors™

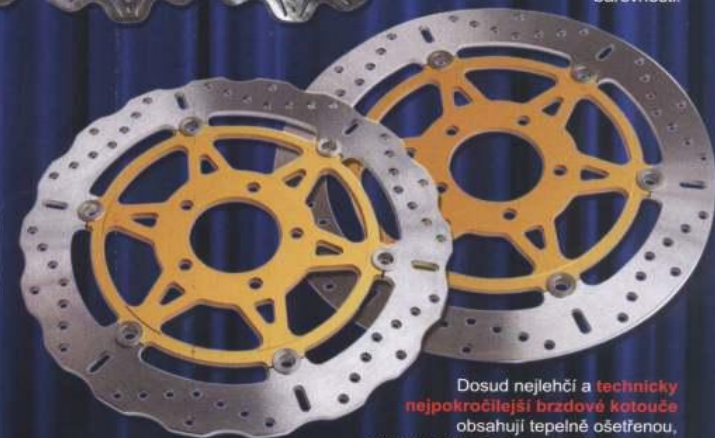
Tyto plovoucí odlehčené profilované kotouče, zhotovené z tepelně zpracované nerezové oceli, jsou vybaveny patentovaným systémem EBC SD s čtvercovými hnacími kolíky. Kotouče jsou k dispozici standardně s černým nábojem pro použití na předních kolech.

K dispozici jsou také zadní párové kotouče (vlevo).

Nové kotouče Vee-Rotors™

Barevné možnosti

I když je standardní barva náboje pro kotouče Vee-Rotor™ černá, na zvláštní objednávku jsou k dispozici následující barvy. Zvláštní proces nanášení barev, který byl připraven pro naše kotouče Vee-Rotors™, využívá „fixační“ proces, který vytvrdí barvu a minimalizuje ztrátu barevnosti.



POJEDETE NA TRACKDAY?

Nové destičky EPFA trackday berou dech. Velké zážitky na cestě na okruh i na cestě domů.

CHYSTÁTE SE NA ZÁVODY?

Nekupíte destičky s větším sevržením a větší odolností proti opotřebení než je naše nová řada GPFA se zárukou vrácení peněz.

www.ebcbrakes.com

Dosud nejlehčí a **technicky nejpokročilejší brzdové kotouče** obsahují tepelně ošetřenou, válcovanou německou nerezovou ocel, středy ze slitiny používané v leteckém průmyslu, nerezové doplňky a jsou u nich **použity nové hranaté nitý systém SD**, které zcela zabraňují deformaci a chvění. Vyberte si mezi plně kruhovou řadou X a novou profilovanou řadou XC.



Navštivte naše webové stránky pro nalezení vašeho nejbližšího autorizovaného prodejce

www.ebcbrakes.com



World's Number 1 Brand Since 1978

Quality Brakes You Can Trust



Power Electronics Aspar

Motocykl: ART. Manažer týmu: Jorge Martinez "Aspar"

14 Randy de Puniet FRA



Francouzský pilot zůstává letos v týmu Aspar a rád by zužitkoval vynaložené úsilí na vývoji motocyklu CRT poháněného motorem Aprilia. V loňské sezóně bojoval až do posledního závodu o první pozici v klasifikaci CRT. De Puniet už dobře ví, jaké to je stát na pódiu ve třídě MotoGP™. Jistě si také pamatujete jeho vynikající výsledky z doby jeho působení ve dvěstěpadesátkách, kde dokonce s týmem Aspar několikrát vyhrál.

Der Franzose fährt auch 2013 wieder für das spanische Aspar-Team, nachdem man hart daran arbeitete, die mit einem Aprilia-Motor ausgestattete CRT-Rennmaschine weiterzuentwickeln, und nachdem er auch bis zum Finale in Valencia hart um den Top-Spot in der CRT-Wertung gekämpft hatte. De Puniet kann bereits einige MotoGP™ Podiumsplätze vorweisen, und er war auch ein überaus erfolgreicher 250ccm Pilot zuvor, als er sogar elf Rennen für das Aspar-Team gewann.

The Frenchman remains with the Aspar team in 2013 after having worked hard to develop their Aprilia-powered CRT motorcycle and having fought for top CRT spot until the final round of 2012. De Puniet is a past podium-scorer in MotoGP™ and was a very successful 250cc rider before that, when he even won races for the Aspar Team itself.

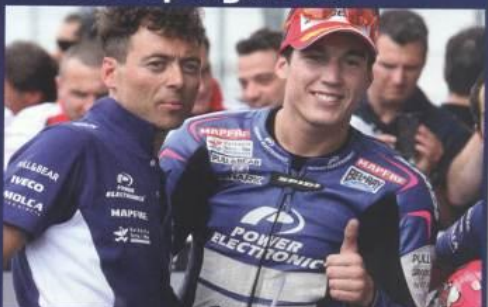
	MotoGP™	250cc	125cc	Celkem
Počet startů v GP	130	80	33	243
Vítězství [celkem]	-	5	-	5
Pole Positions	-	9	-	9
Nejrychlejší kola	-	4	-	4
Pódiová umístění [celkem]	2	22	-	24
Nejlepší výsledek	2	1	7	-
Nejlepší start. pozice	2	1	7	-
První GP	ESP 06	JPN 01	FRA 98	-
První vítězství	-	CAT 03	-	-
Poslední vítězství	-	GBR 05	-	-
Umístění v MS 2012	13	-	-	-
Nejlepší celk. umístění v MS	9	3	17	-
Tituly MS	-	-	-	-

Populární španělský jezdec se stal loni nejlepším pilotem se statusem motocyklů CRT a není proto divu, že si jej tým Aspar podržel i pro letošní sezónu. Před loňským návratem do MotoGP™ stihl ještě Espargaró v roce 2011 získat své první pódiové umístění ve třídě Moto2™. V minulosti také předvedl velmi dobré výkony v sedle satelitní Ducati, a tak má dostatek zkušenosti, které letos plně zúročuje.

Es ist wenig verwunderlich, dass man sich im Aspar-Team für eine Fortsetzung der Zusammenarbeit mit Espargaró entschlossen hat, war er doch in der letztjährigen Meisterschaft der bestplatzierte CRT-Pilot. Vor seiner Rückkehr in die MotoGP™ hat der allseits beliebte Spanier sein erstes Moto2™ Podium eingefahren, und er beeindruckte auch als Ersatzpilot mit einer Satelliten-Ducati. So gesehen besitzt er jede Menge an Erfahrung, die er jederzeit abrufen kann.

The top CRT rider in last year's championship, it is no wonder the Aspar Team have chosen to continue with the popular Spaniard. Before returning to MotoGP™ last year, Espargaró had taken his first career podium in Moto2™ and has impressed in the past on a satellite Ducati, so has bags of experience to call upon.

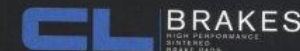
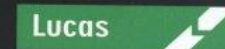
41 Aleix Espargaró ESP



	MotoGP™	Moto2™	250cc	125cc	Celkem
Počet startů v GP	49	17	44	23	133
Vítězství [celkem]	-	-	-	-	-
Pole Positions	-	-	-	-	-
Nejrychlejší kola	-	-	-	-	-
Pódiová umístění	-	1	-	-	1
Nejlepší výsledek	8	3	4	7	-
Nejlepší start. pozice	5	2	3	11	-
První GP	INP 09	QAT 11	NED 06	VAL 04	-
První vítězství	-	-	-	-	-
Poslední vítězství	-	-	-	-	-
Umístění v MS 2012	12	-	-	-	-
Nejlepší celk...	12	12	12	16	-
Tituly MS	-	-	-	-	-



41 Aleix Espargaró



Decade on the road!

For last ten years we have used our business experience to deliver best products and services to both motorcycle dealers and riders. We have passion for two wheels and deliver highest quality products in more than 10 countries of Central and Eastern Europe. Find more about us at www.motonet.biz/company

MOTOPPOINT
ONE DECADE ON THE ROAD



Go&Fun Honda Gresini

Motocykl: Honda RC213V / FTR Honda. Manažer týmu: Fausto Gresini



V roce 2012 přestoupil Bautista k týmu Gresini Honda. Po dvou předchozích sezónách se Suzuki našel u Hondy to správné zázemí. Ve své třetí sezóně v MotoGP™ pak získal nejen pole position, ale i první umístění na stupních vítězů. Těmito výsledky si potvrdil místo u svého týmu i pro letošní sezónu. "Bati" je obvykle výkonově velmi stálým jezdce, ale pád s Valentinem Rossim v Mugello a nedokončený následující závod v Katalánsku pozastavily přísun bodů do celkové klasifikace. Handicap ale dohnal pátým a čtvrtým místem v při GP v Německu a USA.

Nach zwei Saisons mit Suzuki wechselte Bautista 2012 auf Material von Honda, indem er sich dem Gresini-Team verbündete, wo er seine dritte MotoGP™ Saison fuhr. Die vergangene Saison war auch bislang seine beste in der Königsklasse, als er in Silverstone zu seiner ersten Pole-Position stürmte und zwei Monate später in Misano als Dritter sein erstes Podium feierte. So gesehen gab es für "Bati" keinen Grund das Team zu wechseln. Normalerweise ist Bautista auch ein verlässlicher Punktesammler, jedoch verhinderten im ersten Saison Drittel zuerst ein Zusammenstoß mit Valentino Rossi in Mugello und dann ein weiterer Ausfall in Barcelona die Aufstockung seines Kontos. Seit dem hat sich Bautista wieder gefangen und lieferte dem Team in den vergangenen zwei Rennen zwei wertvolle Top-5-Ergebnisse.

After two seasons riding for Suzuki, Bautista switched to Honda machinery for 2012, joining the Gresini Team to contest his third year in the premier class. He took his first MotoGP™ pole-position and his first-ever premier class podium finishes and so "Bati" stays on with the team for 2013. Usually a consistent performer, his early season progress was interrupted by a crash with Valentino Rossi at Mugello and another DNF at Catalunya, but he has since recorded two top five results.

19 Álvaro Bautista ESP



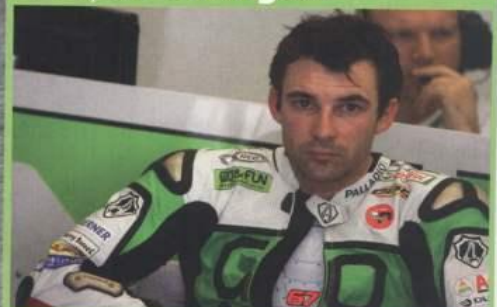
	MotoGP™	250cc	125cc	Celkem
Počet startů v GP	59	49	67	175
Vítězství (celkem)	-	8	8	16
Pole Positions	1	9	8	18
Nejrychlejší kola	-	12	9	21
Podílová umístění (celkem)	2	28	18	48
Nejlepší výsledek	3	1	1	-
Nejlepší start. pozice	1	1	1	-
První GP	QAT 10	QAT 07	ESP 02	-
První vítězství	-	ITA 07	ESP 06	-
Poslední vítězství	-	CAT 09	POR 06	-
Umístění v MS 2012	5	-	-	-
Nejlepší celk. umístění v MS	5	2	1	-
Tituly MS	-	-	1	1

Vítěz národního mistrovství Austrálie v Superbicích letos debutuje v mistrovství světa silničních motocyklů. Několik vítězství v loňském seriálu FIM Superstock 1000 upoutalo pozornost týmu Go & Fun Honda Gresini, který mu nabídl místo na své FTR-Hondě.

Staring gewann in früheren Jahren die nationale Superbike-Serie in seiner Heimat Australien. 2013 ist seine erste Saison in der Weltmeisterschaft. Dank einiger Siege in der FIM Superstock 1000-Serie lenkte er die Aufmerksamkeit der Teamverantwortlichen von Honda Gresini auf seine Person, was schließlich zu dem Deal führte, dass er in diesem Jahr die FTR-Honda CRT-Rennmaschine des italienischen Teams steuern kann.

A past winner of his national Superbike series back in Australia, Staring takes his first steps in the World Championship in 2013. He caught the eye of the Go & Fun Honda Gresini team with several victories in the FIM Superstock 1000 series last season, and that led to him being signed to ride the outfit's FTR-Honda machine.

67 Bryan Staring AUS



	MotoGP™	125cc	Celkem
Počet startů v GP	9	1	10
Vítězství (celkem)	-	-	-
Pole Positions	-	-	-
Nejrychlejší kola	-	-	-
Podílová umístění (celkem)	-	-	-
Nejlepší výsledek	14	28	-
Nejlepší start. pozice	18	31	-
První GP	QAT 13	AUS 04	-
První vítězství	-	-	-
Poslední vítězství	-	-	-
Umístění v MS 2012	-	-	-
Nejlepší celk. umístění v MS	-	-	-
Tituly MS	-	-	-



19 Álvaro Bautista

MOTO PERFORMANCE

OFICIÁLNÍ DISTRIBUTOR OBLEČENÍ JEZDCŮ MOTOGP

SHOWROOM & PRODEJNA

Nový Oldřichov 3
471 13, okr. Česká Lípa



www.motoperformance.cz

info@motoperformance.cz

Silniční závody v Brně již od roku 1965

V roce 1996 jen 0.002 sekundy dělilo členy týmu Honda Alexe Crivilleho a Micka Doohana na Grand Prix České republiky, což se rovnalo druhému vůbec nejbližšímu finiši v královské třídě. Blíže tomu bylo jen v závodě ve třídě do 250 kubických centimetrů v roce 1989, kdy Reinholda Rotha a Masahira Shimizu dělilo 0.01 sekundy.

Ambasador Tissotu Stefan Bradl si v roce 2008 na brněnské Grand Prix zajistil vítězství ve třídě 125ccm a v roce 2011 byl třetí ve třídě Moto2™. Jeho otec Helmut v roce 1991 zvítězil na brněnském okruhu ve třídě 250ccm. Tom Luthi zvítězil v roce 2005 ve třídě 125ccm a v minulém roce skončil druhý ve třídě Moto2™. Nicky Hayden si zajistil místo na stupních vítězů, když v roce 2007 skončil třetí v závodě MotoGP™.

V roce 1965 se název Masarykův okruh poprvé zapsal do kalendáře Mistrovství světa silničních motocyklů. Tyto závody se v Brně jezdily až do roku 1982, kdy byl původní okruh shledán příliš nebezpečným. Nová zastopla se v historii Masarykova okruhu začala psát v roce 1987, kdy nový provoz zahájil speciální autodrom vybudovaný v členitém terénu lokality Kývalka. Mike Hailwood vyhrál první závod třídy do 500 kubických centimetrů, a to v 13 kolovém 13,94 kilometrů dlouhém okruhu. Na motocyklu MV Agusta dosáhl průměrné rychlosti 152,314 km/h v celkovém čase hodina a 11,23,2 s. Australan Wayne Gardner získal v roce 1987 Velkou cenu ve stejné třídě na novém 5,394 kilometrů dlouhém a pro tento účel zřízeném okruhu. Na dvoutaktním motocyklu značky Honda o objemu 500ccm dosáhl průměrné rychlosti 148,767 km/h ve čtyřadvaceti kolovém závodě.

Stará kontrolní věž a některé části původního okruhu stále stojí a jsou viditelné na zpáteční cestě z nového okruhu do Brna.

Dvinitasobný mistr světa Valentino Rossi dosáhl v Brně jeho vůbec první vítězství na Grand Prix a to v roce 1996 ve třídě do 125 kubických centimetrů. V tom roce v Assenu Rossi dosáhl svého již 106. vítězství v seriálu závodů Velké ceny silničních motocyklů. Ital zvítězil 12krát ve třídě do 125 kubických centimetrů, 14krát ve třídě do 250 kubických centimetrů, 13krát ve třídě do 500 kubických centimetrů a sedmašedesátkrát v královské třídě MotoGP™.

Sarry Sheene v Brně v roce 1971 zvítězil ve třídě do 50 kubických centimetrů a stal se tak jediným závodníkem v historii Velké ceny, který zvítězil jak ve třídě do 50 kubických centimetrů tak ve třídě do 500 kubických centimetrů.

Phil Read měl 36 let a 235 dnů, když v roce 1975 v Brně vyhrál závod třídy do 500ccm. Stal se tak devátým nejstarším jezdcem, který zvítězil v této kategorii. Nejstarším závodníkem vůbec je britský jezdec Fergus Anderson, který měl 44 let a 237 dní, když v roce 1953 vyhrál španělskou Velkou cenu.

Giacomo Agostini a Wayne Rainey jsou jedinými jezdci v královské třídě, kteří třikrát za sebou získali brněnskou Velkou cenu. Agostini zvítězil pěté na starém okruhu v letech 1969 – 1972 (v roce 1970 se závod neuskutečnil) a Rainey na novém okruhu v letech 1990 – 1993.

Brno Road Racing since 1965

Just 0.002 s separated Honda team-mates Alex Criville and Mick Doohan in the 1996 Grand Prix of the Czech Republic which equalled the second ever closest finish in the premier class. It was even closer in the 250cc race at Brno in 1989 when Reinhold Roth and Masahiro Shimizu were separated by 00.1 s.

Tissot Ambassador Stefan Bradl secured his first ever grand prix victory in the 2008 125cc race at Brno. He was third in the 2011 Moto2™ race. His father Helmut won the 1991 250cc grand prix at Brno. Thomas Lüthi won the 2005 125cc race and was second in the Moto2™ race last year. Nicky Hayden has one podium finish at Brno when he finished third in the 2007 MotoGP™ race.

Grand Prix racing started on the Brno road circuit in 1965. World Championship racing stopped in 1982 when the circuit was deemed too dangerous. A new purpose built circuit was constructed on the wooded hillside overlooking the city and grand prix racing returned in 1987. Mike Hailwood won the first 500cc race which was 13 laps of the 13.940 kms road circuit. Riding the MV Agusta he averaged 152.314 km/h in one hour 11.23.2 s. Australian Wayne Gardner won the first 500cc grand prix on the new 5.394 kms purpose built circuit in 1987. Riding the two-stroke 500cc Honda he averaged 148.767 km/h for the 24 lap race.

The old control tower and part of the pits from the old circuit are still standing and visible on the way back from the new circuit to Brno.

Nine times World Champion Valentino Rossi achieved his first ever grand prix win in the 1996 125cc grand prix at Brno. Rossi achieved his 106th grand prix win at Assen this year. The Italian has won 12 in the 125cc class, 14 in the 250cc class, 13 in the 500cc class and 67 in the MotoGP™ class.

Sarry Sheene won the 1971 50cc race at Brno. He is the only rider in the history of grand prix racing to have won both 50 and 500cc grands prix.

Phil Read was 36 years, 235 days old when he won the 500cc race at Brno in 1975. That makes him the ninth oldest rider to win a 500cc race. The oldest is British rider Fergus Anderson who was 44 years 237 days old when he won the 1953 Spanish Grand Prix.

Giacomo Agostini and Wayne Rainey are the only premier class riders to have won three successive premier class grands prix at Brno. Agostini on the old road circuit between 1969 – 72 (there was no race in 1970) and Rainey on the new circuit between 1990-93.



www.tissot.ch



Stefan Bradl, Nicky Hayden

Bradley Smith

Thomas Lüthi



Cardion AB Motoracing

Motocykl: ART. Manažer týmu: Karel Abraham Sr.



V týmu Cardion AB Motoracing vedeného svým otcem, se Karel Abraham stal v roce 2011 prvním českým jezdcem v elitní kategorii MotoGP™. Ve své premiérové sezóně zaujal v sedle Ducati několika velmi dobrými umístěními. V loňském roce se ale s Desmosedici více potýkal. Proto „Abaja“ se svým týmem letos vyměnili Ducati za motocykl ART, ale zlomená klíční kost v druhém závodě seriálu překazila jeho postup nahoru.

Abraham war der erste Pilot aus Tschechien, der den Sprung in die Premier Class MotoGP™ geschafft hat, als er und das Team seines Vaters Cardion AB Motoracing 2011 eine Ducati einsetzten.

Karel beeindruckte in seiner Rookie-Saison, selbst wenn er sich schwer dabei tat, sich mit der Desmosedici anzufreunden. „Abaja“ und sein Team wechselten nun zu ART-Rennmaschinen. Diese neue Herausforderung erlitt gleich im zweiten Grand Prix der Saison wegen eines Schlüsselbeinbruchs einen herben Rückschlag.

Abraham was the first Czech rider to compete in the MotoGP™ category when he and his father's Cardion AB Motoracing team joined the premier class in 2011 using Ducati machinery. He impressed in his first season but found last year's Desmosedici harder to get to grips with. „Abaja“ and his team have now switched to an ART machine for a new challenge, although a broken collarbone at round two set back his progress once more.

17 Karel Abraham CZE



	MotoGP™	Moto2™	250cc	125cc	Celkem
Počet startů v GP	37	14	47	31	129
Vítězství [celkem]	-	1	-	-	1
Pole Positions	-	-	-	-	-
Nejrychlejší kola	-	1	-	-	1
Pódiová umístění	-	2	-	-	2
Nejlépeší výsledek	7	1	6	11	-
Nejlépeší start pozice	6	7	5	10	-
První GP	QAT 11	QAT 10	QAT 07	ESP 05	-
První vítězství	-	VAL 10	-	-	-
Poslední vítězství	-	VAL 10	-	-	-
Umístění v MS 2012	14	-	-	-	-
Nejlépeší celk...	14	10	14	24	-
Tituly MS	-	-	-	-	-



Avintia Blusens

Motocykl: BQR-FTR. Manažer týmu: Raul Romero

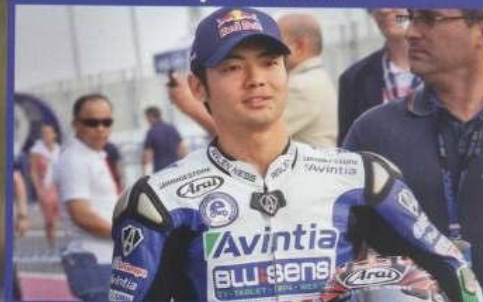


Bývalý mistr světa dvěstěpadesátka se letos vrátil do mistrovství světa MotoGP™. Po náročném sezóně v Superbiciích je zpět a můžeme jej vidět v sedle CRT motocyklu s týmem Avintia Blusens. Dosavadním nejlepším umístěním japonského jezdce v elitní kategorii, ale zůstává čtvrté místo, kterého dosáhl s týmem Honda Gresini při španělské Grand Prix v roce 2011. V letošní sezóně utrpěl v Katalánsku těžké zranění prstu, které jej vyřadilo na několik závodů. Zpět se vrátil při Velké ceně Německa s nadějí pravidelně bodovat ve zbývajících závodech sezóny.

Der ehemalige 250ccm Weltmeister kehrt in diesem Jahr im Sattel eines Avintia Blusens CRT-Bikes in die MotoGP™ zurück. 2012 erlebte er in der World Superbike-Serie eine schwierige Saison. Der Japaner erzielte sein bislang bestes MotoGP™ Ergebnis mit einer Honda des Gresini-Teams beim Spanien-GP im Jahr 2011. Bei einem Sturz auf dem Circuit de Catalunya erlitt er eine schlimme Fingerverletzung und kehrte beim Sachsenring-GP mit der Hoffnung auf eine Trendwende im Verlauf seiner Saison ins Geschehen zurück.

The former 250cc World Champion returns to MotoGP™ this year aboard the Avintia Blusens CRT machine, after spending a difficult year out in World Superbikes. The Japanese rider claimed his best MotoGP™ finish to date of fourth at the Spanish GP in 2011, when riding for the Honda Gresini team. He suffered a nasty finger injury at the Catalunya round and returned to action at Sachsenring hoping for a change in fortunes.

7 Hiroshi Aoyama JPN



	MotoGP™	250cc	Celkem
Počet startů v GP	37	104	141
Vítězství [celkem]	-	9	9
Pole Positions	-	8	8
Nejrychlejší kola	-	11	11
Pódiová umístění [celkem]	-	27	27
Nejlepší výsledek	4	1	-
Nejlepší start. pozice	7	1	-
První GP	QAT 10	PAC 05	-
První vítězství	-	JPN 00	-
Poslední vítězství	-	JPN 05	-
Umístění v MS 2012	-	MAL 09	-
Nejlepší celk. umístění v MS	25	1	-
Tituly MS	-	1	1

V sedle motocyklu BQR-FTR v barvách týmu Avintia Blusens se i letos představí španělský jezdce Héctor Barberá, jehož týmovým kolegou je Hiroshi Aoyama. V loňské sezóně se nedokázal plně adaptovat na tisícovku Pramacu. Měl několik velkých pádů a tak by letos rád na motocyklu CRT ukázal, že bez pádů může podávat kvalitní výsledky.

Barberá ist Hiroshi Aoyama's Teamkollege bei Avintia Blusens, wo er ein BQR-FTR Motorrad steuert. Im vergangenen Jahr kämpfte er damit, sich an die 1000ccm Ducati des Pramac Teams anzupassen. Nach einigen schweren Stürzen im Verlauf der vergangenen Saison hofft er auf eine reibungslose Kampagne 2013, in der er sich mit dem CRT-Bike in dieser Wertung behaupten will. Zuletzt in Laguna Seca war er erstmals der bestplatzierte CRT-Pilot.

Barberá joins Hiroshi Aoyama on board the BQR-FTR bike of the Avintia Blusens team after a year in which he struggled to adapt to Pramac Ducati's 1000cc machine. After some big crashes last season he will hope to have a trouble-free campaign as he gets to grips with the CRT bike.

8 Héctor Barberá ESP



	MotoGP™	250cc	125cc	Celkem
Počet startů v GP	58	75	47	180
Vítězství [celkem]	-	4	6	10
Pole Positions	-	8	1	9
Nejrychlejší kola	-	4	6	10
Pódiová umístění [celkem]	-	20	12	32
Nejlepší výsledek	6	1	1	-
Nejlepší start. pozice	3	1	1	-
První GP	QAT 10	ESP 05	JPN 02	-
První vítězství	-	CHN 06	GBR 03	-
Poslední vítězství	-	VAL 09	VAL 04	-
Umístění v MS 2012	11	-	-	-
Nejlepší celk. umístění v MS	11	2	2	-
Tituly MS	-	-	-	-



NGM Mobile Forward Racing

Motocykl: FTR-Kawasaki. Manažer týmu: Giovanni Cuzari

Edwards se vydává v letošní sezóně na další nové dobrodružství s týmem NGM Mobile Racing. Italský tým zůstává ve stejném složení a Edwards je opět vedoucím projektu CRT. Změnila se však technika, když loňské stroje BMW-Suter byly vyměněny za FTR-Kawasaki s naději, že posunou ve výsledcích „Tornado z Texasu“ o několik příček výš. V příštím roce byl rád dál pokračoval v MotoGP™ a byla by to jeho již dvanáctá sezóna v mistrovství světa.

Nach einer ersten schwierigen Saison 2012, in der Edwards das CRT Projekt von NGM Forward Racing anführte, begibt er sich in diesem Jahr in ein weiteres neues Abenteuer mit dem gleichen Team aus dem schweizerischen Tessin. Mit dem Umstieg von Suter-BMW zu FTR-Kawasaki hofft man auf mehr Erfolg für den „Texas Tornado“. Edwards liebtäugelt damit, seine Laufbahn auch 2014 in der MotoGP™ fortzusetzen, was seine bereits 12. Saison im Grand-Prix-Rennsport wäre.

Edwards embarked on another new adventure with NGM Mobile Forward Racing in 2013 after a tough first season spearheading the team's CRT project. Although he remains with the Italian outfit this year, the squad has switched from BMW-Suter to FTR-Kawasaki machinery and all involved hope this can lead to more success for the „Texas Tornado“. He aims to continue in MotoGP™ in 2014 in what would be his 12th season in Grand Prix.

Corti se představil v MotoGP™ s týmem Avintia Blusens loni při posledním závodě seriálu jako jezdec na divokou kartu. Po výborném účinkování mu tým Forward Racing nabídl místo po boku Colina Edwardse. Rodák z Coma ale není v MS žádným nováčkem. V posledních třech letech zajel velmi slušné výsledky ve třídě Moto2™ a jeho nejlepším dosavadním umístěním je čtvrté místo v Austrálii.

Nach einem Wildcard-Start für Avintia Blusens beim letzten MotoGP™ Rennen 2012, unterschrieb der Italiener als Teamkollege von Colin Edwards bei Forward Racing für diese Saison. Der in Como geborene Corti kann einige bemerkenswerte Rennen in den vergangenen drei Jahren in der Moto2™ vorweisen, wobei ein vierter Rang in Australien das beste Resultat bisweilen ist.

After riding as a wildcard for Avintia Blusens in the last MotoGP™ race of 2012, the Italian was then signed to join Colin Edwards at Forward Racing for this season. The Como-born rider has had a few notable rides over his last three years in Moto2™ with a fourth in Australia his best to date.

5 Colin Edwards USA



	MotoGP™	Celkem
Počet startů v GP	177	177
Vítězství (celkem)	-	-
Pole Positions	3	3
Nejrychlejší kola	3	3
Pódiová umístění (celkem)	12	12
Nejlepší výsledek	2	-
Nejlepší start. pozice	1	-
První GP	JPN 03	-
První vítězství	-	-
Poslední vítězství	-	-
Umístění v MS 2012	20	-
Nejlepší celk. umístění v MS	4	-
Tituly MS	-	-

71 Claudio Corti ITA



	MotoGP™	Moto2™	Celkem
Počet startů v GP	9	46	55
Vítězství (celkem)	-	-	-
Pole Positions	-	1	1
Nejrychlejší kola	-	1	1
Pódiová umístění (celkem)	-	1	1
Nejlepší výsledek	12	2	-
Nejlepší start. pozice	10	1	-
První GP	VAL 12	QAT 10	-
První vítězství	-	-	-
Poslední vítězství	-	-	-
Umístění v MS 2012	-	14	-
Nejlepší celk. umístění v MS	-	14	-
Tituly MS	-	-	-

RACING OIL FILTERS

17mm NUT

For easy installation and removal

LOCK WIRE HOLE

Drilled hole for racing safety wire

The new Hiflofiltro **RC** racing oil filters are designed to meet the rigorous demands of top-level race use.

Hiflofiltro are the only TÜV certified oil filters, ensuring complete quality, performance, and vehicle warranty compatibility. Hiflofiltro **RC** is the ultimate racing oil filter.



The world's only TÜV approved oil filter

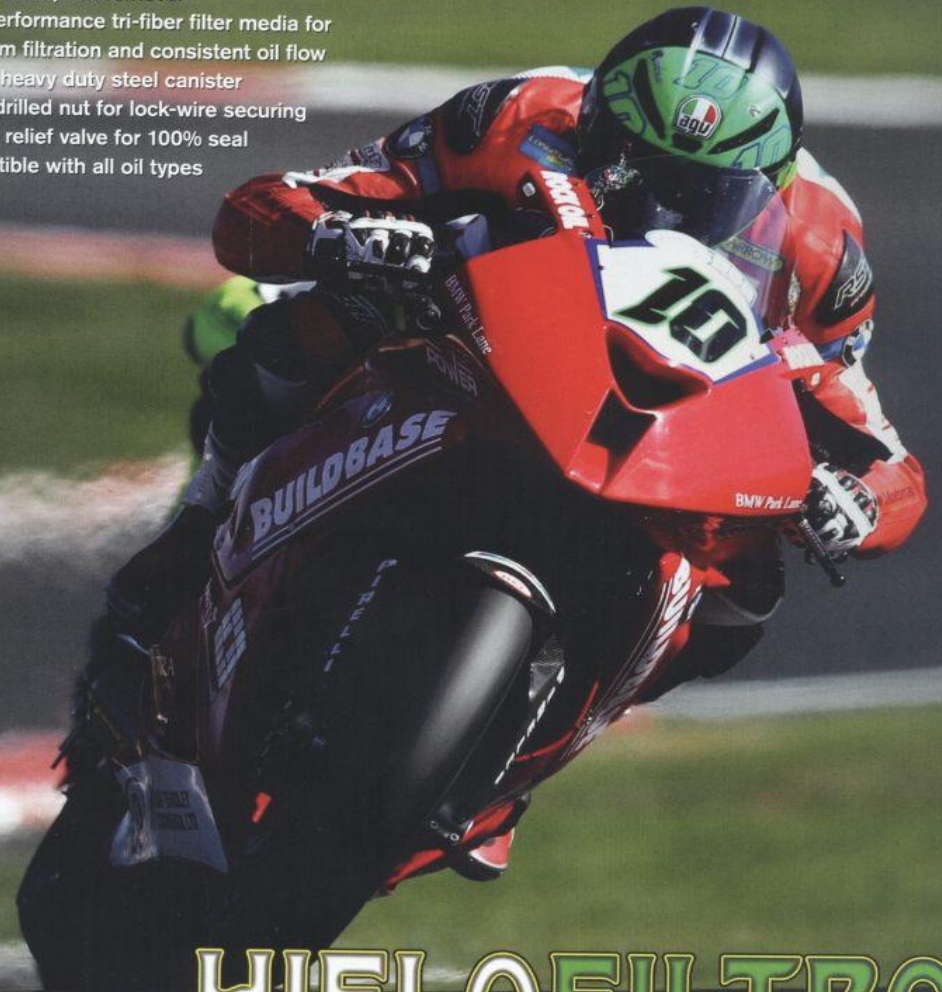
ISO/TS 16949:2009 certified

Available in Europe and USA from 1st September

Photo supplied by Double Red Photography

RACING PERFORMANCE FOR EVERYDAY USE

- 17mm nut for easy installation, torque setting and quick removal
- High performance tri-fiber filter media for optimum filtration and consistent oil flow
- Tough, heavy duty steel canister
- Cross-drilled nut for lock-wire securing
- Rubber relief valve for 100% seal
- Compatible with all oil types



HIFLOFILTRO RACING

www.hiflofiltro.com

Hiflofiltro is a product of Filtec, Alitalia



Hernández je prvním kolumbijským jezdcem v historii, který získal bodované umístění v mistrovství světa v elitní kategorii MotoGP™. Od svého vstupu do MS v roce 2010 ve třídě Moto2™ na sebe upoutal pozornost svým dravým jezdeckým stylem. Loni, coby nováček v MotoGP™ získal s týmem Avintia Racing několik bodovaných umístění a dokonce se jednou dostal i do první desítky. Letos sedlá motocykl ART v týmu Paul Bird Motorsport.

Yonny Hernandez ist der erste Kolumbianer, der es in der MotoGP™ geschafft hat, WM-Punkte einzufahren. Doch viel aufregender ist sein Fahrstil, dank dem er die Aufmerksamkeit der Kameras auf sich lenkt, seitdem er 2010 erstmals in der Weltmeisterschaft auftauchte. Nach zwei Saisons in der Moto2™ gelang ihm 2012 mit Avintia Racing ein beachtliches MotoGP™ Debüt, und er fährt nun für das britische Team PBM mit einem ART-CRT-Bike.

The first Colombian rider ever to score points in the premier-class, Hernández's exciting riding style has caught the attention of the cameras ever since he stepped onto the World Championship stage in 2010. After two seasons in Moto2™ he made an impressive MotoGP™ debut with Avintia Racing last year and now rides for the PBM outfit on board its ART bike.

68 Yonny Hernández COL



	MotoGP™	Moto2™	Celkem
Počet startů v GP	24	31	55
Vítězství (celkem)	-	-	-
Pole Positions	-	-	-
Nejrychlejší kola	-	1	1
Pódiová umístění (celkem)	-	-	-
Nejllepší výsledek	9	6	-
Nejllepší start. pozice	12	5	-
První GP	QAT 12	QAT 10	-
První GP-siège	-	-	-
Poslední vítězství	-	-	-
Umístění v MS 2012	17	-	-
Nejllepší celk. umístění v MS	17	19	-
Tituly MS	-	-	-

Lavery odjel velkou část své závodní kariéry v britském mistrovství Superbiků. Anglický jezdec, pocházející z velmi úspěšné závodnické rodiny, teprve letos debutuje v mistrovství světa MotoGP™. V týmu Paul Bird Motorsport potřebují všechny jeho zkušenosti k dalšímu rozvoji nově postaveného podvozku.

Nachdem er im Verlauf seiner Karriere hauptsächlich in der Britischen Superbike Meisterschaft an den Start ging, erlebt Michael Lavery in diesem Jahr seine Premiere in der MotoGP™ Weltmeisterschaft. Lavery wuchs in Ulster auf und von dem her ist es wenig überraschend, dass seine Familie seit jeher mit dem Rennsport-Bazillus infiziert war. Im Team von PBM bedarf es all seiner Erfahrung, um das Eigenbau-Chassis weiterzuentwickeln.

Having campaigned mainly in the British Superbike championship over his career, the Ulsterman makes his debut in the world's premier motorcycle competition this season. From an extremely successful racing family, he has now teamed up with the PBM squad and will need all his experience to develop the team's newly built chassis.

70 Michael Lavery GBR



	MotoGP™	Celkem
Počet startů v GP	9	9
Vítězství (celkem)	-	-
Pole Positions	-	-
Nejrychlejší kola	-	-
Pódiová umístění (celkem)	-	-
Nejllepší výsledek	13	-
Nejllepší start. pozice	15	-
První GP	QAT 13	-
První vítězství	-	-
Poslední vítězství	-	-
Umístění v MS 2012	-	-
Nejllepší celk. umístění v MS	-	-
Tituly MS	-	-

 **Paul Bird Motorsport**
Motocykl: ART/PBM. Manažer týmu: Paul Bird



Came IodaRacing Project

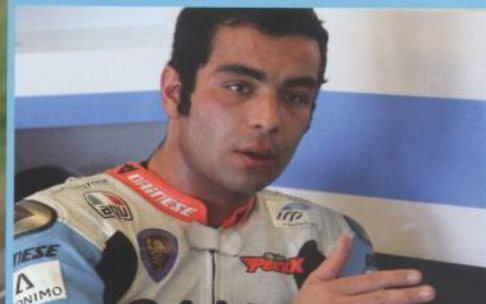
Motocykl: Ioda-Suter. Manažer týmu: Giampiero Sacchi

Před vstupem do mistrovství světa v loňském roce působil Petrucci jako testovací jezdec Ducati v projektu Superbiků. Do MS skočil po hlavě rovnou do elitní třídy MotoGP™ v barvách týmu IodaRacing. Upozornil na sebe několika odvážnými výkony v sedle netovárního a relativně nekonkurenčního motocyklu. V letošním roce ho tedy opět uvidíme v týmu Ioda, ale tentokrát na stroji Suter-BMW.

Petrucci war einst Test-Pilot für das Ducati Superbike-Projekt, bevor er im vergangenen Jahr seine große Chance in der Weltmeisterschaft bekam, als er sich mit dem IodaRacing Team kopfvan in das Abenteuer MotoGP™ stürzte. Er beeindruckte mit einigen tapferen Leistungen mit der relativ wenig konkurrenzfähigen Eigenbau CRT-Rennmaschine, bevor man auf Suter-BMW wechselte. Mit diesem Motorrad fährt er auch in 2013.

Petrucci had been a test rider for Ducati's Superbike project before getting his big break in the World Championship last year, when he jumped head-first into the premier class with the IodaRacing team. He impressed with some gritty performances on board the relatively uncompetitive in-house machine and having switched to the Suter-BMW he continues with the team in 2013.

9 Danilo Petrucci ITA



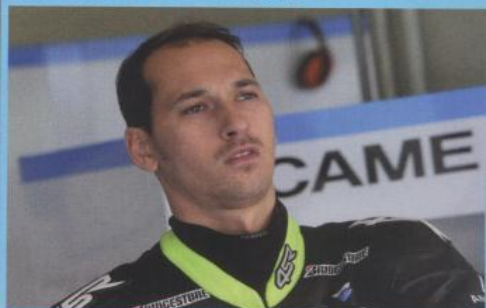
	MotoGP™	Celkem
Počet startů v GP	27	27
Vítězství (celkem)	-	-
Pole Positions	-	-
Nejrychlejší kola	-	-
Pódiová umístění (celkem)	-	-
Nejllepší výsledek	8	-
Nejllepší start. pozice	11	-
První GP	QAT 12	-
První GP-siege	-	-
Poslední vítězství	-	-
Umístění v MS 2012	19	-
Nejllepší celk. umístění v MS	19	-
Tituly MS	-	-

Vítěz několika závodů Grand Prix ve stopětadvacítce se letos vrací zpět do mistrovství světa. V minulých letech se český jezdec účastnil různých národních šampionátů po Evropě. Lukáš není pro týmového šéfa Came IodaRacing Giampiera Sacchiho neznámým jezdcem. Společně stáli na vrcholu Lukášovi kariéry, když v sedle Derbi bojoval o mistrovský titul třídy do 125 ccm.

Als ehemaliger Gewinner von 125ccm Grand Prix, kehrt der Tscheche nach einigen Jahren in nationalen Serien quer und quer in Europa wieder in die Weltmeisterschaft zurück. Pešek ist ein alter Bekannter von Came IodaRacing Teamchef Giampiero Sacchi, als er für den Italiener mit einer Derbi in der kleinsten Grand-Prix-Kategorie auf Titeljagd ging.

A former 125cc GP winner, the Czech rider returns to the World Championship after a couple of seasons riding in national series around Europe. He is well known to Came IodaRacing team boss Giampiero Sacchi, having ridden for the Italian when challenging for the championship with Derbi in the smallest cylinder class.

52 Lukáš Pešek CZE



	MotoGP™	Moto2™	250cc	125cc	Celkem
Počet startů v GP	9	11	41	66	127
Vítězství (celkem)	-	-	-	2	2
Pole Positions	-	-	-	3	3
Nejrychlejší kola	-	-	-	4	4
Pódiová umístění	-	-	-	9	9
Nejllepší výsledek	16	13	7	1	-
Nejllepší start. pozice	15	10	5	1	-
První GP	QAT 13	QAT 10	CAT 03	CZE 02	-
První vítězství	-	-	-	CHN 07	-
Poslední vítězství	-	-	-	AUS 07	-
Umístění v MS 2012	-	-	-	-	-
Nejllepší celk.	-	34	15	4	-
Tituly MS	-	-	-	-	-

Abajův domácí úkol

Třetí rok má Česká republika svého zástupce v královské kubatuře MotoGP™. A potřetí se na start domácího závodu na Masarykově okruhu postaví i Karel Abraham, první český jezdec, který vstoupil mezi světovou elitu motocyklového závodění. Domácí tým Cardion AB Motoracing čeká neobyčejně těžký závodní víkend. Motivaci ale může „Abaja“ najít v loňské sezoně, kdy letitou domácí smůlu prolomil a poprvé v kariéře na Masarykově okruhu dojel v elitní desítku.

„Letos by to byl výsledek z říše snů. ART je sice skvělá motorka, ale pořád máme hendikep v podobě slabšího motoru oproti prototypům. A zrovna Brno je okruh, kde je silný motor důležitější než skvělý podvozek,“ vysvětluje třidvacetiletý Čech, který před rokem závod dokončil na deváté příčce a od publika si vysloužil potlesk i za gentlemanský kousek, kdy k prvnímu podiu v kariéře doslova dotlačil Yamahu Cal Crutchlowa, kterému došel po projetí cílem benzin. „Už několik závodů máme k dispozici motor EV03, který je silnější. Zatím jej nenasazujeme tolik, ale v Brně to určitě uděláme. Samozřejmě na závod, ale i na kvalifikaci.“ Žádné speciální „válečné“ barvy si český tým pro Brno nechystá. „Říká se, že to nosí smůlu. Zkusili jsme to první rok v MotoGP™ a nedopadlo to dobře, tak už to raději nebudeme pokoušet,“ usmívá se Abaja.

Právě kvalifikace jsou letos největší slabinou české jedničky. „Je to prostě moje vlastnost. Dokážu zajet deset rychlých kol za sebou, ale nedokážu zajet jed nejrychlejší,“ krčí rameny jezdec. „A fakt těžko se dá bojovat o pozice kolem desátého místa, když na start stojím třeba v šesté řadě. V závodě se mi většinou dostává dopředu, takže je jasné, že mé místo je jin. Jenže v kvalifikaci se mi to nedaří potvrdit. Hodně s tím snažíme pracovat.“

Po dvou „osamocených“ sezonách v MotoGP™ přibíhá Karloví na startu dobře známý domácí rival Lukáš Pešek. Na Masarykově okruhu tak budou na startu stát dva čeští jezdci. To je doslova historická událost naposledy Brno takovou situaci asi před třiceti roky, ale tehdy všichni Češi nebo Slováci jeli na divokou kartu. Pravidelně startovali dva Češi v královské kubatuře naposledy v šedesátých letech v legendární Františka Štastného a Gustava Havla. „Vím, že s Lukášem docela trápí s technikou. Nijak se o tom spolek nebavíme a na trati se prakticky nepotkáme. Nemá smysl se navzájem nějak srovnávat, věřím, že z toho jsme už vyrostli. Na trati je přes dvacet soupeřů a je třeba se porovnávat vždycky s těmi, kteří jsou těsně před vámi. To jsou ti, které můžete porazit, a za tím také oba jdeme bez ohledu na to, jak vysoko se v klasifikaci nacházíme. Nicméně fanoušci by si tuto příležitost určitě neměli nechat ujít. Musím znovu zdůraznit, že toto je naprostý unikát. Žádná takto malá země snad nikdy dva jezdce v MotoGP™ neměla a klidně je možné, že třeba už nikdy mít nebude,“ míní Abraham.

Do nedělního závodu jej jako každý rok bude hnát jeho fanclub „sídlicí“ na tribuně D. „Kluci jsou skvělí, pokaždé nachystají nějaké překvapení, choreografii nebo ohňostroj. Vůbec nevím, co připravují letos, a rád se nechám překvapit. Když Lukáš jezdil dřív, měl fanclub na „céčku“, vlastně naproti tomu měm. Nevím, jak moc jsou letos aktivní, ale kdyby byli na protilehlých tribunách a koukali na sebe, bude to určitě zážitek i pro ně. Atmosféra na tribunách musí být určitě skvělá a mně je vlastně líto, že ji během závodu nemůžu moc vnímat. I když ta strašná masa lidí na céčce je nepřehlédnutelná. Tím je Brno unikátní, na okruzích MotoGP™ moc takových není.“

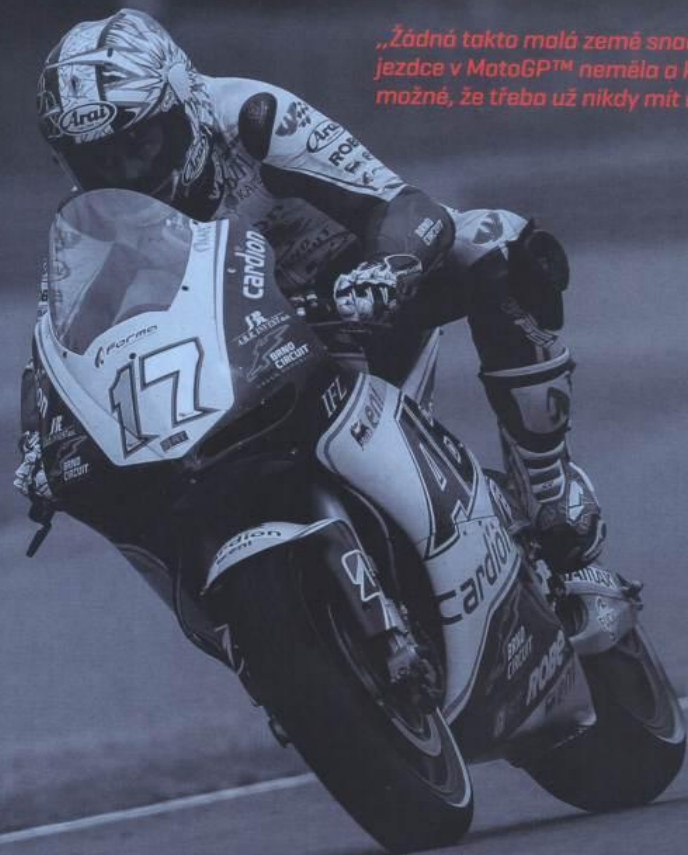
Loni měl Abraham v Brně dva závody hned po sobě. „Den po Grand Prix jsem dělal státnice na vysoké škole. Přiznám se, že jsem z toho měl hodně velký strach, učil jsem se i mezi tréninky. Možná mi to ale nakonec pomohlo, že jsem se tolik nestresoval závody. Tak nakonec dopadlo všechno dobře, ale letos jsem rádo si tento stres užijím,“ směje se. Letos tak bude mít závodním víkendu víc času. „Brno je nekonečný kolos, setkání s fanoušky, kamarády, sponzory. Je od nich strašně hezké, že mi přejí úspěch a povzbuzují mě, ale na druhou stranu je to velký závazek. Zkusím letos zase udělat všechno pro to, abych je nezklamal. Při půlce sezony se nám kvůli zranění a nemocem moc nevydařilo, tak snad se nám to podaří v druhé půlce otočit. Čeká nás ještě hodně práce a do Valencia je spousta času, kdy můžu na dráze odvést dobrou pra-

Karel Abraham: Abaja's Hausaufgabe

Tschechien hat nun schon seit drei Jahren seinen Vertreter in der MotoGP™. In der am meisten prestigeträchtigen Kategorie des Motorradrennsports hat es Karel Abraham geschafft, sich inmitten der Top-Elite zu etablieren. Dem in Brünn ansässigen Cardion AB Motoracing Team steht ein besonders anstrengendes Rennwochenende bevor und sollte "Abaja" dafür Motivation brauchen, dann kann er zurückblicken und sich daran erinnern, wie sein Heimrennen im vergangenen Jahr verlief. Auf dem Brno Circuit beendete er seine Pechsträhne und fuhr zum ersten Mal auf dieser Rennstrecke in die Top-10.

„Anbetracht unserer momentanen Position wäre das ein Ergebnis, von dem wir nur träumen können. Obwohl die ART ein hervorragendes Motorrad ist, ist unser Handicap der weniger leistungsstarke Motor verglichen mit den Prototypen. Die Rennstrecke in Brünn ist ein Circuit, wo ein starker Motor viel wichtiger ist, als ein perfektes Chassis,“ sagt Abraham [23], der 2012 bei seinem Heim-GP Neunter wurde und viel Applaus erntete, als er Cal Crutchlow's Yamaha das Benzin ausging. „Wir haben seit den letzten paar Rennen einen stärkeren EV03-Motor zu unserer Verfügung. Bis jetzt haben wir diesen noch nicht so oft eingesetzt, aber in Brünn werden wir bestimmt darauf zurückgreifen. Nicht nur für das Rennen selbst, sondern auch schon während dem Qualifikationstraining.“ Das Team aus Tschechien plant keine spezielle „Kriegsbemalung“ für das

„Žádná takto malá země snad nikdy dva jezdce v MotoGP™ neměla a klidně je možné, že třeba už nikdy mít nebude.“



Rennen zuhause. „Meine Crew sagt, das bringt nur Unglück. Wir haben so etwas während unseres ersten Jahres in der MotoGP™ versucht und es hat nicht funktioniert, daher kann ich mir gut vorstellen, dass wir nie wieder so einen Versuch starten werden.“

„Kein kleines Land wie unseres hatte wahrscheinlich jemals zwei Fahrer in der MotoGP™ und das wird es vielleicht auch niemals geben.“

Die Qualifying-Sessions sind in diesem Jahr der Schwachpunkt des Piloten aus Tschechien. „So bin ich nun mal. Ich kann zehn schnelle Runden am Stück fahren, aber ich schaffe es nicht, eine einzige superschnelle zu fahren,“ zuckt Abaja mit den Schultern. „Und daher ist es ziemlich schwierig im Bereich um den zehnten Rang ins Ziel zu kommen, wenn ich aus der sechsten Reihe der Startaufstellung ins Rennen gehe. In der Regel bin ich in der Lage während dem Rennen zu überholen, von dem her ist es offenkundig, dass meine Platzierungen woanders liegen, aber ich kann es scheinbar im Qualifying nicht bestätigen. Wir arbeiten jedenfalls hart, um diesen Aspekt zu verbessern.“

Nach den ersten zwei „einsamen“ Saisons in der MotoGP™, hat Karel dieses Jahr einen Kumpel aus Tschechien und Rivalen zugleich - Lukáš Pešek. Daher werden zum ersten Mal seit circa dreißig Jahren zwei Fahrer aus Tschechien in Brünn

www.ocpsped.cz



**INTERNATIONAL
TRANSPORT & SPEDITION**

Brno, Luxemburg, Stuttgart, Leipzig...

- Spedice, zasilatelství
- Vnitrostátní a mezinárodní přeprava
- Expresní přeprava - dodávka, pick-up po celé Evropě
- Přeprava nebezpečných nákladů přeprava - systém ADR tř. 1 - 9 - certifikát EX II

Pavel Carda

tel.+420 777 73 75 77 / ocpsped@cbx.cz

www.mikrobusy-brno.cz

am Start sein. Damals waren allerdings alle Teilnehmer aus Tschechien und der Slowakei mit Wildcards dabei (regelmäßige Starts gab es in den 1960er Jahren in der Ära des legendären František Štastný und Gustav Havel). "Ich weiß, dass Lukáš mit technischen Problemen zu kämpfen hat. Wir reden nicht darüber miteinander und wir treffen uns auch kaum auf der Piste. Ich denke, wir sind längst aus dem Alter heraus, in dem wir uns ständig gegenseitig vergleichen. Es gibt mehr als zwanzig Fahrer im Starterfeld und ich muss mich mit meinen Konkurrenten vergleichen, die unmittelbar vor mir platziert sind. Das sind meine direkten Gegner, die es zu schlagen gilt. Das ist auch das Motto für beide von uns, unabhängig von der Weltmeisterschaftspaltierung. Sei es wie es ist, unsere Fans sollten diese einmalige Gelegenheit auf keinen Fall versäumen. Ich möchte nochmals auf diese außergewöhnliche Situation hinweisen: kein kleines Land wie unseres hatte wahrscheinlich jemals zwei Fahrer in der MotoGP™ und das wird es vielleicht auch niemals geben," meint Abraham.

Jedes Jahr kann Abaja auf eine lautstarke Fangemeinde im Bereich der Naturtribüne "D" zählen und dieses Jahr wird es beim sonntägigen Rennen nicht anders sein. "Diese Jungs sind einfach großartig. Sie haben jedes Mal eine Überraschung für mich parat, wie zum Beispiel eine spezielle Choreographie oder Feuerwerke. Ich habe keinen blassen Schimmer, was sie für dieses Jahr vorbereitet haben und ich kann es kaum erwarten es herauszufinden. Während seiner Jahre in den kleinen Klassen versammelte sich der Fan-Club von Lukáš normalerweise im Bereich der überhöhten Tribüne "C". Eigentlich genau gegenüber meines Fan-Clubs. Ich weiß nicht, wie aktiv der Club zurzeit ist, aber es wäre definitiv eine coole Sache, wenn sie sich auf der gegenüberliegenden Seite befinden, quasi im "Angesicht zu Angesicht". Ich bin mir sicher, es würde ihnen

auch gefallen. Die Atmosphäre auf den Zuschauerrängen muss aufregend sein und ich muss eingestehen, dass ich es etwas bedauern nicht in der Lage zu sein, diese Stimmung in vollem Umfang während des Rennens auskosten zu können. Damit ist gemeint, dass die riesige Menschenmenge im Bereich der Tribüne "C" für ein besonderes Spektakel sorgt. Ich denke nicht dass es viele MotoGP™ Circuits wie Brünn gibt, wo die Stimmung so intensiv zu spüren ist."

2012 hatte Abraham in seiner Heimat gewissermaßen zwei aufeinanderfolgende Rennen zu meistern. "Am Tag nach dem Rennen hatte ich meine Abschlussprüfungen an der Universität. Ich muss zugeben, ich war sehr nervös; sogar zwischen den Trainings hatte ich noch gepaukt. Vielleicht hat es mir ein wenig geholfen, das Rennen selbst nicht so stressig zu erleben. Die Prüfungen habe ich erfolgreich abgeschlossen. Ich bin froh, dass ich mich dieses Mal nicht noch einmal mit derartigen Dingen beschäftigen muss", lacht er und fügt hinzu, dass er mehr Zeit für andere Aktivitäten haben wird. "Der Grand Prix von Brünn ist eine nie enden wollende Reihe von Events für Fans. Treffen mit Freunden und Sponsoren. Mir gefällt der Rummel wirklich und ich schätze ihre Begeisterung und Unterstützung. Auf der anderen Seite, bedarf es eines enormen Einsatzes. Ich werde mein Bestes geben, um sie nicht zu enttäuschen. Die erste Saisonhälfte verlief wegen meiner Verletzung und Krankheit weniger erfolgreich; hoffentlich können wir diesen Trend während der zweiten Halbzeit umdrehen. Wir haben genug Zeit bis zum Grand Prix in Valencia. Wir werden hart arbeiten und ich kann in der Zwischenzeit meine Leistung auf der Rennstrecke verbessern."

Karel Abraham: Abaja's homework

The Czech Republic has now had a representative in the MotoGP™ class for three years. Racing alongside the world's elite for a third season, Karel Abraham was the first rider to have a regular spot in the most prestigious class in motorcycle racing. However, the Brno-based Cardion AB Motoracing team has a very tough racing weekend ahead. Should "Abaja" need any motivation, he can look back and remember what the last year's race was like. Ending his streak of bad luck at the Brno Circuit, he finished in the top ten for the very first time at this circuit.

"Considering our current position, it would be a result we can only dream about. Although the ART is an excellent bike, our handicap is a less powerful engine, as compared to the prototypes. The Brno Circuit is one of those circuits where a stronger engine is much more important than a perfect chassis," says Abraham (23) who finished ninth last year and received applause for a sportsmanlike gesture when he regained Cal Crutchlow's Yamaha back to his very first podium in MotoGP™ class, with Crutchlow having run out of gas. "We have had a stronger EVO3 engine at our disposal for the last few races. We haven't used it much so far, but we will definitely use it in Brno. Not just for the race itself, but for the qualifying session as well." The Czech team is not planning any special "war colours" for the race. "They say it is bad luck. We tried it during our first year in MotoGP™ and it didn't work out well, so I guess we'll never try it again."

Qualifying sessions are the Czech racer's weakness this year. "That's just who I am. I can make ten fast laps in a row, but I cannot do one single fastest lap," Abaja shrugs. "And it is really hard to finish around tenth place if I am on the sixth row of the starting grid. I am usually able to overtake during the race, so it is evident that my place is somewhere else, but I cannot seem to be able to confirm it during the qualifying session. We are working hard to improve this aspect."

After the first two "lonely" seasons in MotoGP™, this year Karel has a Czech buddy and rival at the same time - Lukáš Pešek. Therefore, there will be two Czech riders in the race for the first time in approximately thirty years. Back then, however, all Czech and Slovak participants were wild card racers (regular races in the top class appeared in the 1960's during the era of the legendary František Štastný and Gustav Havel). "I know Lukáš has been struggling with technical

difficulties. We don't discuss them and we barely see each other on the track. I think we are too old to be comparing ourselves constantly. There are more than 20 riders on the grid and I should compare myself with my competitors who are right in front of me. They are my nearest competitors who can be defeated. That is the motto for both of us, regardless of world championship classification. Be it as it may, our fans should not miss out on this unique opportunity. I have to point out again that this is an exceptional situation: no small country like ours has probably ever had two riders in the MotoGP™ class and maybe none ever will," Abraham said.

Every year, Abaja has his adoring crowd on the "D" banking area and this year's race on Sunday will no exception. "Those guys are great. They always have a surprise for me, like some special choreography or fireworks. I have no idea what they have prepared for this year and I can't wait to find out. During his years in the lower racing classes, Lukáš used to have his own fan club on the "C" banked area, across the track from my fan club. I don't know how active the club is now, but it would definitely be cool if they were on the opposite banked areas, almost like "face to face". I am sure they would enjoy it as well. The atmosphere in the crowds must be amazing and I have to admit I regret not being able to fully appreciate it during the race. That said, the huge crowds on the "C" banked area are spectacular. I don't think there are many MotoGP™ circuits like Brno where the atmosphere is so intense."

Last year Abraham had two consecutive races in Brno. "I had my finals at university one day after the race. I have to admit I was very nervous; I had even studied between practice sessions. Maybe it eventually helped me not to stress about the race. The exams were a success and I am glad I don't have to deal with anything like that this year," he laughs, adding that he will have more time for other activities. "Brno is a never-ending series of events for fans, meetings with friends and sponsors. I really enjoy and appreciate their enthusiasm and support. On the other hand, it is a major commitment. I will try my best not to let them down. The first half of the season wasn't a success due to my injuries and illnesses; hopefully we can reverse that trend during the second half of the season. We still have enough time until the Grand Prix in Valencia. We will work hard and I will try to improve my performance on the track in the meantime."

LEPŠÍ BRZDY VICE KONTROLY

Sady destiček Moto-X a Supermoto v nadstandardních velikostech zlepšují brzdění a zahrnují destičky pro přemístění.

Volte mezi americkými silnovanými destičkami MXS pro nejdelší životnost, nebo karbonovými „chlazenými“ destičkami X-Pads pro použití u strojů enduro, které jsou vyrobeny ve Velké Británii.

NOVÉ PRO 2013

Kotouče CX Extreme Moto-X

- Nejlehčí
- Nový vzor zahloubení Vee
- Zhotoveno z nekvalitnější německé válcované nerezové oceli, tepelně zpracované a popuštěné pro dosažení maximální životnosti bez vzniku trhlin.

MADE IN THE UK

EBC BRAKES

www.ebcbrakes.com





Erlebe die atemberaubendste Kurve der Welt: Die Corkscrew des Mazda Raceway Laguna Seca in den Vereinigten Staaten von Amerika!

Text/Fotos: DT Bike-Promotion Fahrertrainings GmbH

Bereits zum zweiten Mal führt der Rennstrecken-Trainings-Spezialist Bike Promotion aus Gera diesen exklusiven Trip nach Kalifornien durch. Nach dem großen Erfolg im Jahre 2012 konnten die Pakete für die aktuelle Saison ausgebaut werden: Ganze fünf Tage Rennstreckentraining mit international renommierten Instruktoren wie Max Neukirchner, Jürgen Fuchs, Jörg Teuchert, Rico Penzkofer, Jason Pridmore sowie Touren durch Kalifornien erwarten die Teilnehmer! Theoretisch musst du dich nur in den Flieger setzen. Selbst die Lederkombi kann Bike Promotion auf die Strecke transportieren.

Alle Pakete enthalten Hin- und Rückflug, alle Transfers, Übernachtung in den Hilton Embassy Suites, Verpflegung (abgesehen von Abendessen), Motorräder, Benzin, Reifen und so weiter. Das günstigste Paket ist übrigens schon für 3.999 Euro inklusive zwei Tagen Rennstrecke zu haben. Natürlich kann das Training auch mit einem individuellen touristischen Programm, gern auch mit Familie, gewürzt werden.

Alle Informationen und Buchung unter www.laguna-seca-events.com oder unter der Hotline +49 365 712 799 0.



Pohled do zákulisí týmu **Cardion AB Motoracing**

Že znáte neskutečný příběh týmu Cardion AB Motoracing, ve kterém syn Karel Abraham závodí v týmu, jehož majitelem je Karel otec. Tato kombinace proměnila ve skutečnost velký motocyklový sen – českou účast v elitovské třídě MotoGP™ v mistrovství světa. Tento víkend jedou i na domácí trati a to doslova a do písmena, neboť spoluvlastníkem Automotodromu Brno je Karel Abraham starší.

Je tedy jasné, že tým by na domácí brněnské trati nemělo být překvapit. A co fanouškové – kolik toho víte vy o zázemí českého týmu? Kdo jsou ti, kteří každý závod připravují Kájovi motocykl a zajišťují tak přítomnost České republiky na roštu?

Přinášíme vám alespoň malý pohled do zákulisí a informace o sedmi členech Kájova týmu, kteří se starají to, aby mohl dobře reprezentovat Českou republiku v seriálu mistrovství světa silničních motocyklů.

Marco Grana (IT) – Šéfmechanik (1) Fotografie týmu na stránce 71
Vyučil se ve škole Ferrari v Maranellu, s Karlem Abrahamem spolupracuje už sedm let. Je odpovědný za volbu taktiky a nastavení motocyklu. Úzce spolupracuje s telemetrikem a samozřejmě s jezdcem. Grana říká, že přechod od Ducati k motocyklu ART byl nakonec jednodušší než čekali.

Paradoxně přechod k motocyklu ART nebyl pro nás mechaniky tak náročný, jak jsme si mysleli. Karel odjezdil na Apriili mnoho let své kariéry a jeho zkušenosti nám velmi pomohly. Samozřejmě, že jsme v zimě strávili spoustu času v továrně Apriile v Noale. Naším cílem bylo nastudovat motocykl a veškerá nastavení tak, aby Karel mohl jet naplno od prvního závodu sezóny."

Renato Pennacchi (IT) – Telemetrik (2)
Renato působil pro řadu let v továrním týmu Suzuki a v týmu Cardion AB přišel až letos. Má na starosti elektroniku na motorce, stahuje a vyhodnocuje veškerá data z motocyklu – od rychlosti, přes účinek brzd,

pružení, řazení, pozici na trati. Spolu s šéfmechanikem rozhoduje o nastavení motocyklu s ohledem na strategii.

Yannis Maigret (FR) – Mechanik (3)
V motosportu se pohybuje od roku 1999, v Cardion AB Motoracing pracuje od roku 2007. Stará se o plnění motoru, tedy přívod paliva, vstřikování a elektroniku motoru. Yannis poznáte podle předloktí, na němž má vytetováno římskými číslicemi Abajovo číslo 17 a české povzdechnutí „Ježkovy voči“.

Martin Havlíček (CZ) – Mechanik (4)
Po každém dni kompletně kontroluje převodovku, spojku a stará se o přední část motocyklu. Původně pracoval u blanenského výrobce minibike Blata, s Karlem Abrahamem spolupracuje už dvanáct let a dělá mu partáka i v zimní motokrosově přípravě.

Martin Nesvadba (CZ) – Mechanik (5)
V týmu má přezdívku Bart. Na starosti má rám a zadní část motocyklu, musí umět dát motocykl do špičkového stavu po pádu jezdce. Stejně jako Martin Havlíček pracoval dříve v Blata.

Pietro Bertì (IT) – Mechanik (6)
Zodpovídá za přípravu pneumatik, jejich kontrolu, skladování a zahřívání. Kromě toho řídí týmový kamion. V prostředí mistrovství světa motocyklů se pohybuje od roku 2002.

Lindo Sbaraglia (IT) – Logistika (7)
Jeho úkolem je postarat se o dokonalou logistiku náhradních dílů na motocykl. Do týmu Cardion AB Motoracing přišel v roce 2012 jako zaměstnanec Ducati, po sezoně se rozhodl u českého týmu zůstat. Před nástupem do Cardion AB Motoracing pracoval pro Lorise Capirossiho. >>

euro. COURIER
europaschnell
www.ECL24.de
+49 371 844940
info@ECL24.de



Ein Blick hinter die Kulissen mit dem **Cardion AB Motoracing Team** Behind-the-scenes with the **Cardion AB Motoracing Team**

Wir alle sind mit der unglaublichen Geschichte von Cardion AB Motoracing vertraut, in dem Karel Abraham als Pilot im Team seines Vaters Karel fährt, und das in dieser Zusammensetzung als erstes Team aus Tschechien den Sprung in die MotoGP™ geschafft hat. An diesem Wochenende bestreitet die Mannschaft ihr Heimrennen, nämlich wörtlich genommen, denn das Automotodrom Brno gehört Abraham Senior.

Von daher sollte dem Team aus Brünn mehr oder weniger alles bestens bekannt sein, aber wie schaut es mit den Fans aus? Wie gut kennst Du die Leute hinter den Kulissen des tschechischen Teams? Nur, wer ist das Team aus Ingenieuren und Mechanikern, das die Tschechische Republik an jedem Rennwochenende in den Blickwinkel rückt, indem ein Motorrad für Abraham vorbereitet wird?

Hier ist unser kurzer Überblick über die sieben Männer, die dafür sorgen, dass Karel Abraham sein Land einmal mehr stolz machen kann.

Marco Grana (IT) – Chefmechaniker [1] *Siehe Foto auf Seite 71*
Grana ist ein diplomierter Absolvent der Ferrari-Ingenieursschule im italienischen Maranello. Er arbeitet bereits seit sieben Jahren mit Karel Abraham zusammen und die beiden verbindet eine sehr enge Beziehung. Er weist darauf hin, dass der Wechsel von Ducati zum ART-Bike einfacher war als angenommen.

"Ironischerweise war der Übergang zu den ART-Bikes für uns Mechaniker nicht so eine große Sache. Karel hat für den Großteil seiner Karriere eine Aprilia gefahren und diese Erfahrung können wir zu unserem Vorteil nutzen. Natürlich verbrachten wir während des Winters viel Zeit in Noale (Aprilia's Firmensitz), um das Motorrad kennenzulernen und wir arbeiteten von Anfang an hart daran, um sicherzustellen, dass Karel das Bike gut im Griff hat."

Renato Pennacchi (IT) – Telemetrie-Spezialist [2]
Renato war ein Langzeit-Angestellter des Suzuki-Werkteams und wechselte zu Beginn dieser Saison zu Cardion AB. Seine Aufgaben umfassen den Aufbau der Elektronik am Motorrad sowie der Download und die Auswertung aller Daten, einschließlich der Geschwindigkeit, Bremswirkung, Dämpfung, Kraftübertragung, Streckenposition usw.

Yannis Maigret (FR) – Mechaniker [3]
Er arbeitet im Motorsport-Business seit 1999, und für Cardion AB Motoracing seit 2007. Sein Spezialgebiet sind die "inneren Komponenten", wie zum Beispiel Nachtanken, Einspritzung und Motorelektronik. Normalerweise baut er an einem Rennwochenende das gesamte System mehrere Male auseinander und wieder zusammen.

Martin Havlíček (CZ) – Mechaniker [4]
Seine Rolle im Team ist die Überwachung des Getriebes und der Kupplung am Ende eines Trainings- bzw. Renntages. Außerdem gehört auch die Front-Partie des Motorrads zu seinem Aufgabebereich. Im beruflichen Alltag arbeitet er für die Blata Unternehmensgruppe, einem Minibike-Hersteller in tschechischen Blansko. Martin arbeitet mit Karel Abraham seit seiner Zeit bei den Minibikes zusammen. Mittlerweile sind das bereits elf Jahre.

Martin Nesvadba (CZ) – Mechaniker [5]
Dieses Team-Mitglied mit dem Spitznamen „Bart“ ist der Mann für den Rahmen und das Heck des ART-Bikes. Manchmal muss er auch sein Geschick zeigen, wenn das Motorrad nach einem Sturz schnellstens wieder repariert werden muss. So wie Martin Havlíček ist auch er ein ehemaliger Blata-Mitarbeiter.

Pietro Berti (IT) – Mechaniker [6]
Pietro ist im Team für die Reifen verantwortlich, die Vorbereitung derer, Inspektion, Lagerung und die Sicherstellung, dass die Reifen vor jeder Session bereits aufgewärmt sind. Er fährt auch den Team-Truck. Seit 2002 ist Pietro ein bekanntes Gesicht im Fahrerlager.

Lindo Sbaraglia (IT) – Logistik [7]
Als ehemaliger Mitarbeiter des Ducati-Werks, beendete Lindo dort seinen Job, um weiter im Team aus Tschechien zu bleiben. Er ist für die reibungslose Logistik verantwortlich, zu der auch die Ersatzteil-Logistik für die Motorräder gehört. Das rechtzeitige Eintreffen und der ordnungsgemäße Zustand vor jedem Rennen ist das Wichtigste dabei. 2011 war er Loris Capirossi's Mechaniker bei Pramac Racing.

We're all familiar with the incredible Cardion AB Motoracing story, that of son Karel Abraham riding for father Karel's race team, becoming the first Czech combination to do so in the MotoGP™ class. They're also riding at their home track this weekend; quite literally, as Abraham Senior is one of the owners of the Automotodrom Brno.

So everything should be more or less familiar to the Brno-based team, but what about you the fans? How well do you know those people behind the scenes at the Czech team? Just who are the team of engineers and mechanics that put the Czech Republic into the spotlight every race weekend, by preparing a bike for Abraham?

Here's your quick guide to the seven men tasked with making sure Karel Abraham can do his country proud once more.

Marco Grana (IT) – Chief Mechanic [1] *See photos below*
Grana is a "graduate" of Ferrari's engineers school in Maranello in Italy. He has worked with Karel Abraham for seven years now, and they have an extremely close relationship. He points out that the switch from Ducati machinery to the ART bike has been easier than expected.

Ironically, the transition to ART was not that big a deal for us mechanics. Karel has ridden an Aprilia for much of his career and we can use this experience to our advantage. Of course we all spent a lot of time in Noale during the winter (Aprilia's base) so that we could get to know the bike and work hard from the very beginning to make sure Karel has the bike well under control.

Renato Pennacchi (IT) – Telemetrics Specialist [2]
Renato was a long-term servant of the Suzuki factory team, and joined Cardion AB this season. His duties include setting up the bike's electronics, as well as downloading and evaluating

all data, including speed, brake efficiency, suspension, transmission, track position, etc.

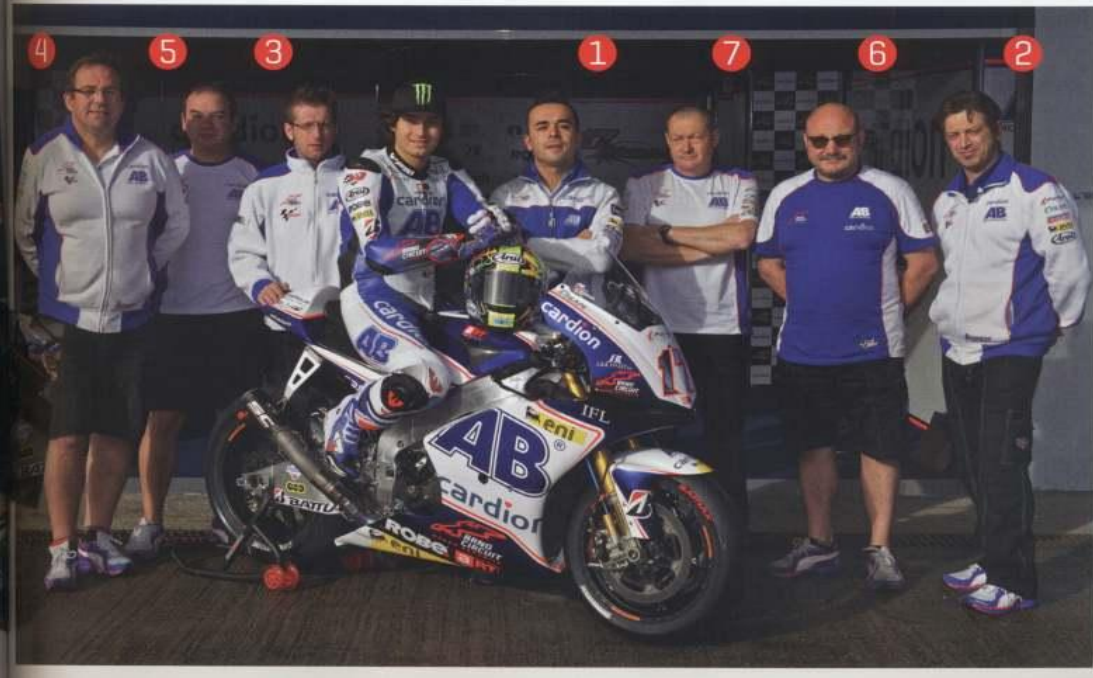
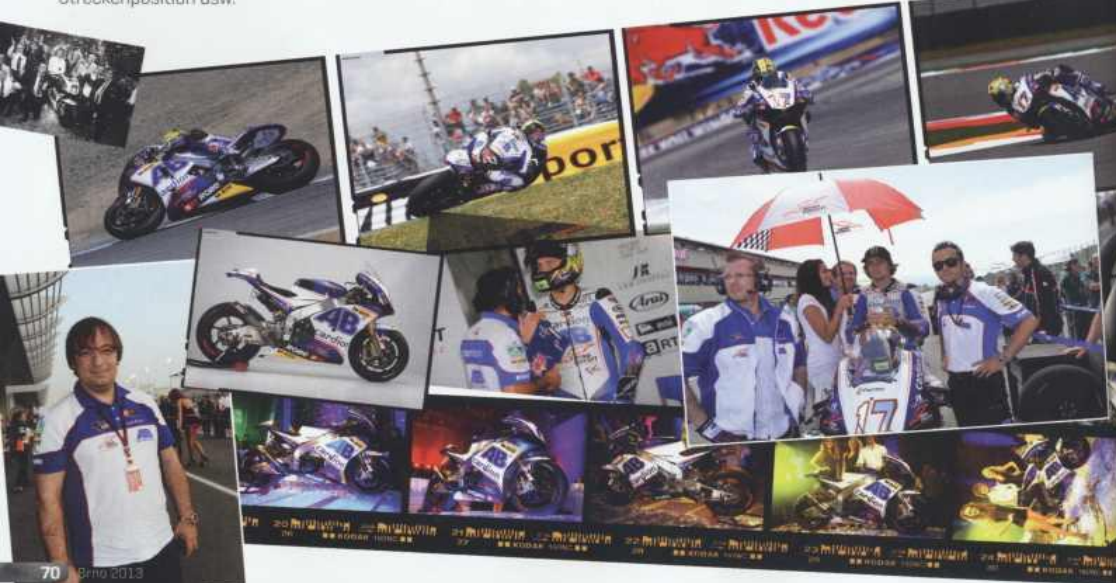
Yannis Maigret (FR) – Mechanic [3]
He has worked in the motorsport business since 1999, and in Cardion AB Motoracing since 2007. He is in charge of "inlet components", i.e. fuel supply, injection and engine electronics. He usually disassembles and reassembles the entire system several times over one racing weekend.

Martin Havlíček (CZ) – Mechanic [4]
His role is to inspect the entire transmission and clutch at the end of a practice/racing day. He also takes care of the front end of the bike. He used to work for the Blata company, a Blansko-based minibike manufacturer. He has worked for Karel Abraham since his minibike racing days, which means for over eleven years now.

Martin Nesvadba (CZ) – Mechanic [5]
This team member, nicknamed Bart, is in charge of the bike's frame and rear part. He must be able to perfectly fix the bike if the rider falls. Just like Martin Havlíček, he is a former Blata employee.

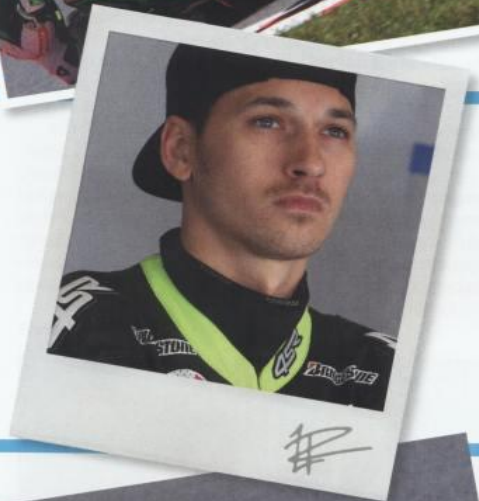
Pietro Berti (IT) – Mechanic [6]
He is in charge of the tyres, their preparation, inspection, storage and making sure they are warmed up ready for each session. He also drives the team's truck. He has worked in the world championships since 2002.

Lindo Sbaraglia (IT) – Logistics [7]
A former employee of the Ducati factory, Lindo quit his job for the Italians to stay with the Czech team. His role is to ensure perfectly smooth logistics with respect to spare parts for the bike and its arrival in perfect condition at each race. In 2011 he was Loris Capirossi's mechanic at Pramac Racing.





Sledujte **Lukáše Peška** na sociálních sítích



Das Social-Media-Leben von **Lukáš Pešek**
The social media life of Lukáš Pešek

Český jezdec Lukáš Pešek se letos poprvé představuje ve třídě MotoGP™ s týmem Came IodaRacing Project. Sedmadvacetiletý rodák z Prahy si své působení v elitní třídě patřičně vychutnává. Fanoušci mohou zblízka sledovat v několika závodech ve stopětadvacátkách na jeho oficiální stránce www.pesek52.cz, jeho oficiálním účtu na Twitteru [@Pesek052](https://twitter.com/Pesek052) a také na jeho oficiální stránce na facebooku facebook.com/lukaspešek52.

Pojďte se s námi podívat na Lukášovy tweety a nahlédněte do života elitního motocyklového závodníka...

Der Tscheche Lukáš Pešek vom Team Came IodaRacing Project erlebt 2013 sein Debüt in der MotoGP™ und der 27-jährige aus Prag findet offensichtlich gefallen an dieser Erfahrung.

Via seiner offiziellen Website www.pesek52.cz, seinem offiziellen Twitter-Account [@Pesek052](https://twitter.com/Pesek052) und seiner persönlichen Facebook-Page facebook.com/lukaspešek52 hält der ehemalige 125ccm Grand-Prix-Sieger seine Fans am Laufenden bei seinen Reisen.

Verfolgen Sie mit uns seine Social Media-Blogs, während Lukáš die Welt bereist, um gegen die Elite-Klasse des Motorrad-Rennsports zu konkurrieren...

Came IodaRacing Project's Czech rider Lukáš Pešek is making his MotoGP™ debut in 2013 and the 27 year-old from Prague is clearly loving the experience. Via his official website www.pesek52.cz, his official Twitter account [@Pesek052](https://twitter.com/Pesek052) and his personal Facebook page facebook.com/lukaspešek52, the former 125cc Grand Prix race winner keeps his fans up to date with his movements.

Come with us on a social media journey with Lukáš as he travels the world competing in the elite class of motorcycle racing...

28 05 13 - [@Pesek052](https://twitter.com/Pesek052) - Twitter



Dobrou noc
Gute Nacht
Good night

Keep in touch with Lukáš Pešek:
[twitter.com/@Pesek052](https://twitter.com/Pesek052)
facebook.com/lukaspešek52
www.pesek52.cz
www.iodaracing.com

30 05 13 - [@Pesek052](https://twitter.com/Pesek052) - Twitter



Motorky jsou nachystány na zitra. Teď večere a spát.

Die Bikes sind nun bereit für tmr. Jetzt essen und schlafen.

Bikes are ready for tmr. Now eat and sleep.



S Johannem Zarkem se díváme na loňský závod Moto2™.

Schau mir gerade mit Johann Zarco das Moto2™-Rennen von 2012 an.

Just watching the Moto2™ race from last year with Johann Zarco.

04 06 13 - [@Pesek052](https://twitter.com/Pesek052) - Twitter



Dobrou chuť.

Guten Appetit.

Buon appetito.

07 06 13 - [@Pesek052](https://twitter.com/Pesek052) - Twitter

Čekáme na fotbalový zápas Česko - Itálie. Italové budou brečet. Jedeme Češi!

Warte auf das Fußballmatch Tschechien vs. Italien. Die Italiener werden weinen. Let's go Czech!

Waiting for football match Czech vs Italy. Italians will cry. Let's go Czech!

09 06 13 - [@Pesek052](https://twitter.com/Pesek052) - Twitter



Jsem v Imole. Italský mistrák. Okoukáváme mladé jezdce. Na plnej plyn.

Ich bin in Imola. Italienische Meisterschaft. Beobachte junge Fahrer. Vollgassss.

I am in Imola. Italy championship. Watching young riders. gasssss.

10 06 13 - [@Pesek052](https://twitter.com/Pesek052) - Twitter



Dobrý trénink na kole.

Die Rennrad-Session war gut.

Cycling session was good.

14 06 13 - [@Pesek052](https://twitter.com/Pesek052) - Twitter

Poslední místo v tréninku je těžký ustát. Ale nikdy se nevzdávám...

Letzter im Training zu sein ist hart. Aber Aufgeben gibt es nicht...

To be last in Practice is hard. But never give up...

26 06 13 - [@Pesek052](https://twitter.com/Pesek052) - Twitter

Dnes mě navštívil v boxech dobrý kamarád a výborný fotbalista Düsseldorfu Martin Latka.



Heute besuchte uns mein guter Freund und Spitzen-Fußballspieler von Düsseldorf, Martin Latka, in unserer Box.

Today visit our garage my good friend and really good football player of Düsseldorf Martin Latka.

17 07 13 - [@Pesek052](https://twitter.com/Pesek052) - Twitter



Tak to je Laguna Seca. Laguna Seca yeah.

19 07 13 - [@Pesek052](https://twitter.com/Pesek052) - Twitter



Zitra se tady uvidíme @BryanStaring67
Wir treffen uns dort tmr @BryanStaring67
See you there tmr @BryanStaring67



Rozděl a panuj

Po Grand Prix v Americe zveřejnila FIM (Mezinárodní motocyklová federace) nejnovější předpisy, které budou platit od roku 2014. Finální aktualizace předpisů jako již obvykle způsobila trochu rozruchu, ale jelikož oznámení bylo vydáno v průběhu prázdnin, budou následovat hlavní analýzy a komentáře o dalším vývoji motocyklového sportu i o vikendu v Brně.

Při projednávání změn v pravidlech měla v Komisi Grand Prix často dominantní pozici asociace výrobců MSMA. Byla to právě tovární vývojová oddělení, která často ukousla největší část závodních rozpočtů, nikoliv oddělení marketingu. Takže v rozhodování vedl pragmatismus použití závodění jako testovacího pole a tituly jako hříací síla pro inovaci.

V posledních letech ale FIM společně s asociací týmů a jezdců IRTA a promotérskou společností DORNA vyvíjely tlaky, aby seriál mistrovství světa MotoGP™ bral v potaz i svoji funkci zábavy. Zábava je z jejich pohledu v současném roztržitém mezinárodním sportovním trhu klíčovým bodem. Nejnovější technologie je samozřejmě nedílnou součástí této zábavy, ale pokud samotná show trpí, je potřeba pravidla tu a tam vyladit.

Příčinou může být dlouhotrvající dominance jednoho týmu, zneužívání skulin v pravidlech nebo finanční omezení, více zřejmé v současné ekonomické situaci. Rychlá změna pravidel je často nejrychlejším a nejméně bolestivým způsobem, jak tento problém vyřešit. Ale jak se ukázalo v minulých letech, i to má svá úskalí.

Nejnovější změny pravidel [viz přehled níže] se týkají především zrušení statusu CRT. Nově teď bude aplikováno rozdělení na tovární a netovární motocykly. Další změnou je pak použití vlastní elektroniky a následných sankcí.

Relativní úspěch CRT za posledních pár let podpořila přesvědčení, že existuje zájem o závodní nákladové efektivní stoje, které by neměly být nutně schopné vyhrát šampionát, ale i přesto se mohou nakonec ukázat poměrně konkurenceschopné, tak jak nám letos svými vystoupeními ukázal Aleix Espargaró.

To přispělo k tomu, že pokud jde o tvorbu pravidel, je nyní MSMA mnohem více ochotná brát v úvahu přání ostatních tří stran. Éra

osmistovek je spojená s finanční krizí, která nakonec napomohla obrácení rolí. Místo toho, aby se umožňovaly výjimky pro motocykly CRT, jak tomu bylo v minulosti, nově předpisy připouštějí výjimky pro tovární výrobce.

Použití standardní elektroniky (ECU) a softwarového balíčku je nyní povinné. Pokud se ale tým rozhodne pro použití vlastní elektroniky [tak jak to dělají všichni výrobci u svých čtyř továrních motocyklů], budou čelit následným sankcím, kterými je snížení objemu palivové nádrže na 20 litrů a limit pět motorů na sezónu.

Výrobcům je tak povoleno vytvořit levnější verzi svých prototypů (případ Honda), pronajmout svůj prototypový motor (případ Yamaha) anebo dokonce i pronajmout celý prototyp (případ Ducati, která nabídla k pronájmu loňské modely a říká se, že dokonce i v Yamaze zvažují tuto možnost), pokud použijí elektroniku se standardním softwarem. Továrnám je také dovoleno otestovat motocykly se standardním balením elektroniky.

Otázkou nyní je, do jaké role jsou situování noví výrobci. Suodložila svůj projekt na rok 2015, ale i přesto se nimi na jednání počítalo. Novým výrobcům bude umožněno počítat s devíti motocykly, které se navíc mohou během sezóny vyvíjet. BMW ukončila svou tovární působení v Superbicih a zvažuje své účinkování v MotoGP™.

Aprilia udělala velký krok s motocyklem ART a v jeho soutěži podobě jsou někde mezi plnou verzí prototypu a hybridem. Systém pneumatických ventilů je opět na programu jednání, jelikož byl prvními, kteří uvedli v praxi tuto technologii v roce 2002 s velmi „živou“ Cube RS. Otázkou tak zůstává, zda Aprilia bude schopna změnit svůj motor natolik, aby se vypořádala s 20-litrovým limitem paliva a nebo jestli se bude ochotna vzdát svého vynikajícího softwaru elektroniky?

Pravdou zůstává, že většinu fanoušků MotoGP™ jsou zcela lhostejné předpisy, pokud se budou každou druhou neděli bavit skvělé show. Někteří skalní příznivci s námi nemusí souhlasit, ale bude to až příští rok, kdy se přesvědčíme o tom, zda rozhodnutí ujednaná v zasedací místnosti byla krokem tím správným směrem.

Technické předpisy třídy MotoGP™ – platné od roku 2014

Předpisy o použití elektroniky (ECU)

Byla schválena podrobná technická data a povolené možnosti.

Použití oficiální elektroniky MotoGP™, včetně vnitřního dataloggeru, a použití balíčku s oficiálním softwarem MotoGP™ je povinné.

Maximální kapacita palivové nádrže je 24 litrů.

Maximální počet motorů na jezdce a sezónu je 12.

Tovární status

Každý výrobce (zahrnuje jak výrobce motocyklů, tak výrobce podvozků) si může zvolit až čtyři jezdce, kteří budou závodit se statusem „tovární“.

Použití oficiální elektroniky MotoGP™ je povinné, ačkoli výrobci mohou vyvinout a použít vlastní software.

Maximální kapacita palivové nádrže je 20 litrů.

Maximální počet motorů na jezdce a sezónu je 5; (novým výrobcům je dovoleno v první sezóně použít 9 motorů).

Motory musí být podrobeny technické homologaci, která pak vyžaduje zmrazení konstrukce motoru a jeho vnitřních dílů; [to neplatí pro nové výrobce, kteří jedou první sezónu].

BRIDGESTONE
OFFICIAL MotoGP CLASS TYRE

THE ONLY ONE BRIDGESTONE for MotoGP™ BATTLAX-MotoGP™ Technology for You.

Bridgestone Corporation
or your nearest Bridgestone Authorized Dealer,
visit our web site
www.bridgestone.com

BRIDGESTONE
Your Journey, Our Passion

2013 FIM MotoGP World Championship

Teile und herrsche

Nach dem U.S. Grand Prix im vergangenen Monat veröffentlichte die FIM die neuesten und gleichzeitig auch die endgültigen Aktualisierungen betreffend der MotoGP™ Vorschriften für 2014 und darüber hinaus. Wie üblich sorgten diese für einig Aufsehen, weil die Ankündigung während der Sommerpause erfolgte und die meisten Zergliederungen und ihre Bedeutung für den Sport erst an diesem Wochenende hier in Brünn diskutiert werden.

In der Vergangenheit war es oft der Fall, dass die MSMA (Herstellervereinigung) die Oberhand hatte, wenn die Grand-Prix-Kommission zur Diskussion zur Modifizieren der Regeln einlud. Die R&D Departments der Werke handelten oftmals aufgrund ihrer Renn-Budgets, nicht so sehr die Marketing-Abteilungen, sodass die Pragmatik im Zweck des Rennsports als Testbrett und der Wettbewerb als treibende Kraft das Denken bestimmte.

Seitens FIM, IRTA und Dorna hat man in jüngster Zeit ihre eigenen Einflüsse ausgeübt und aus ihrer Sicht dargelegt, dass die MotoGP™ nur als zunehmend gestückeltes international agierendes Sport-Marketing überleben kann. Seine Funktion als Unterhaltung ist von größter Bedeutung und während Technologie aus Spitzenforschung Teil dieses Entertainment ist und wenn die 'Show' selbst etwas ins Straucheln kommt, dann müssen die Regeln hin und wieder eingeschränkt werden.

Die Ursache dafür kann von einem Team überlegener Dominanz herrühren, der Ausnutzung einer Lücke oder viel mehr bezüglich des aktuellen Wirtschaftsklimas, wie zB. finanzieller Zwänge. Eine schnelle Änderung der Vorschriften kann hierbei oft der schnellste und am wenigsten schmerzhafteste Weg zur Lösung des Problems sein, jedoch nicht ohne Tücken, so wie die vergangenen Jahre gezeigt haben.

Die neuesten Modifikationen (siehe Beiblatt) betreffen hauptsächlich die Eliminierung der CRT Kategorisierung (der Claiming-Teil wurde bereits verschrottet, indem die Motorräder nun effektiv in Werks- und Nicht-Werks-Motorrädern unterschieden werden) und der Verwendung von eigenentwickelter Elektronik und ihren Sanktionen.

Der relative Erfolg der CRT-Bikes im Verlauf der letzten paar Jahre hat die Überzeugung hervorgebracht, dass es ein erhebliches Interesse an kostengünstigen Renn-Motorrädern gibt, die nicht unbedingt in der Lage sind, eine Meisterschaft zu gewinnen, aber letztendlich einigermaßen konkurrenzfähig sind – so wie es Aleix Espargaros Leistungen in diesem Jahr gezeigt haben.

Diese Tatsache hat nun im Hinblick auf die Ausarbeitung des Regelwerks dazu geführt, dass die MSMA scheinbar viel eher bereit dazu ist, die Wünsche der anderen drei Parteien zusammen zu akzeptieren. Die 800ccm Ära gepaart mit der Finanzkrise führte

dazu, dass nun die Rollen getauscht wurden, nämlich anstatt CRT-Bikes Ausnahmen einzugestehen, gibt es nun Vorschriften mit Ausnahmen für die Werks-Maschinen.

Der Verwendung der Standard-ECU und Software-Pakete ist nun Pflicht, aber wenn ein Team sich entscheidet, eine eigenentwickelte Software (so wie diese alle Hersteller für ihre vier Werks-Motorräder einsetzen) zu nutzen, werden bestimmte Sanktionen zum Zug kommen, wie zum Beispiel die Beschränkung des Treibstoffs auf 20 Liter und ein Limit von maximal fünf Motoren für eine Saison.

Der Begriff 'Claiming' ist nun ein Relikt der Vergangenheit, da die Werke die Erlaubnis haben, eine kostengünstigere Version ihres Prototypen-Bikes zu bauen (Honda), Prototypen-Motoren zu verleasen (Yamaha), oder eben ein komplettes Prototypen-Motorrad zu verleasen (Ducati hat angeboten, ihr diesjähriges Modell zu verleasen – und Gerüchten zufolge überlegt man auch bei Yamaha ein derartiges Vorgehen), so lange man die Standard-Software verwendet. Dieser Schritt gibt den Werken die Gelegenheit, ihre Rennmaschinen mit dem Standard-Elektronikpaket unter Renn-Bedingungen zu erproben.

Die Frage stellt sich nur in diesen Punkten, wie behandelt man Hersteller. Suzuki hat sein Programm auf 2015 verschoben, was aber in den Meetings berücksichtigt (neun Motoren sind für neue Hersteller erlaubt, und sie können die Motoren während der Saison weiterentwickeln und auf einen neueren Stand bringen). BMW hat sein werkseitiges Engagement in den Superbike-Serien beendete, sodass alles auf eine mögliche Zukunft in der MotoGP™ hindeutet.

Aprilia hat große Fortschritte mit seinem ART-Bike in seiner jetzigen Form gemacht, aber es ist irgendwo zwischen einem reinrassigen Prototypen und einem Hybrid anzusiedeln. Ein pneumatisches Ventilsteuerungssystem ist dort wieder im Gespräch (Aprilia war auch der erste Hersteller, der diese Technologie 2002 mit der 'lebendigen' RS Cube in der Weltmeisterschaft einführte), aber bleibt die Frage, ob sie ihren Motor soweit ändern können, damit dieser dem 20 Liter-Treibstoff-Limit entspricht, oder sie dazu bereit sind, auf ihre hervorragende hauseigene Elektronik zu verzichten.

Der Knackpunkt an der Tatsache ist natürlich, dass ein Großteil der MotoGP™-Fans völlig gleichgültig den Vorschriften gegenübersteht (obwohl dies einige Hardcore-Fans bestimmt nicht so hinnehmen wollen), so lange sie jeden zweiten Sonntag ein packendes Rennen geliefert bekommen. Wir werden es jedenfalls an den Sonntagen im Verlauf des Jahres 2014 herausfinden, ob in der Vorstandsetage weitere Schritte in die richtige Richtung gemacht wurden, um den Großteil glücklich zu machen.

Technische Regeln MotoGP™-Klasse – ab 2014

Elektronik (ECU) Vorschriften

Eine detaillierte Beschreibung und zulässige Optionen wurden bestätigt.

Der Verwendung der offiziellen MotoGP™-ECU, einschließlich eines internen Datenaufzeichnungssystems, und des offiziellen MotoGP™-Softwarepakets ist obligatorisch.

Maximaler Tankinhalt beträgt 24 Liter.

Maximale Anzahl der Motoren pro Fahrer und Saison beträgt 12.

Werks-Status

Jeder Hersteller (einschließlich Motorrad-Hersteller und Chassis-Hersteller) kann bis zu vier Fahrer pro Saison wählen, die mit dem Status "Werks"-Pilot an der Weltmeisterschaft teilnehmen.

Der Verwendung der offiziellen MotoGP™-ECU ist obligatorisch. Allerdings ist es Herstellern erlaubt, ihre eigene Software einzusetzen.

Maximaler Tankinhalt beträgt 20 Liter.

Maximale Anzahl der Motoren pro Fahrer und Saison beträgt 5. (Neue Motoren im ersten Jahr der Teilnahme für einen neuen Hersteller).

Die Motoren unterliegen dem Motor-Homologierungsreglement, was eine Einfrierung der Entwicklung vorsieht. Das gilt auch für alle internen Teile. (Neue Hersteller unterliegen nicht dieser Vorschrift, was heißt, dass die Entwicklung im ersten Jahr ihrer Teilnahme nicht eingefroren ist; gleiches gilt auch für alle internen Teile).

Do you go on tracks and feel your existing suspension is not enough?
Do you want to make better times in your laps and don't know how?
Do you enjoy competition and having your bike under control?

WITH
K-TECH
SUSPENSION
YOU CAN MAKE IT!

Race shock absorber K-Tech
35DDS PRO

K-Tech 35DDS (Direct Damping System) rear shock absorber is available for all late model 600cc and 1000cc sports bikes, featuring compression and rebound damping adjustment, unique By Pass Valve damping adjustment, length adjustment and hydraulic spring preload adjustment.

As with all other K-Tech products the 35DDS rear shock absorber is manufactured using the highest grade materials and processes available, every shock is dyno tested after build for 100% accuracy.

Retail price:
1432 EUR
incl.VAT

Jakub Smrz at Honda
Padgett's team

Learn more about K-Tech suspension at
<http://www.k-tech.uk.com> or
www.motopoint.biz

MOTOPPOINT
ONE DECADE ON THE ROAD

Divide and rule

Following the US Grand Prix, the FIM published the latest and what should be the final update of the new MotoGP™ regulations for 2014 and beyond. As usual it caused a bit of a stir, but because the announcement came over the summer break, perhaps most of the dissection of what they mean for the sport will be taking place this weekend at Brno.

In the past it was often thought that the MSMA (Manufacturers Association) had the upper hand when the GP Commission convened to discuss modifying the rules. The factories' R&D departments often foot much of the bill for their racing budgets, not the marketing departments, so the pragmatism of using racing as a test-bed and competition as a driving force for innovation colours their thinking.

The FIM, IRTA and Dorna have more recently exerted their own influences, and from their point of view they understand that for MotoGP™ to survive in an increasingly fragmented international sports market, then its function as entertainment is paramount and, whilst the cutting-edge technology is part of that entertainment, if the 'show' itself is suffering then the rules may need a tweak every now and then.

The cause of this can be down to one team's imperious dominance, the exploitation of a loophole or, more pertinently in this current economic climate, financial constraints, but a quick amendment to the rules is often the quickest and least painful way of solving this problem, but not without its pitfalls as has been found out even in recent years.

"The hard fact is, of course, that a majority of MotoGP™ fans are completely indifferent to the regulations so long as they get a good race every other Sunday."

The latest modifications [see inset, page 79] mainly concern the scrapping of the CRT categorisation [the claiming part had already been scrapped, but now bikes will effectively be factory or non-factory] and the use of proprietary electronics and its penalties.

The relative success of CRT over the past couple of years has backed up beliefs that there was substantial interest in racing cost-effective bikes that wouldn't necessarily be capable of winning a championship but could ultimately prove reasonably competitive – as Aleix Espargara's performances have shown this year.

This has now meant that in terms of rule-making, the MSMA seem much more willing to play along with the wishes of the other three parties. The 800cc era coupled with the financial crisis saw to that, so now instead of allowing exceptions for CRT, the rules have been reversed, and the regulations now make exceptions for the factory bikes.

Use of the standard ECU and software package is now compulsory, however if a team elects to use proprietary software (as all the manufacturers will do for their four factory bikes), they will be subject to certain penalties, such as 20 litres of fuel and a five-engine limit for the year.

With 'claiming' a thing of the past, the factories are effectively allowed to create a cheaper version of their prototype bike (Honda), lease their prototype engine (Yamaha), or even lease a

whole prototype [Ducati have offered to lease their previous year's model – and rumours are that Yamaha are even considering this option too] so long as they use the standard software. It even gives factories a chance to test their bikes with the standard electronics package.

The questions are now to where this points in terms of 'new' manufacturers. Suzuki has postponed its programme to 2015, but have been taken into account in the meetings [Nine engines are allowed for new manufacturers, and they can develop and upgrade during the season]. BMW have also ended their factory involvement in Superbikes, hinting towards a possible future in MotoGP™.

Aprilia have made great strides with their ART bike in its current form, but it is somewhere in-between the full prototype and the hybrid. A pneumatic-valve system is back on the agenda [they were the first to introduce this technology with the 'lively' RS-C back in 2002] but the question remains if they can modify their engine enough to cope with a 20-litre fuel limit, or are they will to relinquish their excellent proprietary software?

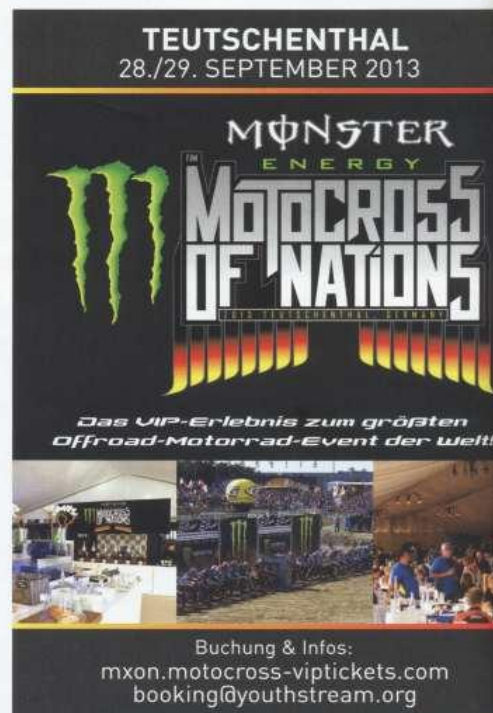
The hard fact is, of course, that a majority of MotoGP™ fans are completely indifferent to the regulations (however some hardcore fans would like to believe) so long as they get a good race every other Sunday. We will find out on Sundays throughout 2014 if more steps in the right direction have been made in the boardroom to keep that majority happy.

TEUTSCHENTHAL
28./29. SEPTEMBER 2013

MONSTER
ENERGY
MOTOCROSS
OF NATIONS

Das VIP-Erlebnis zum größten
Offroad-Motorrad-Event der Welt!

Buchung & Infos:
mxon.motocross-viptickets.com
booking@youthstream.org



Technical Regulations MotoGP™ Class - Effective 2014

Electronics (ECU) Regulations

A detailed specification and permitted options were confirmed.

The use of the official MotoGP™ ECU, including an internal datalogger, and the official MotoGP™ software package is compulsory.

Maximum fuel capacity is 24 litres.

Maximum number of engines per rider, per season, is 12.

Factory Status

Each Manufacturer, [including motorcycle manufacturers and chassis manufacturers], can choose to enter up to 4 riders for the season who will participate with "Factory" status.

The use of the official MotoGP™ ECU is compulsory. However manufacturers are permitted to develop and use their own software.

Maximum fuel capacity is 20 litres.

Maximum number of engines per rider, per season, is five. [Nine engines for the first year of participation by a new manufacturer].

Engines are subject to the engine homologation regulations, which mandate frozen engine design and internal parts. [New manufacturers are not subject to frozen engine design and internal parts in their first season of participation].



FIM Monster Energy Motocross of Nations 2013 „Talkessel“ Teutschenthal



Text: Karola Waterstraat, Fotos: Karola Waterstraat, Matthias Schwarz

Am 28. und 29. September 2013 ist Deutschland Gastgeber für die Motocross-Mannschaftsweltmeisterschaft FIM Monster Energy Motocross of Nations“. Zum ersten Mal findet das weltweit bedeutendste und zuschauerstärkste Event im Motocross-Sport in Teutschenthal (200 km südlich von Berlin) statt. Joachim Jahnke vom gastgebenden Motorsportclub: „Gemeinsam mit WM-Promotor Youthstream werden wir Fahrern, Teambegleitern, Sponsoren, Offiziellen und nicht zuletzt den Fans aus aller Welt ein unvergessliches Event bieten.“ Die Mannschaftsweltmeisterschaft wird seit 1947 jährlich ausgetragen. Sie beschließt das jeweilige WM-Jahr. Deutschland war 1989 zum letzten Mal Ausrichter der Team-WM. Bis zu 40 Länder werden in Teutschenthal vertreten sein, darunter der Seriensieger vergangener Jahre, die USA. Beim Nationencup gehen je Land drei Fahrer an den Start. Sie besetzen die drei Klassen MX1 (450ccm), MX2 (250ccm) und MXopen (Motorisierung eigener Wahl). In drei Wertungsläufen fahren jeweils zwei Klassen abwechselnd gegeneinander. Es gewinnt das Nationalteam, welches die niedrigste Gesamtpunktzahl hat. Grundlage sind die Platzierungen der einzelnen Fahrer. Mehr als 70.000 Gäste werden im traditionsreichen „Talkessel“ erwartet. Als Titelverteidiger geht mit den Nummern 1, 2 und 3 das deutsche Motocross-Team an den Start, denn 2012 konnte es im belgischen Lommel erstmals die begehrte „Chamberlain Trophy“ nach Deutschland holen.

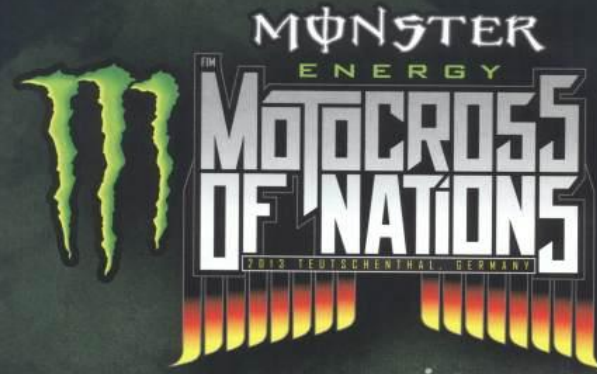
On 28th and 29th September 2013 Germany will be hosting the Motocross World Championship „FIM Monster Energy Motocross of Nations“. For the first time the world's most renowned and most visited event in Motocross sport takes place in Teutschenthal, 200 km south of Berlin. Joachim Jahnke on behalf of the host Motorsport club: „In cooperation with the World Championship's promoter Youthstream we will present an exceptional event to all riders, team members, sponsors, officials and not least to the fans from all over the world.“ The Team World Championship has been held annually since 1974. It is the season closing of the respective World



Das Siegerteam 2012: Max Nagl, Marcus Schiffer und Ken Roczen
The winning team 2012: Max Nagl, Marcus Schiffer and Ken Roczen

Championship year. In 1989, Germany was for the last time host of the Team World Championship. Up to 40 countries will be represented in Teutschenthal, among them the multiple times champion USA. In the Nations Cup three riders will compete per country. They ride in three classes – MX1 (450cc), MX2 (250cc) and MXopen (free engine choice). In three heat races two classes respectively will compete alternately against each other. The winner is the National team with the lowest overall score based on the ranking of their riders. More than 70,000 guests are expected to visit the traditional „Talkessel“. The German Motocross team will start as defending champions with numbers 1, 2 and 3. In 2012 they were able to take the coveted „Chamberlain Trophy“ from the Belgian Lommel to Germany for the first time.

Alle Informationen unter/ Learn more at www.msc-teutschenthal.de




28-29 SEPTEMBER 2013 TEUSCHENTHAL - TALKESSEL

order your tickets at: <http://mxon.motocross-tickets.com>



Startovní listina **Moto2™**



3
Simone Corsi ITA
 Tým/Team: **NGM Mobile Racing**
 Motocykl/Motor/Bike: **Speed Up**



Randy Krummenacher SWI
 Tým/Team: **Technomag carXpert**
 Motocykl/Motor/Bike: **Suter**



Johann Zarco FRA
 Tým/Team: **Came IodaRacing Project**
 Motocykl/Motor/Bike: **Suter**



Doni Tata Pradita IDN
 Tým/Team: **Federal Oil Gresini Moto2™**
 Motocykl/Motor/Bike: **Suter**




Thitipong Warokorn THA
 Tým/Team: **Thai Honda PTT Gresini Moto2™**
 Motocykl/Motor/Bike: **Suter**



Sandro Cortese GER
 Tým/Team: **Dynavolt Intact GP**
 Motocykl/Motor/Bike: **Kalex**



Thomas Lüthi SWI
 Tým/Team: **Interwetten Paddock Moto2™ Racing**
 Motocykl/Motor/Bike: **Suter**



Alex De Angelis RSM
 Tým/Team: **NGM Mobile Forward Racing**
 Motocykl/Motor/Bike: **Speed Up**



Alberto Moncayo ESP
 Tým/Team: **Argiñano & Ginés Racing**
 Motocykl/Motor/Bike: **Speed Up**



Nicolas Terol ESP
 Tým/Team: **Aspar Team Moto2™**
 Motocykl/Motor/Bike: **Suter**



Xavier Simeon BEL
 Tým/Team: **Maptaq SAG Zelos Team**
 Motocykl/Motor/Bike: **Kalex**



Marcel Schrotter GER
 Tým/Team: **Maptaq SAG Zelos Team**
 Motocykl/Motor/Bike: **Kalex**




Toni Elías ESP
 Tým/Team: **Blusens Avintia**
 Motocykl/Motor/Bike: **Kalex**



Dani Rivas ESP
 Tým/Team: **Blusens Avintia**
 Motocykl/Motor/Bike: **Kalex**



Takaaki Nakagami JPN
 Tým/Team: **Italtrans Racing Team**
 Motocykl/Motor/Bike: **Kalex**



Mika Kallio FIN
 Tým/Team: **Marc VDS Racing Team**
 Motocykl/Motor/Bike: **Kalex**



8 **Gino Rea** GBR
 Tým/Team: **Gino Rea Race Team**
 Motocykl/Motor/Bike: **FTR**

Entry List / Startliste **Moto2™**



Pol Espargaró ESP
 Tým/Team: **Tuenti HP 40**
 Motocykl/Motor/Bike: **Pons Kalex**



Steven Odendaal RSA
 Tým/Team: **Argiñano & Ginés Racing**
 Motocykl/Motor/Bike: **Speed Up**



Scott Redding GBR
 Tým/Team: **Marc VDS Racing Team**
 Motocykl/Motor/Bike: **Kalex**



Axel Pons ESP
 Tým/Team: **Tuenti HP 40**
 Motocykl/Motor/Bike: **Pons Kalex**



Danny Kent GBR
 Tým/Team: **Tech 3**
 Motocykl/Motor/Bike: **Tech 3**



Mattia Pasini ITA
 Tým/Team: **NGM Mobile Racing**
 Motocykl/Motor/Bike: **Speed Up**



Julián Simón ESP
 Tým/Team: **Italtrans Racing Team**
 Motocykl/Motor/Bike: **Kalex**



Mike Di Meglio FRA
 Tým/Team: **JiR Moto2™**
 Motocykl/Motor/Bike: **Motobi**



Yukiko Takahashi JPN
 Tým/Team: **Idemitsu Honda Team Asia**
 Motocykl/Motor/Bike: **Moriwaki**



Dominique Aegerter SWI
 Tým/Team: **Technomag carXpert**
 Motocykl/Motor/Bike: **Suter**



Esteve Rabat ESP
 Tým/Team: **Tuenti HP 40**
 Motocykl/Motor/Bike: **Pons Kalex**



Jordi Torres ESP
 Tým/Team: **Aspar Team Moto2™**
 Motocykl/Motor/Bike: **Suter**




Ricky Cardus ESP
 Tým/Team: **NGM Mobile Forward Racing**
 Motocykl/Motor/Bike: **Speed Up**



Anthony West AUS
 Tým/Team: **QMMF Racing Team**
 Motocykl/Motor/Bike: **Speed Up**



Louis Rossi FRA
 Tým/Team: **Tech 3**
 Motocykl/Motor/Bike: **Tech 3**



Rafid Topan Sucipto IDN
 Tým/Team: **QMMF Racing Team**
 Motocykl/Motor/Bike: **Speed Up**



99 **Lucas Mahias** FRA
 Tým/Team: **Prospert Moto**
 Motocykl/Motor/Bike: **Transformers**

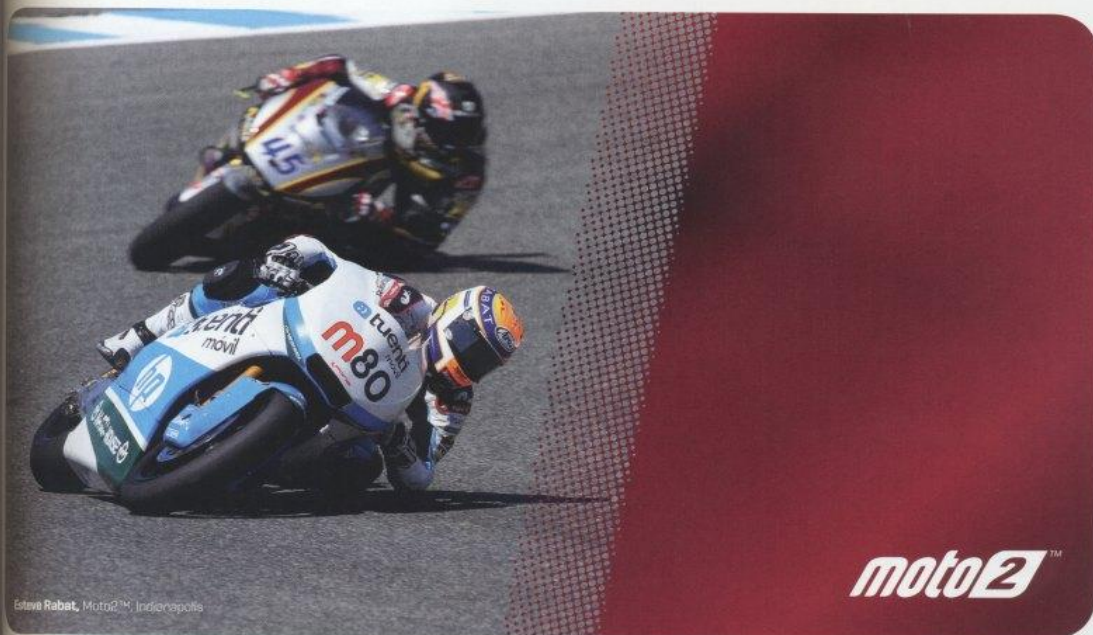


Klasifikace **Moto2™**

#	Jezdec	Nár.	Tým	Motocykl	Celkem
1	Scott Redding		Marc VDS Racing Team	Kalex	150
2	Pol Espargaró		Tuenti Móvil HP 40	Kalex	130
3	Esteve Rabat		Tuenti Móvil HP 40	Kalex	110
4	Dominique Aegerter		Technomag-CIP	Suter	90
5	Mika Kallio		Marc VDS Racing Team	Kalex	90
6	Johann Zarco		JiR Moto2™	Suter	75
7	Takaaki Nakagami		Italtrans Racing Team	Kalex	65
8	Jordi Torres		Aspar Team Moto2™	Suter	60
9	Nicolas Terol		Aspar Team Moto2™	Suter	60
10	Simone Corsi		NGM Mobile Racing	Speed Up	60
11	Xavier Simeon		Maptaq SAG Zelos Team	Tech 3	50
12	Thomas Lüthi		Interwetten Paddock Moto2™ Racing	Suter	45
13	Alex De Angelis		NGM Mobile Forward Racing	Speed Up	40
14	Julián Simón		Italtrans Racing Team	Kalex	40
15	Anthony West		QMMF Racing Team	Speed Up	30
16	Mattia Pasini		NGM Mobile Racing	Speed Up	25
17	Marcel Schrotter		Maptaq SAG Zelos Team	Kalex	25
18	Randy Krummenacher		Technomag carXpert	Suter	20
19	Toni Elías		Blusens Avintia	Kalex	15
20	Mike Di Meglio		JiR Moto2™	Motobi	10

Klassifikation **Moto2™** Classification

Motocykl	QAT	TEX	ESP	FRA	ITA	CAT	NED	GER	INP	CZE	GBR	RSM	ARA	MAL	AUS	JPN	VAL	Celkem
Kalex	25	20	25	25	25	25	25	16	25									211
Suter	13	25	11	13	20	16	16	25	11									150
Speed Up	9	9	4	10	9	6	6	20	10									83
Motobi	9	5	-	9	-	4	-	-	-									18
Tech 3	-	-	-	1	-	3	3	-	-									7



Esteve Rabat, Moto2™, Jordaopolis

moto2™

Švýcarský jezdec Dominique Aegerter jezdí ve třídě Moto2™ od jejího vzniku v roce 2010. Svě účinkování v seriálu mistrovství světa zahájil o tři roky dříve ve stopětadvacítkách, kde jeho nejlepším výsledkem bylo šesté místo. Stále jen 22-tiletý pilot si však upevňuje svoji pozici jednoho z nejpravidelnější skórujících jezdců seriálu MS. Proto již dnes není žádným překvapením, že se „Domi“ objevuje na předních místech.

Aegerter letos dokonce několik závodů vedl a je tedy právem hrdý na své dosavadní účinkování, „se získanými výsledky jsem zatím velmi spokojený. Před prázdninami jsem byl na čtvrtém místě v celkovém pořadí, už jsem vystoupil i na bednu a několikrát zůstal těsně pod pódiem. Bohužel jsem zajel i několik nevydařených závodů jako ten na Sachsenringu, kde jsem skončil až desátý. To sice nebyl nejlepší výsledek, ale celkově jsem s průběhem sezóny zatím spokojený.“

„Být pravidelně na špičce v Moto2™ není vůbec jednoduché. Někteří novináři mi říkají: Nejeďes na hraně. Máš tam ještě rezervu, protože nikdy neupadneš,“ ale nemyslím si, že je to tak. Pokud se v sedle motorky cítím dobře, znamená to, že ji mám pod kontrolou. K získání jistoty při kontrole mi napomáhá velké množství tréninků na motokrosově trati. V samotném závodě je pak rozhodující najít správný rytmus a znát své limity. Je důležité neupadnout a získat body v každém závodě. Během celého víkendu se snažím zajet co nejlépe každé kolo. Někdy mi to jde lépe a někdy se tolik nedaří a to je pak náročné udržet se na čele!“

Švýcarský pilot zatím na nejvyšší stupínek nevystoupil, ale do každého závodu jde celým srdcem. Na Sachsenringu se přesvědčil, že pokud se víkend opravdu vydaří, je možné Grand Prix vyhrát, tak jak to letos celému světu ukázal Jordi Torres.

„V Moto2™ se to občas může stát. Torresův nejlepší výsledek do té doby byl nějaké páté místo. A pak přišel „správný víkend“, kdy se najednou s motorkou zcela našel dobré nastavení a po celou Velkou cenu byl na čele. Do závodu pak dal úplně všechno a nakonec vyhrál. Já mě je povzbuzením vidět, že další jezdci jsou schopni takhle vytáhnout, zvláště když pak jezdí na Suteru.“ Přesto, že Marc Marquez loni vyhrál titul právě s motocyklem Suter, letos se ukazuje, že Kalex je o krok vpřed. Aegerter a jeho tým ale zůstali věrni podvozku švýcarské výroby Suter.

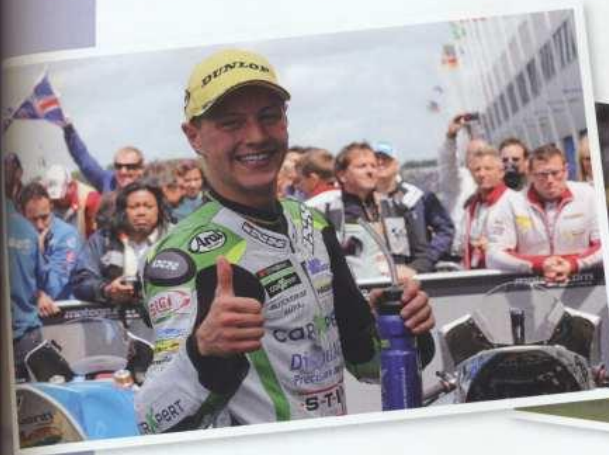
„Já jsem na Kalexu nikdy nejel, takže nemohu oba motocykly srovnávat. Suter je ale také velmi rychlý, proto se v první desítce vždy umístí několik jezdců. Co jsem tak zaslechl, tak se říká, že Kalex je jednodušší správně doladit a je možné jet rychle i se základním nastavením. Dproti tomu se Suterem je potřeba být mnohem více jemný a k maximálnímu výkonu je nutné najít přesné nastavení na každou trať. Pokud vyladíte motocykl je trochu jinak, je mnohem složitější jet rychle.“ Tento víkend v Brně, Domi doufá, že bude mít příležitost předvést svůj talent a rozdat si to na špičce o první místo. „Samozřejmě, že při každém závodě dávám ze sebe nejlepší a myslím, že v Brně bych to měl dotáhnout na elitní pětku. Základem pro dobrý výsledek je odstartovat z předních řad a k tomu je nezbytná dobrá kvalifikace. Takže musím být mezi prvními již od prvních pátečních tréninků.“

„Trať mám rád. Je široká, má spoustu stoupání a klesání a je dostatečně dlouhá. Mám rád i místní publikum a navíc mám štěstí, že mohu počítat i s nejmými fanoušky. V Německu jsem dostal podporu i od domácího publika a doufám, že se do Brna přijede podívat více mých příznivců. Doufám, že fanoušci přinesou i švýcarské vlajky, protože vidět švýcarské vlajky na tribunách se mi moc líbí!“

Zeit zu Domi-nieren

Der Schweizer Fahrer Dominique Aegerter ist seit Einführung der Moto2™ Klasse im Jahr 2010 ein treuer Begleiter dieser Serie. Nach zuvor drei Jahren in der 125-ccm-Klasse, in der er als bestes Resultat einen sechsten Platz erreichte, hat er sich auch in der Moto2™ kontinuierlich verbessert. Der 22-Jährige hat seine Position immer weiter behauptet und zählt zu den konstantesten Punktesammlern in der Meisterschaft, sodass es keine Überraschung mehr darstellt, dass „Domi“ mittlerweile die Fahrer an der Spitze angreift.

Aegerter hat in diesem Jahr bereits mehrfach Rennen angeführt und ist daher stolz darauf, wie die Saison 2013 für ihn begonnen hat: „Ich bin wirklich zufrieden, wie sich die Dinge vor der Sommerpause für mich entwickelt haben. So war ich Vierter im WM-Klassament, habe einen Podiumsplatz ergattert und darüber hinaus war ich dreimal Viertplatziertes. Natürlich hatte ich auch einige Rennen, in denen es nicht so gut lief, wie beispielsweise am Sachsenring, wo ich Zehnter wurde. Alles in allem jedoch bin sehr zuversichtlich und das ist in der Moto2™ natürlich gut.“



„Es ist gar nicht so einfach, in der Moto2™ konstant an der Spitze mitzufahren, dennoch sagen manche Journalisten zu mir, „du bist nicht am Limit, weil du nie stürzt“. Aber so ist es natürlich nicht. Ich denke einfach, dass ich ein gutes Gefühl für meine Maschine habe. Vielleicht resultiert das auch aus meinem Training mit den Motocross-Motorrädern, denn das bedeutet, dass ich mein Rennmotorrad wirklich gut kontrollieren kann. Im Rennen ist es wichtig, einen guten Rhythmus zu finden und zu wissen, wo das eigene Limit und das des Motorrades ist, um nicht zu stürzen, sondern in die Punkteränge zu fahren. Ich gebe wirklich am gesamten Rennwochenende in jeder einzelnen Runde mein Bestes – manchmal funktioniert das besser, manchmal eben nicht so gut wie erhofft.“

Aegerter muss jetzt noch den Schritt nach ganz oben aufs GP-Podium machen. Der Schweizer nimmt sich dabei die Leistung von Jordi Torres in Deutschland zum Vorbild, der gezeigt hat, dass es eine Siegchance gibt, wenn alles perfekt zusammenkommt.

„In der Moto2™ kann das schon mal so passieren. Torres' bestes Ergebnis bis dahin war ein fünfter Platz oder so. Doch dann hat er an einem bestimmten Wochenende ein richtig gutes Gefühl und ein gutes Set-up des Motorrads und findet sich auf einmal am gesamten Rennwochenende an der Spitze wieder. Und dann passte auch im Rennen alles zusammen, sodass er gewonnen hat. Für mich ist es gut zu sehen, dass andere Fahrer in der Lage sind zu gewinnen, speziell mit der Suter-Maschine.“

Obwohl Marc Marquez im vergangenen Jahr den WM-Titel auf Suter gewonnen hat und die Nachfrage nach dem Kalex-Rahmen in jener Klasse zugenommen, bauen Aegerter und sein Team weiterhin vertrauensvoll auf das in der Schweiz gebaute Chassis.

„Ich bin die Kalex noch nie gefahren, von daher ist es für mich schwierig zu sagen, wo die Unterschiede liegen. Aber Suter kann natürlich ebenfalls schnell sein, was durch viele Fahrer in den Top 10 unter Beweis gestellt wird. Was ich gehört habe ist, dass die Kalex ein bisschen leichter einzustellen ist und du auch in der Basiseinstellung schnell bist. Mit der Suter musst du ein bisschen exakter sein. Du musst genau das richtige Set-up finden, um schnell zu fahren. Wenn du nur ein bisschen daneben stellst, wird es dafür umso schwieriger, schnell zu sein.“

An diesem Wochenende in Brünn hofft Domi auf eine weitere Chance, sein Talent zu beweisen und mit den Spitzenfahrern um den Sieg zu kämpfen. „Ich will natürlich immer mein Bestes geben, aber ich denke schon, dass ich in Brünn erneut in die Top 5 fahren kann. Ich hoffe, dass ich gut ins Wochenende hineinfinde und bereits am Freitag und Samstag in der Spitze mitfahren kann. Dann muss ich zusehen, mich für eine der ersten drei Startreihen zu qualifizieren.“

„Ich liebe den Kurs in Brünn. Er ist sehr weit und hat viele Höhen und Tiefen, außerdem ist er auch sehr lang. Und natürlich mag ich die Menschen hier. Bereits in Deutschland hatte ich viele Fans und so haben mich auch viele einheimische Anhänger unterstützt. Darauf hoffe ich auch in Brünn. Andererseits hoffe ich, dass auch einige Schweizer Fans vor Ort sein werden. Es macht mich jedes Mal glücklich, die vielen Schweizer Flaggen auf den Tribünen zu sehen.“ >>



Swiss rider Dominique Aegerter has been a stalwart of the Moto2™ class since its inception in 2010, having progressed to the intermediate bikes after three years in the 125cc class where he only managed a best finish of sixth. Still only a 22-year-old however, he continues to consolidate his position as one of the most consistent points-scorers in the championship, and it is no longer a surprise to see 'Domi' threatening top spots in the race.

Aegerter has led several races already this year, and is rightly proud of how 2013 has begun, "I'm really positive with how things went before the summer break; I was in fourth position in the standings, I have taken a podium finish and I have been fourth three times. Of course I had a couple of races like Sachsenring, where I finished tenth, which was not so good, but overall I'm quite consistent and that is good in Moto2™."

"It's not so easy to be consistently at the front in Moto2™, some journalists will say to me 'you're not on the limit because you never crash', but it's not like that. I just think I have a good feeling with the bike, and this perhaps comes from the amount of training I do in motocross; it means I can control the bike really well. Then in the race you need to find a good rhythm and know your limit and the bike's limit to be able to score the points and not crash. I always try my very best all weekend in every single lap, sometimes it goes better and sometimes it goes worse and you can't go as fast!"

He has yet to stand on the top step of a GP podium, but the Swiss rider takes heart from the performance of Jordi Torres in Germany, who showed that there is a chance of taking wins if everything comes together.

"In Moto2™, this can happen sometimes. Torres' best result up to that point was fifth or something, and then one weekend he has a good feeling and a good setting with the bike and is at the front all the race weekend,

and in the race he put everything together and won. For sure for me it's good to see other riders are able to win, especially with the Suter."

Despite Marc Márquez winning the title on the Suter last year, increasingly the demand in the class has been for the Kalex frame, yet Aegerter and his team have stuck faithfully with the Swiss-built chassis.

"I never rode the Kalex of course, so it's difficult to know how it is different, but the Suter can also be really fast with lots of riders finishing in the top ten. What I like is that the Kalex is a bit easier to set up, you can go fast with the base settings. With Suter you need to be more exacting, you need to find exactly the right set-up to be able to go fast, and when you are a little bit out, then it is more difficult to go fast.

"It's not so easy to be consistently at the front in Moto2™, some journalists will say to me 'you're not on the limit because you never crash', but it's not like that."

This weekend in Brno, Domi is hoping there will be another chance to show off his talents and dice with the leaders for victory. "I will always give my best, of course, but I think I can be in the top five again at Brno. I just hope to start the weekend a little bit better. I need to be towards the front on Friday and Saturday, and then make sure I qualify on the first two or three rows of the grid.

"I like the track. It's wide and has lots of ups and downs, it's long too and I really like the people there. I had a lot of fans turn up in Germany already, and in fact lots of the local Germans supported me too, so I hope that some more fans can follow me in Brno. There will hopefully be some Swiss fans over there too and it always makes me happy to see those Swiss flags!"



Dominique Aegerter, Sachsenring 2013

Montáže Brož Racing Team do Moto2

Východočeský Montáže Brož Racing Team stojí na prahu nového dobrodružství.

Montáže Brož Racing Team in the Moto2

The East Bohemian Montáže Brož Racing team stands on the threshold of a new adventure

Východočeský tým Montáže Brož Racing vznikl v roce 2003, kdy se poprvé představil v závodech silničního Mistrovství ČR, ale také na legendárním přírodním okruhu v Hořicích. Jezdcem byl od počátku Jiří Brož, který se svým týmem získal několik titulů Mistra České republiky kategorie Supersport. Zároveň Jirka každoročně startoval v závodech 300 zatáček Gustava Havla, kde se mu povedlo celkem třikrát vyhrát a přidat několik dalších pódiových umístění.

Montáže Brož Racing Team se v posledních letech začal zaměřovat na mladé české závodníky, kterým dává šanci prosadit se nejen doma, ale i v jiných národních, či mezinárodních šampionátech. V letech 2011 a 2012 to byl mladý Jiří Klejch, který hájil barvy východočeské formace v domácím mistrovství kategorie Superstock 600 (IDM/ME).

Od poloviny loňské sezony Montáže Brož Racing Team spolupracuje s dalším nadějným českým jezdcem, Tomášem Vavroušem v evropském šampionátu Superstock 600 který se jede při WSBK.

Zcela nové dobrodružství v podobě nové výzvy s názvem Grand Prix Moto2 přináší nadcházející víkend, kdy Montáže Brož Racing Team otevírá svou další kapitolu. Na začátku července začala jednání, na jejichž konci se jezdcem týmu stal britský závodník Gino Rea. S ním tým v letošní sezoně postupně zasáhne do Mistrovství světa kategorie Moto2 zde v Brně, poté v britském Silverstone a následně ve španělském Aragonu. V jednání je samozřejmě i závěrečný závod sezony ve Valencii, ale především je tu hlavní cíl týmu, kterým je permanentní pozice pro Grand Prix Moto2 v sezoně 2014.

Manažer týmu Jiří Brož: „Motocykl FTR se bude připravovat v naší dílně v České republice. Na této přípravě se bude podílet tým Montáže Brož Racing, který také bude kompletně zajišťovat provoz na závodech. Naším společným cílem je získání permanentního místa v Grand Prix Moto2 pro sezonu 2014.“



Montáže Brož Racing Team

- Jiří Brož - manažer týmu
- David Rea (GB) - manažer a mechanik
- Josef Brož - hospitality
- Gino Rea (GB) - jezdec Moto2
- Tomáš Vavrouš - jezdec Superstock 600

- Jiří Škrant - technický ředitel Moto2
- Aleš Kmoníček - technický ředitel SST600
- Alessandro Finelli (I) - crew chief Moto2
- Tomáš Šoula - mechanik
- Lukáš Flégl - mechanik

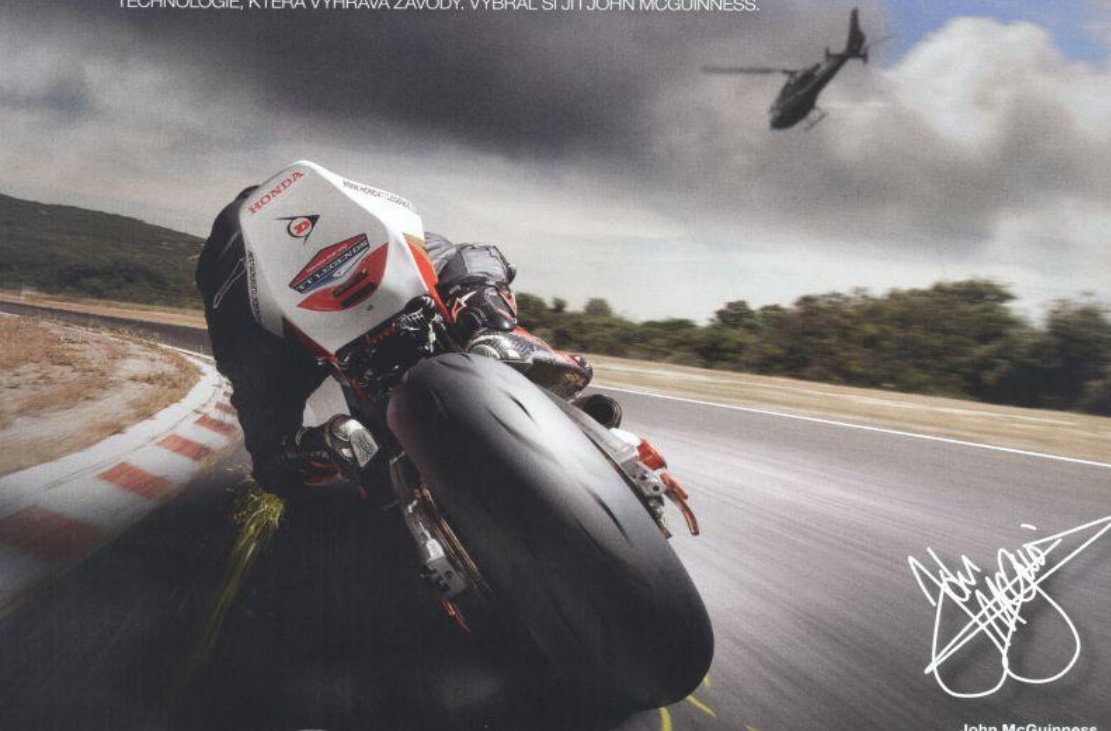
FTR bike will be prepared in our workshop in the Czech Republic. The Montáže Brož Racing team will participate in this preparation and will also completely secure operation during the races. Our common goal is to get the permanent position for Grand Prix Moto2 in the season 2014."



**SPORTMAX
D212GP PRO**

**JEDNO Z MÝCH TAJEMSTVÍ ÚSPĚCHU
JIŽ NENÍ TAJEMSTVÍM.**

TECHNOLOGIE, KTERÁ VYHRÁVÁ ZÁVODY. VYBRAL SI JI I JOHN MCGUINNESS.



John McGuinness

John McGuinness.
20-NÁSOBNÝ IOM TT VÍTEZ



**SPORTMAX
D212GP PRO**

DUNLOP

RIDE WITH CONFIDENCE

www.dunlopmotorcycle.eu

[/DunlopMoto](#) [@DunlopMoto](#)

TO, CO UKAZUJÍ PROFESIONÁLNÍ JEZDCI NA ZÁVODNÍCH TRATÍCH.

Jezdci třídy Moto2™

23 Marcel Schrötter GER
*Věk: 20
**Vítězství v Moto2™: -
***Pódia v Moto2™: -



Marcel Schrötter se v roce 2008 poprvé představil v mistrovství světa jako jezdec s divokou kartou a o rok později se zúčastnil tří GP opět na divokou kartu. Jeho prvním kompletním ročníkem byla sezóna 2010 v barvách týmu Interwetten Honda 125. O rok později Schrötter přestoupil do nově vytvořeného týmu Mahindra Racing. Po roce a půl absolvoval s tím posledně sezónu třídy 125 ccm a polovinu následující sezóny v Moto3™. Od týmu odešel při domácím závodě na Sachsenringu a sezónu 2012 dokončil ve třídě Moto2™ na motocyklu Bimota s týmem Desguaces La Torre SAG. Letos v týmu pokračuje, ale přeseďal na Kalex.

im Sommer des vergangenen Jahres zum spanischen Rennstall SAG von Eduardo Perales, mit dem er die restliche Saison in der Moto2™ mit einem Bimota-Chassis zu Ende fuhr. Für 2013 blieb er im selben Team, obwohl er nun eine Kalex Moto2™ steuert. Der Materialwechsel und die neue Umgebung tun dem Oberbayern offensichtlich gut, da er aufgrund einiger toller Erfolge in der ersten Saisonhälfte in jeder Hinsicht schon jetzt zu den Aufsteigern des Jahres gehört.

Nach vier Wildcard-Starts 2008 und 2009 erlebte Marcel Schrötter mit dem Interwetten Honda 125 Team 2010 seine erste volle WM-Saison. 2011 wechselte er zum neu gegründeten indischen Rennstall Mahindra Racing, für den er nahezu eineinhalb Jahre am Gasgriff drehte. Zuerst in der 125er Klasse und dann in der Moto3™ Weltmeisterschaft. Nach der Trennung von Mahindra nach seinem Heimrennen auf dem Sachsenring wechselte er

After four Grand Prix wildcard appearances in 2008 & 2009, Marcel Schrötter made his full debut in 2010 with the Interwetten Honda 125 Team. In 2011 Schrötter joined the newly formed Mahindra Racing Team, with whom he raced for almost a year and a half, in first the 125cc and then the Moto3™ championship. Following a split with the team after his home race at the Sachsenring, Schrötter joined forces with the Desguaces La Torre SAG Team, with whom he raced in Moto2™ on a Bimota chassis. He remains with the team in 2013, although he now rides a Kalex.

36 Mika Kallio FIN
Věk: 30
Vítězství v Moto2™: -
Pódia v Moto2™: 4



Kallio přestoupil v roce 2011 z MotoGP™ do třídy Moto2™ k týmu Marc VDS Racing s cílem znovu najít vítěznou formu z přechodných let, když dominoval prostřední a nejnižší kategorii. Po náročném začátku finský jezdec zlepšoval své výsledky a jeho nejlepším umístěním bylo druhé místo v posledním závodě sezóny ve Valencii. V loňském roce podával stabilní dobré výsledky, ale na stupně vítězů dosáhl jen jedenkrát. V letošní, svoji již třetí sezóně v belgickém týmu, zúročuje své mnohaleté zkušenosti daleko efektivněji a s konkurenci schopným motocyklem je opět na špičce.

näher war, gelang nur ein weiteres Podium. In dieser Saison, seiner bereits dritten mit dem belgischen Rennstall, wirkt er um einiges stärker und nutzt die Vorteile des konkurrenzfähigeren Motorrades, sowie seine unbestrittene Erfahrung mehr zu seinen Gunsten.

Kallio wechselte nach der Saison 2011 mit dem Vorhaben von der MotoGP™ in das Marc VDS Racing Team in die Moto2™ Klasse, nämlich an seine Erfolge in der kleinen und mittelschweren Klasse der vergangenen Jahre anzuschließen. Nach einem schwierigen Beginn in der Moto2™ wurde der Finne gegen Ende der Saison konkurrenzfähiger und fuhr beim Finale in Valencia als Zweiter auf das Podium. 2012 erlebte er eine weitere durchwachsene Saison und obwohl er öfters der Spitze

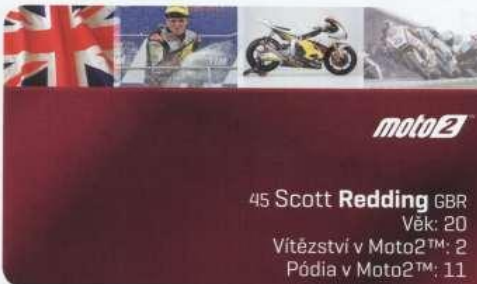
Kallio moved into Moto2™ from MotoGP™ in 2011 joining the Marc VDS Racing Team and looking to recapture the form he had previously demonstrated in the smaller and intermediate categories. After a difficult start in the class the Finn became more competitive towards the end of that year and finished second in the final race of the season in Valencia. In 2012 he had another mixed year despite running close to the front on occasions, only managing one further podium finish. This year, in his third season with the Belgian team he looks stronger, taking advantage of a more competitive bike and utilising his considerable experience more effectively in Moto2™ on a Bimota chassis. He remains with the team in 2013, although he now rides a Kalex.



40 Pol Espargaró ESP
Věk: 22
Vítězství v Moto2™: 7
Pódia v Moto2™: 18

I když se nakonec ukázalo, že marně, Pol loni tvrdě bojoval o titul ve třídě Moto2™. Přestup k týmu Pons sjednotil nepochybně talentovaného mladého jezdce s týmem čítajícím dekady zkušeností. Světový šlágr dotváří vynikající motocykl Kalex. I přesto, že loni nemohl Marquezovi sebrat korunu a letošní sezónu nezačal právě nejlépe, je mladší z bratrů Espargarů jedním ze zhavých kandidátů na získání mistrovského titulu. Navíc Pol Espargaró potvrdil, že podepsal dvouletou smlouvu s týmem Monster Yamaha Tech 3 a tak jej příští sezónu uvidíme v královské třídě MotoGP™.

Obwohl letztendlich alle Anstrengungen erfolglos blieben, war Pol im vergangenen Jahr dennoch bis zum Finale ein ernsthafter Konkurrent im Kampf um den Moto2™-Titel. Der Wechsel in das Team von Sito Pons vereint zweifellos einen talentierten jungen Fahrer mit einer Crew mit jahrzehntelanger Rennsport-Erfahrung und der Kalex Moto2™, einer Rennmaschine, die zurzeit den Markt beherrscht. Obwohl er 2012 nicht in der Lage war, Márquez die Krone zu entreißen und seine diesjährige Kampagne



45 Scott Redding GBR
Věk: 20
Vítězství v Moto2™: 2
Pódia v Moto2™: 11

Redding si stále drží prvenství v historických tabulkách jako nejmladší jezdec všech dob, který dokázal vyhrát závod MS. Bylo to při domácí Grand Prix v Anglii v roce 2008, když mu bylo 15 let a 170 dní a od té doby jsou do něj vkládána velká očekávání. Mladík z Gloucestershire závodí ve střední třídě od roku 2010 a v letošní sezóně výsledky potvrzují, že vstoupil ve výborného závodníka. V sedle motocyklu Kalex v barvách týmu Marc VDS dokázal v Le Mans vyhrát svůj první závod ve třídě Moto2™ a bezprostředně po té vyhrál i Grand Prix v Mugellu. Během letních prázdnin také vydal oznámení, že příští rok bude startovat v elitní třídě MotoGP™.

Seit er sich zum jüngsten Sieger aller Zeiten eines Grand-Prix-Rennens machte, als er 2008 mit 15 Jahren und 170 Tagen einen Heim Sieg beim GP von Großbritannien feierte, wurde Außergewöhnliches vom Engländer Scott Redding erwartet. Der Draufgänger aus der Grafschaft Gloucestershire fährt seit 2010 in der mittelschweren Kategorie und zeigt sich nun auf seiner Marc VDS Kalex Moto2™-Rennmaschine in prächtiger Form. Mit seinem



nicht ganz so wie erhofft begonnen hatte, ist der jüngere der Espargaró-Brüder dennoch nicht aus dem Kreis der Titelanwärter dieser Saison wegzudenken. Egal wie die Saison aus seiner Sicht enden wird, Pol wird 2014 als Yamaha-Pilot mit dem französischen Tech 3-Outfit in die MotoGP™-Klasse aufsteigen.

Although ultimately it proved to be in vain, Pol mounted a serious title attempt in Moto2™ last year. The move to the Pons team united an undoubtedly talented young rider with a squad boasting decades of experience and the Kalex bike which has looked a world beater at times. Although he was unable to beat Márquez to the crown last year and his 2013 campaign did not quite commence as hoped, the younger Espargaró brother is still amongst the title candidates this season. The Spaniard will be stepping up to the MotoGP™ class with Monster Yamaha Tech 3 in 2014 on a two-year contract.



ersten Sieg in der mittelschweren Klasse in Le Mans und gleich einem weiteren bei der unmittelbar nächsten Gelegenheit in Mugello bestätigte er sein unbestrittenes Potenzial und scheint seitdem noch schneller zu reifen. Seit dem ersten Saison Drittel führt Redding nun schon die Meisterschaft mit einem komfortablen Vorsprung an und mittlerweile hat auch er seinen Aufstieg in die Premier Class MotoGP™ zur nächsten Saison bekanntgegeben.

Since becoming the youngest rider of all-time to win a Grand Prix race [aged 15 years and 170 days], when he took a home victory in the 2008 British GP, great things have been expected of Englishman Redding. The Gloucestershire youngster has participated in the intermediate class since 2010 and is now showing great form on his MarcVDS Kalex powered Moto2™ machine. He finally realised his undoubted potential with a first intermediate class win at Le Mans, building on it immediately with victory at Mugello and appears to be maturing rapidly. During the summer break, it was confirmed that Scott Redding will be joining the premier class of MotoGP™ in 2014.



77 Dominique Aegerter SWI
Věk: 22
Vítězství v Moto2™: -
Pódia v Moto2™: 2

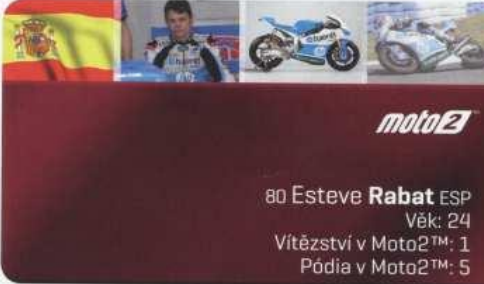
Dominique Aegerter přestoupil v roce 2010 po třech sezónách v majorzáčkách do prostřední kategorie Moto2™. Svůj debut absolvoval na motocyklu Suter v týmu Alaina Broneca Technomag-CIP. Švýcarský pilot dokončil první sezónu na celkovém patnáctém místě. Následující rok dokázal vylepšit celkové umístění na osmé místo, když v závěrečném závodě sezóny ve Valencii poprvé vystoupil až na stupně vítězů. Aegerter setrval u týmu i v loňské sezóně a nejlepší výkon padal v Indianapolis, když po několika kol závod vedl. V letošním roce již vystoupil na stupně vítězů v Assenu a doufá, že přidá další pódia ve zbývajících závodech sezóny.

Nach drei vollen Saisonen in der kleinsten Grand-Prix-Klasse machte Dominique Aegerter den Schritt in die Moto2™-Kategorie, als er 2010 im Team von Alain Bronec, Technomag-CIP, eine Suter MMX steuerte. Der Schweizer beendete seine Rookie-Saison als Gesamt-15. und steigerte sich in seiner zweiten Saison mit dem gleichen Team kontinuierlich. Beim Saisonfinale in Valencia 2011 stand Aegerter als Dritter zum ersten Mal auf dem Podium und



in der Gesamtwertung war er Achter. Aegerter blieb auch 2012 in Bronec's Team, wo er in Indianapolis für eine Anzahl von Runden das Rennen angeführt hatte. Der stets freundliche und sympathische Berner hofft, dass er dank seiner gezeigten Form in diesem Jahr mehr Podiumsplatzierungen einfahren kann, nachdem er schon in Assen einmal als Dritter zur Siegerehrung durfte.

After three full seasons in the lightweight class Dominique Aegerter took on the Moto2™ class on board a Suter machine with Alain Bronec's Technomag-CIP team in 2010. The Swiss rider placed 15th overall in the Championship, improving further in his second season with the team in 2011 which produced a first World Championship podium in the final race at Valencia and eight in the final standings. Aegerter remained with the team for 2012, where he most notably led the Indianapolis race for a number of laps. He will hope that some of his form shown that year can lead to more podiums during 2013, having also secured a rostrum spot at Assen already this year.



80 Esteve Rabat ESP
Věk: 24
Vítězství v Moto2™: 1
Pódia v Moto2™: 5

Esteve Rabat je stálým jezdce v mistrovství světa od roku 2006, když odjel 11 Velkých cen a v témže roce získal 11 bodů. O rok později vystoupil na stupně vítězů v Chině, ale na další pódiové umístění si musel počkat celé dva roky. V roce 2010 závodil s týmem Blusens-STX a dvakrát se umístil v elitní trojce. V následující sezóně 2011 přestoupil se stejným týmem ze stopětadvacítce do třídy Moto2™. V loňském roce přešel k týmu Pons Racing a v sedle motocyklu Kalex zůstal i letos, kdy konečně v Jeruzu při svém 113. startu v MS dosáhl vytuženého vítězství.

Obwohl letztendlich alle Anstrengungen erfolglos blieben, war Pol im vergangenen Jahr dennoch bis zum Finale ein ernsthafter Konkurrent im Kampf um den Moto2™-Titel. Der Wechsel in das Team von Sito Pons vereint zweifellos einen talentierten jungen Fahrer mit einer Crew mit jahrzehntelanger Rennsport-Erfahrung und der Kalex Moto2™, einer Rennmaschine, die zurzeit den Markt beherrscht. Obwohl er 2012 nicht in der Lage war, Márquez die Krone zu entreißen und seine diesjährige Kampagne nicht ganz so wie erhofft begonnen hatte, ist der jüngere



der Espargaró-Brüder dennoch nicht aus dem Kreis der Titelanwärter dieser Saison wegzudenken. Egal wie die Saison aus seiner Sicht enden wird, Pol wird 2014 als Yamaha-Pilot mit dem französischen Tech 3-Outfit in die MotoGP™-Klasse aufsteigen.

Esteve Rabat joined the World Championship on a permanent basis in 2006 when he rode 11 GPs to collect 11 points. The following season he took a podium in China but would have to wait a further two full seasons before he again stepped onto the rostrum. He did so twice in 2010 for the Blusens-STX team and in 2011 made the step up to Moto2™ from the 125 class, remaining with the same team. The Spaniard faced 2012 at the controls of the Kalex Moto2™ of Pons Racing – and staying with the team in 2013 he finally achieved his first GP win in his 113th appearance at Jerez.

Startovní listina **Moto3™**

 Matteo Ferrari ITA Tým/Team: Ongetta-Centro Seta Motocykl/Motor/Bike: FTR Honda	3
 Francesco Bagnaia ITA Tým/Team: San Carlo Team Italia Motocykl/Motor/Bike: FTR Honda	4
 Romano Fenati ITA Tým/Team: San Carlo Team Italia Motocykl/Motor/Bike: FTR Honda	5
 Efrén Vázquez ESP Tým/Team: Mahindra Racing Motocykl/Motor/Bike: Mahindra	7
 Jack Miller AUS Tým/Team: Caretta Technology - RTG Motocykl/Motor/Bike: FTR Honda	8
 Toni Finsterbusch GER Tým/Team: Kiefer Racing Motocykl/Motor/Bike: Kalex KTM	9
 Alexis Masbou FRA Tým/Team: Ongetta-Rivacold Motocykl/Motor/Bike: FTR Honda	10
 Livio Loi BEL Tým/Team: Marc VDS Racing Team Motocykl/Motor/Bike: Kalex KTM	11
 Alex Márquez ESP Tým/Team: Estrella Galicia O'0 Motocykl/Motor/Bike: KTM	12

 John McPhee GBR Tým/Team: Caretta Technology - RTG Motocykl/Motor/Bike: FTR Honda	17
 Alessandro Tonucci ITA Tým/Team: La Fonte Tascoracing Motocykl/Motor/Bike: FTR Honda	19
 Luca Amato GER Tým/Team: Ambrogio Racing Motocykl/Motor/Bike: Suter Honda	21
 Ana Carrasco ESP Tým/Team: Team Calvo Motocykl/Motor/Bike: KTM	22
 Niccolò Antonelli ITA Tým/Team: Go&Fun Gresini Moto3™ Motocykl/Motor/Bike: FTR Honda	23
 Maverick Viñales ESP Tým/Team: Team Calvo Motocykl/Motor/Bike: KTM	25
 Hyuga Watanabe JPN Tým/Team: La Fonte Tascoracing Motocykl/Motor/Bike: FTR Honda	29
 Niklas Ajo FIN Tým/Team: Avant Tecno Motocykl/Motor/Bike: KTM	31



Entry List / Startliste **Moto3™**

 Isaac Viñales ESP Tým/Team: Ongetta-Centro Seta Motocykl/Motor/Bike: FTR Honda	32
 Luis Salom ESP Tým/Team: Red Bull KTM Ajo Motocykl/Motor/Bike: KTM	39
 Brad Binder RSA Tým/Team: Ambrogio Racing Motocykl/Motor/Bike: Suter Honda	41
 Alex Rins ESP Tým/Team: Estrella Galicia O'0 Motocykl/Motor/Bike: KTM	42
 Miguel Oliveira POR Tým/Team: Mahindra Racing Motocykl/Motor/Bike: Mahindra	44
 Jasper Iwema NED Tým/Team: RW Racing GP Motocykl/Motor/Bike: Kalex KTM	53
 Eric Granado BRA Tým/Team: Mapfre Aspar Team Moto3™ Motocykl/Motor/Bike: Kalex KTM	57
 Juanfran Guevara ESP Tým/Team: CIP Moto3™ Motocykl/Motor/Bike: TSR Honda	58

 Arthur Sissis AUS Tým/Team: Red Bull KTM Ajo Motocykl/Motor/Bike: KTM	61
 Zulfahmi Khairuddin MAL Tým/Team: Red Bull KTM Ajo Motocykl/Motor/Bike: KTM	63
 Philipp Oettl GER Tým/Team: TEC Interwetten Moto3™ Racing Motocykl/Motor/Bike: Kalex KTM	65
 Florian Alt GER Tým/Team: Kiefer Racing Motocykl/Motor/Bike: Kalex KTM	66
 Lorenzo Baldassarri ITA Tým/Team: Go&Fun Gresini Moto3™ Motocykl/Motor/Bike: FTR Honda	67
 Jakub Kornfeil CZE Tým/Team: Redox RW Racing GP Motocykl/Motor/Bike: Kalex KTM	64
 Alan Techer FRA Tým/Team: CIP Moto3™ Motocykl/Motor/Bike: TSR Honda	89
 Jonas Folger GER Tým/Team: Mapfre Aspar Team Moto3™ Motocykl/Motor/Bike: Kalex KTM	94

Divoká karta / Wild card
16 **Andrea Migno** ITA
Tým/Team: **GMT Racing**
Motocykl/Motor/Bike: **FTR**

Divoká karta / Wild card
95 **Jules Danilo** FRA
Tým/Team: **Marc VDS Racing Team**
Motocykl/Motor/Bike: **Kalex KTM**

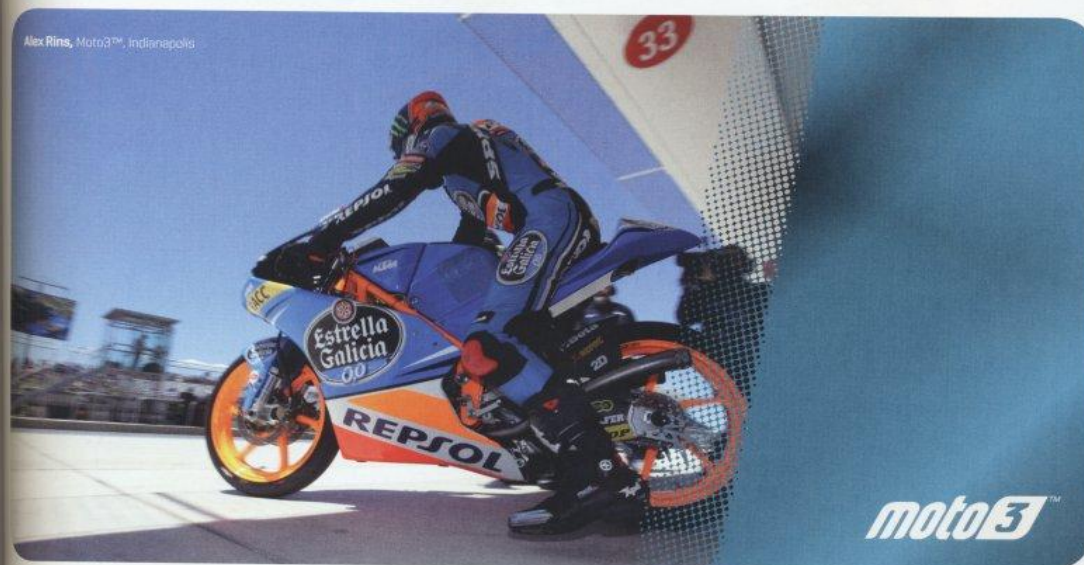


Klasifikace **Moto3™**

#	Jezdec	Nár.	Tým	Motocykl	Celkem
1	Luis Salom		Red Bull KTM Ajo	KTM	183
2	Maverick Viñales		Team Calvo	KTM	174
3	Alex Rins		Estrella Galicia 0,0	KTM	167
4	Jonas Folger		Mapfre Aspar Team Moto3™	Kalex KTM	94
5	Alex Márquez		Estrella Galicia 0,0	KTM	90
6	Miguel Oliveira		Mahindra Racing	Mahindra	77
7	Zulfahmi Khairuddin		Red Bull KTM Ajo	KTM	49
8	Arthur Sissis		Red Bull KTM Ajo	KTM	49
9	Jack Miller		Caretta Technology - RTG	FTR Honda	47
10	Brad Binder		Ambrogio Racing	Suter Honda	46
11	Alexis Masbou		Ongetta-Rivacold	FTR Honda	42
12	Efrén Vázquez		Mahindra Racing	Mahindra	41
13	Jakub Kornfeil		Redox RW Racing GP	Kalex KTM	38
14	Niklas Ajo		Avant Tecno	KTM	37
15	Romano Fenati		San Carlo Team Italia	FTR Honda	30
16	Isaac Viñales		Ongetta-Centro Seta	FTR Honda	26
17	Danny Webb		Ambrogio Racing	Suter Honda	15
18	Niccolò Antonelli		Go8Fun Gresini Moto3™	FTR Honda	13
19	John McPhee		Caretta Technology - RTG	FTR Honda	10
20	Jasper Iwema		RW Racing GP	Kalex KTM	8

Klassifikation **Moto3™** Classification

Motocykl	QAT	TEX	ESP	FRA	ITA	CAT	NED	GER	INP	CZE	GBR	RSM	ARA	MAL	AUS	JPN	VAL	Celkem
KTM	25	25	25	25	25	25	25	25	25									225
Kalex KTM	11	13	16	13	10	-	10	8	13									94
Mahindra	9	11	8	-	13	11	13	13	8									86
FTR Honda	2	10	7	9	9	9	9	9	7									86
Suter Honda	5	7	13	8	2	4	1	7	-									47
TSR Honda	-	-	-	-	-	3	-	-	3									6



Konečně doma

Jakub Kornfeil pokračuje v tradici silných českých jezdců v juniorské třídě v mistrovství světa MotoGP™. Rodák z Kyjova letos vyměnil Hondu za motocykl Kalex KTM v týmu Redox RW Racing a doufá, že konečně přijde vysněné první pódium ve třídě Moto3™.

„KTM je úplně jiná v porovnání s Hondou,“ vysvětluje dvacetiletý jezdec. „Motor nemá nic společného s tím loňským. Když jsem poprvé sedl na motorku, říkal jsem si „to je fakt dobrý“, má o tolik větší výkon v porovnání s Hondou. To je v podstatě největší rozdíl mezi oběma motocykly. Výkon při nižších otáčkách je vyšší a při výjezdu, ze zejména pomalých zatáček, je ten rozdíl opravdu znát.“

Ale úvod sezóny nebyl očekávanou procházkou růžovým sadem a Jakub je prvním, který sám přiznává, „všichni mi říkají, že podvozek Kalexu byl loni lepší a daleko více konkurenceschopný. To já soudit nemohu a letošní podvozek je ten, který máme k dispozici. S týmem pracujeme velmi tvrdě na co nejlepším vyladění.“

„Již od předsezónních testů jsme vyzkoušeli mnoho různých řešení,“ pokračuje mladý jezdec. „V Assenu jsem ale řekl, „tak dost, takhle nemůžeme dál pokračovat!“ A na Sachsenringu jsme vše zcela předělali a já okamžitě poznal, že ty byly změny k lepšímu. Teď můžeme pracovat i na jemnějším

nastavení a to mi vyhovuje mnohem víc. Myslím si, že Kalex má velký potenciál, zvláště pak na rychlých tratích jako Phillip Island, ale možná je letos o krok pozadu za KTM a FTR. Pokud zlepšení budou fungovat a dostaneme novější motor pro závod v Brně, mělo by nám to pomoci. V Brně je totiž vše hlavně o rovinkách!“

Jen pouhá zmínka o Brně vykouzlí úsměv na tváři Jakuba Kornfeila. Mladíček totiž dosáhl svých nejlepších umístění právě na domácí trati.

„Moc se na závod v Brně těším,“ září a dodává, „budu to poprvé s KTM. Mám domácí Velkou cenu opravdu rád, protože sem přijede spousta fanoušků. Pro mě to není problém, jejich přítomnost mě nestresuje, naopak mě to během celého víkendu povzbuzuje!“ A z výsledků je zřejmé, že tomu tak je. Od roku 2009, kdy právě v Brně zpečetil svůj titul v Poháru Red Bull MotoGP Rookies Cup, dojel každý závod na domácí trati do sedmého místa a loni to vytáhl dokonce o příčku výš.

„Blížkost rodiny, kamarádů, sponzorů a všeho kolem mě ohromně motivuje jet rychleji a už se domácí Velké ceny nemůžu dočkat. V minulosti jsem podal dobré výsledky, včetně zisku titulu Poháru nováčků, takže to nemůže být lepší. Opravdu už se nemůžu dočkat.“ >>



Vítězství má novou barvu



YZF-R1



YZF-R6



YZF-R125



Fazer8



Fazer8



XJ6



Diversion

Na závodní dráze má již jméno, je to barva vítězů. Nyní je exkluzivní barevné provedení Yamaha Race Blu připraveno vyrazit mimo dráhu. Souznění modré barvy Yamaha Blue s matnou šedou Matt Grey vyzařuje propracovanost a sílu.

Objevte novou řadu Yamaha Race Blu u autorizovaných prodejců Yamaha.

Řada Race Blu

www.yamaha-motor.cz



Jakub Kornfeil: Am glücklichsten zu Hause

Jakub Kornfeil setzt die Tradition starker Fahrer aus Tschechien in der Junior-Klasse der MotoGP™ Serie fort. Kornfeil bestreitet 2013 die MotoGP™ Weltmeisterschaft mit einer Kalex KTM im niederländischen Team Redox RW Racing. Nach dem Wechsel von Honda auf das Motorrad aus Deutschland mit österreichischem Motor hofft der junge Mann aus Kyjov darauf, dass ihm in diesem Jahr endlich sein erstes MotoGP™ Podium gelingt.

"Die KTM unterscheidet sich grundlegend zur Honda", erklärt der 20-Jährige. "Mein Motor ist nicht mit dem zu vergleichen, den ich vergangenes Jahr hatte. Als ich zum ersten Mal mit diesem Motorrad fuhr, dachte ich 'dieses Teil ist richtig gut' und es hat im Vergleich zur Honda so viel mehr Motorleistung; das ist der größte Unterschied. Die Leistung im unteren Drehzahlbereich ist viel besser und aus den langsamen Kurven heraus macht sich dieser Unterschied auch wirklich bemerkbar."

Es ist allerdings nicht alles eitel Sonnenschein gewesen mit dem neuen Motorrad, so wie Kornfeil als Erster zugibt. "Alle haben mir erzählt, dass der Kalex-Rahmen des vergangenen Jahres viel besser gewesen sei, aber ich kann nichts anderes dazu sagen, als dass wir dieses Jahr eben mit diesem Chassis arbeiten müssen. Wir versuchen alles Mögliche, um den besten Weg zu finden, damit die Rennen zu bestreiten."

"Seit den Tests im Winter haben wir so viele Dinge probiert, um die Probleme zu beheben", fährt Kornfeil fort. "bis ich in Assen sagte, 'so können wir nicht mehr weitermachen!' Auf dem Sachsenring haben wir dann einige gravierende Änderungen vorgenommen und ich habe sofort gewusst, das wird sich gut anfühlen. Nun kann ich die kleinen Änderungen besser spüren und das Motorrad im Ge-

samtan arbeitet besser mit mir. Meiner Meinung nach besitzt die Kalex viel Potenzial, vor allem auf schnelleren Pisten wie Phillip Island, aber vielleicht befindet man sie sich bislang in diesem Jahr noch einen Schritt hinter KTM und FTR. Sollten die Verbesserungen tatsächlich funktionieren, und wir den neueren Motor für Brünn bekommen, dann sollte uns das weiterbringen, denn dort zählt nur Leistung auf all den Geraden!"

Die bloße Erwähnung von Brünn zaubert Kornfeil ein breites Grinsen in sein Gesicht, da der Youngster bei seinem Helmrennen in der Regel sein bestes Resultat einfuhr.

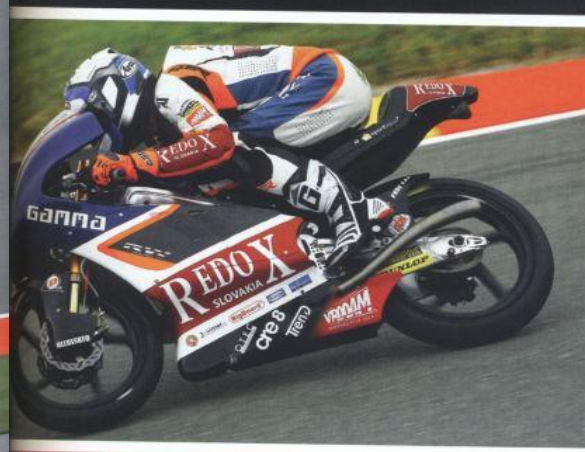
"Ich freue mich riesig auf das Rennen in Brünn", strahlt er, "und es wird zum ersten Mal mit der KTM sein. Ich meine meinen Heim-GP wirklich, schon wegen der Tatsache, dass dort so viele Fans sind, und für mich ist das auch kein Problem; ich finde es nicht stressiger als anderswo. Tatsache ist, dass ich diesen Trubel während dem Grand Prix-Wochenende mag!"

Seitdem er 2009 den Titel im Red Bull MotoGP Rookies Cup dort sicherstellte, hat er auch jedes Rennen in der Weltmeisterschaft auf dem Automotodrom Brno in den Top-7 beendet. 2012 kam er sogar als Sechster ins Ziel.

"Mit Familie, Freunden und allen Sponsoren vor Ort, die mich alle so ansprechen, lege ich mich noch mehr ins Zeug, um noch schneller zu sein. Von dem her kann ich mein Helmrennen kaum mehr erwarten. In den vergangenen Jahren hatte ich einige gute Resultate zuhause, inklusive dem Sieg im Rookies Cup, was natürlich perfekte Voraussetzungen sind. Ich kann Brno wirklich nicht mehr erwarten!" >>



Fotografie ©2013 HW Racing



REDOX

SLOVAKIA

Lídr v prodeji komunální techniky na Slovensku

REDOX s.r.o. Lučenec, je společnost, která v oblasti životního prostředí působí na Slovensku již více jak 10 let. Zkušenosti, tým kvalitních odborníků a speciálně vybraných spolupracovníků jsou zárukou vysoké odbornosti a profesionality všech našich činností. Na Slovensku jsme v prodeji vozidel pro svoz komunálního odpadu dosáhli 80% podílu na trhu, a jsme i výrazně úspěšní při realizaci ekologických staveb (kompostárny, sběrné dvory pro třídění odpadů) a technologických dodávek pro města a obce jenž jsou financovány z fondů EU a národních programů.

REDOX s.r.o. Lučenec
je generálním partnerem

◀ **Jakuba Kornfeila**

a týmu REDOX
RW Racing GP.



Jakub Kornfeil: Happiest at home

Jakub Kornfeil continues to hold up the tradition of strong Czech riders in the junior class of MotoGP™, campaigning this season on board a Kalex KTM for the Redox RW Racing team. Having made the switch from the Honda this year, the Kytov-based rider hopes this can be the year that he finally takes a first MotoGP™ podium.

"The KTM is completely different to the Honda," explains the 20 year-old. "My engine this year is nothing like the one I had last year. When I first rode the bike I thought 'this is so good' and it has so much power compared to the Honda; that's the biggest difference. The power in low RPM is much better, and coming out of the slow corners you really notice this difference."

It hasn't all been plain sailing with the bike this season though, as Kornfeil is the first to admit. "Everyone has told me that the Kalex frame was better last year and much more competitive, but I can't say anything else about that, it's what we have to work with this year. We are just trying really hard to find the best way to race with it."

"I really like the home GP because there are so many fans there and for me that isn't a problem."

"Since testing we have tried so many things to rectify the problems," he continues. "Then at Assen I said 'we can't do this any more!' At Sachsenring we made some big

changes and immediately I knew that it felt good. Now I can feel the small changes more and it is working much better with me. I think the Kalex has great potential, especially at faster tracks like Phillip Island, but maybe they are just a step behind the KTM and FTR so for this year. If the improvements work and we have the newer engine in the bike for Brno this should help us, because it is all about the straights there!"

The mere mention of Brno brings a smile to Kornfeil's fresh face, with the youngster having generally taken his best results at home.

"I'm looking forward to racing at Brno a lot," he beams "and it will be the first time with the KTM. I really like the home GP because there are so many fans there and for me that isn't a problem, I don't find it more stressful, in fact I quite like it during the grand prix weekend!"

Clearly that is the case, for since having sealed the Red Bull MotoGP Rookies Cup title here back in 2009, he has finished every race in the World Championship at Brno in the top seven, with sixth place last year.

"To have family, friends, sponsors and all this around pushes me to go faster so I can't wait for the home GP. I've had some good results at home in the past, including when I won the Rookies Cup, so it's perfect. I really can't wait"

MOTORSPORT FÜR ZUHAUSE

BÜCHER

85 Jahre Sachsenring
Die Historie der erfolgreichsten Motorsportrennen
Format: 297 x 210 mm

EUR 28,-

Dieter Braun
Weltmeister und Publikumsliebling
Format: 210 x 285 mm

EUR 19,-

AWO –
Die Geschichte einer Legende
Format: 210 x 297 mm

EUR 34,-

Zwischen Fahrerlager, Start und Ziel
Format: 290 x 297 mm

EUR 28,-

90 Jahre Schleizer Dreieck
Format: 210 x 297 mm

EUR 34,-

KALENDER 2014

Motorrund-WM 2014 Format 480 x 420 mm

Sidecar 2014 Format 420 x 317 mm

Motocross-WM 2014 Format 480 x 420 mm

JEDER KALENDER

EUR 15,-

Alle Kalender sind mit individuellem Firmeneindruck ab 50 Stück bestellbar.
Infos unter: 0371 56160-0

Weitere Kalender finden Sie unter
www.top-speed.info



25 **Maverick Viñales** ESP
*Věk: 18
**Vítězství v Moto3™: 7
***Pódia v Moto3™: 15

Viñales byl jedním z favoritů na získání mistrovského titulu v loňském roce, ale kombinace chyb a přerušení spolupráce s týmem přispěla ke ztrátě reálných šancí na titul. Nicméně i letos zůstává jedním ze žhavých kandidátů na první příčku v každém závodě a v novém týmu již dokázal pohodlně vyhrát několik Grand Prix a potvrdil, že je připraven ze sebe vydat to nejlepší. Ošklivé zranění prstu z předsezónních testů mladému temperamentnímu jezdci nezabránilo rozjet letošní sezónu ve velkém stylu.

Viñales war im vergangenen Jahr der Favorit auf den Titelgewinn, jedoch eine Kombination aus Fehlern und einem Zerwürfnis mit dem Team führte zum Scheitern. Nichtsdestotrotz bleibt er weiterhin einer der Favoriten auf den Sieg in jedem einzelnen Rennen, und er ist auch für seine Wutanfälle bekannt. Er gewann Rennen in überlegener Art und Weise, doch manchmal zeigte sich auch, dass jugendlicher Leichtsin

nicht immer zielführend ist. Nach einem Test-Unfall startete er mit einer schlimmen Fingerverletzung in diese Saison, die ihn aber nicht davon abhalten konnte, schnellstens seine Sieger-Form wiederzuerlangen.

Viñales was the title favourite last year, but a combination of errors and a breakdown in team relations meant he eventually missed out. However he remains one of the favourites for victory every single weekend and is a star in the making, tantrums aside. He has won races in comfortable fashion, but has also shown that youthful exuberance sometimes gets the better of him. He began the season with a nasty finger injury after a testing crash, but that has not held him back as he has returned to race winning form.



39 **Luis Salom** ESP
Věk: 22
Vítězství v Moto3™: 6
Pódia v Moto3™: 16

Salom je nelitostně tvrdým soupeřem a s ostatními jezdci na trati nemá slitování. V minulosti na sebe upozornil výbornými výsledky a jízdou daleko za možností tehdejších motocyklů. První pódiová umístění získal v roce 2011 v sedle nevykonného stroje. Loň jeho výkony nabraly na obrátkách, když v závěru sezóny měl dokonce jisté šance na získání titulu. První vítězství si loň připsal v Indyc a další pak v Aragonu. Přechod k jednomu z nejlepších týmů Red Bull Ajo se ukázal klíčový a v průběžné klasifikaci šampionátu je letos jedním ze žhavých kandidátů na titul.

Salom ist ein feuriger Kämpfer und schreckt im Zweikampf auf der Piste vor niemanden zurück. In der Vergangenheit musste er oftmals über den Fähigkeiten seines Motorrads agieren. 2011 erzielte er mit unterlegenem Material seine ersten Podiumsplatzierungen und während der vergangenen Saison entwickelte sich

der Malloquirer zu einem ernsthaften Siegfahrer. In Indy und Aragon feierte er 2012 seine ersten GP-Triumphe und mit dem Wechsel ins Weltmeister-Team Red Bull Ajo reifte er zu einem ernsthaften Titelanwärter. Sechs Saisonsiege bislang und in jedem Rennen ein Podiums-Finish bedeuten die Führung in der Meisterschaft.

Salom is a fierce competitor and takes no prisoners on track, in the past often riding beyond the capabilities of his motorcycle. He took his first podiums in 2011 on board an underpowered machine and sprung a few more surprises last season as he became a serious title contender. He celebrated his first GP victories at Indy and Aragon in 2012, and already the move to the title-winning Red Bull Ajo team has reaped further success this season.



42 **Alex Rins** ESP
Věk: 17
Vítězství v Moto3™: 2
Pódia v Moto3™: 8

Alex Rins označil sám sebe za jednoho z možných kandidátů na získání titulu v letošní sezóně. Mistr národního šampionátu Španělska z roku 2011 prokázal své kvality již v loňském roce, když teprve při svém druhém startu ve třídě Moto3™ dokázal získat pole position. Tento vynikající výsledek doplnil třetím místem ve Francii. Velmi stabilní výsledky během celé sezóny, když se pouze čtyřikrát nevešel do první desítky, potvrdily jeho velký talent. V letošním ročníku již dosáhl i na vysněné vítězství v závodech v Austinu a na Sachsenringu. Další pravidelná umístění na stupních vítězů jej řadí mezi elitní trojku.

Alex Rins zeichnet sich selbst als Aushängeschild für Erfolg in 2013 aus. Der Gewinner der nationalen Meisterschaft Spaniens im Jahr 2011 holte seine erste Pole-Position in seinem erst zweiten Moto3™ Rennen. Das war 2012 in Jerez und nur ein Rennen später stand er in Frankreich als Dritter auf dem

Podium. Im vergangenen Jahr kam er nur viermal außerhalb der Top-10 ins Ziel und diese Art an Konstanz zeichnet eben wahre Champions aus. Regelmäßige Podiumsplatzierungen, inklusive seinem ersten GP-Sieg in Austin und dem erst kürzlich auf dem Sachsenring bedeuten, dass er in dieser Saison zu den heißesten Titelanwärtern zählt.

Alex Rins has marked himself out as a serious prospect for success in 2013. The 2011 Spanish national championship winner took pole position at just his second Moto3™ race, at Jerez in 2012, and backed it up with a third place finish in France. He only finished outside the top ten on four occasions last year, and that kind of consistency has proved to be the stuff of champions. Regular podiums and his first career win at Austin, followed by a second victory at Sachsenring recently, mean Rins is in amongst it this season.



44 **Miguel Oliveira** POR
Věk: 18
Vítězství v Moto3™: -
Pódia v Moto3™: 2

Miguel Oliveira vyjel třetí místo v národním španělském mistrovství v roce 2009. O rok později bojoval s Maverickem Viñalem až do posledního závodu šampionátu, kdy jej od titulu nakonec dělily pouze dva body. Logický skok do mistrovství světa v roce 2011 ale nebyl pro Oliviera jednoduchý. Po dobrých výkonech ve své debutové sezóně loni přestoupil do týmu Estrella Galicia 0,0 a v sedle motocyklu Suter Honda získal svá první dvě pódiová umístění. V celkové klasifikaci pak skončil na osmém místě. Letos jezdí po boku týmového kolegy Efréna Vázqueze za tým Mahindra Racing.

2009 beendete Miguel Oliveira die Spanische Meisterschaft als Dritter, bevor er im Jahr darauf Maverick Vinales bis zum letzten Rennen im Kampf um den Titel hart bedrängte. Dem Portugiesen fehlten gerade mal zwei Zähler zur Meisterkrone, bevor 2011 seine WM-Karriere begann. Nach einer turbulenten Saison kehrte

Oliviera 2012 mit dem Team Estrella Galicia 0,0 onboard einer Suter-Honda wieder permanent in die WM-Serie zurück und dank zwei Podiumsplatzierungen beendete er die Meisterschaft als Gesamtschlichter. 2013 fährt er an der Seite von Efrén Vázquez für Mahindra Racing.

In 2009 Miguel Oliveira was third in the Spanish championship and in 2010, battled Maverick Vinales to the final race of the season for the title, eventually finishing runner-up by just two points prior to his World Championship bow in 2011. After a turbulent 2011, Oliveira returned full time in 2012 with the Estrella Galicia 0,0 team on board a Suter Honda, where he scored two podiums on his way to eighth in the championship. For 2013 he rides alongside Efrén Vázquez at Mahindra Racing.



84 Jakub Kornfeil CZE
Věk: 20
Vítězství v Moto3™: -
Pódia v Moto3™: -

Jakub Kornfeil se stal v roce 2009 vítězem Poháru Red Bull MotoGP Rookies Cup a prokázal tak svůj jezdecký talent již před vstupem do samotného mistrovství světa motocyklů. V témže roce se jako přízvaný jezdec zúčastnil pěti Grand Prix a slibnými výsledky si vysloužil místo u týmu Racing Team Germany pro nadcházející ročník. Po docela vydařené první kompletní sezóně ve stopětadvacítkách, Jakub v roce 2011 přestoupil k týmu Ongetta-Centro Seto a v celkovém pořadí dosáhl na výbornou dvanáctou příčku. Následující sezónu zůstal se stejným týmem v nové kategorii Moto3™, kde předvedl několik velmi dobrých výsledků včetně šestého místa při domácím závodě v Brně. Letos jezdí s týmem RV Racing GP a jeho zatím nejlepším výsledkem je páté místo v Jerezu.

Jakub Kornfeils Karriere war vor seiner ersten vollen Weltmeisterschafts-Saison bereits vorherbestimmt. 2009 gewann der Tscheche den Red Bull MotoGP Rookies Cup und im gleichen Jahr bestritt er noch fünf Grand Prix, die ihm schließlich einen Platz bei

Racing Team Germany für 2010 sicherten. In seiner zweiten Saison in der 125ccm Klasse auf WM-Ebene fuhr er nach einem vielversprechenden Rookie-Jahr für das italienische Team Ongetta-Centro Seto. Kornfeil wurde Gesamtzwölfter und blieb für die erste Moto3™-Weltmeisterschaft im gleichen Team. Nach einigen weiteren vielversprechenden Leistungen einigte er sich für 2013 mit dem niederländischen RW Racing GP Team.

2009 Red Bull MotoGP Rookies Cup champion Jakub Kornfeil's pedigree was already established prior to his full-time entry on the World Championship stage. That season also saw Kornfeil ride five World Championship races, earning a seat for 2010 with Racing Team Germany. Kornfeil's second season in the 125s saw the Czech rider with the Ongetta-Centro Seto team, after a promising debut in 2010. After finishing 12th that season, he remained with the team in the Moto3™ championship. Following some promising performances he teams up with the RW Racing GP team for 2013.



94 Jonas Folger GER
Věk: 20
Vítězství v Moto3™: 1
Pódia v Moto3™: 5

Německý jezdec se ukázal být velmi talentovaným jezdcem již při svém debutu jako patnáctiletý mladiček. Svého prvního vítězství dosáhl v roce 2011 při deštivém závodě v Silverstonu. Série nemocí ale zbrzdila jeho pokrok a tak byl odsouzen odjet loňskou sezónu na nepříliš výkonném motocyklu. V polovině roku jej ale přetáhl tým Mapfre Aspar a Folger jim jejich důvěru nemohl splatit lépe než třetím místem při prvním společném závodě v Indianapolisu. Poté následovalo vítězství v závodě v Brně a další dvě třetí místa v druhé polovině sezóny. Letos měl být jedním z tvrdých soupeřů španělské enklávě jezdců, ale zranění zápěstí při pádu v motokrosu opět pozastavilo jeho pokrok vpřed.

Der deutsche Youngster galt schon seit seinem WM-Debüt mit 15 Jahren als Riesen-Talent. 2011 feierte er im Regenrennen in Silverstone endlich seinen ersten Grand-Prix-Triumph, ehe noch im gleichen Jahr gesundheitliche Probleme seine Fortschritte empfindlich brastem. Demzufolge musste er sich während der ersten Saisonhälfte 2012 mit unterlegenem Material abmühen. Doch

während der Sommerpause wurde er vom MAPFRE Aspar Team aus der Versenkung geholt und er bezahlte das Vertrauen in ihn mit einem Podium in Indy zurück, dem quasi im Handumdrehen ein erstaunlicher Sieg in Brno bei äußerst schwierigen Bedingungen folgte. 2013 ist er der Angstgegner der spanischen Hoffnungsträger, jedoch eine Handgelenksverletzung von einem Motocross-Unfall stammend behinderte erneut seinen Tatendrang bei den letzten Rennen vor Ende der ersten Saisonhälfte.

The German youngster has always been a talent ever since making his debut as a 15 year-old, and took his first win in the wet at Silverstone in 2011. Bouts of illness hampered his progress, and he was left to battle on an underperforming bike last year until he was rescued by a shake-up at the Mapfre Aspar Team. He repaid their faith immediately by taking a podium at Indy, followed by a stunning win in tricky conditions in Brno. He appeared to be the main threat to the Spanish hopefuls this year before a wrist injury sustained in a motocross accident hindered his progress.

SUPERBIKE idm

INTERNATIONAL GERMAN CHAMPIONSHIP

7. - 8. September 2013

SACHSENRING

official partner



Serienpartner



Medienpartner



Renntaxifahrt gewinnen
auf www.superbike-idm.de



Motorsport und mehr.



ADAC Sachsen



Deutscher Motor Sport Bund e.V.

Eintritt inkl. Fahrerlager ab 20,- €

www.superbike-idm.de • www.sachsenring-circuit.com



Startovní listina **Startliste** Entry List

Číslo	Jezdec	Národnost
3	Diego Perez	ESP
6	Corentin Perolari	FRA
7	Aris Michail	GER
10	Felix Nässi	FIN
18	Mario Tocca	ITA
19	Tarran Mackenzie	GBR
24	Marcos Ramirez	ESP
27	Joe Roberts	USA
28	Bradley Ray	GBR
29	Stefano Manzi	ITA
33	Enea Bastianini	ITA
34	Jordan Weaving	RSA
36	Joan Mir	ESP
40	Darryn Binder	RSA
45	Olly Simpson	AUS
46	Yui Watanabe	JPN
50	Lukas Trautmann	AUT
54	Toprak Razgatlioglu	TUR
64	Anthony Alonso	USA
74	Soushi Mihara	JPN
88	Jorge Martin	ESP
95	Scott Deroue	NED
96	Manuel Pagliani	ITA
98	Karel Hanika	CZE

Klasifikace **Wertung** Classification

Poz.	Číslo	Jezdec	Nár.	Celkem
1	98	K. Hanika	CZE	160
2	88	J. Martin	ESP	118
3	29	S. Manzi	ITA	87
4	33	E. Bastianini	ITA	83
5	96	M. Pagliani	ITA	70
6	54	T. Razgatlioglu	TUR	68
7	28	B. Ray	GBR	65
8	24	M. Ramirez	ESP	64
8	95	S. Deroue	NED	64
10	3	D. Pérez	ESP	61



www.redbullrookiescup.com



Další zprávy a průběh sezóny sledujte na www.facebook.com/redbullrookiescup

Závod 7+8, Sachsenring

Jorge Martin vyhrál první závod na Sachsenringu, ve kterém bohužel vedoucí jezdec průběžného celkového pořadí Poháru Red Bull MotoGP Rookies Cup Karel Hanika upadl. Český pilot ale vše napravil vítězstvím ve druhém závodě, který naopak nedokončil Martin, pro kterého závod skončil v kačírku v předposledním kole.

Runde 7 & 8, Sachsenring

Jorge Martin gewann das erste Rennen auf dem Sachsenring, nachdem Red Bull Rookies Cup-Leader Karel Hanika durch Sturz ausschied. Der tschechische Fahrer drehte am Sonntagnachmittag den Spies um und feierte seinen vierten Saisonsieg, während Martin sein Rennen in der vorletzten Runde im Kiesbett beendete.

Rounds 7 & 8, Sachsenring

Jorge Martin won Race 1 at the Sachsenring while Red Bull MotoGP Rookies Cup leader Karel Hanika crashed out. The Czech rider reversed the disaster with victory in Race 2 as Martin ended his race in the gravel trap on the penultimate lap.

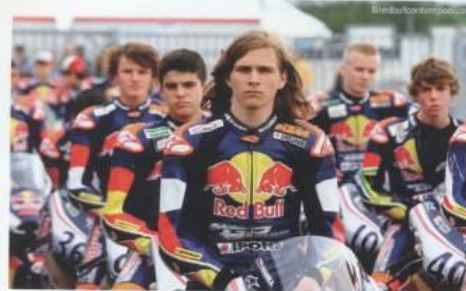


Karel Hanika v akci, Sachsenring 2013. **Karel Hanika**, Sachsenring 2013. **Karel Hanika** in action, Sachsenring 2013



Toprak Razgatlioglu v akci, Sachsenring 2013. **Toprak Razgatlioglu**, Sachsenring 2013. **Toprak Razgatlioglu** in action, Sachsenring 2013

98 Karel Hanika CZE



Datum narození: 14. dubna 1996
Geburtsdatum: 14. April 1996
Date of Birth: 14th April 1996

Žije: Brno, Česká republika
Wohnort: Brno, Tschechische Republik
Lives: Brno, Czech Republic

Vzory: Jeho otec a Nicky Hayden
Vorbilder: Sein Vater und Nicky Hayden
Heroes: His dad and Nicky Hayden

Druhý rok v Poháru Red Bull MotoGP Rookies Cup
Zweites Jahr im Red Bull MotoGP Rookies Cup
Second year in the Red Bull MotoGP Rookies Cup

„Se závoděním jsem začal v šesti letech. Můj otec závodil a v roce 1992 se stal mistrem České republiky. Já jsem chtěl být jako on. Můj první závod byl na minibicích 40 v kategorii Junior A v Pardubicích v dubnu roku 2003. Ten závod jsem dojel na čtvrtém místě. Rád bych se teď dostal do mistrovství světa ve třídě Moto3™ s cílem umístit se v elitní desítce. A dalším cílem je pochopitelně stát se mistrem světa.“

“Ich begann mit dem Rennsport als ich sechs Jahre alt war. Mein Vater war bereits Rennfahrer und er gewann 1992 die nationale Meisterschaft in Tschechien, also wollte ich auch Rennen fahren so wie er. Mein erstes Rennen fuhr im April 2003 in Pardubice [CZ] in der Minibike 40ccm Junior A-Klasse und ich wurde gleich Vierter. Ich möchte den Sprung in die Moto3™ Weltmeisterschaft schaffen und mich dort in den Top-10 etablieren. Weitere Ziele habe ich noch nicht geplant, aber natürlich will ich eines Tages Weltmeister sein.“

“I started racing when I was 6 years old. My dad was racing and he was Champion of the Czech republic in 1992 so I wanted to go racing like him. My first race was in April 2003 in Pardubice [CZ], Minibike 40 class Junior A and I finished 4th. I want to race in the Moto3™ World Championship and work my way into the top 10. The next goal can come later but of course I want to be World Champion.“

54 Toprak Razgatlioglu TUR



Datum narození: 16. října 1996
Geburtsdatum: 16. Oktober 1996
Date of Birth: 16th October 1996

Žije: Alanya, Antalya, Turecko
Wohnort: Alanya, Antalya, Türkei
Lives: Alanya, Antalya, Turkey

Vzor: Kenan Sofuoglu
Vorbild: Kenan Sofuoglu
Hero: Kenan Sofuoglu

První rok v Poháru Red Bull MotoGP Rookies Cup
Erstes Jahr im Red Bull MotoGP Rookies Cup
First year in the Red Bull MotoGP Rookies Cup

Toprak již má za sebou spoustu závodnických zkušeností na různých motocyklech. Jeho cíl je jasný. „Chci být druhým tureckým závodníkem, který se dostane do mistrovství světa a prvním úspěšným tureckým jezdcem v královské třídě MotoGP™.“ Samozřejmě se tím odvolává na dalšího tureckého sportovce Red Bullu a trojnásobného mistra světa Supersportů, Kenana Sofuoglu, který je jeho vzorem.

Toprak besitzt bereits jede Menge Rennsporterfahrung und er ist schon viele unterschiedliche Motorräder gefahren. Für die Zukunft ist sein Ziel klar: “Ich will unbedingt der zweite türkische Pilot in der Weltmeisterschaft sein und ich möchte der erste erfolgreiche Rennfahrer der Türkei in der Königsklasse MotoGP™ sein.“ Natürlich möchte er Red Bull-Athlet Kenan Sofuoglu übertrumpfen, der gleichzeitig sein Vorbild und ein dreifacher World Supersport-Champion ist.

Toprak already has a lot of racing experience and has ridden a lot of different machines. For the future his aim is clear. “I want to be the second Turkish rider who is World Champion and I want to be the first successful Turkish rider in Moto GP™.” Of course he is referring to Red Bull athlete Kenan Sofuoglu, his hero who is a 3 times World Supersport Champion.

LIVE YOUR AMBITIONS



IPONE AND THE RED BULL MOTOGP ROOKIES CUP: A NEW RACING RANGE IS BORN

YouTube www.youtube.com/iponelube

Follow the races live on www.ipone.com



BMW M – 15 let „oficiální vůz“ MotoGP™

Fascinace, emoce, high-tech a nad národnost – to jsou atributy, které mají MotoGP™ a BMW M společně. Vzrušující nejvyšší úroveň motocyklových závodů a tvůrce vysoce výkonných automobilů – představují perfektní duo v pevném a dlouhotrvajícím partnerství. V roce 2013 si připomínáme, že BMW M je „oficiálním vozem“ MotoGP™ již patnáctou sezónou.

Již od roku 1999 je BMW M hrdým dodavatelem oficiálních vozů seriálu MotoGP™. Stejně jako v minulosti se i v roce 2013 může mistrovství světa motocyklů spolehnout na silnou flotilu bezpečnostních vozů BMW M. Letošní modely plně splňují tradiční charakteristiky: high-tech, individualitu a bezpečnost. V čele je BMW M6 Gran Coupé, vůz kombinující úchvatný design s nekompromisní sportovností, unikátně upravený pro svoji funkci na okruzích MotoGP™ na celém světě.

V roce 2013 čítá flotila oficiálních vozů MotoGP™ pět fascinujících BMW M a M výkonných modelů: v roli zášachových vozů uvidíme BMW M6 Gran Coupé, BMW M6 Coupé a BMW M5 Limousine. Vozem pro komisaře je model BMW M3 Coupé a lékařský tým je vybaven cestovním vozem BMW M550d Touring. Do kompletní flotily patří též nejnovější motocykl BMW HP4, který působí v roli bezpečnostního motocyklu.



M – písmeno označující nejsilnější výbavu na světě

Milujete v žilách pocit čistého adrenalinu, který vám může dát jen závodění? Milujete vzrušení z rychlosti a vysoký výkon? My také. Tato vášeň byla vždy hnací silou při vytváření automobilů, s kterými bude vaše srdce bit dvojnásobnou rychlostí. Automobily BMW M mají své kořeny v motoristickém sportu a ukazují zkušenosti z desetiletí přenosu informací ze závodního pole na silnici. Vysoce výkonné technologie vyvinuté na závodní dráze se spojují s uměleckým designem a nejkvalitnějšími materiály. Vyzkoušejte nyní BMW M a dozvíte se, proč je M nejsilnější písmeno na světě.



Program jízd BMW M MotoGP™ – pohled do zákulisí z první ruky

Jste připraveni na nezapomenutelný životní zážitek? Dopřejte si nahlédnout do zákulisí a staňte se součástí rodiny BMW M v MotoGP™! Staňte se hostem VIP vesničky a poznajte se s experty BMW M v MotoGP™, mezi kterými je i hvězdný Loris Capirossi. Právě on bude vaším průvodcem při návštěvě garáže a poskytně vám exklusivní úhel pohledu.

Navštivte vybrané týmy a setkejte se s jezdcí tříd MotoGP™, Moto2™ nebo Moto3™. Váš adrenalin dosáhne vrcholu, když dostane příležitost být pasažérem při projíždě v jednom ze zášachových vozů BMW M. To jsou jen některé z mnoha vrcholů, které vám může BMW M v MotoGP™ nabídnout. Exklusivní závodní zážitky, na které nikdy nezapomenete.



Cena BMW M: M síla pro nejrychlejšího jezdce v kvalifikacích

Již po dobu deseti let to není jen dosažení pole position, co motivuje hvězdy MotoGP™ porazit v kvalifikaci všechny ostatní. Od roku 2003 získává nejrychlejší jezdec všech kvalifikačních tréninků sezóny ocenění BMW M. Cenou je vždy zbrusu nový vůz BMW M. K letošnímu desetiletému výročí je připravena opravdu speciální odměna: BMW M6 Coupé v exklusivní „mrazivě černé metalíze“. Pod kapotou je ukryta M síla v podobě M TwinPower Turbo s osmi-válcovým motorem, který dosahuje výkonu až 560 koní. Sportovní elegance této speciální edice pokračuje i uvnitř vozu.

Ve vybavení nechybí obložení interiéru karbonovými vlákny, které podtrhují závodní charakter tohoto BMW M6 Coupé.

Více informací najdete na webové stránce www.bmw-m-safetycar.com. Na stránce si můžete prohlédnout také fascinující fotografie, videa a samozřejmě zde najdete i aktuální pořadí Ceny BMW M.



BMW M6
Gran Coupé



BMW

Radost z jízdy

VÝKON V CELÉ SVÉ KRÁSE.

BMW M6 Gran Coupé nenásleduje žádné vzory, ale reprezentuje svou vlastní filozofii. Tento jedinečný vůz je počtou historie motoristického sportu a nadčasové eleganci. BMW Individual pak představuje další možnost, jak dodat interiéru a exteriéru tohoto vozu Váš zcela osobní charakter. www.bmw.cz

NOVÉ BMW M6 GRAN COUPÉ.

Renocar Brno

Rípská 5c, Brno - Slatina
Tel.: (+420) 548 141 151
www: www.renocar-bmw.cz

Renocar Praha

Kongresové Centrum, Praha 4 - Pankrác
Tel.: (+420) 261 393 642
www: www.renocar-bmw.cz

Spotřeba paliva, město: 14,0 l/100 km, mimo město: 7,6 l/100 km, kombinovaná: 9,9 l/100 km, emise CO₂: 232 g/km.





MotoGP™ a Jezdci pro zdraví (Riders for Health)

Fanoušci MotoGP™ jsou jedineční, protože jejich sport je základním kamenem, který přispěl k založení humanitární organizace. Jezdci pro zdraví je oficiální charitativní organizace MotoGP™ a FIM (Mezinárodní motocyklová federace) a tato jedinečná partnerství je podporováno motocyklisty z celého světa v jejich touze zachránit životy.

Po celé Africe jsou motocykly využívány k doručování důležitých lékařských pomoci do odlehlých vesnic, které jsou izolovány od základních služeb. Již více než 20 let, Jezdci pro zdraví poskytují motocykly a mechanické znalosti pracovníkům ve zdravotnictví v Africe a tím jim umožňují dostat se pravidelně a spolehlivě k jejich pacientům.

V polovině osmdesátých let začal americký pilot Randy Mamola společně s Andreou a Barry Colemanovými získávat finanční prostředky v paddocku Grand Prix na pomoc znevýhodněným dětem v Africe.

Při jedné cestě do Samálska v roce 1988 navštívili několik venkovských klinik a objevili hromady opuštěných lékařských vozidel, která tam rezivěla jen s několika tisíci najetých kilometrů. Poskytování zdravotní péče nebylo nejlepší a mnoho dětí umíralo na léčitelné onemocnění, kterým se dalo předejít. Pro lidi, kteří byli motocyklisty po celý život, znehodnocení strojů nedávalo smysl.

Zakladatelé organizace Jezdci pro zdraví si vytýčili jasný cíl: vymyslet systém, který by zajistil, že poskytování zdravotní péče nebude nikdy omezeno nedostatkem dopravních prostředků bez ohledu na to, jak tvrdé mohou být místní podmínky.

Jezdci pro zdraví v současné době spravují v sedmi afrických zemích více než 1400 vozidel. Každý zdravotní pracovník, který má k dispozici spolehlivý motocykl, může navštívit až sedmkrát více pacientů, než kdyby k nim musel docházet pěšky či dojíždět na kolo.

Díky vaší podpoře, Jezdci pro zdraví pomáhají více lidem v Africe než kdykoliv předtím. Například v Zambii spravují přes 130 vozidel, což umožňuje zdravotníkům pravidelně



navštěvy venkovských vesnic a kontrolu výskytu chorob jako HIV, tuberkulóza a malárie.

Piera Sakala je motocyklový poslíček ve východní provincii Zambie. Se svým motocyklem přepravuje odběry krve a další klinické vzorky až 80 km do nejbližší laboratoře k analýze a pak odváží výsledky zpět do odlehlých vesnic. To umožňuje rychlou diagnostiku onemocnění, takže léčba může začít dříve. „Všichni zachraňujeme životy,“ říká Piera. „Dostaneme péči k lidem z venkovských oblastí, kteří by jinak k lékům neměli přístup.“

V roce 2012, podpora fanoušků MotoGP™ na okcích jako jsou Dny mistrů a Den hvězd, napomohlo Jezdci pro zdraví zlepšit přístup ke zdravotnickým službám, které nyní dosahují k 12 milionům mužů, žen a dětí v Africe. Nicméně, s jedním z osmi dětí, které zemřou před dosažením pěti let, je ještě hodně, co dělat.

Máte-li zájem o práci oficiální charity MotoGP™ či chcete přispět na její aktivity, prosím navštivte její oficiální stránky www.riders.org

„Jezdci pro zdraví jsou fantastickou myšlenkou, ve které jde o použití něčeho, co všichni milujeme a jsme tím posedlí – motocyklů – k něčemu opravdu speciálnímu. Motocykl, který mě dostal tam, kde jsem dnes, pomáhá zachraňovat lidské životy.“

Randy Mamola, spoluzakladatel organizace Jezdci pro zdraví

Jezdci vám nyní nabízejí příležitost vidět z první ruky, jak vaše podpora pomáhá změnit životy mnoha lidí. „Riders Experience Africa“ (Zažijte Afriku s Jezdci) je mnohem víc než jen projížďkou po Africe. Je to unikátní příležitost vidět osobně, jak motocykly zachraňují životy v Zambii.



Na webové stránce www.riders-experience.org najdete veškeré informace o cestách organizovaných v listopadu 2013 a na jaře 2014.

Calendar Kalender Kalendář

Datum	Grand Prix	Okruh	Země
07 04 13	Commercial Bank Grand Prix of Qatar*	Losail	QAT
21 04 13	Red Bull Grand Prix of The Americas	Circuit of The Americas	USA
05 05 13	Gran Premio bwin de España	Jerez	ESP
19 05 13	Monster Energy Grand Prix de France	Le Mans	FRA
02 06 13	Gran Premio d'Italia TIM	Mugello	ITA
16 06 13	Gran Premi Aperl de Catalunya	Catalunya	ESP
29 06 13	IVECO TT Assen**	TT Assen	NED
14 07 13	eni Motorrad Grand Prix Deutschland	Sachsenring	GER
21 07 13	Red Bull U.S. Grand Prix***	Laguna Seca	USA
18 08 13	Red Bull Indianapolis Grand Prix	Indianapolis	USA
25 08 13	bwin Grand Prix České republiky	Brno	CZE
01 09 13	Hertz British Grand Prix	Silverstone	GBR
15 09 13	Gran Premio Aperl di San Marino e della Riviera di Rimini	Misano Marco Simoncelli	RSM
29 09 13	Gran Premio IVECO de Aragón	MotorLand Aragón	ESP
13 10 13	Shell Advance Malaysian Motorcycle Grand Prix	Sepang	MAL
20 10 13	Australian Grand Prix	Phillip Island	AUS
27 10 13	AirAsia Grand Prix of Japan	Motegi	JPN
10 11 13	Gran Premio Generali de la Comunitat Valenciana	Ricardo Tormo-Valencia	ESP

*Večerní závod / Abendrennen / Evening Race **Závod v sobotu / Samstag / Saturday

***Pouze třída MotoGP™ / Nur MotoGP™ Klasse / MotoGP™ class only

Oleje ELF - nezkrotná síla



Zvyšte výkon svého motocyklu s oleji ELF.

Celá řada olejů ELF je vyvinuta pro vás a testována v závodní podmínkách, současně těží z nejnovějších výzkumů a využívá špičkové technologie. Sortiment olejů ELF vám zajistí maximální ochranu motoru a lepší účinnost spojky i převodovky. Musí přece být důvod, proč nám tolik skvělých jezdců důvěřují.



www.elfoleje.cz



Člen skupiny **TOTAL**

bwin

► Sport ► Poker ► Kasino ► Games



Ve sportovním sázení jde o vystižení té správné chvíle!

Čím se liší skutečný expert v sázení na MotoGP™ od průměrného davu přihlížejících? Má dokonalou intuici. Vyzná se. A navíc má šestý smysl, který mu umožňuje odhadnout vývoj situace.

Máte tyto vlastnosti? Pak máte i perfektní sázku!
A pokud je nemáte, tak tady je to správné místo, kde je získat.

play for real

Title Sponsor



18+