



**bwin Grand Prix
České republiky**



Brno 15-17/08/2014

Texty/texty/text Czech+Deutsch+English





OFFICIAL TIMEKEEPER



T



Performance



TISSOT T-RACE MotoGP™ LIMITED EDITION 2014. 316L STAINLESS STEEL CASE, WITH SCRATCH-RESISTANT SAPPHIRE CRYSTAL AND A SILK PRINTED GLASS CASEBACK. INNOVATORS BY TRADITION.

TISSOT.CH

T+
TISSOT

LEGENDARY SWISS WATCHES SINCE 1853

Obsah Inhalt Contents

FIM Uvítání/Grußwort	06
Uvítání/Grußwort/Welcomes	08
Časový plán/Zeitplan/Timetable	10
Automotodrom Brno/Streckenplan/Circuit Info	14
Startovní Listina MotoGP™/Startliste/Entry List	16
Klasifikace MotoGP™/Punktstand/Standings	18
Profily jezdců MotoGP™/Fahrerprofile	20
Karel Abraham je připravený na závod před domácími fanoušky/ Karel Abraham freut sich auf die Fans in Brünn/ Abraham ready for home event in front of Brno fans	52
LCR Honda RC213V Brněnské kolečko na Hondě RC213V týmu LCR/	62
Eine Runde auf der LCR RC213 V in Brünn.....	64
LCR Honda RCV213V/Lap of Brno.....	66
Vítěz Marquez v kontaktu s fanoušky „na sociálních sítích“/ Dauersieger Marquez agiert mit seinen Fans im Social Media/ Winner Marquez in touch with fans 'on social'	68
Když motocykly zachraňují životy	73
Startovní Listina Moto2™/Startliste/Entry List	74
Klasifikace Moto2™/Punktstand/Standings	76
Sandro Cortese: Pódium je na blízku.... / Das Podest ist nicht mehr weit.../ The podium will come soon.....	78
Jezdci třídy Moto2™/Top Piloten/Top6	84
Startovní Listina Moto3™/Startliste/Entry List	88
Klasifikace Moto2™/Punktstand/Standings	90
Český návrat domů pro Jakuba Kornfeila / Heimrennen für Jakob Kornfeil	92
Jezdci třídy Moto3™/Top Piloten/Top6	98
Red Bull MotoGP Rookies Cup	102
Kalendář/Kalender/Calendar	106

Round 11  BRNO



Veranstalter/Promoter
Automotodrom Brno a.s.
Po Box1 CZ64100
Brno

Published by 
Official Race Programme published by TRMG Ltd
1 Forum Place, Hatfield, Herts, AL10 0RN
www.trmg.co.uk
Publishing Director Jon Fallows
Operations Director Andrew Stevens

Project Director Bill Smith
Advertising Sales Director Charlie Wise
Head of Production Jamie Ringrose
Design & Production Lee Clarkson
Photography 2snap.
Display Sales Czech Republic Jaromir
Havranek +420547226221
Display Sales Germany HB-Werbung und
Verlag +49 371561600
Printed by Catchprint.nl

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. ©2014 TRMG Ltd.

 #MotoGPBrno



Světový šampionát MotoGP™ je ve svém plném běhu a není pochyb o tom, že letošní rok nabídne obrovské vzrušení. Naše očekávání zahrnuje bez rozdílu všechny tři kubatury. Jsme svědky nádherné sportovní show v podání těch nejlepších jezdců, jak tomu bylo již tolikrát dříve v historii tohoto šampionátu. Obzvláště pak třeba v roce loňském, kdy se o korunovací nových mistrů světa ve třídě MotoGP™ a Moto3 rozhodovalo až při zcela poslední Grand Prix ve Valencii, kdy navíc celé napětí vydrželo až do samého závěru jednotlivého závodu.

Na sezónu 2013 se tak bude vzpomínat jako na něco ojedinělého, navíc pak jako na něco co se navíc stane i srovnávacím kritériem pro budoucnost. Po dvou světových titulech [jeden v kubatuře 125ccm a druhý ze třídy Moto2], Španěl Marc Marquez přestoupil na konci roku 2012, tedy ihned po zisku titulu mistra světa v kategorii Moto2 do královského prostředí MotoGP a okamžitě se vyrovnal s výkonnou a rychlou Hondou RC213V.

Všechny nás musela bavit skvělá bitva mezi Marquezem, jeho týmovým kolegou Dani Pedrosou a jezdci Yamahy Jorge Lorenzem, která probíhala po celou sezónu. Ve Valencii se pak Marc Marquez stal nejmladším mistrem světa v historii, ať už novodobě tedy MotoGP / či dříve klasických pětistovek, čímž překonal letitý rekord Freddie Spencera ještě z roku 1983. Navíc se stal druhým nováčkem v historii Grand Prix, kterému se něco takového podařilo hned ve své první sezóně v této třídě. Pro připomínku, tím prvním byl Kenny Roberts ještě v roce 1978.

A tak jsem přesvědčený, že stejně jako v předešlých letech, máme i letos možnost sledovat skutečně fantastické závody skrze celou sezónu ve všech třídách Grand Prix, plně těsných soubojů na závodní dráze, a to nejen o vítězství, ale o každou pozici. Jméno FIM, bych tedy chtěl pozdravit všechny zúčastněné, jenž jsou zainteresováni v mistrovství světa silničních motocyklů, zástupce promotérské společnosti Dorna, všechny jezdce, týmy, výrobce, zástupce okruhů a činovníky, a srdečně jim poděkovat za jejich tvrdou práci. A samozřejmě všechna ta práce se dělá pro vás, motocyklové fanoušky, sportovní příznivce, televizní diváky – dvěma slovy: naše diváky!

Přejí Vám fantastickou sezónu,

Vito Ippolito
Prezident FIM



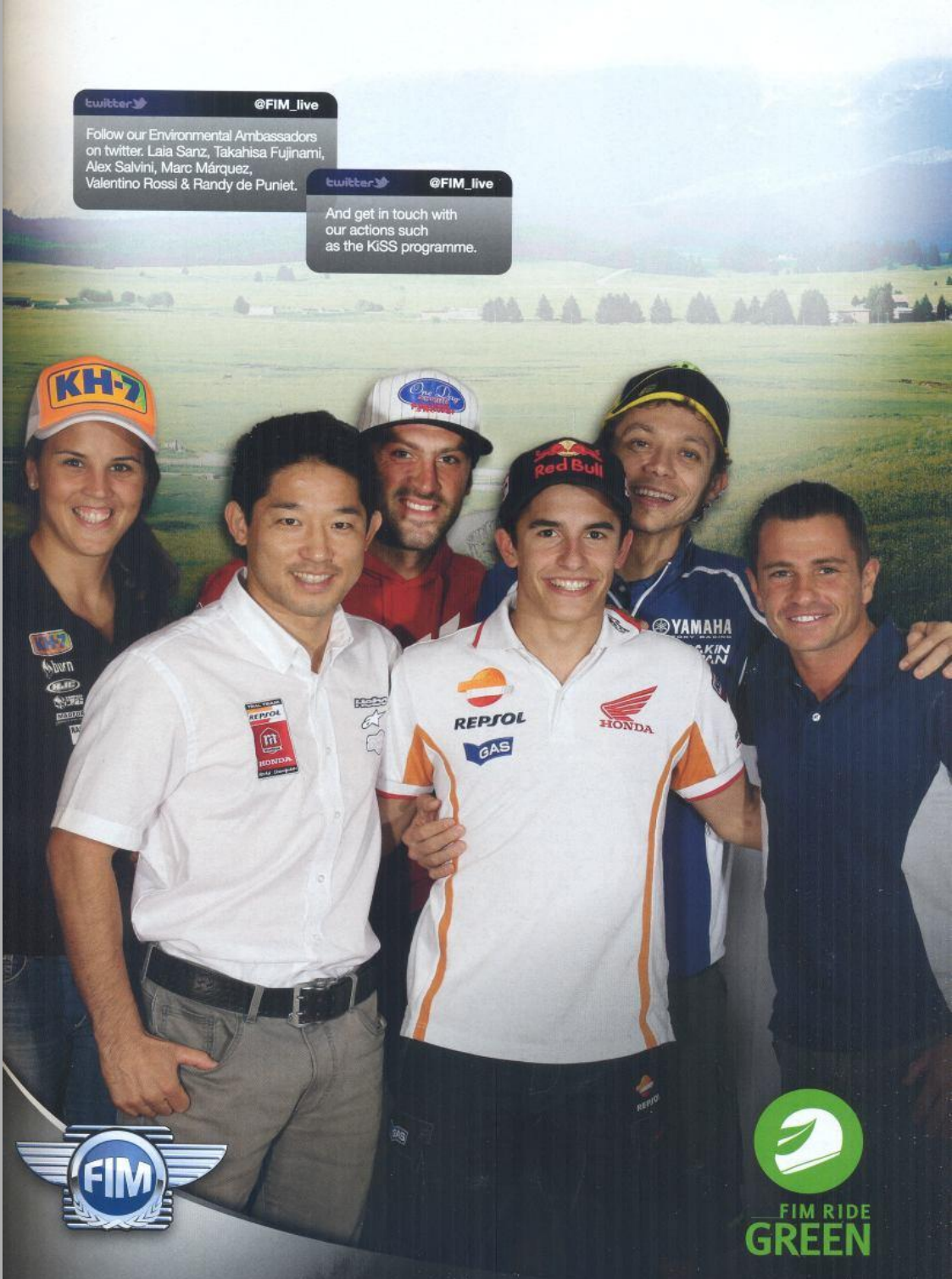
Die MotoGP™ Weltmeisterschaft 2014 ist in vollem Gange und ohne Zweifel werden wir dieses Jahr noch einige spannende Momente erleben. Die Erwartungen sind in allen drei Klassen hoch. Wir haben die Möglichkeit, bei allen Grand Prix sportliche Höchstleistungen unserer besten Fahrer zu sehen, wie es in den vielen Jahren der Geschichte der Motorrad-Weltmeisterschaft immer wieder der Fall war, insbesondere im letzten Jahr. In den MotoGP™- und Moto3™-Klassen wurde der Titel erst beim Saisonfinale in Valencia vergeben, die Spannung war bis zum Ende jedes Rennens unermesslich hoch. Das Jahr 2013 ist schon jetzt als neuer Maßstab in die Geschichte eingegangen. Nach zwei WM-Titeln [einem in der 125ccm-GP-Klasse und einem in der Moto2™] stieg der Spanier Marc Marquez Ende 2012 als Moto2-Weltmeister in die MotoGP auf und fand sich sofort locker mit der kräftigen RC213V Honda zurecht. Wir haben die ganze Saison über großartige Fights zwischen Marquez, seinem Teamkollegen Dani Pedrosa und Yamaha-Fahrer Jorge Lorenzo gesehen. In Valencia wurde Marc Marquez zum jüngsten MotoGP/500ccm-GP-Weltmeister – womit er den Rekord von Freddie Spencer aus dem Jahr 1983 einstellte – und zum zweiten Rookie der Grand Prix Geschichte, der in der Königsklasse in seinem ersten Jahr Weltmeister werden konnte. Der Erste, dem das gelang, war 1978 Kenny Roberts... Wie in den vergangenen Jahren auch bin ich davon überzeugt, dass wir über die gesamte Saison hinweg in allen Grand Prix Klassen wirklich fantastischen Rennsport sehen werden, mit engen Fights auf den Strecken – nicht nur um die Siege, sondern um alle Positionen. Im Namen der FIM möchte ich alle im Grand Prix Straßenrennsport involvierten Parteien grüßen, darunter den Promoter Dorna, die Fahrer, die Teams, die Hersteller, die Rennstrecken und die Offiziellen, und ihnen herzlich für ihre harte Arbeit danken. Und natürlich wir all diese Arbeit für euch gemacht, die Motorrad-Fans, die Sport-Fans, die Fans am TV – in zwei Worten: Unsere Zuschauer! Es wünscht eine fantastische Saison.

Vito Ippolito
FIM President

Uvítání / Grußwort

twitter @FIM_live
Follow our Environmental Ambassadors on twitter. Laia Sanz, Takahisa Fujinami, Alex Salvini, Marc Márquez, Valentino Rossi & Randy de Puniet.

twitter @FIM_live
And get in touch with our actions such as the KISS programme.



RIDE WITH US!

GET THE LATEST NEWS ON FIM-LIVE.COM

UVÍTÁNÍ / GRUSSWORT



Vážení fanoušci motosportu, milí návštěvníci Brna!
Rok 2014 je rokem globálních sportovních akcí - v únoru jsme fanoušci biatlonistům, rychlobruslařům a dalším sportovcům na zimní olympiádě v Soči, před měsícem skončilo jubilejní 20. mistrovství světa ve fotbale v tropické Brazílii. Pro Brno je takovou superakcí tradiční Grand Prix České republiky na Masarykově okruhu. De kalendáře mistrovství světa silničních motocyklů se Brno poprvé zapsalo v roce 1965. Od té doby - s krátkou přestávkou na stavbu nového automobilodromu - k nám přijíždí desítky tisíc diváků z domova i ze zahraničí, aby sledovali nejlepší motocyklové jezdce světa na nejrychlejších strojích těch nejschopnějších konstruktérů v elektrizující atmosféře, jaká ke všem „globálním“ akcím patří. Brněnská zastávka seriálu Grand Prix je už řadu let nejnavštěvovanějším podnikem závodní sezóny. Jezdci mají rádi diváckou kulisu i krásna přírodní okolí okruhu a naročné tráť je pro ně skutečnou výzvou. Naše město si bez prázdninového „návalu“ fanoušku a ostrého zvuku rychlých „mašin“ už neodvídá představit. I letos se můžete těšit na strhující souboje této na tělo ve všech třídách včetně nejšedovanější MotoGP. Neuvěřitelný Valentino Rossi v italském Mugellu dokončil 300. závod v kariéře a stále jezdit na spici. Průběžnému pořadí letošní sezóny ovšem suverénně kráľuje Marc Márquez, který loni vyhrál nejen brněnskou Velkou cenu, ale i celý šampionát jako nejmladší mistr světa nejvyšší kategorie všech dob. Jak se mu bude dařit na Masarykově okruhu letos? Vítejte ve městě motocyklů, vítajte v Brně.



Bc. Roman Ondrška, MBA
primátor statutárního města Brna



Dear motor sport fans, dear visitors to Brno,
The year 2014 has been a year of global sport events - in February we supported biathlon competition, speed skaters and other athletes at the Winter Olympic Games in Sochi, a month ago the jubilee 20th World Football Championship was closed in the tropic Brazil. Brno will also have its super sports event this year, the traditional Grand Prix of the Czech Republic at the Masaryk Circuit. Brno was first recorded in the calendar of the world championship of road motorcycles in 1965. Since then - with a short break required by construction of a new automobile and motorcycle race circuit - the city has been visited with dozens of thousands of spectators; both domestic and foreign, coming to watch the best motorcyclists of the world on the quickest machines of the best constructors in the charging atmosphere typical of all these „global“ events.



For years the Brno part of the Grand Prix series has been the part of the racing season with the highest visitor rates. The pilots love the background prepared to them by the cheering audience, the beautiful nature in the surroundings and the demanding circuit which is a real challenge for them. I cannot imagine our city without the holiday crowds of motorcycle fans and the sharp sounds of the quick „machines“ any more. This year again you can look forward to the thrilling „side-by-side“ duels in all classes including the most popular MotoGP. The incredible Valentino Rossi in the Italian Mugello has finished the 300th race of his career and has not left the leading ranks yet. The highest interim ranking of this season is however held by the sovereign Marc Márquez, who last year won not only the Brno Grand Prix but also the whole championship at the youngest world champion of the top category of all times. What will be his chances at the Masaryk Circuit this year? Welcome to the city of motorcycles, welcome to Brno.



Bc. Roman Ondrška, MBA
Mayor of Statutory City of Brno



Vážení přátelé špičkového motocyklového sportu,
velice mi těší, že Vás mohu opět po roce pozdravit a přivítat v Jihoomoravském kraji a jeho metropoli Brně u příležitosti letošního ročníku Grand Prix České republiky, nedílné součásti Mistrovství světa silničních motocyklů.

Ó tom, že tato sportovní událost dávno překročila hranice města a regionu svědčí mj. i ta skutečnost, že se tradičně jedná o jeden z nejnavštěvovanějších a nejlépe hodnocených závodů seriálu Grand Prix. Díky tomu je možné tento motocyklový víkend označit za jeden z vrcholů celé sportovní sezóny v České republice.

Jihoomoravský kraj si je vědom významnosti této sportovní události, a proto v maximální možné míře dlouhodobě podporuje konání Grand Prix České republiky. Jsem přesvědčen o tom, že jeden z nejoblíbenějších a nejtradičnějších podniků seriálu Mistrovství světa silničních motocyklů, který dělá dobré jméno nejen Jihoomoravskému kraji, ale i celé České republice, se zásluhou skutečnou systematickou podporu z centrální úrovně. Věřím tedy, že i za příspění státu si budeme moci v následujících letech opět zapakovat ty speciální okamžiky, které nás všechny již za několik chvil čekají.

Vážení přátelé, na Masarykově okruhu opět burácí motory sportovních motocyklů, jezdců upravují poslední detaily a vrchol motocyklové sezóny v České republice se nezadržitelně blíží. Věřím, že tuto jedinečnou atmosféru budeme na jižní Moravě zazívat i v dalších letech - Brno a silné stroje totiž patří nerozlučně k sobě. Přejí nám všem skvělé a dramatické sportovní zážitky!

JUDr. Michal Hašek
hejtman Jihoomoravského kraje



Dear Fans of First-Rate Motorcycling,
I am pleased that one year later, I can once again welcome you to the South Moravian Region and its capital Brno for this year's edition of the Czech Grand Prix, an inappreciable part of MotoGP™.

This sporting event has long crossed the borders of the city and the region, as documented by among other things, the fact that it has become one of the most-attended and best-rated Grand Prix races. Because of its popularity, we can refer to this motorcycling weekend as one of the highlights of the entire sporting season in the Czech Republic.

The South Moravian Region is fully aware of how important this sporting event is, and therefore, it has provided its maximum long-term support to the Czech Grand Prix. I am convinced that this, one of the most popular and traditional events of the MotoGP™ series, helps to increase the credit of both the South Moravian Region and the entire Czech Republic and deserves real support at the national level. Therefore, I firmly believe that with assistance from the state budget, we all will be able to witness these special, unforgettable moments in the years to come.

Dear friends, the engines of racing motorcycles are once again thundering at the Masaryk Circuit, riders are making last-minute adjustments and the highlight of the motorcycling season in the Czech Republic is quickly approaching.

I believe that we will again be able to experience this unique atmosphere in South Moravia in the future because Brno and powerful engines simply go hand-in-hand. I hope we all enjoy great and dramatic sporting experiences!

Michal Hašek
President of the South Moravian Region

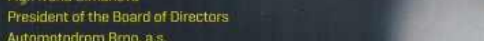


Dear sports fans,
You are probably sitting on one of the platforms of the Masaryk Circuit and watching the best motorcycle pilots in the world racing past in front of your eyes; just as you have done at the Grand Prix of the Czech Republic for more than twenty years in succession and, in total, for nearly half a century.

Whenever I see the Masaryk Circuit packed with people I am surprised how pleasant an atmosphere they are able to create. Despite numbering over a hundred thousand here, there are hardly any inconveniences of note. We do not need separate areas for the rival fans of Valentino Rossi and Marco Márquez, let alone for Czechs and foreigners. We do not need armed police like at other sports grounds, and you can go anywhere with small children without having to fear for them. When a rider gets up after a fall and mounts his machine again, the whole stadium gives him a standing applause, whether he be Spanish, Italian or English. I believe that the cheers of the spectators on the platforms will also support the Czech riders this year. We are facing a historic moment - after many decades, the Czech Republic will again have representatives in all power classes this year. In the Royal class, our country will again be represented by Karel Abraham, in Moto3, Karel Hanika and Jakub Kornfeil will struggle for the best position; in Moto2 Miroslav Popov will start on the basis of the wild card advantage - he's a young man who has already drawn attention from earlier Brno starts. This quartet will be completed with the talented Martin Gbelec who will take part in the Red Bull Rookies Cup talent championship. This is an exceptional situation: this relatively small and not very rich nation will stand side by side with the largest motorcycle powers such as Spain, Italy and Great Britain.

This is the result of the great tradition of motorcycle racing in the Czech Republic, and I believe it is mainly thanks to the Masaryk Circuit which has provided an excellent background for motorcycle sport for decades. Since the times when talent and enthusiasm were enough to succeed, Czech riders have managed to continue on until today, when the necessary talent must be supported by high professional standards and financing. I am proud of belonging to a nation that has managed to assert itself in this environment, and I feel happy that the Grand Prix of the Czech Republic at the Masaryk Circuit has become an established and inseparable part of this world. I hope this remains true for many years to come.

Welcome to the Masaryk Circuit in Brno!
Mgr. Ivana Ulmanová
President of the Board of Directors
Automotodrom Brno, a.s.



Mgr. Ivana Ulmanová
předsedkyně představenstva
Automotodrom Brno, a.s.



Vážení sportovní fanoušci,
pravděpodobně teď sedíte na některé z tribun Masarykova okruhu a před vašima očima projíždějí ti nejlepší z nejlepších motocyklových závodníků na světě. Tak, jak jste na Grand Prix České republiky zvykl nepřetržitě už víc jak dvacet let a dohromady téměř půl století. Vždy když vidím Masarykův okruh našlapány lidmi, udvahuje mě, jak pohodovou atmosféru dokážou vytvořit. Je nás tu dohromady přes sto tisíc a nemusíme řešit vlastně žádné nepříjemnosti. Nemáme oddělené sektory pro zneprátené fanoušky Valentina Rossioho a Marca Márqueze, natož pak pro Čechy a cizince. Nemusíme zde mít policijní těžkooděnce jako u jiných sportů. I do toho největšího kotle můžete jít s malými dětmi. Když se jezdec po pádu zvedne a znovu naskočí na svůj stroj, vestoje mu zatleská celá tribuna, ať je to Španěl, Ital nebo Angličan. Věřím, že všichni lidé na tribunách letos poženou kupředu i české jezdce. Česká nás historicky okamžik - Česká republika bude mít po dlouhých desítkách roků znovu zástupce ve všech kubaturách. V královské kubatuře nás bude znovu reprezentovat Karel Abraham, v Moto3 se budou o body rvát Karel Hanika a Jakub Kornfeil. V Moto2 pak nastoupí na divokou kartu Miroslav Popov - dnes už mladý muž, který na sebe upozornil už při dřívějších brněnských startech. Tuto čtveřici pak doplní talentovaný Martin Gbelec v šampionátu talentů Red Bull Rookies Cup. Je to výjimečná situace. Relativně malý a nijak bohatý národ se tím postaví na úroveň těch největších motocyklových velmocí, jakými jsou Španělsko, Itálie nebo Velká Británie.

Ukazuje to, jak velkou tradici motocyklové závodění v Česku má. A jsem přesvědčena, že je to právě díky Masarykovu okruhu, který už desítky let vytváří zážemí motocyklovému sportu. Z dob, kdy stačilo nadšení a talent, se dokázali čeští jezdci přenést do současnosti, kdy sice stále rozhoduje talent, ale s ním i profesionální a ekonomické zázemí. Jsem hrdá, že v tomto prostředí se dokáží Češi prosadit a jsem nesmírně šťastná, že se v něm dokáže držet i Grand Prix České republiky na Masarykově okruhu. Budu věřit, že tomu tak zůstane ještě po mnoha let.

Vítejte na Masarykově okruhu v Brně!

Mgr. Ivana Ulmanová
předsedkyně představenstva
Automotodrom Brno, a.s.

**Uvítání /
Welcomes**



bwin Grand Prix České republiky

Časový plán Zeitplan Timetable

#MotoGPbrno



Pátek / Freitag 15 08 2014

08:00-08:40	40 min.	Moto3™	Volný trénink 1	Freies Training 1	Free Practice 1
08:55-10:40	45 min.	MotoGP™	Volný trénink 1	Freies Training 1	Free Practice 1
10:55-11:40	45 min.	Moto2™	Volný trénink 1	Freies Training 1	Free Practice 1
11:55-12:25	30 min.	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Volný trénink 1	Freies Training 1	Free Practice 1
12:10-13:50	40 min.	Moto3™	Volný trénink 2	Freies Training 2	Free Practice 2
14:05-14:50	45 min.	MotoGP™	Volný trénink 2	Freies Training 2	Free Practice 2
15:05-15:50	45 min.	Moto2™	Volný trénink 2	Freies Training 2	Free Practice 2
16:05-16:35	30 min.	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Volný trénink 2	Freies Training 2	Free Practice 2
17:50-18:15	25 min.	Red Bull MotoGP Rookies Cup	Kvalifikační trénink	Qualifying	Qualifying

Sobota / Samstag 16 08 2014

08:00-08:40	40 min.	Moto3™	Volný trénink 3	Freies Training 3	Free Practice 3
08:55-10:40	45 min.	MotoGP™	Volný trénink 3	Freies Training 3	Free Practice 3
10:55-11:40	45 min.	Moto2™	Volný trénink 3	Freies Training 3	Free Practice 3
12:35-13:15	40 min.	Moto3™	Kvalifikační trénink	Qualifying	Qualifying
13:30-14:00	30 min.	MotoGP™	Volný trénink 4	Freies Training 4	Free Practice 4
14:10-14:25	15 min.	MotoGP™	Kvalifikační trénink 1	Qualifying 1	Qualifying 1
14:35-14:50	15 min.	MotoGP™	Kvalifikační trénink 2	Qualifying 2	Qualifying 2
15:05-15:50	45 min.	Moto2™	Kvalifikační trénink	Qualifying	Qualifying
16:30		Red Bull MotoGP Rookies Cup	Závod 1 [14 kol]	Rennen 1 [14 Runden]	Race 1 [14 laps]

Neděle / Sonntag 17 08 2014

08:40-09:00	20 min.	Moto3™	Warm Up		
09:10-09:30	20 min.	Moto2™	Warm Up		
09:40-10:00	20 min.	MotoGP™	Warm Up		
11:00		Moto3™	Závod [19 kol]	Rennen [19 Runden]	Race [19 laps]
12:20		Moto2™	Závod [20 kol]	Rennen [20 Runden]	Race [20 laps]
14:00		MotoGP™	Závod [22 kol]	Rennen [22 Runden]	Race [22 laps]
16:30		Red Bull MotoGP Rookies Cup	Závod 2 [14 kol]	Rennen 2 [14 Runden]	Race 2 [14 laps]

YAMAHA
RACING
MOTORCYCLES



YZF-R1
Born from MotoGP

Yamaha R1 je srdce supersportovních motocyklů, pravý MotoGP bike.

Přimo ze závodní tratě přináší ty nejlepší zážitky až na silnici. Sřadovým čtyřválcem o objemu 998 ccm, 6-tistupňovou kontrolou trakce a také díky 3-modovému nastavení palivové mapy prožijete vzrušující momenty, ať jedete kamkoliv.

Yamaha R1. Zrozena z MotoGP.

www.yamaha-motor.cz

Follow us on





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 po 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 porostými lesy nebo Moravský kras s krásovými jeskyněmi, propáští Macocha a podzemní tekou Punkvou.

Jihomoravská 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 nové otevřené brněnské podzemí a kostrnice.

Nedaleko Brna se nachází proslulé Slavkovské bojiště [Austerlitz], místo Bitvy tří císařů v roce 1805. Každoročně se koncem roku uskutečňují vzpomínkové akce této mimořádné bitvy s ukázkami.

Jižní Morava je nejvýznamnější vinohradnickou a vinařskou oblastí naší republiky. Nachází se zde přes 96 % všech vlnic ČR. Z jejich hroznů se pak vyrábějí znamenitá vína. Nejlépe se vychutnávají v oblíbených sklípčích. Největšími svátky vlna nejsou vinobraní, která 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. Rozvoj také zaznamenává golf a lázeňství [lázně Lednice a Hodonín]. Nevšední vodní cestu pro plavby nabízí Baťův kanál, vítěz prestižní soutěže o Evropskou destinaci nejvyšší kvality – EDEN 2011.



Jihomoravský kraj

Jihomoravský kraj
Žerotínova 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 Valtsice, 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 Untere 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 Städtwahrzeichen: 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 Messetourismus 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 Weinärten Tschechiens. Sie liefern Trauben für edle Weine, die man am besten in populären Weinkellern verkostet. Die größten Weinfeste sind alljährlich die Weinlesefeiern in den historischen Städten Znojmo und Mikulov. Ein unentbehrbares 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 Baťa-Kanal, Gewinner des renommierten Wettbewerbs „European Destination of Excellence – EDEN 2011“.

Jihomoravský kraj
Žerotínova 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 Morava. Na sever od Brna se nachází chráněná oblast Moravského krasu a směrem na jih se rozprostírají vinice se stylými 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 Zelným 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 vystaviště, 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

Stadt Brünn

Brünn, die zweitgrößte Stadt der Tschechischen Republik mit fast 400.000 Einwohnern, liegt im zentralen Teil Europas. Im Umkreis von Brünn befinden sich weitere bedeutende europäische Hauptstädte wie Prag, Wien und Bratislava. Von dem internationalen Flughafen Brünn, werden regelmäßig mehrere Städte angefliegen.

Brünn ist die mährische Metropole und die Ausgangsdestination für Ausflüge zu den Natur- und Kulturschönheiten der Region Südmähren. Nördlich liegt das Naturschutzgebiet Mährischer Karst und südlich von breiten sich Weinberge mit stillvalen Weinkellern aus. Die Stadt ist von wunderschönen Mischwäldern umgeben, welche den Touristen viele Möglichkeiten zum Wandern und zu Radtouren bieten.

In Brünn gibt es viele bedeutende Denkmäler, welche die reiche Geschichte bezeugen. Als Kaufmannsiedlung vor acht Jahrhunderten am Zusammenfluss von Svratka und Svitava entstanden, der Hussiten- und Schwedenbelagerung widerstanden, den Zug von Napoleon auf Austerlitz und grausame Folgen der österreichischen Niederlage in der Dreikaiserschlacht erlebt, wurde Brünn zum Industriezentrum der habsburgischen Monarchie, zum „österreichischen Manchester“, und bekam im 20. Jahrhundert ein anderes Gesicht dank Bauten im Stil des Funktionalismus. Das bedeutendste Denkmal der modernen Architektur stellt die Villa Tugendhat dar – ein UNESCO-Denkmal.

Heute ist Brünn der Sitz von Universitäten und bedeutenden Justizorganen. Es bietet vielfältige Möglichkeiten kultureller Betätigung in Theatern, Museen, Galerien, Kinos und Klubs. Eine herausragende wirtschaftliche und gesellschaftliche Bedeutung hat für Brünn das Messegelände, das schon achtzigjährige Tradition hat und wo viele internationale Messen, Ausstellungen und Kongresse stattfinden. Jedes Jahr werden in der Stadt Kulturveranstaltungen und Festivals [z.B. Brünn – die Stadt inmitten Europas mit Feuerwerk-Wettbewerb Ignis Brunensis] und auch bedeutende Sportveranstaltungen organisiert.

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



- silnice
road route
landstrasse
- pěší cesty
foot path
fussweg
- závodní dráha
race track
rennstrecke
- přírodní tribuny
banked areas
natur tribünen
- T4
sedadlové tribuny
grandstands
sitz tribünen
- fan shop
fan shop
fan shop
- parkoviště
parking
parkplatz
- velkoplošná obrazovka
large TV screen
großflächebildschirm
- 18
traťoví komisaři
marshal posts
streckenkommissaren
- restaurace
restaurant
gaststätte
- občerstvení
refreshment kiosk
erfrischung
- pokladna
cash desk
kasse
- zdravotní středisko
medical centre
ambulatorium
- čerpací stanice
fuel station
tankenstelle
- požární stanice
fire department
feuerwerkstatt
- budovy
buildings
gebäude
- heliport
heliport
hubschrauberhafen
- info point
infopoint
infopoint
- bankomat / ATM
cash dispenser
geldautomat
- SEDADLOVÉ TRIBUNY**
GRANDSTANDS / SITZ TRIBÜNEN
- T1 APRILIA
- T2 BIRELL
- T3 FUNWAY
- T4 APRILIA
- T5 BIRELL
- T6 APRILIA
- PŘÍRODNÍ TRIBUNY**
BANKED AREAS / NATUR TRIBÜNEN
- A BIRELL
- B BIRELL
- C BIRELL
- D BIRELL
- E BIRELL
- F BIRELL
- G BIRELL

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 TRIBÜNEN, GROSSFLÄCHEBILDSCHIRMEN, PARKPLÄTZE UND WEITERE DIENSTE - NACH KONKRETES RENNEN

www.bрно-circuit.com



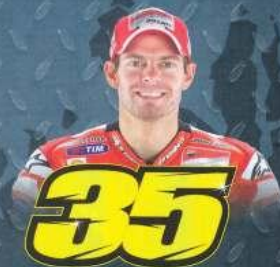


Startovní listina

Startliste



Andrea Dovizioso
Tým/Team **Ducati Team**
Motocykl/Motorrad: **Ducati**



Cal Crutchlow
Tým/Team **Ducati Team**
Motocykl/Motorrad: **Ducati**



Bradley Smith
Tým/Team **Monster Yamaha Tech3**
Motocykl/Motorrad: **Yamaha**



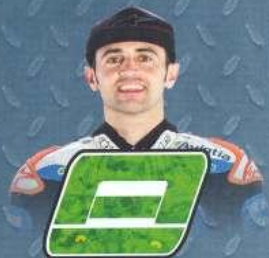
Alex Espargaro
Tým/Team **NGM Forward Racing**
Motocykl/Motorrad: **Forward Yamaha**



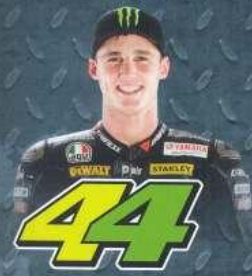
Stefan Bradl
Tým/Team **LCR Honda MotoGP™**
Motocykl/Motorrad: **Honda**



Hiroshi Aoyama
Tým/Team **Drive M7 Aspar**
Motocykl/Motorrad: **Honda**



Hector Barbera
Tým/Team **Avintia Racing**
Motocykl/Motorrad: **Avintia**



Pol Espargaro
Tým/Team **Monster Yamaha Tech 3**
Motocykl/Motorrad: **Yamaha**



Scott Redding
Tým/Team **GOFUN Honda Gresini**
Motocykl/Motorrad: **Honda**



Valentino Rossi
Tým/Team **Movistar Yamaha MotoGP™**
Motocykl/Motorrad: **Yamaha**



Danilo Petrucci
Tým/Team **Octo Iodoraacing Team**
Motocykl/Motorrad: **ART**



Karel Abraham
Tým/Team **Cardion AB Motoracing**
Motocykl/Motorrad: **Honda**



Alvaro Bautista
Tým/Team **GOFUN Honda Gresini**
Motocykl/Motorrad: **Honda**



Mike di Meglio
Tým/Team **Avintia Racing**
Motocykl/Motorrad: **Avintia**



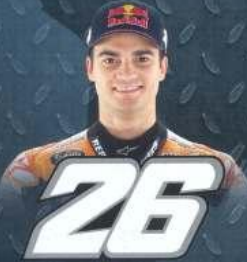
Yonny Hernandez
Tým/Team **Energy T.I. Pramac Racing**
Motocykl/Motorrad: **Ducati**



Michael Laverty
Tým/Team **Paul Bird Motorsport**
Motocykl/Motorrad: **PBM**



Broc Parkes
Tým/Team **Paul Bird Motorsport**
Motocykl/Motorrad: **PBM**



Dani Pedrosa
Tým/Team **Repsol Honda Team**
Motocykl/Motorrad: **Honda**



Andrea Iannone
Tým/Team **Pramac Racing**
Motocykl/Motorrad: **Ducati**



Marc Marquez
Tým/Team **Repsol Honda Team**
Motocykl/Motorrad: **Honda**



Jorge Lorenzo
Tým/Team **Movistar Yamaha MotoGP™**
Motocykl/Motorrad: **Yamaha**

02 Leon Camier
[Replaces injured no.69 Nicky Hayden]

15 Alex De Angelis
[Permanent Replacement for Colin Edwards, Forward Yamaha]

51 Michele Pirro (Wildcard)
Tým/Team: **Ducati Team** Motocykl/Motorrad: **Ducati**



Klasifikace MotoGP™/Punktstand

#	Rider	Nat.	Team	Motorrad	Total
1	93 Marc Marquez		Repsol Honda Team	Honda	250
2	26 Dani Pedrosa		Repsol Honda Team	Honda	161
3	46 Valentino Rossi		Movistar Yamaha MotoGP™	Yamaha	157
4	99 Jorge Lorenzo		Movistar Yamaha MotoGP™	Yamaha	117
5	4 Andrea Dovizioso		Ducati Team	Ducati	108
6	44 Pol Espargaro		Monster Yamaha Tech3	Yamaha	78
7	41 Aleix Espargaro		NGM Forward Racing	Forward Yamaha	77
8	29 Andrea Iannone		Pramac Racing	Ducati	62
9	38 Bradley Smith		Monster Yamaha Tech3	Yamaha	58
10	6 Stefan Bradl		LCR Honda MotoGP™	Honda	56
11	19 Alvaro Bautista		GO&FUN Honda Gresini	Honda	50
12	45 Scott Redding		GO&FUN Honda Gresini	Honda	40
13	35 Cal Crutchlow		Ducati Team	Ducati	36
14	7 Hiroshi Aoyama		Drive M7 Aspar	Honda	34
15	69 Nicky Hayden		Drive M7 Aspar	Honda	29
16	68 Yonny Hernandez		Energy T.I. Pramac Racing	Ducati	27
17	17 Karel Abraham		Cardion AB Motoracing	Honda	23
18	5 Colin Edwards		NGM Forward Racing	Forward Yamaha	11
19	51 Michele Pirro		Ducati Team	Ducati	7
20	23 Broc Parkes		Paul Bird Motorsport	Pbm	7
21	63 Mike Di Meglio		Avintia Racing	Avintia	4
22	9 Danilo Petrucci		Octo Iodaracing Team	Art	4
23	70 Michael Laverty		Paul Bird Motorsport	Pbm	2
24	8 Hector Barbera		Avintia Racing	Avintia	2



Klasifikace MotoGP™/Punktstand

Team	QAT	TEX	AFG	ESP	PPA	ITA	CAT	NED	GER	USA	CZE	GBR	RSM	ARA	JAP	AUS	MYS	VAL	Total
Repsol Honda Team	41	45	45	41	36	38	41	41	45	38									411
Movistar Yamaha MotoGP™	20	14	29	33	30	36	33	14	29	36									274
Ducati Team	21	16	7	11	13	10	8	27	14	17									144
Monster Yamaha Tech3	-	21	17	15	19	11	15	8	9	21									136
GO&FUN Honda Gresini	9	-	2	13	20	11	4	13	12	7									90
Pramac Racing	10	12	14	2	3	15	12	10	11	-									89
NGM Forward Racing	20	7	1	9	7	8	10	13	10	3									88
Drive M7 Aspar	13	9	11	9	2	2	5	-	6	6									63
LCR Honda MotoGP™	-	13	11	6	9	-	11	6	-	-									56
Cardion Ab Motoracing	3	2	3	-	1	4	-	2	3	5									23
Paul Bird Motorsport	1	-	-	-	-	-	-	5	-	3									9
Avintia Racing	-	-	1	1	-	-	-	-	-	4									6
Octo Iodaracing Team	2	-	-	-	-	-	-	1	1	-									4



Statistiky aktualizovány před Grand Prix v Indianopolisu /
 Statistiken auf dem letzten Stand vor Indianapolis MotoGP™ /
 Stats up to date going into Indianapolis MotoGP™



93

Marc Marquez



● Marc Marquez přepsal historii, když se v loňské sezóně stal absolutně nejmladším mistrem světa vůbec a navíc se mu to povedlo hned v jeho nováčkovské sezóně, což se podařilo naposledy v roce 1978 Kenny Robertsovi a od té doby nikomu. Za poslední čtyři roky získal Marquez všechny tři mistrovské tituly v každé kategorii. Jeho ojedinělý jízdní styl v kombinaci s charismatickou osobností z něj činí jednoho z nejoblíbenějších jezdců na startovním roštu. Po dominantním vstupu do sezóny 2014, lze označit projekt s názvem „obhajoba titulu“ jako velmi reálný.

● Marc Marquez schrieb 2013 Geschichte, als er zum jüngsten Königsklasse-Weltmeister aller Zeiten wurde und zum ersten Rookie seit Kenny Roberts 1978, der im ersten Anlauf die Krone der höchsten Motorrad-Rennsport-Klasse der Welt holte. Marquez war in den letzten vier Jahren in allen drei Klassen des GP-Sportes Weltmeister. Sein beeindruckender Fahrstil und sein Charisma haben ihn zu einem der beliebtesten Piloten im Feld werden lassen. Nach einem dominanten Start in die Saison 2014 ist das Projekt Titel-Verteidigung voll auf Kurs.

MotoGP™ Moto2™ 125cc Total

Počet startů v GP	26	32	46	104
Vítězství (celkem)	14	16	10	40
Pole Position	15	14	14	43
Nejrychlejší kola	17	7	9	33
Pódiová umístění	24	25	14	63
Nejllepší výsledek	1	1	1	-
Nejllepší start. pozice	1	1	1	-
První GP	QAT 13	QAT 11	POR 08	-
První vítězství	AME 13	FRA 11	ITA 10	-
Poslední vítězství	ASS 14	VAL 12	POR 10	-
Tituly MS	1	1	1	3

MotoGP™ 250cc 125cc Total

Počet startů v GP	141	32	46	219
Vítězství (celkem)	25	15	8	48
Pole Position	27	9	9	45
Nejrychlejší kola	40	15	5	60
Pódiová umístění	90	24	17	131
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	MAL 13	VAL 05	MAL 03	-
Tituly MS	-	2	1	3

26

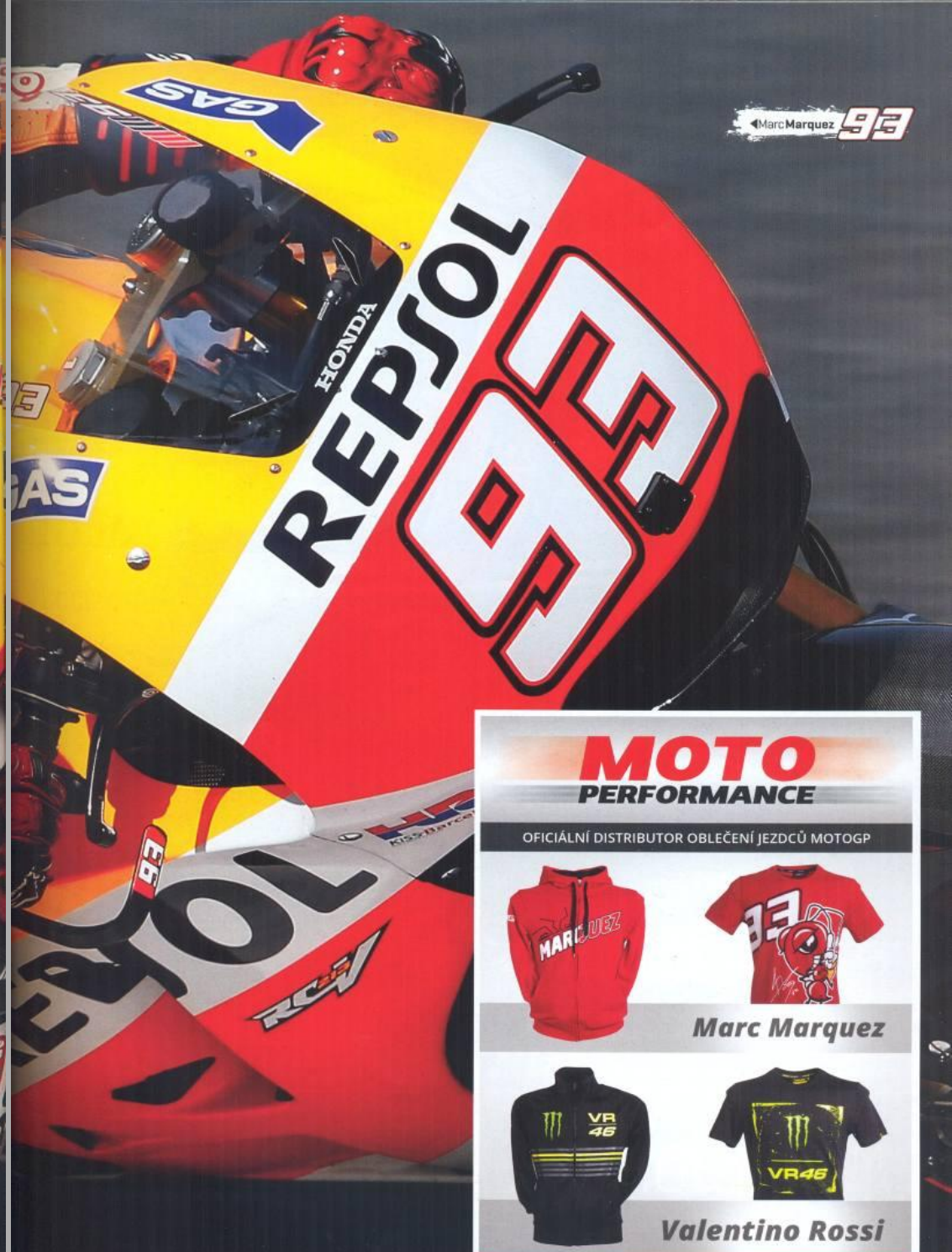
Dani Pedrosa

● I když nikdy Dani Pedrosa titul nezískal, patří mezi nejuspěšnější závodníky královské katurby. Od svého přestupu do MotoGP™ v roce 2006, každoročně nejen pravidelně končí na stupních vítězů, ale i vyhrává závody. Jeho talent byl v minulosti několikrát zbrzděn náchylností na zlomeniny, pokud však je člen továrního týmu Repsol Honda fit, má všechny atributy potřebné k vyhrávání.

● Pedrosa ist einer der erfolgreichsten Königsklasse-Piloten, der noch nie einen MotoGP™-Titel holen konnte. Seit 2006, als er in die Top-Klasse aufstieg, hat er jedes Jahr Rennen gewonnen und konstant auf dem Podest gestanden. Sein Talent wurde meist von seiner Anfälligkeit für Knochenbrüche eingebremst, doch wenn der Repsol Honda Team Pilot fit ist, hat er alles, was es braucht, um zu gewinnen.

Repsol Honda Team

Motocykl/Motorrad : Honda RC213V. Vice President: Shuhei Nakamoto



Marc Marquez 93

MOTO PERFORMANCE

OFICIÁLNÍ DISTRIBUTOR OBLEČENÍ JEZDCŮ MOTO GP

	
Marc Marquez	
	
Valentino Rossi	

www.motoperformance.cz



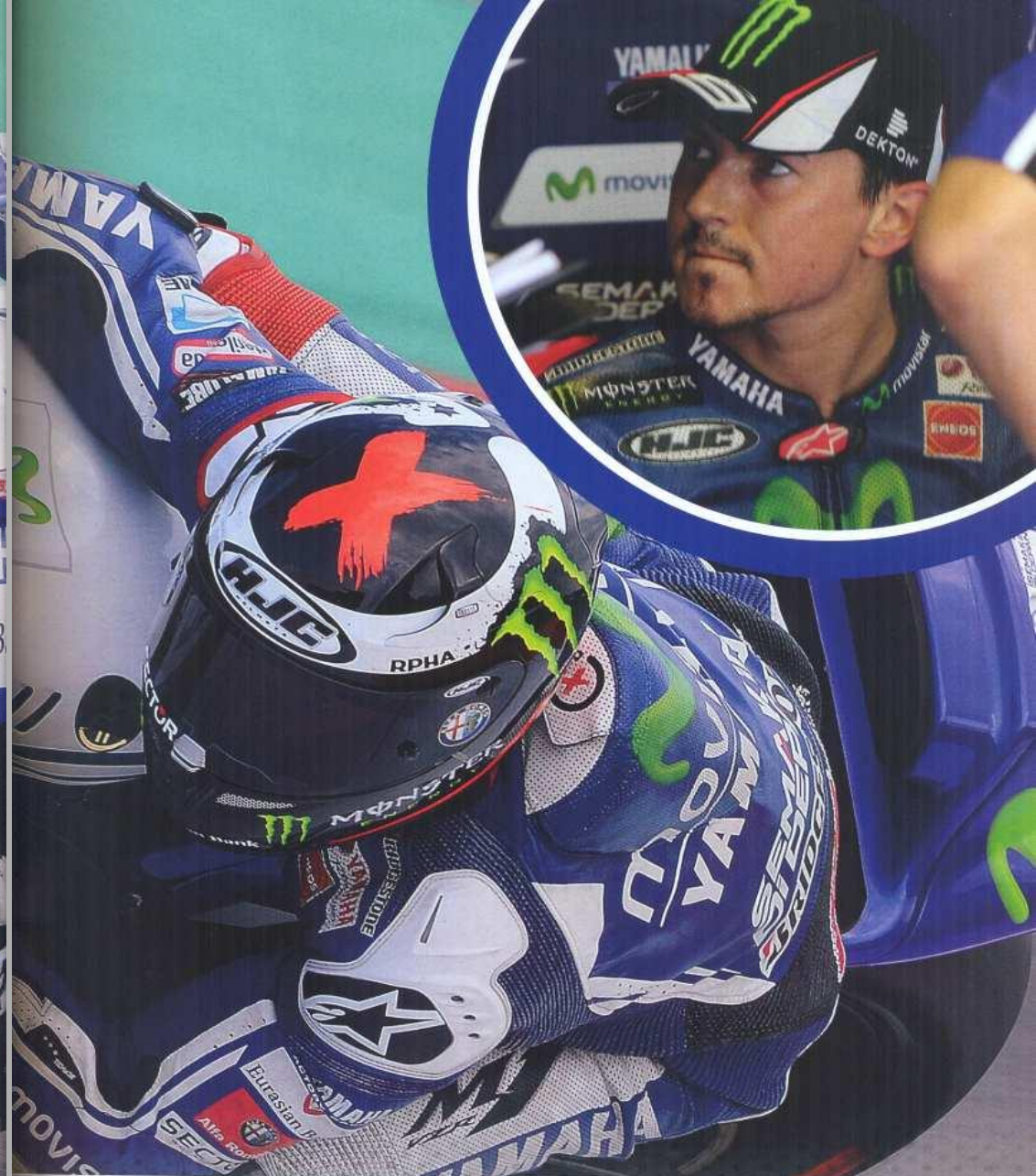
99 Jorge Lorenzo

Vyrovnanost výsledků dvojnásobného mistra světa MotoGP™ Jorgeho Lorenza za dobu co jezdí královskou kubaturu je ohromující, což jen předznamenává, že stále patří mezi horké kandidáty na titul. Při obhajobě svých dvou předchozích MotoGP™ titulů z let 2010 a 2012 skončil v obou případech jako vicemistr, což značí, že i přes velmi obtížný začátek letošní sezóny a vcelku velkou bodovou ztrátu na lídra šampionátu, je i tak stále ochotný se poprat o ty nejvyšší příčky, jako i o co nejlepší umístění.

Lorenzo ist zweifacher MotoGP™-Weltmeister. Der Spanier hat in seiner Königsklasse-Karriere eine unglaubliche Konstanz hingelegt und ist daher auch 2014 einmal mehr ein heißer Anwärter auf die WM-Krone. Beim Versuch, seine Titel 2010 und 2012 zu verteidigen, wurde er jeweils Vizeweltmeister der MotoGP™. Lorenzo ist wild entschlossen, dieses Jahr den Titel wieder zurück zu erobern, wenngleich er nach einem schwierigen Saisonstart schon einige Punkte auf die WM-Führung eingebüßt hat.

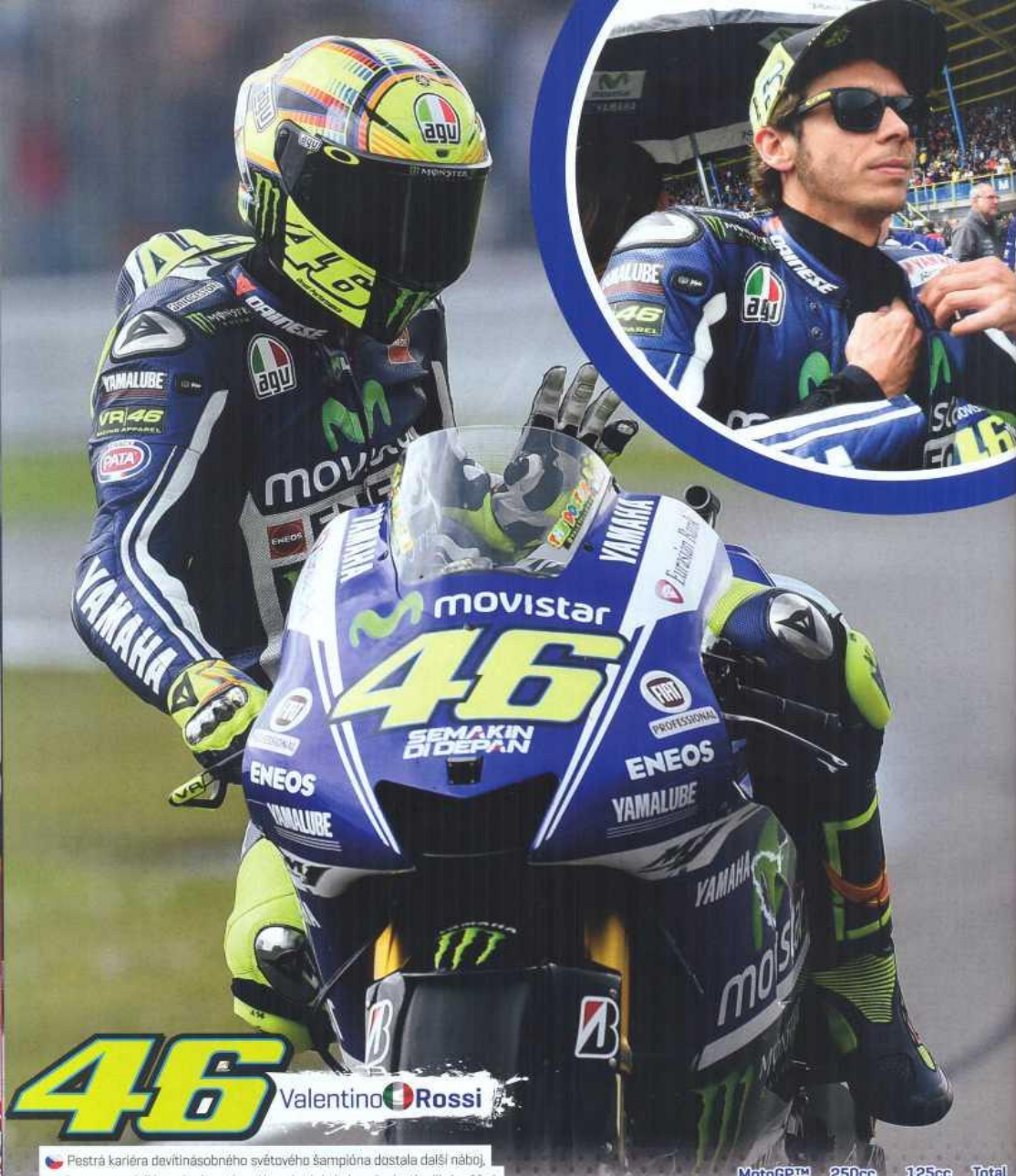
MotoGP™	250cc	125cc	Total
---------	-------	-------	-------

Počet startů v GP	110	48	46	204
Vítězství [celkem]	31	17	4	52
Pole Position	29	23	3	55
Nejrychlejší kola	18	4	3	25
Pódiová umístění	76	29	9	114
Nejllepší výsledek	1	1	1	-
Nejllepší start. pozice	1	1	1	-
První GP	QAT 08	SPA 05	SPA 02	-
První vítězství	POR 08	SPA 06	RIO 03	-
Poslední vítězství	VAL 13	AUS 07	QAT 04	-
Tituly MS	2	2	0	4



Movistar Yamaha MotoGP™

Motorcykl/Motorrad : Yamaha YZR-M1. Director: Massimo Meregalli



46 Valentino Rossi

Pestrá kariéra devítinásobného světového šampióna dostala další náboj, poté co se navrátil k továrnímu týmu Yamahy, kde byl v minulosti tolik úspěšný. Po dvou sezónách, v nichž se Italovi nepodařilo nasměrovat Ducati k pravidelným umístěním na špičce, nejenže posbíral loni několik podíových umístění, ale „The Doctor“ dokázal i znovu vyhrát - v Assenu, a rád by letos přidal nějaké další vítězství na své bohaté konto.

Die illustre Karriere des neunfachen Weltmeister nahm 2013 noch mal eine neue Wendung, als er in das Yamaha Factory Racing Team zurückkehrte – in die Mannschaft, wo Rossi in der Vergangenheit einige seiner größten Erfolge feierte. Nach zwei Jahren, in denen es der Italiener nicht schaffte, die Ducati permanent an die Spitze zu springen, konnte „The Doctor“ letztes Jahr in Assen wieder gewinnen und etliche Podeste sammeln. 2014 sollen weitere Siege folgen.

	MotoGP™	250cc	125cc	Total
Počet startů v GP	242	30	30	302
Vítězství (celkem)	80	14	12	106
Pole Position	49	5	5	59
Nejrychlejší kola	68	11	9	88
Podíová umístění	152	21	15	188
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	-
Tituly MS	7	1	1	9

K jádru technologie na MotoGP

Vzhledem k tomu, že konkurence, očekávání a technické tlaky dohánějí na světovém šampionátu MotoGP mimořádných úrovní, společnost Motul posílila své zapojení v této akci. Motul se šampionátu účastní již po mnoho let spolu s partnerskou Yamahou a týmem Tech3. V roce 2014 firma Motul navázala novou spolupráci s týmem Yamaha NGM Forward Racing v kategorii Open. Světový šampionát MotoGP má bez pochyb tu nejvyšší úroveň konkurence na světě. Vše, co se děje kolem MotoGP je výjimečné, od zapojení výrobců přes technické znalosti týmů až po zkušenosti jezdců. V roce 2014 a v průběhu Grand Prix, která probíhá na pěti kontinentech, se utkají ti nejlepší jezdci na světě na prototypch s nejlepší výkonností. V této sféře luxusních technologií zaujímá Motul strategické místo, protože podporuje vedoucí týmy a je zároveň reprezentován na většině závodních drah. To zaručuje značné zviditelnění a věhlas mezi nadšenci a zasloučenci. Součástí tohoto nadstandardního přístupu je také oficiální partnerství mezi firmou Motul a federací FIM (Fédération Internationale de

Motocyclisme). Motul a Yamaha již spolupracují po mnoho let a jejich společná práce je založena na pečlivosti, vášni a nadšení. Team Tech3 podporovaný oddělením vývoje a výzkumu firmy Motul a jeho odborností využívá ve svůj prospěch nejnovější technologie, pokud jde o mazání motorů. MotoGP představuje nejen luxusní konkurenci, ale je to také fantastická laboratoř umožňující firmě Motul neustále experimentovat, zlepšovat, aby svým zákazníkům mohla poskytovat ty nejlepší produkty. Mazadla, která firma Motul dodává na MotoGP, jsou experimentální a řada 300V využívající klíčovou technologii **ESTER Core** těží ze zkušeností získaných na šampionátech MotoGP. Rozhodnutí o partnerství s týmem Yamaha NGM Forward Racing, vedoucím týmem nové kategorie Open, bývalé kategorie CRT, je strategií firmy Motul, pomocí které se snaží posílit svou stávající spolupráci s firmou Yamaha. Projekt je dokonce ještě mnohem více vzrušující, když uslyšíte o jezdcích, kteří se závodu účastní: na jedné straně zkušený Texan Colin Edwards, dvojnásobný světový šampion Superbiku, který již pod červenými a bílými barvami firmy Motul závodil, na druhé straně talentovaný Španěl Aleix Espargaró, nejlepší jezdec kategorie CRT v roce 2013. Kategorie Open představuje pro Motul novou výzvu a novou příležitost posunout hranice svých produktů dále.



Interview s Marcem Curionim, ředitelem NGM Forward Racing

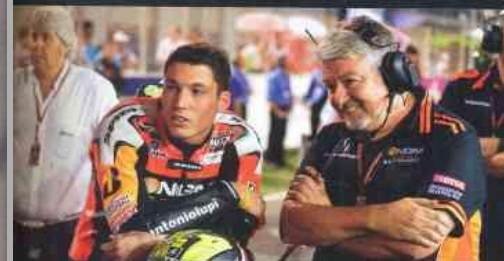


Proč je letos důležité mít silné partnerství s firmou Motul?

Jsmo velmi potěšeni a hrdí, že můžeme spolupracovat s firmou Motul, jak v oblasti dodávky svých luxusních produktů, tak v oblasti technické podpory a zkušenosti. Motul je již několik let jedním z nejsilnějších partnerů firmy Yamaha. Toto nové partnerství mezi námi a Motulem představuje úroveň důležitosti, kterou firma Yamaha a její partneři tomuto projektu pro rok 2014 přikládají.

Jaké jsou nejdůležitější vlastnosti produktů firmy Motul, které potřebujete?

Potřebujeme partnera, který se s námi podělí o svou profesionalitu a zkušenosti. Partnera, který je ochotný naslouchat a brát ohled na naše potřeby. Pro rok 2014 máme velmi ambiciózní program a potřebujeme pro něj ty nejlepší partnery. A Motul je jedním z nich.



Aleix Espargaró / NGM Forward Racing / FTR - Yamaha

Můžete nám vysvětlit, proč je nová příležitost třídy Open šampionátu MotoGP tak atraktivní pro vás a pro NGM Forward Racing?

Jsmo šťastní a připraveni čelit výzvám nové třídy Open. V této sezóně máme velké ambice. Ty máme možnost uplatnit díky úsilí a podpoře našeho hlavního sponzora NGM Mobile, všech našich partnerů, důvěry a tvrdé práce firmy Yamaha a oddanosti a vášni našeho týmu jezdců. Plně důvěřujeme zkušenosti Colina a potenciálu Aleixe a každou neděli se zaměřujeme na získání nejlepších možných výsledků. Jsmo pevně přesvědčeni, že příští sezónu budou stroje této kategorie schopné utkat se s nejlepšími továrními týmy.



TECH3

MOTUL

MONSTER YAMAHA TECH3
TECHNICAL PARTNER

44 Pol Espargaro

Pol Espargaro absolvoval svůj debut v mistrovství světa v roce 2006, když celkově absolvoval sedm Grand Prix, přičemž hned v té první a fekněma i domácí si v Barceloně připsal body za 13. místo. Po čtyřech dalších kompletních sezónách ve třídě 125ccm v roce 2011 přestoupil do Moto2™ a ihned ve své další sezóně ve stejné kubatuře opanoval titul šampióna. Je tedy nashadé, že mu byl pro letošek nabídnut flek v MotoGP™ a on coby nováček týmu Monster Yamaha Tech 3 již na sebe strní pozornost čtvrtým místem, po té co startoval z první řady startovního roštu v Le Mans.

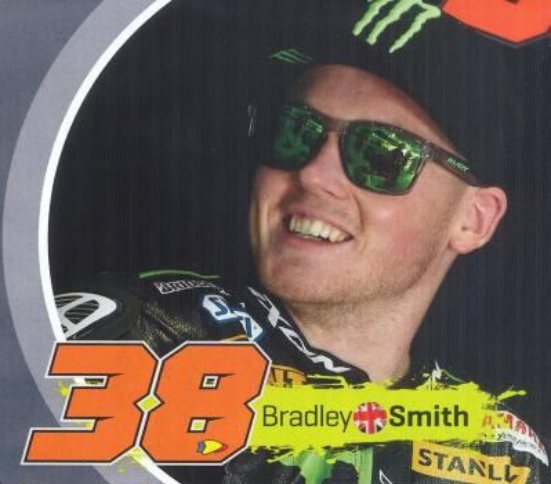
Espargaro kam 2006 in die Weltmeisterschaft, als er insgesamt sieben Rennen fuhr. Sein erster GP war der von Catalunya und dort wurde er zum jüngsten Piloten aller Zeiten, der mit Rang 13 WM-Punkte einfahren konnte. Nach vier Saisons in der 125ccm-Klasse, stieg er 2011 in die Moto2™ auf, wo er letztes Jahr Weltmeister wurde. 2014 ist er imi Monster Yamaha Tech 3 Team MotoGP™-Rookie. Mit einem vierten Platz aus der ersten Startreihe hat er in Le Mans schon schwer beeindruckt.

MotoGP™ Moto2™ 125cc Total

Počet startů v GP	8	51	71	130
Vítězství (celkem)	-	10	5	15
Pole Position	-	14	3	17
Nejrychlejší kola	-	10	5	15
Pódiová umístění	-	23	21	44
Nejlepší výsledek	4	1	1	-
Nejlepší start. pozice	2	1	1	-
První GP	QAT14	QAT 11	CAT 06	-
První vítězství	-	SPA 12	INP 09	-
Poslední vítězství	-	JPN 13	ARA 10	-
Tituly MS	-	1	-	1



BRNG 2014



38 Bradley Smith

Při svém loňském debutu v MotoGP™ udělal opravdu dojem. Rok 2014 však má Bradley Smith rozjetý ještě lépe. Hned první závod sezóny v Kataru začal z první řady. Šéf týmu Hervé Poncharal vždy přesně věděl, co by mohl od někdejšího vítěze stopěťadvacítek očekávat, vždyť i samotný Angličan si za cíl vytýčil umístění v top 5 a mít za týmového kolegu Pola Espargara úřadujícího mistra světa Moto2™ je extra motivací.

Smith beeindruckte 2013 in seiner Debüt-Saison in der MotoGP™ und ist 2014 noch einmal besser unterwegs: Beim Auftakt in Katar startete er aus Reihe 1. Teamchef Hervé Poncharal wusste immer genau, was er vom ehemaligen 125ccm-Grand Prix-Sieger erwarten durfte, der Brite hat sich mittlerweile regelmäßige Top Fünf Platzierungen zum Ziel gesetzt. Neuer Teamkollege ist der amtierende Moto2™-Weltmeister Pol Espargaro.

MotoGP™ Moto2™ 125cc Total

Počet startů v GP	26	33	80	139
Vítězství (celkem)	-	-	3	3
Pole Position	-	-	9	9
Nejrychlejší kola	-	1	4	5
Pódiová umístění	-	3	20	23
Nejlepší výsledek	5	2	1	-
Nejlepší start. pozice	3	3	1	-
První GP	QAT 13	QAT 11	SPA 06	-
První vítězství	-	-	SPA 09	-
Poslední vítězství	-	-	VAL 10	-
Tituly MS	-	-	-	-

Monster Yamaha Tech 3

Motocykl/Motorrad : Yamaha YZR-M1. Director: Hervé Poncharal

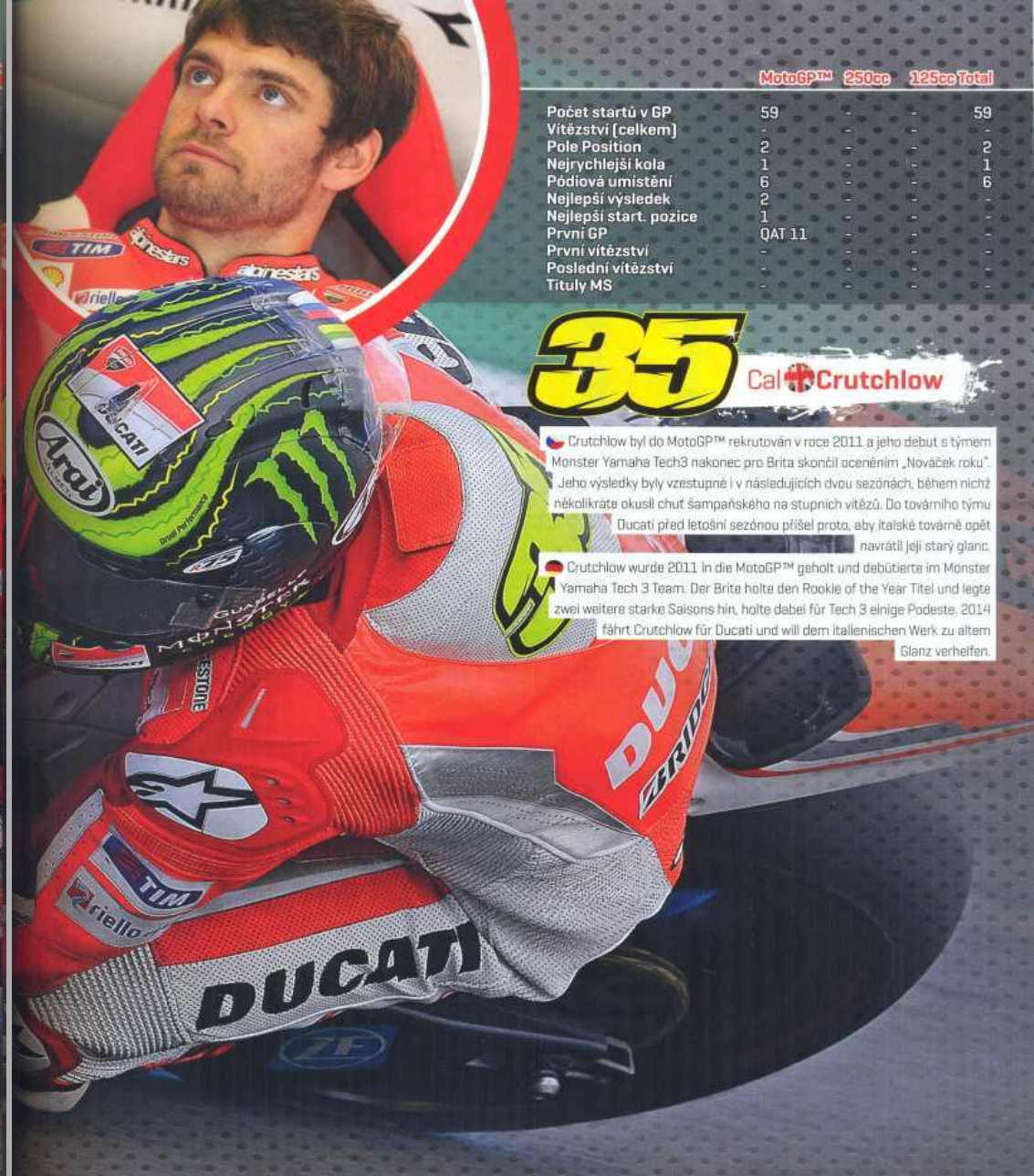


Po úspěšném roce 2012 stráveném v satelitním týmu Yamaha Tech 3, se „Dovi“ rozhodl pro změnu, která se mu z továrního týmu Ducati naskytla. V italském prostředí setrval i pro letošní rok, jen se mu změnil týmový kolega. Andrea Dovizioso není jen světovým šampionem stopětadvacítka ze sezóny 2004, ale je zároveň jedním z nejkonstantnějších závodníků v MotoGP™. I jeho úkolem je vrátit Ducati zpět na přední pozice, což už dokázal tím, že v Texasu skončil třetí.

04 Andrea Dovizioso

Nach einer erfolgreichen Saison 2012 in der Satelliten Mannschaft des Yamaha Tech 3 Teams, wechselte „Dovi“ 2013 ins Ducati Team. Dieses Jahr macht er mit dem italienischen Werk weiter und hat Cal Crutchlow als neuen Teamkollegen bekommen. Dovizioso, der 125ccm-Weltmeister von 2004, ist einer der konstantesten Fahrer der MotoGP™ und hat die Aufgabe, Ducati an die Spitze zurückzuführen. Mit Platz drei in Texas hat er schon einen Schritt in diese Richtung gemacht.

	MotoGP™	250cc	125cc	Total
Počet startů v GP	114	49	49	212
Vítězství [celkem]	1	4	5	10
Pole Position	1	4	9	14
Nejrychlejší kola	2	8	3	13
Pódiová umístění	24	26	15	65
Nejlepší výsledek	1	1	1	-
Nejlepší start. pozice	1	1	1	-
První GP	QAT 08	SPA 05	ITA 01	-
První vítězství	GBR 09	CAT 06	RSA 04	-
Poslední vítězství	GBR 09	GBR 07	AUS 04	-
Tituly MS	-	-	1	1



MotoGP™ 250cc 125cc Total

Počet startů v GP	59	-	59
Vítězství [celkem]	-	-	-
Pole Position	2	-	2
Nejrychlejší kola	1	-	1
Pódiová umístění	6	-	6
Nejlepší výsledek	2	-	-
Nejlepší start. pozice	1	-	-
První GP	QAT 11	-	-
První vítězství	-	-	-
Poslední vítězství	-	-	-
Tituly MS	-	-	-

35 Cal Crutchlow

Crutchlow byl do MotoGP™ rekrutován v roce 2011 a jeho debut s týmem Monster Yamaha Tech3 nakonec pro Brita skončil oceněním „Nováčků roku“. Jeho výsledky byly vzestupné i v následujících dvou sezónách, během nichž několikrát okusil chut šampaňského na stupních vítězů. Do továrního týmu Ducati před letošní sezónou přišel proto, aby italské továrně opět navrátil její starý gloriu.

Crutchlow wurde 2011 in die MotoGP™ geholt und debütierte im Monster Yamaha Tech 3 Team. Der Brite holte den Rookie of the Year Titel und legte zwei weitere starke Seasons hin, holte dabei für Tech 3 einige Podeste. 2014 fährt Crutchlow für Ducati und will dem italienischen Werk zu altem Glanz verhelfen.



Motocykl/Motorrad : **Ducati Desmosedici GP14.** Director: **Paolo Ciabatti**

Ducati Team



#29 Andrea Iannone

Divoký Ital vstoupil do elitní kategorie v sedle Ducati týmu Pramac Racing a rozhodně byl od počátku oživením startovního pole. „Bláznivý Joe“, tak je jeho přezdívka, nesmíme zapomenout, že tento loni ještě nováček v MotoGP™, byl i v dobách předešlých tří sezón v Moto2™ vždy kandidátem na titul. I ve své druhé tedy letošní sezóně předvádí stále v bérách týmu Pramac výkony a výsledky, jenž mají stoupající křivku a které zároveň stvrzují oprávněnost jeho nominace mezi elitu.

Der temperamentvolle Italiener kam 2013 auf einer Ducati von Pramac Racing in die Königsklasse und war zu Beginn zwar etwas inkonstant, aber definitiv eine Bereicherung für das Startfeld. Der selbsternannte „Maniac Joe“ war Titelanwärter in der Moto2™-Klasse und hat in seiner zweiten MotoGP™-Saison im Pramac Team 2014 schon einige starke Leistungen hingelegt.

MotoGP™ Moto2™ 125cc Total

Počet startů v GP	24	51	77	152
Vítězství (celkem)	-	8	4	12
Pole Position	-	5	3	8
Nejrychlejší kola	-	13	1	14
Pódiová umístění	-	19	5	24
Nejlepší výsledek	6	1	1	-
Nejlepší start. pozice	2	1	1	-
První GP	QAT 13	QAT 10	SPA 05	-
První vítězství	-	ITA 10	CHN 08	-
Poslední vítězství	-	ITA 12	CAT 09	-
Tituly MS	-	-	-	-

68

Yonny Hernandez

Je prvním kolumbijským jezdcem v historii, který získal bodované umístění v mistrovství světa v elitní kategorii MotoGP™. Díky svému dravému jezdeckému stylu na sebe již od samého vstupu do MS v roce 2010 v kubatuře Moto2™ na sebe upoutal pozornost kamer a objektivů. Po dvou letech strávených v Moto2™ přišel vcelku impozantní přestup do MotoGP™ s týmem Avintia Racing a další převážnou část sezóny strávil v týmu PBM. Nyní sedí v sedle Ducati týmu Pramac Racing.

Hernandez ist der erste Kolumbianer überhaupt, der in der Königsklasse Punkte gesammelt hat. Seit er 2010 in die Weltmeisterschaft eingestiegen ist, zog er mit seinem spektakulären Fahrstil immer wieder die TV-Kameras auf sich. Nach zwei Moto2™-Saisons legte er 2012 für Avintia Racing ein starkes MotoGP™-Debüt hin. Den Hauptteil der Saison 2013 war er für PBM unterwegs, jetzt sitzt er bei Pramac Racing im Sattel.

MotoGP™ Moto2™ Total

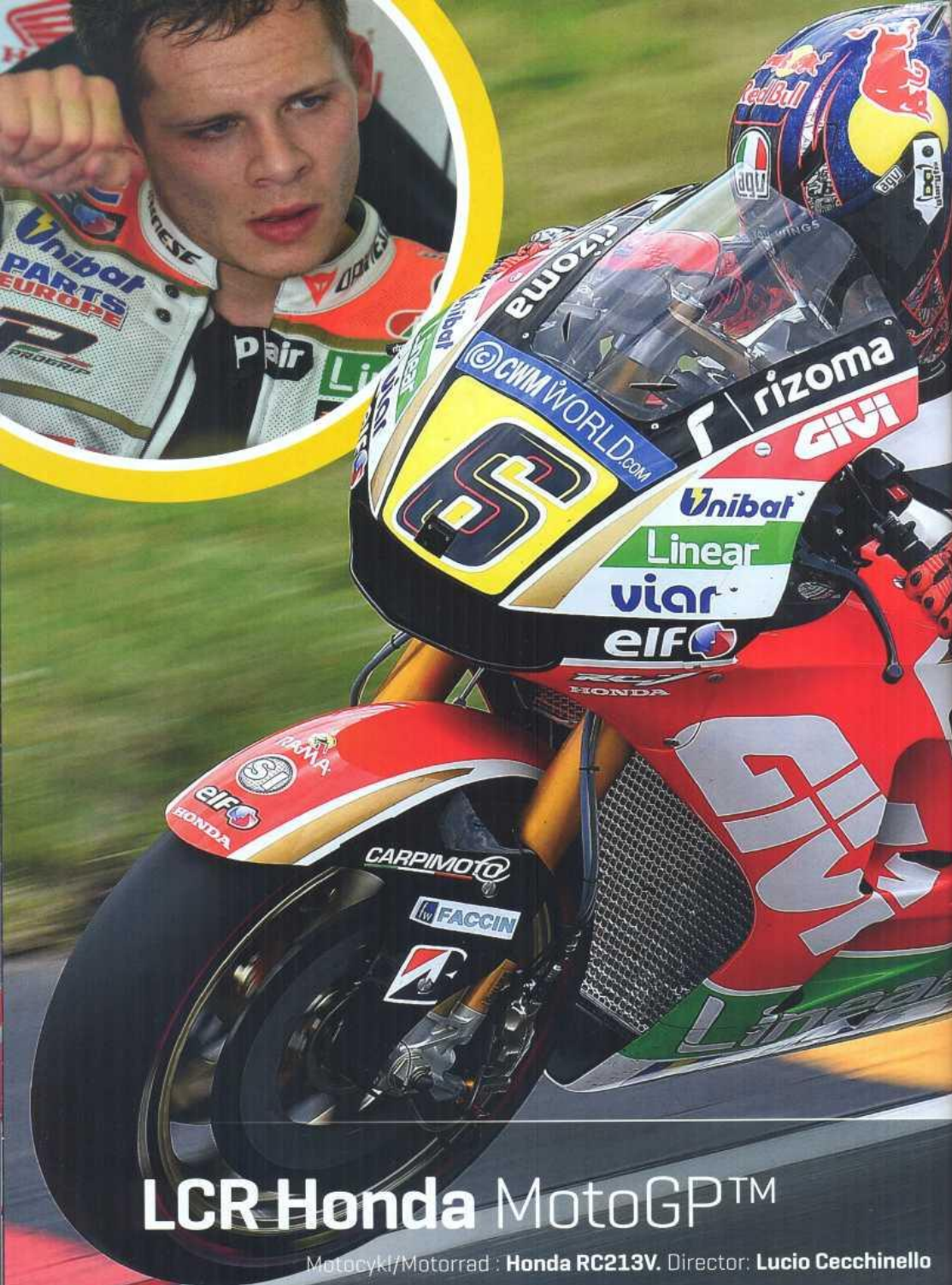
Počet startů v GP	41	31	72
Vítězství (celkem)	-	-	-
Pole Position	-	-	-
Nejrychlejší kola	-	1	1
Pódiová umístění	-	-	-
Nejlepší výsledek	9	6	-
Nejlepší start. pozice	9	5	-
První GP	QAT 12	QAT 10	-
První vítězství	-	-	-
Poslední vítězství	-	-	-
Tituly MS	-	-	-



Pramac Racing Team

Motocykl/Motorrad : Ducati Desmosedici GP14. Director: Paolo Campinoti






LCR Honda MotoGP™


Motorcykl/Motorrad : Honda RC213V. Director: Lucio Cecchinello



6 Stefan Bradl

	MotoGP™	Moto2™	125cc Total	
Počet startů v GP	42	33	54	129
Vítězství (celkem)	-	5	2	7
Pole Position	1	7	-	8
Nejrychlejší kola	-	3	2	5
Pódiová umístění	1	12	6	19
Nejlepší výsledek	2	1	1	-
Nejlepší 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	-
Tituly MS	-	1	-	1

 Světový šampion kubatury Moto2™ z roku 2011 přišel do královské MotoGP a jmenovitě do týmu LCR Honda před sezónou 2012 a hned na první pokus díky svým kvalitním výsledkům získal trofej pro nováčka roku. Setrval v týmu i pro rok 2013 a získal svůj první pódiový příspěvek do statistik. V letošní sezóně by rád svůj ojedinělý přírůstek vícekrát rozmnožil.

 Der Moto2™-Weltmeister von 2011 kam 2012 ins LCR Honda MotoGP Team und verdiente sich seine erste Sporen in der Königsklasse, wurde nach einigen starken Leistungen „Rookie of the Year“. 2013 blieb er in der Mannschaft und feierte sein erstes MotoGP™-Podium, 2014 will er einige Podeste mehr auf sein Konto buchen.



Drive M7 Aspar

Motocykl/Motorrad : Honda RC213V. Director: Jorge Martinez "Aspar"



MotoGP™ 250cc 125cc Total

Počet startů v GP	54	104	-	158
Vítězství (celkem)	-	9	-	9
Pole Position	-	8	-	8
Nejrychlejší kola	-	11	-	11
Pódiová umístění	-	27	-	27
Nejlepší výsledek	4	1	-	-
Nejlepší start. pozice	7	1	-	-
První GP	QAT 10	PAC 00	-	-
První vítězství	-	JPN 05	-	-
Poslední vítězství	-	MAL 09	-	-
Tituly MS	-	1	-	1

7

Hiroshi Aoyama



Po dosti komplikované sezóně v MS Superbiku se dřívější mistr světa dvěstěpadesátka navrátil v roce 2013 zpět do MotoGP™ v týmu Avintia Racing na CRT. Japonský závodník však již dříve předtím závodil na Hondě v týmu Gresini a nyní opět za řídtky Hondy reprezentuje tým Drive M7 Aspar.

Der Ex-Weltmeister der 250ccm-Klasse kam 2013 nach einem schwierigen Jahr in der Superbike Weltmeisterschaft auf der Avintia Racing CRT Maschine in die MotoGP™ zurück. Der Japaner ist früher schon einmal für das Honda Gresini Team gefahren und sitzt jetzt bei Drive M7 Aspar wieder auf einer Honda.

2

Leon Camier

V Kentu narozený závodník se doposud těšil ve své kariéře převážně z úspěchů v národním šampionátu, když například získal v roce 2005 britský titul v Supersportech a v roce 2009 pak i ten v Superbicích. V letech 2002 a 2003 se však několikrátě zúčastnil závodů třídy 125ccm v rámci Mistrovství světa. Posledních pět sezón však strávil v eni FIM MS Superbiku, kde dosáhl na několik pódiových umístění, přestože jeho loňská sezóna byla částečně poznamenána nešťastnou zlomenou nohou při havárii v Istanbulu. Operace zápěstí Nickyho Haydena znamená, že tým Drive M7 Aspar potřeboval nalézt adekvátní náhradu pro závod v Indianapolis a v Brně, a Brit Camier byl tím, kdo zareagoval na telefonát.

Leon Camier wurde in Kent geboren und hat in seiner Karriere auf nationaler Ebene schon große Erfolge gefeiert, darunter Titel in der British Supersport 2005 und der British Superbike 2009. In den Jahren 2002 und 2003 fuhr er ein paar Rennen in der 125ccm Weltmeisterschaft, die letzten fünf Jahre fuhr er in der eni FIM Superbike Weltmeisterschaft, wo er ebenfalls Podeste errang. 2013 wurde seine Saison nach einem gebrochenen Fuß in Istanbul vorzeitig beendet. Nachdem sich Nicky Hayden am Handgelenk operieren ließ, brauchte das Drive M7 Aspar Team für Indianapolis und Brunn einen Ersatzfahrer - der Engländer Camier sprang ein.

MotoGP™ 250cc 125cc Total

Počet startů v GP	-	-	-	-
Vítězství (celkem)	-	-	-	-
Pole Position	-	-	-	-
Nejrychlejší kola	-	-	-	-
Pódiová umístění	-	-	-	-
Nejlepší výsledek	-	-	-	-
Nejlepší start. pozice	-	-	-	-
První GP	-	-	-	CAT 02
První vítězství	-	-	-	-
Poslední vítězství	-	-	-	-
Tituly MS	-	-	-	-





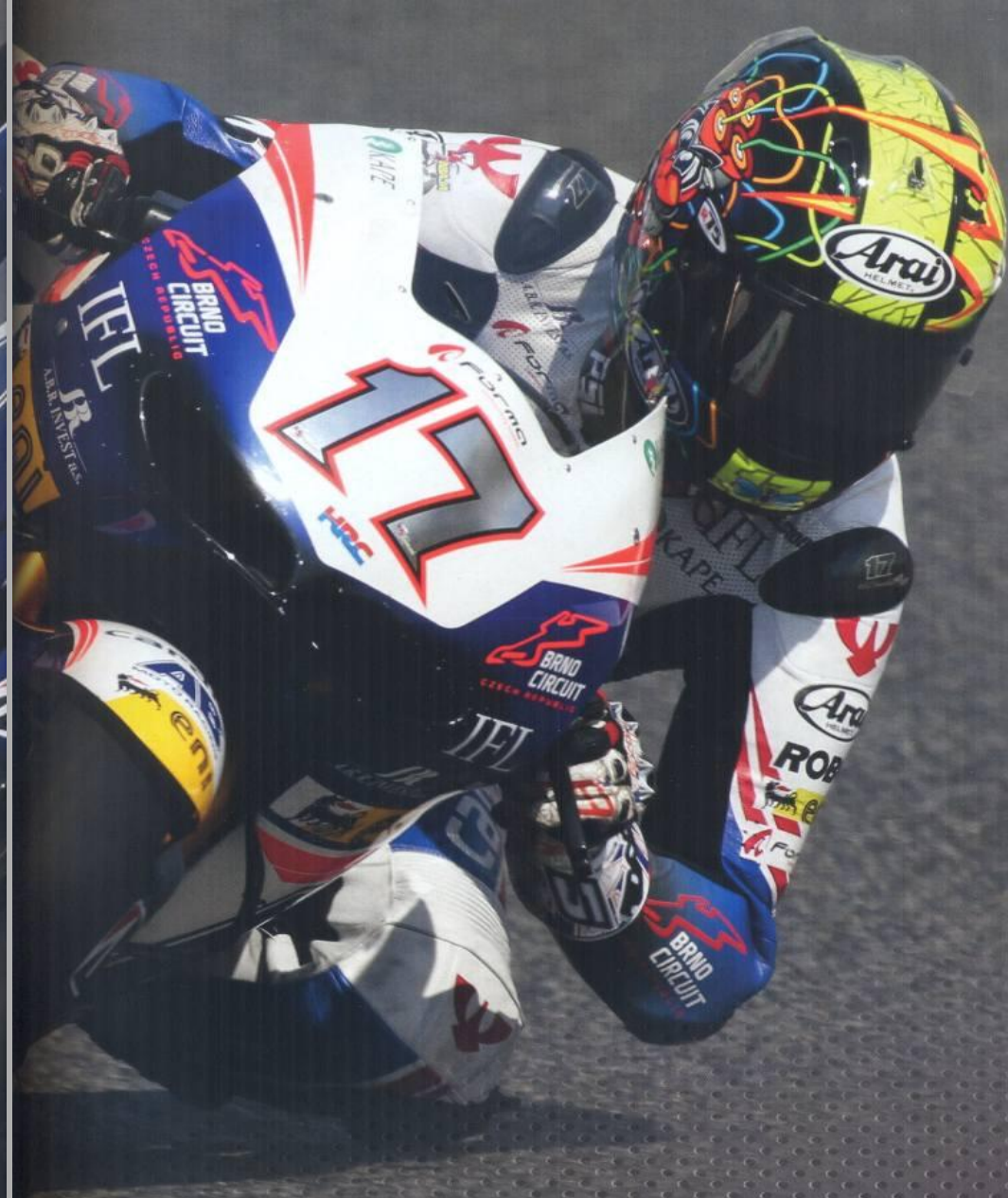
Karel Abraham

Když tým jeho otce Cardion AB Motoracing přestoupil do nejvyšších pater motocyklového sportu v roce 2011, tehdy s motocyklem Ducati, stal se Karel Abraham historicky prvním českým jezdcem, který absolvoval kompletní sezónu v nové královské kubatuře MotoGP™. Hned ve své premiérové sezóně zaujal svými výsledky, avšak v roce 2012 si s Desmosedici nerozuměl, tak jak by asi nejen on sám přál. Zranění ramene velmi citelně ovlivnilo sezónu loňskou, kdy navíc sedlal již motocykl jiné značky – ART, věří však, že se mu letos s Hondou povede mnohem lépe.

Abraham wurde 2011 zum ersten MotoGP™-Piloten aus der Tschechischen Republik, als das Team seines Vaters, Cardion AB Motoracing, 2011 auf Ducati in die Königsklasse kam. In seiner ersten Saison beeindruckte er schwer, kam aber mit der 2012 Desmosedici nicht mehr so gut zurecht. 2013 saß Abraham auf ART-Material, litt aber unter einer Schulterverletzung. Dieses Jahr hofft er auf Honda wieder mehr Glück zu haben.

MotoGP™ Moto2™ 250cc 125cc Total

Počet startů v GP	47	14	47	31	139
Vítězství (celkem)	-	1	-	-	1
Pole Position	-	-	-	-	-
Nejrychlejší kola	-	1	-	-	1
Pódiová umístění	-	2	-	-	2
Nejllepší výsledek	7	1	6	11	-
Nejllepší start. pozice	6	7	5	10	-
První GP	QAT 11	QAT 10	QAT 07	SPA 05	-
První vítězství	-	VAL 10	-	-	-
Poslední vítězství	-	VAL 10	-	-	-
Tituly MS	-	-	-	-	-



Cardion AB Motoracing

Motocykl/Motorrad : Honda RCV1000R. Director: Karel Abraham



19

Alvaro Bautista

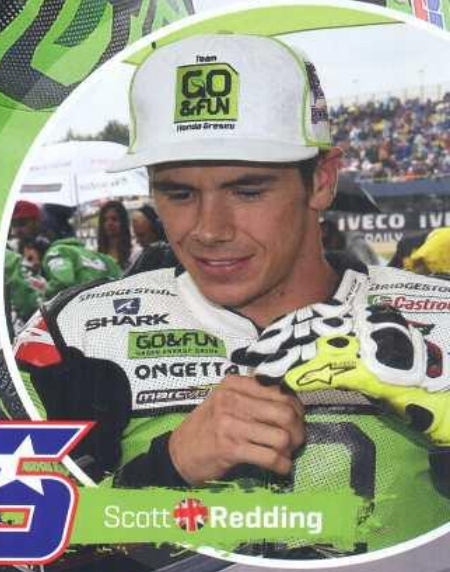
● V roce 2008 se stal Scott Redding nejmladším jezdcem, který kdy vyhrál závod Grand Prix. Bylo mu 15 let a 170 dní, když vybojoval v Doningtonu vítězství ve třídě 125ccm. V sezóně loňské byl velmi silným adeptem na korunu mistra světa v kubatuře Moto2™ a možná by se jím i stal, nebyť pádu, který mu způsobil zranění zápěstí. I proto se před letošní sezónou jeho jméno objevilo v královské kubatuře, kde na Hondě týmu GO&FUN Gresini startuje v tzv. Open třídě.

● 2012 přešel Bautista po dvou sezónách z Suzuki na Honda des Gresini-Teams. 2013 holte er als bestes Ergebnis einen vierten Rang, dieses Jahr feierte er sein erstes Königsklasse-Podest überhaupt. Bautista fährt seine dritte Saison für Gresini, seine fünfte in der MotoGP™. Nach einem schwierigen Saisonstart, stand er in Frankreich auf dem Podest.

	MotoGP™	Moto2™	125cc	Total
Počet startů v GP	8	67	33	108
Vítězství [celkem]	-	3	1	4
Pole Position	-	3	-	3
Nejrychlejší kola	-	2	2	4
Pódiová umístění	-	14	2	16
Nejlepší výsledek	7	1	1	-
Nejlepší start. pozice	13	1	2	-
První GP	QAT14	QAT 10	QAT 08	-
První vítězství	-	FRA 13	GBR 08	-
Poslední vítězství	-	GBR-13	GBR 08	-
Tituly MS	0	0	0	-

GO&FUN Honda Gresini

Motocykl/Motorrad : Honda RC213V / Honda RCV1000R. Director: Fausto Gresini



45

Scott Redding

	MotoGP™	250cc	125cc	Total
Počet startů v GP	76	49	67	192
Vítězství [celkem]	-	8	8	16
Pole Position	1	9	8	18
Nejrychlejší kola	1	12	9	22
Pódiová umístění	3	28	18	49
Nejlepší výsledek	3	1	1	-
Nejlepší start. pozice	1	1	1	-
První GP	QAT 10	QAT 07	SPA 02	-
První vítězství	-	ITA 07	SPA 06	-
Poslední vítězství	-	CAT 09	POR 06	-
Tituly MS	-	-	1	1

● V roce 2012 přešel na dva sezóny závodění se Suzuki na Honda týmu Gresini. Čtvrté místo byl jeho nejlepší výsledek v roce loňském roce, nicméně v sezóně loňské již zaznamenal při Grand Prix Francie v Le Mans své první pódium v týmu za něj již třetí sezónu závodí, přičemž je to již jeho celkové páté sezóna MotoGP™.

● 2008 wurde Redding der jüngsten Fahrer aller Zeiten, der im Alter von 15 Jahren und 170 Tagen einen Grand Prix gewinnen konnte, als er im Donington Park bei den 125ern siegte. 2013 kämpfte er um den Moto2™-Weltmeister-Titel und verlor den vor allem durch einen Handgelenksbruch. Dieses Jahr ist er auf einer „Open“-Maschine im GO&FUN Honda Gresini Team in die Königsklasse aufgestiegen.



19 弼弟
AlvaroBautista



BARRACUDA ITALIAN DESIGN

STREET INDICATOR

ABS | NO E-MARKED | UNIVERSAL | E-MARKED LED INDICATOR

BARRACUDAMOTO.CZ

GO & FUN

TEAM SUPERBIKE OFFICIAL SPONSOR

52. Frohburger ADAC-Dreieckrennen
— Joey Dunlop OPEN —

27. - 28.09.2014

Training: Sa. ab 08.00 Uhr / Rennen: So. ab 08.30 Uhr

MSC Frohburger Dreieck e.V. im ADAC Sachsen im Internet unter:
www.frohburger-dreieck.de

ADAC INTERNATIONAL SPEEDWAY CHAMPIONSHIP
Int. Silasjar Trophy
DMSB Osterland
Helmholtz Air Services TEAM MOTORGP OFFICIAL SPONSOR

Ketech SUSPENSION

Product / Service / Support

USED BY FLORIAN MORINO & PJ JACOBSEN
INTERMOTO PONYEXPRES KAWASAKI ZX-6R

TRACK
PROVIDING THAT EDGE

Contact us for your winning package

FOLLOW US

/KTechSuspension

Tel: +441283 559 000
www.k-tech.uk.com



15 Alex De Angelis

● Jeho první sezóna v MS stopětadvacítce v roce 2000 skončila titulem nováčka roku. Svůj nejlepší rok v nejnižší kubatuře však měl v roce 2003, kdy skončil za Pedrosou coby vicemistr světa. V roce 2004 přešel do dvěstěpadesátek a svůj nejlepší rok v této kubatuře pak měl v roce 2006, kdy v celkové klasifikaci skončil třetí. De Angelis pak přestoupil do třídy MotoGP™ v roce 2008 na kompletní dvě sezóny, když závodil za tým Gresini Honda. V roce 2010 se však vrátil zpět do nové kubatury Moto2™, aby se znovu do MotoGP™ podíval na tři závody jako záskok za zraněného Aoyamu. V sezóně 2011 jsme jej však viděli opět v Moto2™ na plný úvazek. V roce následujícím se stal členem týmu Forward Racing, problémy s motocyklem jej však stály naděje na titul z Moto2™. Po změně značky motocyklu z FTR za Speed Up setrval ve stejné formaci i následující sezóně. V letošním roce však zkouší štěstí za tým Tasca Racing na motocyklu Suter opět v Moto2. V polovině sezóny se mu opět dostalo šance závodit v MotoGP™, když y v týmu Forward zaskočil za Colina Edwardse

● 2000 kam Alex de Angelis in die Klasse bis 125ccm und wurde sofort Rookie of the Year. Seine beste Saison feierte er 2003, als er hinter Pedrosa Gesamt-Zweiter wurde. 2004 stieg er zu den 250ern auf, wo er 2006 als Dritter sein bestes Jahresresultat feierte. 2008 kam der Aufstieg in die MotoGP™-Klasse, wo er zwei Jahre für das Gresini Honda Team unterwegs war. 2010 ging es für ihn zurück in die neue Moto2™, für drei Rennen aber ersetzte er den verletzten Aoyama in der MotoGP™. 2011 folgte dann eine weitere komplette Moto2™-Saison. 2012 wechselte er zu Forward Racing. Probleme mit dem Motorrad vereitelten seine Titelambitionen. Er blieb 2013 in der Mannschaft und wechselte von FTR auf Speed Up. 2014 dann kam de Angelis zu Tasca Racing Moto2, wo er eine Suter fuhr. Zur Saisonhalbezeit erhielt er erneut eine Chance in der MotoGP™, als er bei Forward Racing Colin Edwards ersetzte seine Titelambitionen. Er blieb 2013 in der Mannschaft und wechselte von FTR auf Speed Up. 2014 dann kam de Angelis zu Tasca Racing Moto2, wo er eine Suter fuhr. Zur Saisonhalbezeit erhielt er erneut eine Chance in der MotoGP™, als er bei Forward Racing Colin Edwards ersetzte.

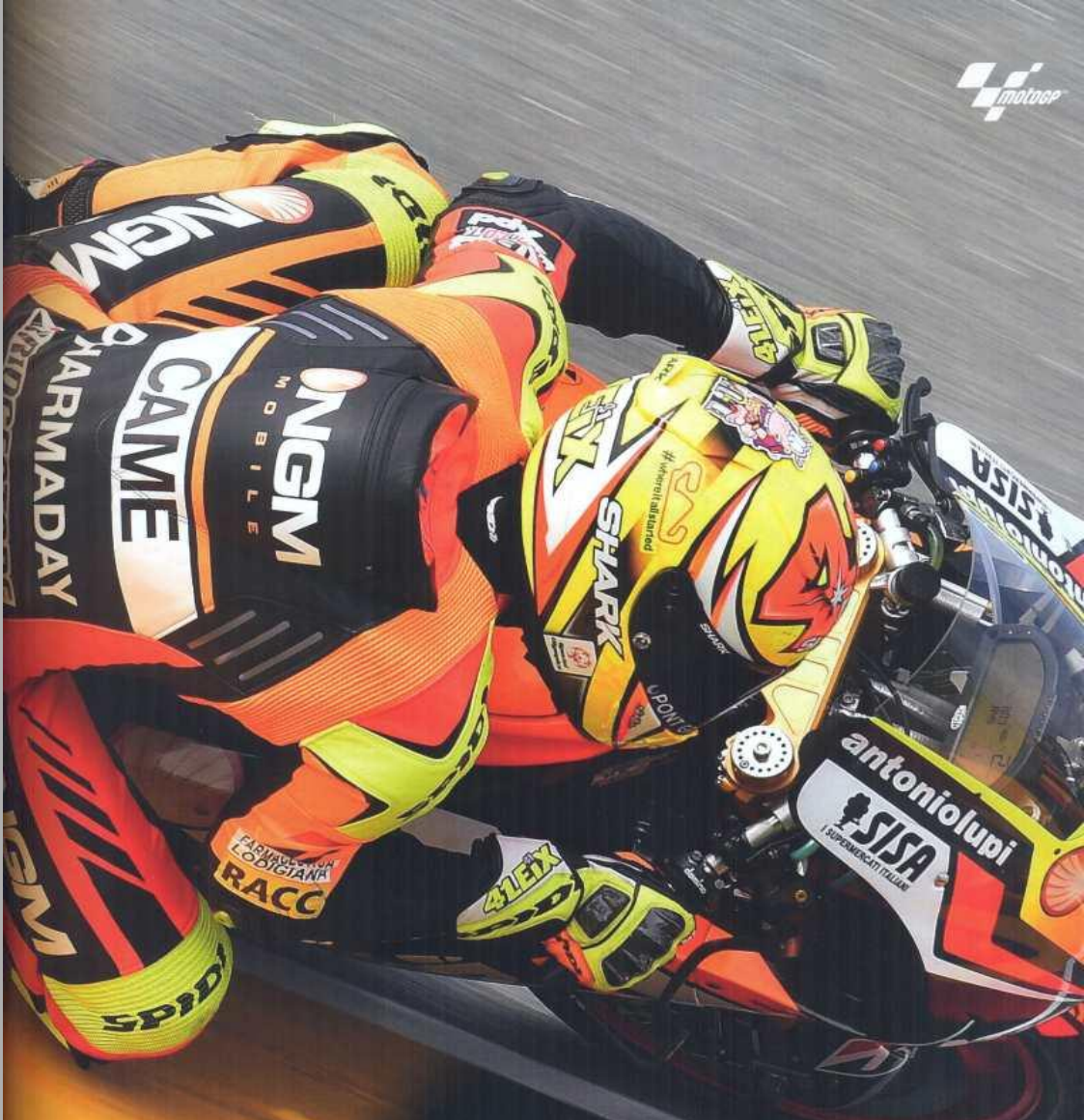
41 Alex Espargaro

	MotoGP™	Moto2™	250cc	125cc	Total
--	---------	--------	-------	-------	-------

Počet startů v GP	39	70	65	65	239
Vítězství [celkem]	-	3	1	-	4
Pole Position	-	2	4	5	11
Nejrychlejší kola	-	5	13	-	18
Pódiová umístění	1	7	25	7	40
Nejlepší výsledek	2	1	1	2	-
Nejlepší start. pozice	4	1	1	1	-
První GP	QAT08	QAT10	RSA04	IM099	-
První vítězství	-	AUS10	VAL06	-	-
Poslední vítězství	-	MAL12	VAL06	-	-
Tituly MS	-	-	-	-	-

	MotoGP™	Moto2™	250cc	125cc	Total
--	---------	--------	-------	-------	-------

Počet startů v GP	66	17	44	23	150
Vítězství [celkem]	-	-	-	-	-
Pole Position	1	-	-	-	1
Nejrychlejší kola	-	-	-	-	-
Pódiová umístění	-	1	3	4	7
Nejlepší výsledek	4	3	4	7	-
Nejlepší start. pozice	1	2	3	11	-
První GP	INP.09	QAT 11	NED 06	VAL 04	-
První vítězství	-	-	-	-	-
Poslední vítězství	-	-	-	-	-
Tituly MS	-	-	-	-	-



Motocykl/Motorrad : Forward Yamaha. Director: Marco Curioni

NGM Forward Racing

● Velmi oblíbený Španěl a zároveň bezpochyby i velký talent, byl v posledních dvou letech nejlepším jezdcem na motocyklech s označením CRT. Před svým návratem do MotoGP™, což bylo v roce 2012, si připsal v kubatuře Moto2™ své první umístění na stupních vítězů. Lesk a hodnotu svého jména pak ještě vylepšil za řídky satelitní Ducati. Není tady divu, že jeho současná kariéra s NGM Forward Racing a zcela novou Yamahou s podvazkem FTR podnítila onen velký zájem okolo ně.

● In den letzten beiden Jahren war der beliebte Spanier – ein zweifelsfreies Talent – bester CRT-Pilot. Ehe Espargaro 2012 permanent in die MotoGP™ kam, hatte er in der Moto2™-Klasse sein erstes Podest gefeiert und hatte sich auf einer Satelliten-Ducati einen Namen gemacht. Mit dem NGM Forward Racing Team und dem neuen FTR-Yamaha-Paket hat Espargaro ein neues Kapitel in seiner Karriere aufgeschlagen.



Avintia Racing

Motocykl/Motorrad : Avintia. Director: Raul Romero



Hector Barbera

Po té co se nebyl schopen pořádně skamarádít s litrovou Ducati týmu Pramac, stal se součástí jiného španělského týmu Avintia Racing. Mezi jeho nejlepší loňské výsledky patří pár desátých míst z Mugella a Laguna Seca. V letošním roce kdy sedlá motocykl s označením Avintia FTR má za svého kolegu francouzského novíka Mike di Meglia.

Der Spanier Barbera kam letztes Jahr zu Avintia Racing, nachdem er sich mit der 1000ccm-Ducati von Pramac Racing nicht wirklich anfreunden konnte. 2013 waren zehnte Plätze in Mugello und Laguna Seca seine besten Ergebnisse. Dieses Jahr hat er auf der Avintia FTR Maschine den Franzosen und Rookie Mike di Meglio als Teamkollegen an der Seite.

	MotoGP™	250cc	125cc	Total
Počet startů v GP	75	75	47	197
Vítězství (celkem)	-	4	6	10
Pole Position	-	8	1	9
Nejrychlejší kola	-	4	6	10
Pódiová umístění	-	20	12	32
Nejlepší výsledek	6	1	1	-
Nejlepší start. pozice	3	1	1	-
První GP	QAT 10	SPA 05	JPN02	-
První vítězství	-	CHN 06	GBR 03	-
Poslední vítězství	-	VAL 09	VAL 04	-
Tituly MS	-	-	-	-

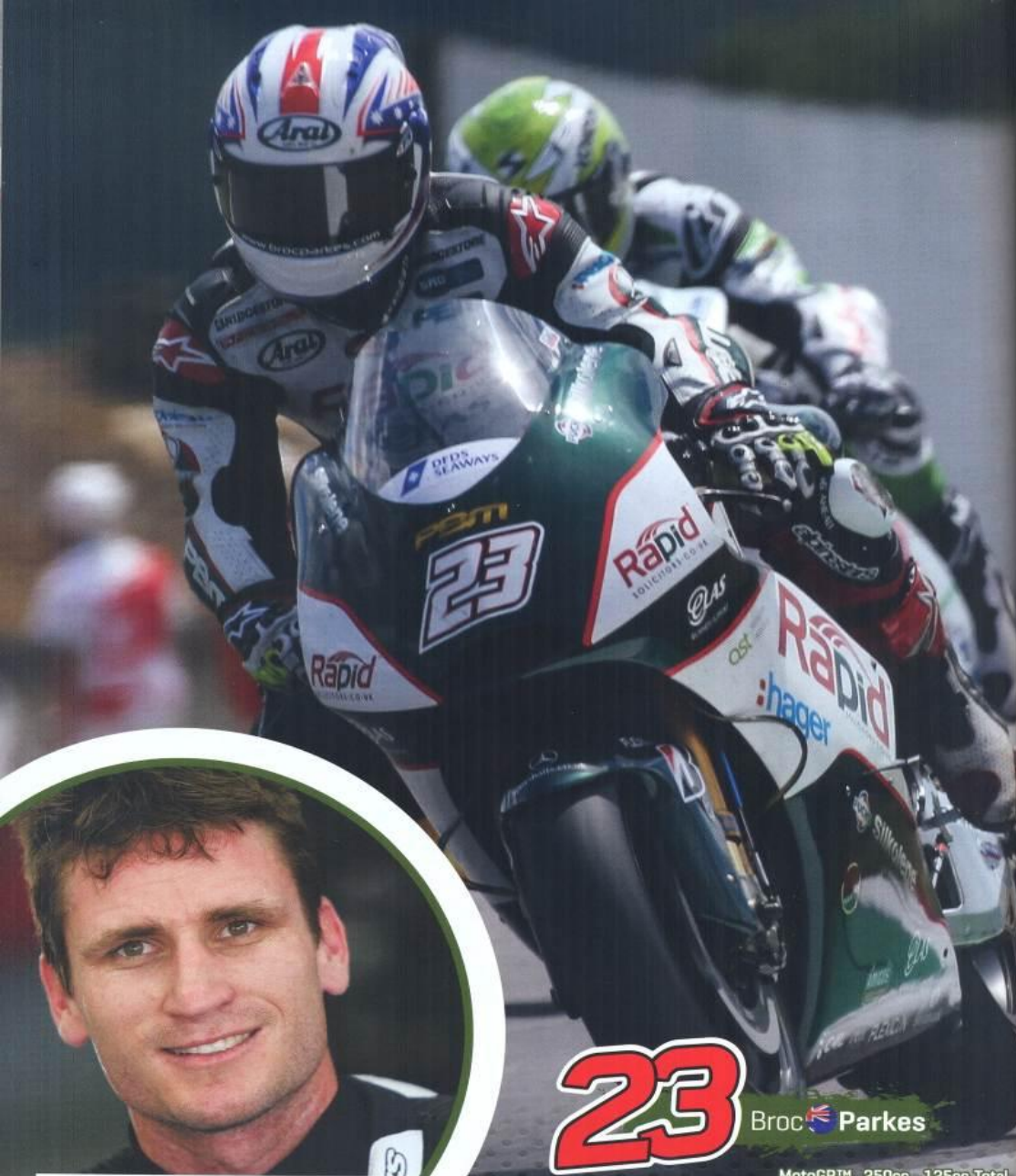
63 Mike di Meglio

Po jedenácti letech strávených v nižších kategoriích přestoupil Mike di Meglio do nejvyšších pater motocyklového sportu. Vrcholem Francouzovy kariéry byl v roce 2008 zisk titulu mistra světa v kubatuře 125ccm, od roku 2009 však závodil bez výraznějšího úspěchu ve střední třídě. Při loňském závodě v Brně utrpěl zlomeninu kostrče, což předčasně ukončilo jeho sezónu, a tak se nyní snaží o nápravu svého štěstí v MotoGP™ po boku Hectora Barbera v bílo-zelených barvách týmu Avintia Racing.

Di Meglio steigt 2014 nach elf Jahren in den kleineren Klassen in die MotoGP™ auf. Karriere-Highlight des Franzosen bisher war 2008 der Weltmeister-Titel bei den 125ern. Seit 2009 fuhr er in der mittleren Klasse, konnte aber nicht an alte Erfolge anknüpfen. Letztes Jahr brach er sich in Brunn das Steißbein und musste seine Saison vorzeitig beenden. In der MotoGP™ hofft er nun im Avintia Racing Team an der Seite von Hector Barbera auf mehr Glück.

	MotoGP™	Moto2™	250cc	125cc	Total
Počet startů v GP	8	59	16	91	174
Vítězství (celkem)	-	-	5	5	5
Pole Position	-	-	1	2	3
Nejrychlejší kola	-	-	-	4	4
Pódiová umístění	-	-	2	11	13
Nejlepší výsledek	17	6	2	1	-
Nejlepší start. pozice	21	2	1	1	-
První GP	QAT 14	QAT 10	QAT 09	JPN 03	-
První vítězství	-	-	-	TUR 05	-
Poslední vítězství	-	-	-	AUS 08	-
Tituly MS	-	-	-	1	1

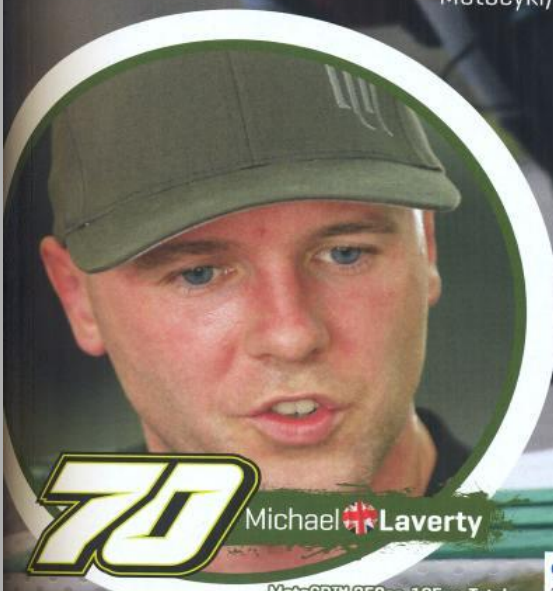
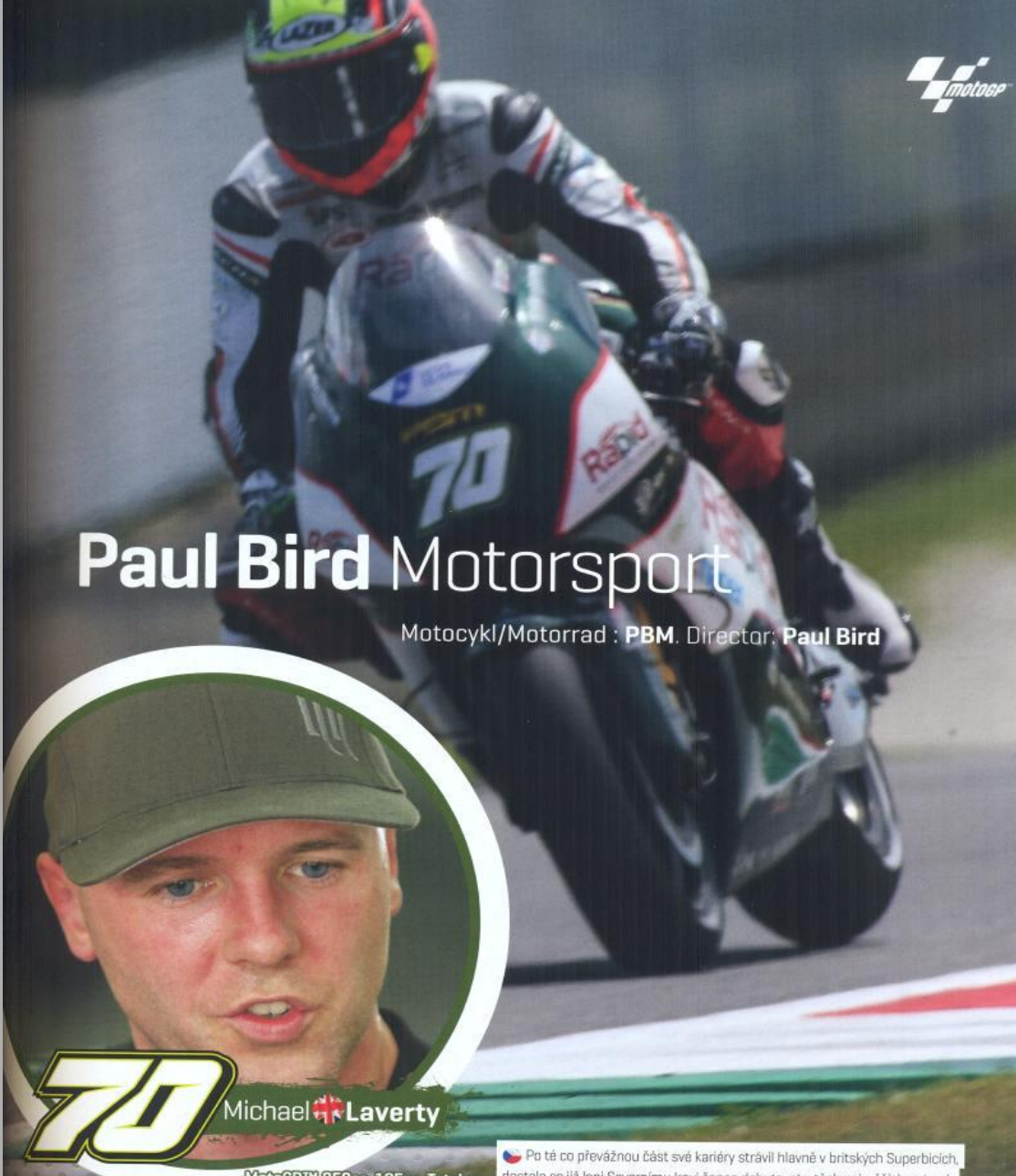




23 Broc Parkes

AU Broc Parkes je jediným Australanem v letošní startovní lince MotoGP™. Závodník z Nového Jižního Walesu, který žije v Andoře, sice absolvoval na divokou kartu závod třídy 125ccm na Phillip Islandu v roce 1999, debut v MotoGP™ se všim všudy však zažívá až letos. Parkes závodí s motocyklem, který vlastními silami vyvíjí tým PBM a i jeho týmový kolega Michael Laverty. **GB** Broc Parkes ist 2014 der einzige Australier in der MotoGP™-Klasse. Der Pilot aus New South Wales, der jetzt in Andorra lebt, fuhr 1999 mit einer Wildcard in der GP125 Klasse beim Phillip Island-Lauf, debütiert aber erst dieses Jahr in der MotoGP™-Klasse. Parkes fährt mit einer Eigenentwicklung des PBM Teams, Teamkollege ist Michael Laverty.

	MotoGP™	250cc	125cc	Total
Počet startů v GP	8	-	1	9
Vítězství (celkem)	-	-	-	-
Pole Position	-	-	-	-
Nejrychlejší kola	-	-	-	-
Pódiová umístění	-	-	-	-
Nejlepší výsledek	11	-	23	-
Nejlepší start. pozice	18	-	29	-
První GP	QAT 14	-	AUS 99	-
První vítězství	-	-	-	-
Poslední vítězství	-	-	-	-
Tituly MS	-	-	-	-



70 Michael Laverty

	MotoGP™	250cc	125cc	Total
Počet startů v GP	26	-	-	26
Vítězství (celkem)	-	-	-	-
Pole Position	-	-	-	-
Nejrychlejší kola	-	-	-	-
Pódiová umístění	-	-	-	-
Nejlepší výsledek	13	-	-	-
Nejlepší start. pozice	15	-	-	-
První GP	QAT 13	-	-	-
První vítězství	-	-	-	-
Poslední vítězství	-	-	-	-
Tituly MS	-	-	-	-

Paul Bird Motorsport

Motocykl/Motorrad : PBM. Director: Paul Bird

GB Po té co převážnou část své kariéry strávil hlavně v britských Superbicích, dostalo se již loni Severnímu Irovi šance debutovat v těch nejvyšších patrech motocyklového sportu. Lavertyové jsou extrémně známou a úspěšnou závodnickou rodinou. Při svém vstupu do týmu měl k dispozici motorku s označením ART, avšak v polovině sezóny nastala přechod k vlastnímu vyvíjenému stroji týmu PBM, s nímž také absolvoje celou letošní sezónu.

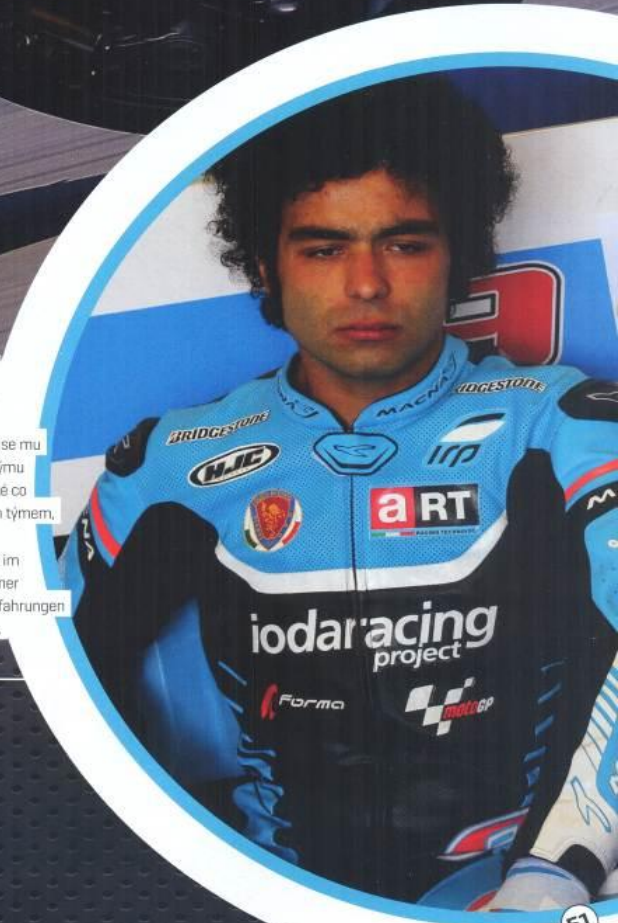
GB Nachdem er hauptsächlich in der British Superbike unterwegs gewesen war, wurde der Nordire letztes Jahr auf die größte Motorradrennsport-Bühne der Welt geholt. Die Lavertyys sind eine extrem erfolgreiche Rennsport-Familie und Michael kam im PBM Team und auf einer ART unter. In seinem ersten Jahr wechselte er gegen Halbzeit auf die Eigenentwicklung der Mannschaft, mit der er auch 2014 die ganze Saison fahren wird.



9 Danilo Petrucci

Petrucci byl testovacím jezdcem v superbikovém projektu Ducati, pak se mu však v roce 2012 dostalo cti a šance startovat v premiérové MotoGP™ v týmu Iodaracing Project. Itai na sebe upozornil v celku odvážnými výkony a po té co nasbíral v roce 2013 ještě další zkušenosti, tak pokračuje stále se stejným týmem, avšak letos má k dispozici materiál od ART.

Petrucci war Testfahrer im Superbike-Projekt von Ducati, ehe er 2012 im Iodaracing Project Team seine Chance in der MotoGP™ bekam. Der Italiener beeindruckte mit einigen mutigen Leistungen, sammelte 2013 weitere Erfahrungen und bleibt in der Mannschaft. Dieses Jahr hat er ART-Equipment erhalten.



	MotoGP™	250cc Total
Počet startů v GP	40	40
Vítězství [celkem]	..	..
Pole Position	..	..
Nejrychlejší kola	..	..
Pódiová umístění	..	..
Nejlepší výsledek	8	..
Nejlepší start. pozice	11	..
První GP	QAT 12	..
První vítězství	..	..
Poslední vítězství	..	..
Tituly MS	..	..

Motocykl/Motorrad : ART. Director: Giampiero Sacchi

Octo Iodaracing Team



24letý Karel Abraham debutoval v MS v roce 2005 a během svojí kariéry prošel skrze kubatury 125ccm, 250ccm/ Moto2™. Letošní twin Grand Prix České republiky tak pro něj bude již desátou Velkou cenou na brněnské trati.

V současné sezóně MotoGP™ je možné sledovat, jak se Abraham pomalu vrací zpět do formy, jakou měl před loňskou sezónou a která byla zraněním a smůlou. V loňském roce statečně dokončil brněnský závod na 19. místě, což samozřejmě nebyl výsledek, který by on sám očekával. Na druhou stranu šlo o jeden ze šesti závodů, které za celou nepovedenou sezónu dokončil. Jakékoliv ambice totiž zastavila nejdřív zlomenina klíční kosti a následně rozsáhlé zranění ramene.

Český jezdec tak loňský rok doslova protřpěl. Hned na úvod sezóny musel vynechat několik závodů, kvůli zlomenině pravé klíční kosti po pádu v texaském Austinu. A aby toho nebylo málo, tak si při dalším pádu po nepřijemném highsideru v Indianapolis velmi rozsáhle poranil levé rameno.

Přes obrovskou bolest o týden později absolvoval domácí závod. Ten ještě dokončil, v Misuru už ale vzdal a ukončil sezónu. Padlo totiž rozhodnutí absolvovat v říjnu operaci, která dá rameno do pořádku.

Následovaly měsíce rehabilitace a velmi namáhavé cvičení, tak aby rameno získalo co největší hybnost. Z tohoto pohledu bylo třinácté místo z úvodního závodu v Kataru významný výsledek, který Karla Abrahama vrátil zpět do startovního pole MotoGP™.

Po závodě pak řekl: „Po pěti měsících od operace se konečně cítím lépe. V normálním životě můžu dělat cokoliv, dokonce i trénink na motokrosově motorce je v pohodě, ale když se posadím na MotoGP™ motorku, je všechno úplně jiné. Hlavně při náklonech a vysezení z motorky se rameno extrémně namáhá a hodně to bolí. Z konečného výsledku z Kataru mám radost, teď musím dál pokračovat, protože stejně jako při závodech bývá nejtěžší zlepšit se o ty poslední desetinky.“

Od toho okamžiku Abraham předvedl se svou 'Open' Hondou RCV1000 řadu vynikajících výsledků, když na bodovaných příčkách skončil z devíti úvodních startů sedmkrát.

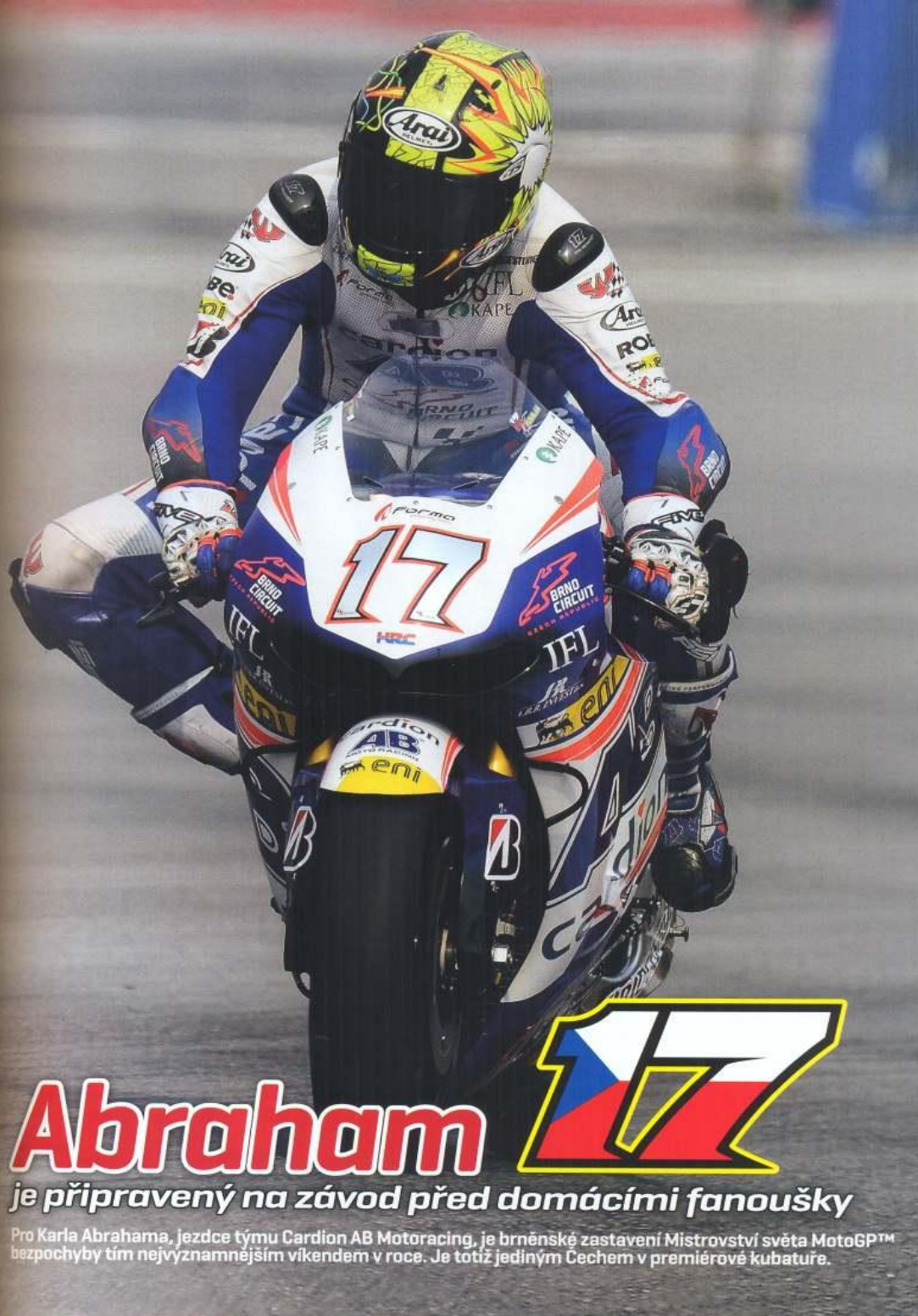
Abraham pak absolvoval i velmi zajímavý závod v Mugellu, kde se nakonec při těsném souboji v posledním kole závodu porval kromě čtyř mistrovských bodů i o svůj nejlepší výsledek od roku 2012 s Hiroshim Aoyamou a Scottem Redingem na stejných motocyklech RCV1000.

Český jezdec tak zvítězil i v neoficiální bitvě o nejlepšího jezdce třídy 'Open' mezi jezdci na motocyklech značky Honda a rozmnožil tak svůj bodový zisk na více než dvojnásobný počet oproti sezóně 2013, přestože se jednalo teprve o šestý závod celého šampionátu.

Po povedeném Mugellu Abraham řekl: „Přesně takhle jsem si představoval, že by ten závod mohl vypadat. Rozhodně je to pro nás vynikající výsledek. Nejde jen o konečnou pozici, ale i o to, že jsem si konečně zazávodil, že jsem bojoval s ostatními Hondami. Věřím, že to celému týmu vlije krev do žil. Škoda je jen to, že jsme na hondách nemohli bojovat se satelitními Ducati, které byly před námi. V zatáčkách jsem byl rychlejší, ale na rovinách nám díky silnějšímu motoru ujíždějí. Pro mě to znamenalo, že jsem je nedokázal předjet, Scott Redding na to doplatil tak, že jej předjel Pirro a nakonec jsem se před něj dostal i já.“

Těsně před letní přestávkou si pak Abraham velmi dobře poradil i se složitými podmínkami na Sachsenringu při jednom z nejdramatičtějších závodů sezóny, když skončil třináctý a pobral tak další tři body.

Povedený německý závod zhodnotil takto: „Začnu tím, že máme tři body a to je vzhledem situaci, která dnes na okruhu nastala, dobrý výsledek. Start byl kvůli počasí hodně zajímavý. Moc nás na raštu nezůstalo. Většina jezdců se po zahřívání kole rozhodla vyměnit v boxu motorku. Dráha byla totiž v tomto okamžiku celá suchá kromě jedné zatáčky. Měl jsem obě suché gumy a to se ukázalo jako nejlepší rozhodnutí. Vadi mi, že je přede mnou Aoyama. Dlouho jsem jel za ním a chystal si ho na předjetí, ale měl jsem už hodně sjeté gumy. Těsně před koncem jsem dokonce přemýšlel, že radši pojedu na jistotu. Pak jsem to risknul a předjel ho. Bohužel je Aoyama hodně rychlý na top speedu, takže mi hned vrátil zpět. Pro dobrý výsledek jsem dnes udělal maximum. Další se nám teď zajíždět stabilně a všichni doufáme, že se během druhé poloviny sezóny ještě o jedno až dvě místa zlepšíme.“



Abraham



je připravený na závod před domácími fanoušky

Pro Karla Abrahama, jezdce týmu Cardion AB Motoracing, je brněnské zastavení Mistrovství světa MotoGP™ bezpochyby tím nejvýznamnějším vikendem v roce. Je totiž jediným Čechem v premiérové kubatuře.



56th International
Engineering
Fair

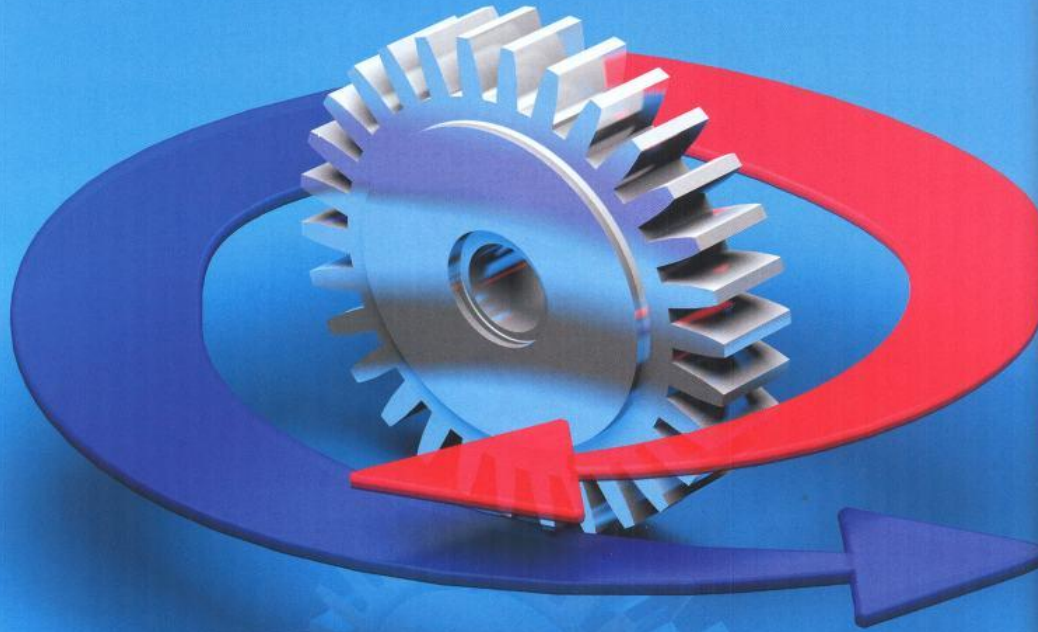
AUTOMATIZACE

MSV 2014

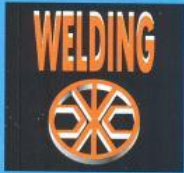


9th International
Machine
Tools Exhibition

IMT 2014



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



29 Sept.–3 Oct. 2014

Brno – Czech Republic

BVV Trade Fairs Brno
Výstaviště 405/1
CZ – 603 00 Brno
Phone: +420 541 152 926
Fax: +420 541 153 044
E-mail: msv@bvv.cz
www.bvv.cz/msv

BVV
Veletř
Brno



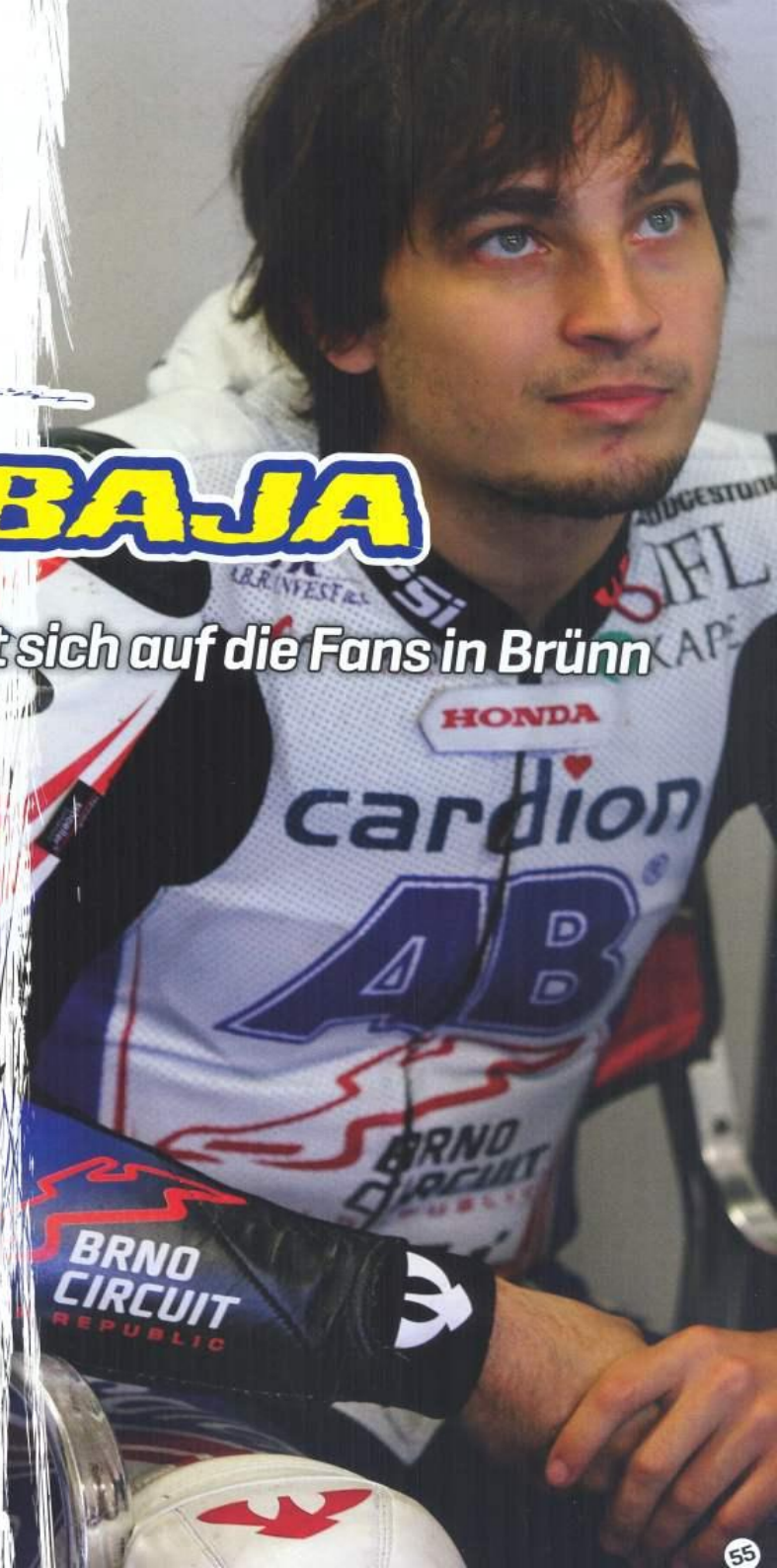
Abraham freut sich auf die Fans in Brunn

Für Cardion AB Motoracing Pilot Karel Abraham ist der Besuch der MotoGP™ Weltmeisterschaft in Brunn das wichtigste Wochenende der Saison. Er ist der einzige Tscheche in der Königsklasse.

Der diesjährige bwin Grand Prix České Republiky wird der neunte Heim-GP des 24-Jährigen. Seit er 2005 in die Motorrad Weltmeisterschaft kam, ist er hier in den Klassen bis 125ccm, 250ccm, Moto2™ und jetzt MotoGP™ gefahren.

Nach einer verkorksten Saison 2013, in der Abraham von Pech und Verletzungen verfolgt war, hat er dieses Jahr wieder zu alter Form gefunden. Letztes Jahr erkämpfte er sich beim Heimrennen den 19. Platz. Sicher war das nicht das gewünschte Ergebnis, doch es war eines von nur sechs Rennen, die er in dieser „Saison zum Abhaken“ beenden konnte. Schlüsselbein- und Schulter-Verletzungen schränkten Abraham fast das ganze Jahr über ein.

Das letzte Jahr war nicht leicht für den Piloten aus der Tschechischen Republik. Bereits zu Saisonbeginn brach er sich in Austin das rechte Schlüsselbein, später schlug er sich bei einem schweren Highsider in Indianapolis die linke Schulter an. In Brunn quälte er sich mit Schmerzen durch seinen Heim-GP, in Misano konnte er sein letztes Saisonrennen nicht mehr zu Ende fahren. Er ließ sich operieren und im Oktober die Schulter neu aufbauen. ►►





Es folgten Monate der Rehabilitation und zermürbende Tests, um die Kraft in der Schulter wieder zu erlangen. Bei seinem Comeback in Katar, dem Saisonauftakt 2014, fuhr er als 13. über die Ziellinie. Abraham war wieder zurück.

Nach dem Rennen dort sagte er: „Endlich ist es, fünf Monate nach der Operation, um ein wenig besser. Ich kann im normalen Leben wieder alles machen, sogar Motocross-Training ist ok. Aber sobald du auf einem MotoGP-Motorrad sitzt, ist alles anders. Du musst dich in den Kurven richtig über das Bike lehnen und das bringt die Schulter an ihr Limit. Das schmerzt noch sehr. Ich war froh, dass ich das Rennen in Katar zu Ende fahren konnte. Jetzt kommt es nur noch darauf an, letzte Verbesserungen zu erzielen – wie im Rennsport, wo auch die letzten Zehntel das Schwierigste sind.“

Seither ist Abraham wieder konstant gefahren, lag auf seiner Open-Honda RCV1000RR in sieben der ersten neun Rennen in den Punkten.

Mugello war ein besonders starkes Rennen des Tschechen: Auf der letzten Runde sicherte er sich sein bestes Ergebnis seit 2012. Er holte Platz zwölf und sammelte vier WM-Punkte, nachdem er auf der letzten Runde seine RCV1000RR-Kollegen Hiroshi Aoyama und Scott Redding niederringen konnte.

Abraham gewann damit den inoffiziellen Battle der Open-Hondas – und hatte mit jenem Ergebnis schon mehr als doppelt so viele Punkte auf dem Konto, wie in der gesamten Saison 2013. Und da waren erst sechs Rennen des Jahres 2014 gefahren!

„Nun, das ist genau das Ergebnis, von dem wir geträumt haben“, sagte Abraham in Mugello. „Es geht nicht einfach nur um die Position an sich, sondern ich hatte Spaß im Rennen, konnte gegen andere Open-Honda-Piloten fighten und das war mir und dem Team sehr wichtig. Ich bin etwas enttäuscht, dass wir nicht gegen die Ducatis kämpfen konnten. Wir können sie in den Kurven schlagen, aber auf den Gerade fehlt uns die Power. Ich bin fast das ganze

Rennen hinter Michele Pirro gefahren und konnte ihn einfach nicht überholen. Aber egal, ich habe Scott Redding geschlagen, der auf dem gleichen Bike wie ich sitzt.“

Kurz vor der Sommerpause kam Abraham mit den schwierigen Witterungsbedingungen am Sachsenring – einem der dramatischsten Rennen der Saison – perfekt zurecht und holte als 13. erneut drei WM-Punkte.

„Das Rennen ist schwer einzuschätzen“, grübelte er. „Aber wir haben wieder drei Punkte und in Anbetracht der Situation auf der Strecke heute, ist das ein gutes Ergebnis. Der Start war aufgrund des Wetters wirklich interessant. Viele blieben nicht in der Startaufstellung. Die meisten Fahrer entschieden sich nach der Warmup-Runde das Motorrad zu wechseln. Ich habe alles gegeben, um ein gutes Ergebnis zu holen. Wir haben ein solides Resultat eingefahren und wir hoffen alle, dass wir im zweiten Teil der Saison noch mal ein oder zwei Positionen besser werden können.“ □

KAREL ABRAHAM

LS2 HELMETS

Bezpečnost, kvalita, design a rozumná cena, to je LS2.

Španělské přilby LS2 vyvířené v Evropě jsou jedinečnou kombinací atraktivního designu, vysoké kvality, bohaté výbavy a rozumné ceny. Během několika málo let se přilby LS2 staly nejprodávanější značkou v Evropě a na sportovním poli dokázaly získat již mnoho cenných vítězství včetně extrémního rallye Dakar. Nedávno se dokonce dostaly až na samotný vrchol světa silničních motocyklových závodů: v přilbách LS2 jezdí například Isaac Viñales ve třídě Moto3 nebo v nejprestižnější třídě MotoGP jezdec na Ducati Yonny Hernandez.

V modelovém roce 2014 přichází značka LS2 s jednou z vůbec nejširších nabídek na trhu – od kvalitních helem na skútry a choppery přes přilby pro motokros, enduro a čtyřkolky až po aerodynamicky zdaleka integrovaní a vyklápěcí helmy nebo high-endové karbonové přilby pro rychlé silniční motocykly a okružové ježdění.

Pro přilby LS2 jsou typické vnitřní vysouvací sluneční clony pro pohodlnou jízdu na přímé silnici / v noci. Vestavěný systém dofukování lícnic AIR GO umožňuje dokonalé přizpůsobení helmy na každou hlavu. V německé anketě „Best Brand Helmets“ skončily přilby LS2 (společně s helmami Arai) mezi třemi značkami, se kterými jsou zákazníci a prodejci nejvíce spokojeni.

Přilby LS2 jsou lehké, aerodynamické a bezpečné. Ať jsou skotepiny vyrobeny z uhlíkových kompozitů, akrylného laminátu nebo z HPTT polykarbonátu, všechny jsou homologovány podle přísných evropských bezpečnostních standardů ECE 22.05. Tyto helmy získaly 4 hvězdičky v testu bezpečnosti SHARP, vyklápěcí helma LS2 se stala vůbec první vyklápěcí přilbou na světě, která prošla certifikací podle nejprísnejší světové normy Snell M2010.

Více informací najdete na www.ls2.cz

Importér do ČR a SR:

ASP Group s.r.o., Náměstí 13, 267 53 Žebrák
Tel.: +420 311 577 222, +420 311 577 223
Fax: +420 311 577 224
E-mail: info@aspgroup.cz
Web: www.aspgroup.cz

Všechny přilby LS2 jsou homologovány podle nejprísnejších bezpečnostních standardů ECE 22.05



LS2 HELMETS

LS2 – HIGH-QUALITY MOTORCYCLE HELMETS

Designed in Europe, headquartered in Spain, the LS2 helmets are proving to be a very popular on the European market, providing attractive designs and outstanding quality at excellent prices.

Within just a few years, the LS2 has become the top-selling helmet brand in Europe. In motorcycle racing the LS2 reached already countless valuable victories including famous Dakar victory of MX456. And recently LS2 helmets took by storm even the very top of the world's roadracing championship, having Isaac Viñales in Moto3 and Ducati rider Yonny Hernandez in the most prestigious MotoGP Grand Prix motorcycle category, just to name a few.

In 2014 comes LS2 with one of the largest helmet selections on the market, from high quality scooter and chopper helmets over attractive off-road helmets for motocross, enduro and ATVs up to aerodynamic full-face / modular helmets and high-end carbon helmets for track riding. LS2 helmets are equipped with practical built-in retractable sun visors for easy sun / shade / day / night riding, and the Air-Go built-in air pump that allows you to adjust the cheek pads for a perfect fit. No wonder that LS2 helmets were awarded as third "Best Brand Helmets" in German overall satisfaction helmet survey.

LS2 helmets are lightweight, aerodynamic, and also safe. Whether carbon fiber composite, fiberglass or HPTT polycarbonate, all LS2 helmets are approved to strict European safety standard ECE 22.05. Many of LS2 helmets have Sharp stars rating. LS2 flip-up helmet is the first flip-up helmet in the world certified to the strictest Snell M2010 standard.

You can find more information at www.ls2.cz

LS2 Distribution and Wholesale for Czech and Slovak Republic:

ASP Group s.r.o., Náměstí 13,
267 53 Žebrák

Phone: +420 311 577 222, +420 311 577 223

Fax: +420 311 577 224

E-mail: info@aspgroup.cz

Homepage: www.aspgroup.eu



Bluetooth



Abraham



ready for home event in front of Brno fans...



For Cardion AB Motoracing's Karel Abraham the visit to Brno is undoubtedly his biggest weekend of the year, as the only Czech rider in the premier class of the MotoGP™ World Championship.

This year's bwin Grand Prix České republiky will be the ninth time that Abraham has participated in a GP race at the Brno track, with the 24 year-old having come through the ranks of the 125 and 250/ Moto2™ categories since his full debut season in 2005.

The current MotoGP season has seen Abraham return to steady form after his 2013 campaign was disrupted by injury and bad luck. Last year at his home round he rode bravely to 19th, not the result he would have wanted of course, but that was just one of six races he finished in a season to forget - as collarbone and shoulder injuries hindered his progress.

The Czech rider endured a tough campaign last year, missing races early in the season after breaking his right collarbone in Austin and then damaging his left shoulder in a huge highside crash at Indianapolis. He rode through the pain barrier at his home round in Brno and did not complete his last race of the season at Misano, eventually having surgery to rebuild the shoulder in October.

Months of rehab and grueling test sessions followed as he regained movement and strength in his shoulder - so to cross the finishing line 13th on his comeback in Qatar, as the 2014 season got underway, was a notable achievement for Abraham.

After that race he commented, "Finally five months after the operation it's got a lot better. I can do everything in my normal life,

even motocross training is ok, but once you get on a MotoGP™ bike it's different. You have to really lean and get over the bike on the turns and that pushes the shoulder to the limit, so it hurts quite a lot. I was pleased to finish the race in Qatar and it's now a case of just making the final improvements, like in racing getting the last few tenths is the hardest part."

Since then Abraham has put together a string of consistent results and finished in the points at seven of the nine opening rounds on his Honda RC213V "Open" machine.

Abraham had an exciting race at Mugello and secured his best result since 2012 on the very last lap of the race. He added another four points to his World Championship tally coming home 12th, winning out in a last lap battle with fellow RC213V-equipped riders Hiroshi Aoyama and Scott Redding.

The Czech rider therefore won the unofficial battle of the best rider on the "Open" Honda for that weekend and took his points haul to more than double that of his 2013 total, after just six races of the 2014 campaign.

Reflecting on his Mugello result Abraham said, "Well, this is exactly the result we dreamed about. It's not only about the final position, I enjoyed the race, I fought against the other Open Honda riders and all of this is very important for me as well as for the team. I'm a little bit disappointed that we couldn't fight against the Ducati riders. We can beat them on the corners, but we don't have enough power on the straights. I rode almost the whole race behind Michele Pirro and couldn't overtake him. However I beat Scott Redding who was riding on the same bike as me."

Just before the summer break Abraham dealt well with the tricky conditions at Sachsenring in one of the most dramatic races of the season, finishing 13th and grabbing three more points.

Reflecting on that result he commented, "It's difficult to evaluate the race, but we have three points and considering the situation at the circuit today, it is a good result. The start was really interesting due to the weather and many of us did not remain on the grid. The majority of the riders decided to change the bike after warm up lap. I did everything to achieve a good result. We managed another solid finish and we all hope that during second part of the season we can improve one or two positions." □



530RR MAXUM 4 Racing Series

Špičkový 100% syntetický motorový olej pro čtyřdobé silniční motocykly včetně závodních. Celoroční nejlepší možná ochrana motoru. Snižuje spotřebu a zvyšuje výkon. Uspadňuje řazení.

www.aspgroup.cz



www.ocpsped.cz



INTERNATIONAL TRANSPORT & SPEDITION
Brno, Luxemburg, Stuttgart, Leipzig...

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

Grüne Power für den Motor

ELF VENT VERT 10W50 für Kawasaki

Elf Moto bietet ab sofort einen neuen Motorradschmierstoff unter dem Co-Branding Elf-Kawasaki und bietet ein innovatives Produktdesign, das exklusiv für Kawasaki entwickelt wurde.

Der Spezialist für Hochleistungsschmierstoffe Elf Moto bringt in Zusammenarbeit mit Kawasaki Motors Europe einen neuen Motorradschmierstoff auf den Markt. Durch die enge Partnerschaft im Motorradrennsport, einen Weltmeistertitel in der Superbike-Weltmeisterschaft WSBK 2013, prestigeträchtige Siege bei den 24 Stunden von Le Mans 2013 sowie beim Bol d'Or 2013 haben **Elf und Kawasaki zusammen mit ihrem gemeinsamen Know-how** das Motoröl **ELF VENT VERT 10W-50** entwickelt, das jetzt auf dem deutschen Markt eingeführt wird.

Die Produktreihe wird von Total Lubrifiants hergestellt und **zunächst in drei europäischen Ländern vertrieben: Frankreich, Deutschland und Italien.** **ELF VENT VERT 10W-50** wird exklusiv nur über das Netz der Kawasaki-Händler vertrieben.

Dieses exklusive Hochleistungsprodukt **10W-50** aus der Motorölsérie Elf Moto wurde speziell für Viertaktmotoren entwickelt und hat als spezielles Merkmal die **Kawasaki-Farbe LIME GREEN**.

► **ELF VENT VERT 10W-50** steht für die neueste Generation synthetischer Öle. Es bietet allerhöchste Performance in jeder Fahrsituation, egal ob in der Stadt, auf der Autobahn oder auf der Rennstrecke. Die herausragenden Eigenschaften sind:

- Hoher Betriebsverschleißschutz
- Hoher Kupplungsverschleißschutz
- Starke Anti-Verschleiß-Performance auch unter extremen Bedingungen

ELF VENT VERT 10W-50 übertrifft die Mehrzahl der neuesten Anforderungen gemäß API-Norm S JASO MA2 und erhielt die Freigabe und offizielle Empfehlung durch Kawasaki Motors Europe.



MOTORRAD Urteil: sehr gut

ELF MOTO 4 ROAD 10W-40
Im Test 14 Motorenöle für Motorräder Ausgabe 15/2013



Testurteil „sehr gut“ für ELF MOTO 4 Road

In seiner Ausgabe 15 vom 5.7.2013 testete die Zeitschrift MOTORRAD 14 Motorenöle für Motorräder. Mit dabei: unser ELF MOTO 4 Road. Das Öl, das auch Stefan Bradl, einer der TOP-Fahrer der Königsklasse MotoGP, empfiehlt. Die getesteten Öle wurden in einem renommierten Labor für Schmierstoffanalysen genau unter die Lupe genommen: Viskosität, Spezifikation, Additive und schließlich der Preis wurden untersucht. Unser ELF MOTO 4 Road schneidet mit dem Prädikat „sehr gut“ ab – ein fantastisches Ergebnis für unser bestes Motorradöl. Es belegt im Gesamtranking Platz 4 und gehört damit laut MOTORRAD zur Spitzenklasse. Testen Sie dieses Premiumprodukt, welches Sie nur im Fachhandel erhalten können.



Stefan Bradl empfiehlt:
**ELF MOTO
4 ROAD 10W-40**

MOTORRAD
Urteil: **sehr gut**

ELF MOTO 4 ROAD 10W-40
Im Test 14 Motorenöle für Motorräder Ausgabe 15/2013



Eine Marke von TOTAL

LCR Honda RC213V

Motocykl týmu LCR na němž závodí Stefan Bradl v kubatuře MotoGP nese sice označení RC213V, jedná se však o tzv. „satelitní“ verzi továrního stroje týmu Repsol Honda. Je to jeden z nejrychlejších satelitních motocyklů na startovním roštu, což Němec velmi často za dobu co závodí v MotoGP potvrdil.

Motor

Litrový čtyřtákní motor do V si za několik let získal velmi dobré renomé díky svému výkonu a spolehlivosti. Od svého představení navíc Honda nikdy neměla potíže s výkonem nebo se spotřebou a letošní rok není výjimkou, a to i přesto, že došlo k redukci povoleného maxima z 21 na 20 litrů paliva oproti předešlé sezóně.

Důvod proč Honda tohle zvládá tak dobře je částečně díky mechanickým změnám na motoru, avšak z velké části to přísluší sofistikované elektronice na motocyklu. Zatímco na začátku sezóny bylo všem týmům představen nově přesně vymezený hardware, Honda si ponechala softwarovou část do jejíž vývoje investovala nejen obrovské penzum času, ale také velké množství peněz.

Přesné mapování zajišťuje, že palivo je použito jen v momentech absolutní nutnosti, přičemž když už je spotřebováváno, tak je zajištěna maximální účinnost. Obecně konfigurace motoru do V, či případná drobná změna v úhlu sevrění válců si časem získala pověst docela agresivního pohonného agregátu, avšak tentě ten motor Hondy se neprojevuje žádnými byt jen trochu negativními symptomy, než jak tomu bylo v případě jeho předchůdců.

Pneumatiky

Před letošní sezónou doznely pneumatiky drobných změn a jsou konstruovány tak, aby nabídl mnohem větší grip na hranách při akceleraci ze zatáček. Honda RC213V je známá

pro svůj „stop and go“ styl, zkrátka je méně zaměřená na rychlost v zatáčkách, na místo toho se motocykl „zastaví“, pak se s ním zatočí, aby vzápětí ze zatáčky vystřelil.

Přesně tento typ nových pneumatik byl pro všechny čtyři RC213V na startovním roštu doslova trefou do černého, přičemž Stefan Bradl je jedním z mála, kdo byl často schopen využít potenciál zadní pneu jak v měkčích, tak i v tvrdší verzi. Oproti tomu měl německý jezdec v loňském roce pákrát problém s přední gumou, nicméně Hondou jemu svěřený motocykl pro letošní sezónu, jak se zdá tyto problémy nemá.

Převodovka

Honda používá „seamless“ převodovku od roku 2011 a pro rok 2014 na ni provedla další vylepšení. Během přefázování směrem nahoru se z převodovky ozývá dlouhý uhlazený zvuk, zatímco při fázování dolů a navíc při ostrém brzdění je to úplně něco jiného.

Stabilita při brzdění - byl velmi často skloňovaný termín od všech jezdců Hondy v loňském roce a japonská továrna tento nešvar pro letošní rok dost podstatně vylepšila, částečně i díky skutečnosti, že je propojení mezi samotným motorem a koly motocyklu souvislé, čehož bylo dosaženo dalším optimalizováním převodovky a tím pádem došlo k minimalizování nežádoucích pohybů a sil motocyklu.

To má samozřejmě nejen vliv na spotřebu paliva, ale následně i na samotný průběh

brzdění motorem a rovněž také na kuckavé zvuky z výfuku při dobíždění, jenž vznikají spalováním prebytečného paliva, což bylo rovněž eliminováno.

Satelit vs. čistá továrna

Je velmi jedinečné, že se satelitní motocykl dostane k umístění na stupních vítězů nebo dokonce získá vítězství, přesto že se jedná prakticky o identický motocykl. Je to dáno skutečností, že satelitní tým má určitý počet dílů, na které se může při hledání nastavení spolehnout a nemá k dispozici repertoár, jako má plně tovární tým, který může dělat změny přehrášle. Tím pádem satelitnímu týmu zůstává jen menší pole možnosti, na druhou stranu jsou však ochráněni před tím, že se dokonalé ztratí v moři nepřehledného množství kombinací nastavení.

Největší manko je zřejmě na poli elektroniky. Tovární software, v tomto případě přímo od Hondy, skýtá obrovské pole možnosti a inženýři přes telemetrii jej po předešlé důkladné analýze dokážou nastavit nejlépe, jak umí. A lidská síla, vědomostí a um něco stojí. Zatím co satelitní tým má jen určitě možnosti k nastavení, přičemž jejich úplný potenciál není možno využít zcela neboť jejich budget je menší a tím i počet zaměstnaných odborníků.

Satelitní týmy však nejsou vždy v nevýhodě, což prokázal Stefan Bradl svým výkonem v kvalifikaci na Grand Prix Německa, dokážou totiž profitovat z výborné práce svého týmu při hledání nastavení, jako i závodnickova talentu. ■

Reifen

2014 ist der Reifen ein klein wenig anders. Er wurde entwickelt, um den Piloten beim Herausbeschleunigen aus den Kurven in Schräglage mehr Grip zu bieten. Die Honda RC213V wird im Stop-and-Go Stil gefahren. Das bedeutet, dass die pure Kurvengeschwindigkeit nicht ganz so wichtig ist, dafür aber die Bremse, das Umlegen und dann das Herausbeschleunigen.

Alle vier RC213V des Feldes kamen daher auf Anhieb gut mit dem neuen Reifen zurecht. Bradl zählte dieses Jahr zu den ganz wenigen, die sowohl den weicheren, als auch den härteren Hinterrreifen zum Funktionieren bringen



Specifikace:

Motocykl: Honda RC213V
Motor: obsah 1000ccm, kapalinou chlazený
čtyřtákní DOHC čtyřválec do V
Výkon: přes 230 koní
Top speed: přes 350 km/h
Podvozek:
přední - teleskopická vidlice (Öhlins)
zadní - Pro-link (Öhlins)
Podvozek: Hliníkový twin-tube
Brzdy:
Přední - karbonové (Brembo)
Zadní - kapalový plisk (Brembo)
Suchá váha: dle FIM předpisů (160kg)

Spezifikation:

Motorrad: Honda RC213V
Motor: 1000ccm Flüssigkeitsgekühlter
4-takt DOHC 4 valve V-4
Leistung: über 230 PS
Top Speed: über 350 km/h
Fahrwerk:
Vorn - Teleskop-Gabel (Öhlins)
Hinten - Pro-link (Öhlins)
Chassis: Aluminium Doppel-Rahmen
Bremsen:
Vorn - Karbon (Brembo)
Hinten - Stahl (Brembo)
Trochengewicht: Entsprechend FIM-Regulationen (160kg)

Die LCR Honda MotoGP RC213V von Stefan Bradl ist die „Satelliten-Version“ der Werksmaschinen vom Repsol Honda Team. Es ist eines der schnellsten Satelliten-Motorräder des Fahrerfeldes, wie der Deutsche in seiner MotoGP-Zeit bereits einige Male beweisen hat.

Die LCR Honda MotoGP RC213V von Stefan Bradl ist die „Satelliten-Version“ der Werksmaschinen vom Repsol Honda Team. Es ist eines der schnellsten Satelliten-Motorräder des Fahrerfeldes, wie der Deutsche in seiner MotoGP-Zeit bereits einige Male beweisen hat.

Motor

Der 1000ccm V4-Motor hat einen guten Ruf, sowohl für seine Leistung, als auch die Haltbarkeit. Honda mangelte es nie an Power, auch das immer weiter abgesenkte Sprit-Limit war kein Problem. Auch dieses Jahr nicht, als jenes von 21 auf 20 Liter einmal mehr gesenkt wurde.

Warum konnte sich Honda so gut anpassen? Teilweise liegt das an mechanischen Änderungen im Motor selbst, hauptsächlich aber an der ausgeklügelten Elektronik. Zu Beginn der Saison 2014 wurde zwar eine Einheits-Hardware für alle Teams installiert, doch Honda arbeitet weiterhin mit einer eigenen Software, in welche viel Zeit, Geld und Entwicklung eingeflossen ist.

Das richtige Mapping regelt, dass nur dann Benzin genutzt wird, wenn er absolut notwendig ist und dass er mit der höchstmöglichen Effizienz verbrannt wird. Ein mager laufender Motor hat oft den Ruf, sehr aggressiv zu fahren zu sein. Nicht so der V4 von Honda,

konnten. Letztes Jahr noch hatte Bradl oft ein Problem mit dem Verschleiß des Vorderreifens, doch an seinem diesjährigen Bike ist dies größtenteils behoben.

Getriebe

Honda setzt seit 2011 ein stufenloses Getriebe ein, 2014 wurde dieses noch einmal weiter verbessert. Während das Hochschalten schon immer sanft von staten ging, war das Herunterschalten beim Bremsen ein ganz anderes Thema.

„Stabilität auf der Bremse“ war letztes Jahr einer der häufigen Mängelpunkte der Honda-Piloten. Der größte japanische Motorradhersteller hat das dieses Jahr besser hinkommen. Das Getriebe wurde so überarbeitet, dass Rad- und Motor-Geschwindigkeiten nahezu „stufenlos“ identisch sind. Damit konnten

ungewollte Unruhen und Kraftwirkungen am Motorrad minimiert werden.

Dies ruft auch beim Spritverbrauch eine Art Kettenreaktion hervor: Die Motorbremse wurde optimiert und die Fehlzündungen auf der Bremse, wenn überschüssiger Benzin verbrannt wurde, sind quasi verschwunden.

Satelliten- gegen Werks-Motorrad

Es passiert nur sehr selten, dass ein Satelliten-Motorrad auf das Podest fährt oder gar gewinnt - und trotzdem sind die Motorräder grundsätzlich die gleichen! Die Satelliten-Teams haben ein Teilerkonomie für das Setup, aber nicht das volle Repertoire für Änderungen wie die Werksteams. Die Satelliten-Mannschaften haben damit grundsätzlich weniger Optionen, aber dadurch wird auch das

„Verrinnen“ bei der Abstimmung durch zu viele Komponenten minimiert.

Der größte Nachteil kann ganz klar bei der Elektronik ausgemacht werden. Die Werks-Software von Honda hat Immens viele Variablen, die die Telemetrie-Ingenieure verändern und anpassen können. Dafür werden aber die Besten der Besten benötigt - und das kostet! Während die Satelliten-Teams meist die gleichen Anpassungen vornehmen können, können sie dies durch mangelndes Budget und damit fehlende Ingenieure und Mitarbeiter manchmal nicht gänzlich ausschöpfen.

Wie Stefan Bradl aber im Qualifying von Deutschland gezeigt hat, haben die Satelliten-Truppen nicht immer Nachteile und können mit einer starken Arbeit des Teams am Setup und dem Talent des Fahrer auch Glimmlichter setzen. ■



Brno

Brněnské kolečko na Hondě RC213V týmu LCR

Brno je oblíbenou závodní trasí nejen mezi jezdci, ale i mezi fanoušky a to hlavně díky rychlosti a přirozenosti. Vlastně za to může poloha umístění okruhu, který je situován do přírodního členitého terénu, což nabízí obrovskou výhodu zajímavých pozic výhledu pro diváky.

Rití-li se závodníci po cílové rovince, dosahují na jejím konci nejvyšší rychlosti za celé kolo, což je při zařazeném šestém stupni těsně někde okolo hranice 300km/hod. A to vše jen těsně předtím než vletnou do plynulé rychlé výhledu pro diváky.

Rití-li se závodníci po cílové rovince, dosahují na jejím konci nejvyšší rychlosti za celé kolo, což je při zařazeném šestém stupni těsně někde okolo hranice 300km/hod. A to vše jen těsně předtím než vletnou do plynulé rychlé výhledu pro diváky.

A znovu se řadí až po šestý rychlostní stupeň, kdy litrový čtyřválec do V dosáhne rychlosti někde okolo 280km/h a to těsně předtím, než se dostaví první tvrdé brzdění do sekce překlapovačky levá-pravá, tedy zatáčka č.3 a 4, skrze které projíždíte na druhý rychlostní stupeň a to vše v rychlosti 110km/h respektive 120km/h, abyste vzápětí znova pořádně otočili plynem, neboť následuje další z kratších rovinek

Tentokrát se však Honda dostane maximálně na pátý rychlostní stupeň a k rychlosti okolo 250km/h, předtím než těsně

po sobě následují další dvě pravé, tedy zatáčka č.5 a č.6, což se mnohdy jeví jako jedna a díle toho i vypadá průjezd touto pasáží. Znovu na řadu přicházejí brzdy, které jsou na Hondě velmi dobré a zajišťují celkovou stabilitu, což je důležité právě při ostrém brzdění a zároveň podřazování na druhý rychlostní stupeň, přičemž rychlost průjezdu v zatáčce č.5 je někde okolo 115km/h a po jemném zrychlení pak o dalších 10km/h více v zatáčce č.6.

Dobrá práce s plynem a správně „mírný“ set up je pak klíčem pro další část trati, neboť RC213V musíte velmi rychle složit do velmi utažené levé zatáčky č.7. To vše se stále děje na druhý rychlostní stupeň, byť se Honda usilovně domáhá vyšší rychlosti, jenže tu akcelarovat lze až na samotném výjezdu ze zatáčky, jinak se pohybujete někde okolo 120km/h. Až posléze můžete využít plně rozsah otáček při druhém rychlostním stupni, kdy se rychlost výspíhá až ke 195km/h. Na Hondu však čeká další překlapovačka ve stylu levá-pravá, takže žádné další zběsile řazení nahoru předtím než se velmi záhy dostanete do zatáčky č.8 a č.9 není nutné, přičemž rychlost průjezdu je ve vrcholu 110km/h a 105km/h.

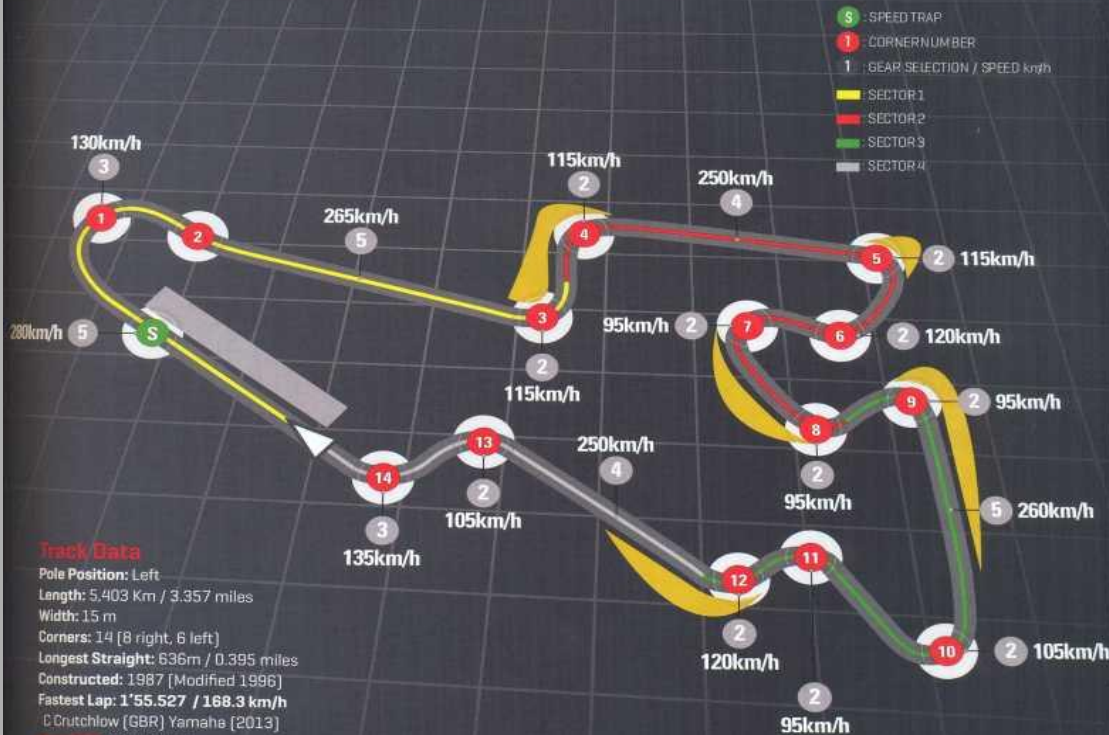
Až teprve nyní následuje opětovně počítání „koni pod kapotou“, přesně v okamžik, kdy jezdci nejprve narovnájí svůj motocykl a tak rychle jak je to jen možné se na pátý rychlostní stupeň dostanete k hranici 265 km/h. Vzápětí však následuje další ostrá zóna brzdění před poměrně

TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853

ostře utaženou pravou zatáčkou č.10, která je nejen mírně odkloněná, ale navíc je i z kopce. Její letný průjezd kdy rychlost v jejím vrcholu je okolo 110km/h předznamená, že před Hondou je naráz nyní plynulá stoupání a to po celou dobu až po cílovou čáru. Rychlé zařazení třetího stupně Vás posune k hranici rychlosti okolo 210km, následuje však okamžitě podřazení nutné k projetí zatáčkami č.11 a č.12, které předchází úplné finálnímu stoupání.

RCV213V je známá svými skvělými jízdními vlastnostmi při výjezdu ze zatáček, což je rozhodně v této sekci ku pomoci, neboť každá dobrá rychlost na výjezdu je nezbytná pro to, aby motocykl vystřelil do předposlední rovinky a na pátý rychlostní stupeň se vyšplhal někak k 260km/h. Ke slovu pak na vrcholu horizontu přichází skoro až slepy nicméně však velmi důležitý nájezd do levé zatáčky č.13, neboť se jedná o oblíbené místo k předjíždění. Následuje podřazení na druhý rychlostní stupeň a rychlost okolo 110km/h, a pak v rychlém sledu zařazení o jeden kvant nahoru a rychlé překlacení motocyklu do poslední pravé zatáčky č.14, kdy je jezdciům dovoleno otočit plně plynem s výhledem již na cílovou čáru.

Pneumatiky dostávají na této trati pořádně zabrat, čemuž je na vině nejen velmi hrubá struktura asfaltu, ale také samotná charakteristika okruhu. Dobrá stabilita přední pneu je potřebná v ostré brzdících zónách, speciálně pak v pasážích z kopce, kde je hodné váhy přeneseno na předek, stejně jako



Track Data

Pole Position: Left
Length: 5.403 Km / 3.357 miles
Width: 15 m
Corners: 14 (8 right, 6 left)
Longest Straight: 636m / 0.395 miles
Constructed: 1987 [Modified 1996]
Fastest Lap: 1'55.527 / 168.3 km/h
G Crutchlow (GBR) Yamaha [2013]
MotoGP™ Race: 22 laps
Moto2™ Race: 20 laps
Moto3™ Race: 19 laps
www.tissot.ch

Eine Runde auf der LCR RC213 V in Brünn

Brünn gehört bei Fahrern und Fans zu den beliebtesten Pisten der Weltmeisterschaft. Das liegt zum einen am schnellen und flüssigen Layout der Strecke selbst, aber auch an der Lage in einem natürlichen Kessel.

Auf der Start-Ziel-Gerade von Brünn werden die Höchstgeschwindigkeiten erreicht, im 6. Gang nur knapp unter 300 km/h. Turn 1 ist eine schnelle und flüssige Rechtskurve, die im 3. Gang angefahren wird. Auf der LCR RC213V wird der Scheitelpunkt spät erreicht, um so schnell wie möglich in Turn 2 hinaus zu feuern, der eher ein Links-Knick ist. Es geht mit beiden Rädern über die Kerbst und auf die zweite Gerade hinaus.

Wieder wird der 1000ccm V4 Motor

in den 6. Gang durchgeladen und auf 280 km/h beschleunigt. Vor der Links-Rechts-Kombination von Turn 3 und 4 kommt die erste, harte Bremszone. Die beiden Kurven werden im 2. Gang genommen, die Geschwindigkeiten am Scheitelpunkt betragen 110 und 120 km/h. Es folgt eine weitere, kurze Gerade, die voll ausbeschleunigt wird.

Dieses Mal geht es für die Honda in den 5. Gang und auf 250 km/h, dann kommen mit Turn 5 und 6 zwei enge Rechtsecken, die fast als eine Kurve genommen werden. Vorher wird die Bremsstabilität der Honda erneut auf die Probe gestellt, wenn es in den 2. Gang runter geht. Turn 5 wird mit 115 km/h genommen, Turn 6 mit 10 km/h mehr.

Eine gute Gasannahme und ein gutes Handling sind für den folgenden, sehr engen Turn 7 von Vorteil. Die RC213V muss rasch auf links umgelegt werden. Noch immer im 2. Gang, sucht die Honda einen späten Scheitelpunkt, um mit rund 120 km/h aus der Ecke zu fallen. Dann kommt im 2. Gang das volle Drehzahlband zum Einsatz und es wird auf 195 km/h durchgeladen. Wieder folgt mit Turn 8 und Turn 9 eine Links-Rechts-Kombination, die im 2. Gang mit 110 beziehungsweise 105 km/h durchfahren werden.

Jetzt zählt erneut Leistung. Es geht bis in den 5. Gang und auf 265 km/h, dann erneut hart in die Eisen für den engen Turn 10. Mitte der Kurve liegt der Speed bei 110 km/h. Für die Honda geht es dann bis ins Ziel

bergauf. Zunächst bis in den 3. Gang noch einmal auf 210 km/h, es folgt mit Turn 11 und Turn 12 erneut eine Links-Rechts-Ecke und der letzte Anstieg.

Die RC213V ist bekannt für ihren großartigen Drive aus den Ecken heraus, was in diesem Sektor nur von Vorteil sein kann. Auf der vorletzten Geraden muss man gut aus Kurve 12 herauskommen, um das Motorrad bis auf 200 km/h im 5. Gang zu beschleunigen. Der Kurveneingang von Turn 13 ist nichtsdestotrotz genau so wichtig – und eine beliebte Überholmöglichkeit. Mit 110 km/h im 2. Gang wird beim Umlegen auf die letzte Rechtskurve Turn 14 in die 3 geschalten, dann geht es voll ans Gas und die Zielgerade hinunter.

Die Reifen werden auf diesem Circuit dank des rauen Asphalts und der Streckführung mächtig ran genommen. Vorn wird vom Reifen eine gute Stabilität in den Bremszonen verlangt, gerade, in den Bergab-Passagen, wo durch die Neigung der Strecke noch mehr Gewicht nach vorn verlagert wird. In den Kurven braucht es auf den Flanken immens guten Grip. Der Hinterreifen muss ebenfalls eine gute Stabilität bieten und aus den Ecken heraus den richtigen Drive liefern. Es muss ausreichend Gewicht nach hinten verlagert werden, um Spinning zu verhindern, denn damit würde der Reifen zu schnell abbrauen. Bridgestone liefert in Brünn einen Asymmetrischen Hinterreifen mit einer harten Mischung auf der rechten Seite.

Tech Specs:
 Bike: Honda RC213V
 Engine: 1000cc Liquid-cooled four-stroke
 DOHC 4 valve V-4
 Power: Over 230hp
 Top speed: over 350 km/h
 Suspension:
 Front - Telescopic fork (Ohlins)
 Rear - Pro-link (Ohlins)
 Chassis: Aluminium twin-tube
 Brakes:
 Front - Carbon fibre (Brembo)
 Rear - Steel disk (Brembo)
 Dry weight: As per FIM regulations (160kg)



LCR Honda RC213V

Stefan Bradl's LCR Honda MotoGP RC213V machine is the "satellite" version of the factory bikes in the Repsol Honda squad. It is one of the fastest satellite bikes on the grid, which the German has proven frequently in his time in MotoGP™.

Engine
 The 1000cc V4 engine has built up a reputation for both power and reliability over the years. Honda has never struggled for horsepower or with fuel consumption since its introduction, and this year has been no exception – even though the allowance was reduced from 21 to 20 litres before the season.
 The reason the Honda has coped so well is partly due to mechanical changes in the engine, but largely due to the sophisticated electronics of the bike. Whilst new specification hardware was introduced for all teams at the start of 2014, Honda retained its software that it has spent a lot of time and money developing.
 Correct mapping ensures that fuel is only used when absolutely necessary, and that when it is used, maximum efficiency is extracted. A lean-running engine often has a reputation of being quite aggressive, but Honda's V4 does not display any negative symptoms over its slightly more thirsty predecessor.

Tyres
 For 2014 the tyre changed ever so slightly, and was designed to give more grip on the edge of the tyre when accelerating out of corners. The Honda RC213V is known for its stop-and-go style, meaning it focuses less on corner speed, but instead on getting the bike stopped, then

turned, and then fired out of the corner.
 For this the tyre has certainly been a hit with all four RC213Vs on the grid, with Bradl being one of the few that has often managed to get both the softer and harder version of the rear tyre to work well. Front tyre wear proved to be a problem for Bradl last year at times, though the machine Honda has given him this year has largely solved that issue.

Transmission
 Honda has been running a seamless transmission since 2011, and for 2014 there has been a further improvement in the Honda's shifting. Whilst going up through the gearbox has long sounded smooth, going down through the gears under hard braking was a different matter.
 "Braking stability" was the term branded frequently by Honda riders last year, and the Japanese manufacturer has certainly improved that this year, partly due to the fact that the bike is matching wheel and engine speed almost "seamlessly" by having optimized the bike's transmission even further, and therefore minimising unwanted movement and forces on the bike.
 This has a knock-on effect on fuel usage as well, as engine braking is subsequently optimized – and the "popping" exhaust noises

under braking, from burning off excess fuel, virtually eliminated.

Satellite vs Full Factory
 It is very rare that a satellite bike is on the podium or even takes a win – yet the machinery is basically the same! This is due to the fact that satellite teams have a certain amount of parts depending on set-up – yet do not have the repertoire to make changes like the full factory teams do. Whilst this generally leaves satellite teams with fewer options, on occasion it also stops them from "getting lost" due to having too much choice.
 The biggest detriment can arguably be felt on the electronics side. Factory software, in this case Honda's, has a big number of variables that the telemetry engineers can adjust – yet to do so to the best of their abilities, thorough analysis is needed. And this costs manpower! So whilst a satellite team will often have the same options to adjust, doing so to their full potential is not always possible due to their smaller budgets and number of employees.
 Yet as Stefan Bradl showed with his qualifying performance in Germany, the satellites are not always at a disadvantage and can benefit from great set-up work from their team, as well as rider talent. ■

Brno

Lap of Brno on the LCR RC213V

Brno is a favourite amongst both riders and fans due to its fast and flowing nature, as well as its location in a "natural" bowl, which gives great vantage points for spectators.

Heading down the home straight the riders will reach their highest speed of the lap just shy of 300km/h in 6th gear, before entering the fast and flowing right-hander that is Turn 1. Entering in third gear, the LCR RC213V will be looking to hit a late apex as it fires out into Turn 2, which is more of a left "kink", and crosses the kerb with both wheels before embarking on the second straight.

Once again changing up to 6th the 1000cc V4 machine will reach up to 280km/h before the first hard braking zone before the left-right change of direction through Turn 3 and 4. Both are taken in 2nd gear, with respective apex speeds of 110km/h and 120km/h, before once again getting hard on the gas for another short straight.

This time out the Honda will be up to 5th gear at 250km/h before a succession of tight right-handers, with Turn 5 and 6 being taken almost as one. Once again the Honda will make use of its good braking stability as it brakes hard and shifts down to 2nd to hit the apex of Turn 5 at 115km/h, before accelerating gently by 10km/h for Turn 6.

Good throttle control and a nimble set-up will be key for the next part, as the RC213V is flicked to the left for the very tight Turn 7. Still in 2nd, the Honda will seek a very late apex to get a corner-exit speed of around 120km/h before using the full rev range in 2nd to hit 195km/h. Another left-right change in direction awaits the Honda, as it stays in gear and hits the Turn 8 and Turn 9 apexes at 110km/h and 105km/h.

Following this, horsepower counts once more as riders will stand their bike up as soon as possible to propel it to 265km/h in 5th gear before another hard braking zone for the tight right – Turn 10. Passing through with a mid-corner speed of 110km/h, the Honda will then face a steady climb all the way up to the finish line. A quick shift up to 3rd to reach 210km/h is followed by an immediate downshift to pass through Turn 11 and 12, which precede the final steep climb.

The RC213V is known for great drive out of corners, which will help it in this section, as good exit speed is vital to fire the bike up the penultimate straight to around 260km/h in 5th. But the corner entry to Turn 13 is just as important, as it is a favourite overtaking point. 110km/h in 2nd gear is followed by a quick shift up to 3rd in the change of direction, with riders then opening the throttle fully after Turn 14 with the finish line in sight.

Tyres take a fair bit of punishment at this track due to the abrasive asphalt, as well as its characteristics. Good front tyre stability is needed in the hard braking zones – especially in the downhill sections where a lot of weight is transferred to the front – as well as edge-grip for the fast corners. The rear tyre must also be very stable under cornering and offer good drive out of corners. Sufficient weight will need to be transferred to the rear to avoid too much spinning, as this will wear the tyre down too quickly. Bridgestone brings an asymmetric rear tyre with harder rubber on the right shoulder due to the greater number of right-hand turns. ■



TISSOT
 SWISS WATCHES SINCE 1853



Brno is fast, flowing and has big elevation changes so tyres that offer good braking and cornering stability are crucial. The track surface is also quite abrasive on tyres, which poses a challenge for durability so we need to offer harder rubber compounds, particularly for the front tyre. The faster sections impose high lateral loads on the tyres – particularly on the right shoulders – and the elevation changes also present a challenge for the front tyre, especially into the downhill corners where the weight transfer under braking is extreme. The medium speed corners require good shoulder stability from the rear tyres and good traction on corner exit. Finding a good setup at Brno is important, as excessive sliding from the rear at this circuit can hurt lap times and also rapidly accelerates tyre wear given the abrasiveness of the tarmac.



CZECH REPUBLIC
 Brno
 17 August

11



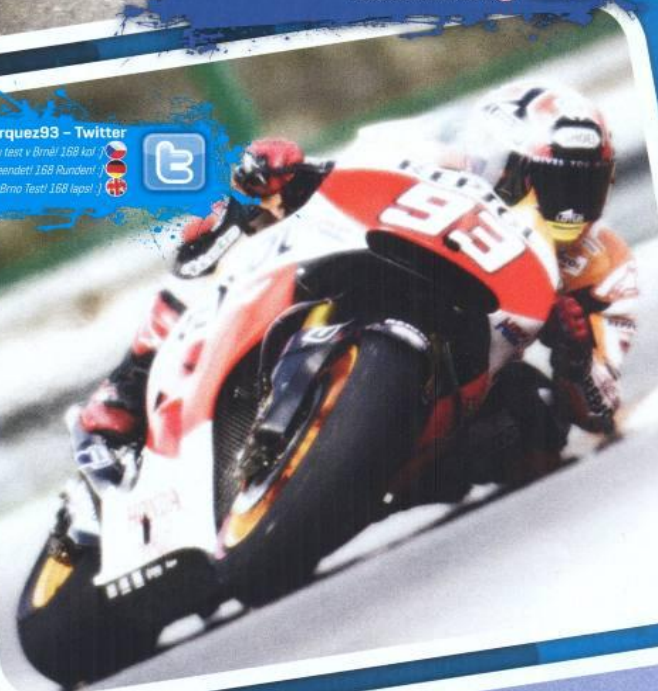
17 07 2014 facebook.com/marcmarquez1993

Prázdniny začaly pro celý můj tým.
Urlaub für das ganze Team.
Holidays start for all my team.



17 07 2014 @marcmarquez93 - Twitter

Máme za sebou fest v Brně! 168 kol
Brno - Test Doandelt! 168 Runden!
We've finished Brno Test! 168 laps!



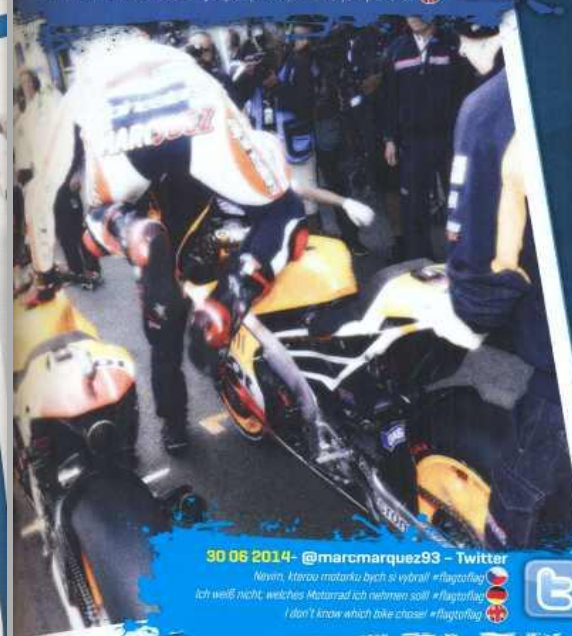
23 07 2014 @marcmarquez93 - Twitter

#prakticky
#summertime



25 06 2014 - facebook.com/marcmarquez1993

Habitat! Co tak si odělat rozhovor, vaše otázky - moje odpovědi ve 14.00, jste připraveni?
Čekám na vaše otázky.
Habitat! Um 14PM (CET) würde ich gern eure Fragen beantworten! Ich warte auf eure Fragen.
Habitat! I would like to do a Q&A at 14PM (CET), are you ready? I wait for your questions.



30 06 2014 - @marcmarquez93 - Twitter

Novin, kterou motorku bych si vybral! #flagofflag
Ich weiß nicht, welches Motorrad ich nehmen soll! #flagofflag
I don't know which bike I choose! #flagofflag



Vítěz Marquez v kontaktu s fanoušky „na sociálních sítích“

Najmladší mistr světa MotoGP™ Marc Márquez je zcela přirozeně okouzující povahy, přičemž populární není jen na trati, ale také i mimo ni. Jeho historický titul v debutové sezóně 2013, zároveň pak i zářivá forma a brilantní způsob s jakou se rozhodl svůj titul obhájit, mu velmi brzy pomohlo získat doslova armádu fanoušků propojených skrze celou naši planetu.

Mimo jeho závodní úspěchy, je to široký úsměv a od přírody charismatická povaha, které dokázali připoutat pozornost více jak miliónu fanoušků jež ho sledují přes Twitter a více než 2,2 miliónu fanů pak na Facebooku.

Zde máte v souhrnu pár jeho nejlepších sdělení a aktualizací z Facebooku, které dokumentují životní styl mistra světa MotoGP za poslední měsíc.

Dauersieger Marquez agiert mit seinen Fans im Social Media

Der jüngste MotoGP™ Weltmeister aller Zeiten, Marc Márquez, ist von Natur aus schon ein liebenswürdiger Mensch, der auf und abseits der Piste gleichermaßen beliebt ist. Sein MotoGP-Titelgewinn 2013 in seiner Debütsaison ist in die Geschichte eingegangen. Dieses Jahr hat er das Projekt Titelverteidigung schon wieder fest im Visier – und dabei weltweit eine ganze Masse an Fans gewonnen.

Neben seinen rennsportlichen Erfolgen, ist das Lachen und die frohe Natur von Márquez sicher ein Faktor, warum er auf Twitter über eine Million Follower und auf Facebook über 2,2 Millionen Fans hat.

Wir haben seine besten Tweets und Facebook-Updates zusammengefasst, die den Lifestyle eines MotoGP Weltmeisters dokumentieren:

Winner Marquez in touch with fans 'on social'

The youngest ever MotoGP™ World Champion Marc Márquez is a naturally charming character and is popular both on and off the race track. His historic MotoGP title win in 2013 in his debut season and his brilliant form as he defends his title has helped him build up an army of fans online across the globe.

Added to his racing success, Márquez's big smile and charismatic personality mean he certainly attracts plenty of attention online with more than a million fans following him on Twitter and more than 2.2 million fans on his Facebook page.

Here is a sample of his online profile and an insight into the lifestyle of a MotoGP World Champion:

17 07 2014 facebook.com/marcmarquez1993

Pro dobrou věc: cascostopcancer.com
Für einen guten Zweck: cascostopcancer.com
For a good cause: cascostopcancer.com





BRNO

programové poznámky
Programmhinweise

TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853

■ V roce 1996 jen 0.002 sekundy dělilo členy týmu Honda Alexe Crivilla a Micka Doohana na Grand Prix České republiky, což se rovnalo druhému vůbec nejbližšímu finiši v královské třídě v celé pětáctileté historii Grand Prix; a to po 22 kolovém 118 866 kilometrů dlouhém závodě okolo 5 403 kilometrovém brněnském okruhu.

■ O sedm let později pouze 0.042 sekundy dělilo Valentina Rossiho a Seta Gibernaua v 22 kolovém závodě MotoGP, což byl devátý nejbližší finiš v královské třídě. Vůbec nejbližší finiš na brněnském okruhu však nastal v roce 1982 v kubatuře do 250 kubických centimetrů. Po dvaceti kolech 5 394 kilometrového okruhu Reinholda Rotha a Masahira Shimizu dělilo pouhých 0.001 sekundy v celkové 107 880 kilometrů dlouhém závodě.

■ Zástupce Tissotu Stefan Bradl vyhrál svoji první Grand Prix v Brně v roce 2008 v 19 kolovém závodě a to ve třídě do 125ccm. O tři roky dříve v té stejné kubatuře zvítězil Tom Luthi a na tento úspěch navázal druhým a třetím místem v letech 2012 a 2013 v závodě Moto2. Bradl získal třetí místo v závodě Moto2 v roce 2011, Nicky Hayden se v roce 2007 umístil na třetím místě v 22 kolovém závodě MotoGP za jezdce Caseyem Stonerem a Johnem Hopkinsem. Stefanův otec Helmut Bradl zvítězil v Brně ve třídě do 250ccm v roce 1981.

■ Závod Grand Prix na slavném 13 940 kilometrů dlouhém okruhu začaly v roce 1965. Mike Hailwood vyhrál první tři závody třídy do 500 kubických centimetrů. Jeho závodní čas při prvním vítězství byl neuvěřitelnou 1hod 11 min 23.2 při průměrné rychlosti 150.783 km/h. Hailwood byl zastíněn Giacomo Agostinim, který zvítězil v dalších čtyřech závodech za italskou značku MV Agusta, společně s Philem Readem udržel pro tuto značku tradici dvou vítězství a to v letech 1974 a 1975. Johnny Cecotto vyhrál poslední závod v kategorii do 500 kubických centimetrů v roce 1977. Závod Grand Prix pokračoval v nižších třídách až do roku 1982, kdy byla dráha shledána příliš nebezpečnou.

■ O pět let později se závody Grand Prix vrátily do Brna na nový 5 394 kilometrový okruh na zalesněném svahu nad městem. Australan Wayne Gardner zde vyhrál první závod třídy do 500 ccm a jen 1.87 sekundy za Eddieho Lawsona dělilo v 24 kolovém 129 456 kilometrů dlouhém závodě. Starý závodní komplex a depo stále stojí a jsou viditelné na cestě z Brna k nově postavenému okruhu.

■ V roce 1991 se Velká cena v Brně neuskutečnila, ale původní československá Grand Prix změnila své jméno na Grand Prix České republiky a vrátila se pod tímto jménem v roce 1993, od té doby byla součástí programového schématu závodů Grand Prix.

■ Valentino Rossi jako nejspěšnější jezdec MotoGP stále soutěží i v Brně. Ital zvítězil ve čtyřech závodech MotoGP a v roce 1996 si zajistil své první vítězství Velké ceny v kubatuře do 125 ccm. Devitinásobný světový šampion zvítězil také v závodě do 250 ccm a to v roce 1999.

■ Nur 0,002 Sekunden trennten 1996 am Ende des 500cc-Rennen in Brno die Honda-Teamkollegen Alex Crivilla und Mick Doohan. Es war nach 22 Runden und 118.866 km auf der 5,403 km langen Strecke von Brno der zweitknappste Zielerlauf der 65-jährigen Grand Prix Geschichte in der höchsten Rennklasse.

■ Sieben Jahre später lagen nach dem MotoGP Rennen über die gleiche Distanz zwischen Valentino Rossi und Sete Gibernau lediglich 0,042 Sekunden - nur acht Zehntel in der Königsklasse waren noch knapper. Das knappste Finish überhaupt in Brno verzeichnete das 250cc Rennen von 1989: Nach 20 Runden auf der 5,394 km langen Strecke fuhren Reinhold Roth und Masahiro Shimizu nach ihrem Duell über 107.880 km im Abstand von nur 0,001 Sekunden über die Ziellinie.

■ Tissot Markenbotschafter Stefan Bradl gewann 2008 in Brno nach 19 Runden seinen ersten Grand Prix in der 125cc Klasse. Drei Jahre zuvor siegte auch Tom Luthi im 125cc Rennen und legte mit einem zweiten und einem dritten Platz in den Moto2 Wettkämpfen 2012 und 2013 nach. Bradl fuhr 2011 im Moto2 Rennen auf den dritten Rang. Nicky Hayden wurde 2007 nach 22 Runden in der MotoGP Klasse Dritter hinter Casey Stoner und John Hopkins. Und Helmut Bradl, Stefans Vater, gewann 1981 in Brno das 250cc Rennen.

■ Die ersten Grand Prix Wettläufe in Brno fanden 1965 auf dem berühmten, 13.940 km langen Straßenkurs statt. Mike Hailwood gewann die ersten drei 500cc Rennen. Bei seinem ersten Sieg fuhr er die Strecke in der unglaublichen Zeit von 1 Stunde 11 Minuten und 23,2 Sekunden mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 150,783 km/h. Giacomo Agostini stellte die Leistung von Hailwood in den Schatten. Er gewann für das italienische MV Agusta Werksteam die nächsten vier Rennen. Phil Read setzte diese Tradition für MV mit zwei weiteren Siegen 1974/75 fort. Johnny Cecotto siegte 1977 im letzten 500cc Rennen auf dem Straßenkurs. Die Grand Prix Wettläufe der niedrigeren Rennklassen wurden noch bis 1982 hier gefahren. Danach wurde die Strecke als zu gefährlich eingestuft.

■ Fünf Jahre später kam der Grand Prix nach Brno zurück, und zwar auf die ganz neue, 5.394 km lange Strecke auf einem bewaldeten Hügel über der Stadt. Der Australier Wayne Gardner gewann das erste 500cc Rennen nach 24 Runden und einer Distanz von 129.456 km mit einem Abstand von nur 1,87 Sekunden vor Eddie Lawson.

■ Die alte Boxenstraße und das Fahrerlager des früheren Straßenkurses sind noch heute sichtbar, wenn man von der Stadt zur neu gebauten Rennstrecke fährt.

■ 1991 wurde in Brno kein Grand Prix gefahren, doch der alte Tschechoslowakische Grand Prix wurde in Grand Prix der Tschechischen Republik umbenannt und ist seit 1993 wieder eine Etappe im Rennkalender.

■ Valentino Rossi ist der erfolgreichste MotoGP Fahrer, der in Brno noch am Start steht. Der Italiener gewann hier vier MotoGP Rennen und sicherte sich 1996 im 125cc Wettlauf seinen ersten Grand Prix Sieg. Der neunfache Weltmeister fuhr auch 1990 im 250cc Rennen auf das oberste Treppchen.



The Only One

Bridgestone for MotoGP™

BATTLAX

MotoGP™ Technology for You.

Hugobone Corporation
Your nearest Bridgestone Authorized Dealer,
visit our web site
www.bridgestone.com

BRIDGESTONE
Your Journey, Our Passion

FREE DOWNLOAD

For a limited period only




EXCLUSIVE MotoGP™ OFFER

The official Trivia App is now available in 5 languages. To celebrate the occasion, until August 22nd you can download it for free.

And to top it all, you can now use your game credits to get up to 20% off anything at the Official MotoGP™ Store

GET YOUR FREE TRIVIA GAME NOW

Available on the  App Store

Language



MotoGP™ a Jezdci pro zdraví (Riders for Health) Když motocykly zachraňují životy

Fenoušci MotoGP™ jsou jedineční, protože jejich sport je jediným sportem, který přispěl k založení humanitární organizace. Jezdci pro zdraví (Riders for Health) je oficiální charitativní organizací šampionátu MotoGP™ a FIM (Mezinárodní motocyklové federace) a je podporována motocyklisty z celého světa. A toto neuvěřitelné spojení navíc zachraňuje životy.

Právě díky organizaci „Jezdci pro zdraví“ jsou po celé Africe využívány motocykly k doručování důležité lékařské pomoci do odlehkých vesnic, které jsou izolovány od základních služeb. Po více než 20 let, Jezdci pro zdraví poskytují motocykly a i 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 závodník Randy Mamola společně s Andreou a Barry Colemanovými získávat v paddocku Grand Prix finanční prostředky na pomoc dětem žijícím v rozvojových zemích.

Při jedné cestě do Somálska v roce 1988 navštívili několik venkovských klinik a objevili hromady opuštěných lékařských vozidel, které tam rezvala jen s několika tisíci najetých kilometrů. Poskytování zdravotní péče nebylo nejlepší a mnoho dětí umíralo na zcela běžné léčitelné onemocnění, jimž se dala včasnou prevencí předjet. Pro lidi, kteří byli motocyklisty po celý svůj život, zneškodnění strojů nedávalo smysl.

A tak si zakladatel organizace „Jezdci pro zdraví“ vytýčili jasný cíl: vymyslet systém,

kteří by zajistil poskytování zdravotní péče v obtížných podmínkách a to tak, že se jí dostane každému, kdo ji bude potřebovat, bez ohledu na to, kde žije.

Organizace „Jezdci pro zdraví“ v současné době spravuje přes 1400 dopravních prostředků v sedmi afrických zemích. Každý zdravotnický pracovník, který má k dispozici spolehlivý motocykl, může navštívit až šestkrát více pacientů, než kdy k nim musel docházet pěšky či dojíždět na kole.

Díky vaší podpoře, „Jezdci pro zdraví“ pomáhají více lidem po celé Africe než kdykoliv předtím. Na počátku letošního roku 2014 organizace Riders for Health uvedla do provozu 80 nových motocyklů a sanitek ve svém programu v Zambii, čímž se celkový počet vozového parku zvýšil na číslo 234.

A co více, od roku 2009 tyto dopravní prostředky v Zambii naježdili přes 10 milionů kilometrů bez jediné závady. Tato vzdálenost vyjadřuje 13 cest na Měsíc a zpátky a nebo taky 1 694 152 kol na nejdelším závodišti, které je v kalendáři MotoGP

V roce 2013 podpora fanů MotoGP na akcích jako jsou „Day of Champions“ (Den mistrů) a „Day of Stars“ (Den hvězd), napomohla zlepšit přístup ke zdravotnickým službám pro 14 milionů mužů, žen a dětí po celé Africe. Nicméně stále se ještě přes jeden milion dětí nedožije druhého dne od svého narození, což značí, že stále je ještě hodně toho co můžeme vykonat. ■

RIDERS FOR HEALTH

Máte-li zájem o více informací a práci oficiální charity MotoGP, či byste chtěli přispět na její aktivity, prosím navštivte naše oficiální stránky www.riders.org. Jezdci pro zdraví jsou fantastickou myšlenkou, ve které se snoubí to co všichni milujeme a jsme tím posedlí, tedy – motocykly – přičemž se používají k něčemu opravdu užasnému. Navíc, motocykl je tím stejným nástrojem, který mne dostal tam, kde jsem dnes, přičemž navíc pomáhá zachraňovat lidské životy.
Randy Mamola, spoluzakladatel organizace Riders for Health („Jezdci pro zdraví“)

Riders for Health Vám nyní nabízí příležitost vidět a zažít z první ruky, jak Vaše podpora pomáhá změnit životy mnoha lidí. „Experience Africa“ (Zažijte Afriku) je víc než pouhá motocyklová off road projížďka Afrikou, je to jedinečná příležitost poznat skutečnou Zambii ze sedla stárkových motocyklů, které zachraňují životy v místech, která li Vy navštívíte.

Obě naše jízdy pro rok 2014 jsou již vyprodány, v případě Vašeho zájmu o cokoli z ní zájmu se registrovat pro jízdu v letech 2015 a 2016, staci navštívit www.riders-experience.org



Startovní listina / Startliste

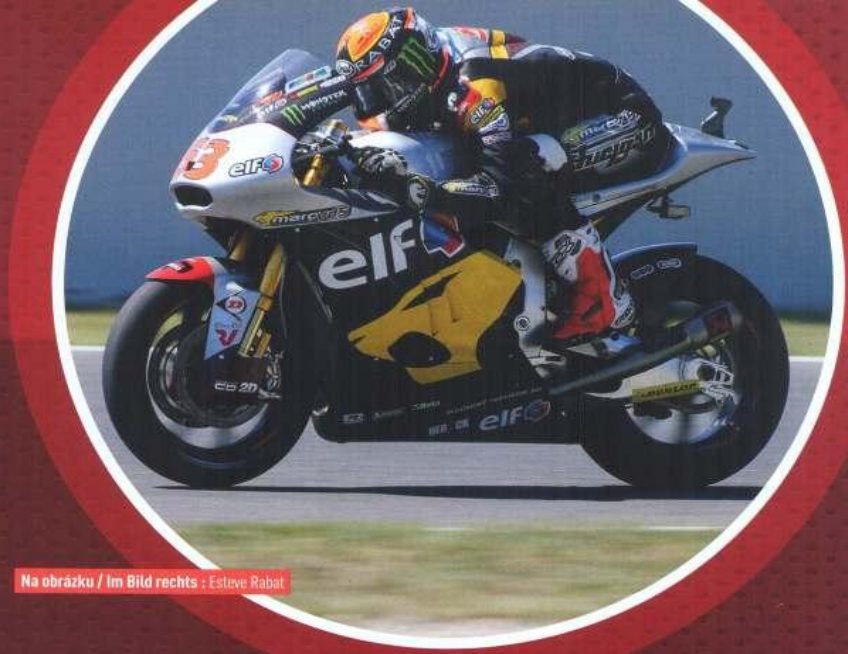
 <p>02 Josh Herrin Tým/Team: Airasia Caterham Moto Racing Motocykl/Motorrad: Caterham Suter</p>	 <p>12 Thomas Luthi Tým/Team: Interwetten Paddock Moto2 Motocykl/Motorrad: Suter</p>
 <p>03 Simone Corsi Tým/Team: Ngm Forward Racing Motocykl/Motorrad: Forward Klx</p>	 <p>18 Nicolas Terol Tým/Team: Mapfre Aspar Tým/Team Moto2 Motocykl/Motorrad: Suter</p>
 <p>04 Randy Krummenacher Tým/Team: Octo Iodaracing Tým/Team Motocykl/Motorrad: Suter</p>	 <p>19 Xavier Simeon Tým/Team: Federal Oil Gresini Moto2 Motocykl/Motorrad: Suter</p>
 <p>05 Johann Zarco Tým/Team: Airasia Caterham Motocykl/Motorrad: Caterham Suter</p>	 <p>21 Franco Morbidelli Tým/Team: Italtrans Racing Tým/Team Motocykl/Motorrad: Kalex</p>
 <p>07 Lorenzo Baldassarri Tým/Team: Gresini Moto2 Motocykl/Motorrad: Suter</p>	 <p>22 Sam Lowes Tým/Team: Speed Up Motocykl/Motorrad: Speed Up</p>
 <p>08 Gino Rea Tým/Team: Agt Rea Racing Motocykl/Motorrad: Suter</p>	 <p>23 Marcel Schrotter Tým/Team: Tech 3 Motocykl/Motorrad: Tech 3</p>
 <p>10 Thitipong Warokorn Tým/Team: Aph Ptt The Pizza Sag Motocykl/Motorrad: Kalex</p>	 <p>25 Azlan Shah Tým/Team: Idemitsu Honda Tým/Team Asia Motocykl/Motorrad: Kalex</p>
 <p>11 Sandro Cortese Tým/Team: Dynavolt Intact Gp Motocykl/Motorrad: Kalex</p>	 <p>30 Takaaki Nakagami Tým/Team: Idemitsu Honda Tým/Team Asia Motocykl/Motorrad: Kalex</p>

 <p>36 Mika Kallio Tým/Team: Marc Vds Racing Tým/Team Motocykl/Motorrad: Kalex</p>	 <p>70 Robin Mulhauser Tým/Team: Technomag Carxpert Motocykl/Motorrad: Suter</p>
 <p>39 Luis Salom Tým/Team: Paginas Amarillas HP 40 Motocykl/Motorrad: Kalex</p>	 <p>77 Dominique Aegerter Tým/Team: Technomag Carxpert Motocykl/Motorrad: Suter</p>
 <p>40 Maverick Vinales Tým/Team: Paginas Amarillas HP 40 Motocykl/Motorrad: Kalex</p>	 <p>81 Jordi Torres Tým/Team: Mapfre Aspar Tým/Team Moto2 Motocykl/Motorrad: Suter</p>
 <p>45 Tetsuta Nagashima Tým/Team: Teluru Tým/Team Jir Webiko Motocykl/Motorrad: Tsr</p>	 <p>88 Ricky Cardus Tým/Team: Tech 3 Motocykl/Motorrad: Tech 3 Substitute</p>
 <p>49 Axel Pons Tým/Team: Argiñano & Ginés Racing Motocykl/Motorrad: Kalex</p>	 <p>94 Jonas Folger Tým/Team: Argiñano & Ginés Racing Motocykl/Motorrad: Kalex</p>
 <p>53 Esteve Rabat Tým/Team: Marc Vds Racing Tým/Team Motocykl/Motorrad: Kalex</p>	 <p>95 Anthony West Tým/Team: Qmmf Racing Tým/Team Motocykl/Motorrad: Speed Up</p>
 <p>54 Mattia Pasini Tým/Team: Ngm Forward Racing Motocykl/Motorrad: Forward Klx</p>	 <p>96 Louis Rossi Tým/Team: Sag Tým/Team Motocykl/Motorrad: Kalex</p>
 <p>55 Hafizh Syahrin Tým/Team: Petronas Raceline Malaysia Motocykl/Motorrad: Kalex</p>	 <p>97 Roman Ramos Tým/Team: Qmmf Racing Tým/Team Motocykl/Motorrad: Speed Up</p>
 <p>60 Julian Simon Tým/Team: Italtrans Racing Tým/Team Motocykl/Motorrad: Kalex</p>	

84 Riccardo Russo [is a permanent replacement for No. 15 Alex De Angelis.]

59 Miroslav Popov (Wildcard)
Tým/Team: **Montaze Bros Racing Tým/Team**
Motocykl/Motorrad: **Suter**

90 Lucas Mahias (Wildcard)
Tým/Team: **Promoto Sport**
Motocykl/Motorrad: **Transformers**



Na obrázku / Im Bild rechts : Esteve Rabat

Klasifikace Moto2™ / Punktestand

#	Rider	Nat.	Team	Motorrad	Total
1	53 Esteve Rabat		Marc VDS Racing Team	KALEX	183
2	36 Mika Kallio		Marc VDS Racing Team	KALEX	176
3	40 Maverick Vinales		Paginas Amarillas HP 40	KALEX	140
4	77 Dominique Aegerter		Technomag carXpert	SUTER	112
5	3 Simone Corsi		NGM Forward Racing	FORWARD KLX	96
6	12 Thomas Luthi		Interwetten Paddock Moto2	SUTER	68
7	95 Anthony West		QMMF Racing Team	SPEED UP	65
8	99 Luis Salom		Paginas Amarillas HP 40	KALEX	62
9	5 Johann Zarco		AirAsia Caterham	CATERHAM SUTER	52
10	64 Jonas Folger		Argiñano & Ginés Racing	KALEX	47
11	11 Sandro Cortese		Dynavolt Intact GP	KALEX	42
12	28 Marcel Schrotter		Tech 3	TECH 3	38
13	6 Xavier Simeon		Federal Oil Gresini Moto2	SUTER	37
14	15 Alex de Angelis		Tasca Racing Moto2	SUTER	37
15	22 Sam Lowes		Speed Up	SPEED UP	33
16	68 Ricky Cardus		Tech 3	TECH 3	28
17	61 Jordi Torres		Mapfre Aspar Team Moto2	SUTER	27
18	30 Franco Morbidelli		Italtrans Racing Team	KALEX	25
19	54 Mattia Pasini		NGM Forward Racing	KALEX	22
20	4 Randy Krummenacher		Octo IodaRacing Team	SUTER	19

moto2™

Klasifikace Moto2™ / Punktestand

Team	QAT	TEX	ARG	ESP	FRA	ITA	CAT	NED	GER	USA	CZE	GBR	RSM	ARA	JAP	AUS	MYS	VAL	Total
KALEX	25	25	25	25	25	25	25	20	20	25									240
SUTER	16	16	20	20	9	11	11	11	25	16									155
SPEED UP	10	9	8	5	7	8	6	25	-	7									85
CATERHAM SUTER	-	-	-	8	-	9	16	13	-	6									52
TECH3	4	7	5	3	5	4	9	4	5	2									48
FORWARD KLX	11	11	11	-	-	-	-	-	-	-									33





Sandro Cortese: Pódium je na blízku...

Sandro Cortese je velmi populární osoba v paddocku mistrovství světa a navíc je to jedním z největších německých nadějí v mistrovství světa. V roce 2012 se stal druhým závodníkem z novodobě spojeného Německa, jenž v období dvou sezón získal titul mistra světa. Po Stefanu Bradlovi v Moto2™ [2011], se to podařilo i právě Sandro Cortesemu v barvách týmu Akko Aja ve třídě Moto3™. Jeho druhá sezóna v Moto2™ se zatím nevyvíjí tak snadno, čemuž brání dožalost a zranění nohy, které si přivodil hned na úvod roku 2014 v Kataru.

Sandro, zdá se, že jsi velmi rychlý závodník, ale tvé letošní výsledky se můžou jevit nebo jsou trošku nestabilní...

Nedomnívám se, že bychom měli nějaký velký západní problém. Jsme skutečně rychlí po všechených tréninků, jen v tom závodě nám něco schází. Občas bychom potřebovali kousek toho štěstíčka, občas je to však i trochu moje chyba. Zatím nás nepotkal ten správný „šťastký“ okamžik úspěchu.

Několikrát jsi do závodu startoval z první řady, tak co se pak v závodech stane špatně?

Myslím, že toho dobereho po sobě chci moc a ono se to pak stočí spíše tím špatným směrem /smích/. Taký jsem byl součástí různých strkanic a incidentů v úvodních kolech závodu a nevěřím jsem z toho nijak dobře. Těch různých věcí je více, nicméně se ovšem domnívám, že tou západní byl zranění z Kataru. Od toho okamžiku jsem měl hodně problémů s mojí nohou a ještě ani před letní přestávkou jsem nebyl stoprocentně fit, a to je samozřejmě problém, jenž nás trápí od začátku sezóny.

Sám jsi v Moto2™ již druhý rok. Jak bys ohodnotil velmi působivé výsledky nováčků – jako je třeba Maverick Viñales, Luis Salom či Jonas Folger?

Pro mne osobně je neuvěřitelné, jak si ve své premiérové sezóně počínají. Samozřejmě, že viděl jak, se vedlo loni mně či Nico Terolovi, a že jsme se dost natrápili a tak věděli, co mají přes zimu

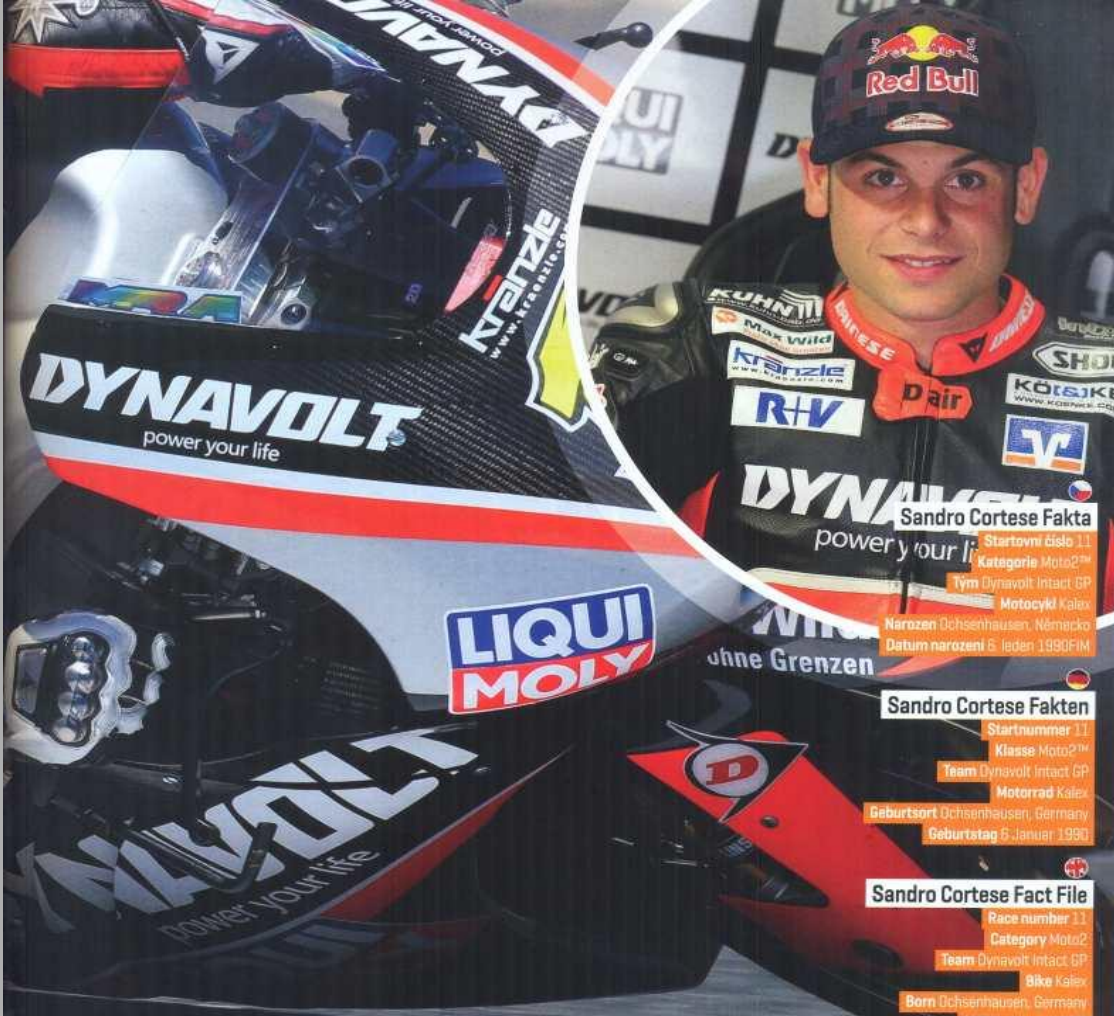
učinít, aby jejich vstup byl lepší. Myslím, že se zlepšili hodně a nejspíše nás všichni čeká náročná budoucnost, poněvadž dost mladých jezdců se vyhouplou na haru celkem rychle a tak bude celá Moto2™ kubatura mnohem vyrovnanější a i náročnější, a příští rok ještě více.

Byl jsi překvapený, kdy Viñales dokázal zvítězit již ve svém druhém závodě v nové třídě?

Věděl jsem, že Maverick bude okamžitě rychlý, což on byl stejně vždycky a samozřejmě tak i Luis a Jonas, takže jsem z toho nebyl překvapený. Navíc Jonas je větší, takže mu nový motocykl sedí mnohem lépe. V Salomově případě je to tak, že mluví za týmového kolegu Mavericka, je tak trochu hračím motorem toho, být stále rychlejší, obzvláště, když i rychlý sám o sobě už jstet

Co je největším zádrhelem nebo co tě může zastavit v progresu při přestupu z Moto3™ do Moto2™?

Musíte se vypořádat s dvojnásobnou vahou, s jinou akcelerací a jiným brzděním, zkrátka



Sandro Cortese Fakta
Startovní číslo 11
Kategorie Moto2™
Tým Dynavolt Intact GP
Motocykl Kalex
Narozen Ochsenhausen, Německo
Datum narození 6. leden 1990 FIM

Sandro Cortese Fakten
Startnummer 11
Klasse Moto2™
Team Dynavolt Intact GP
Motorrad Kalex
Geburtsort Ochsenhausen, Germany
Geburtsdag 6. Januar 1990

Sandro Cortese Fact File
Race number 11
Category Moto2
Team Dynavolt Intact GP
Bike Kalex
Born Ochsenhausen, Germany
DOB 6 January 1990

musíte připravit své tělo na jinou motorku a to Vám nějak čas zabere. Speciálně mě osobně to vždy trvalo poněkud déle. I přesto si však nemyslím, že by rozdíl v akceleraci byl tak obrovský, jak se hodně lidí domnívá. Řekl bych, že je to spíše o tom jak se při ovládní či řízení motorky vyrovnáte s její odlišnou celkovou vahou, než tím, že váží více.

Němečtí fandové asi můžou být pozitivně naladěni na budoucnost s ohledem na to, jací jezdci z jejich země nyní v MotoGP™ závodí?

Myslím, že zcela ano a že nás čeká dobrá budoucnost. Stačí se podívat jen na to, co se udělo v nedávné minulosti a čeho dosáhl Stefan [Bradl] jako mistr světa o nyní v MotoGP™, vlastně i já sám a pak i další kluci nyní jako Jonas [Folger] či Marco [Schrötter]

v Moto2™, a i Phillip [Öst] v Moto3™. Šance na dobrá výsledky a úspěch je velká. Samozřejmě, že musíme stále pracovat s mladými jezdci, aby zde byla zajištěna kontinuita budoucího úspěchu. Neberme Španělsko, to je skutečně výjimka a v Itálii je nyní rovněž na vzestupu, avšak když vezmeme ostatní další národy, dá se říct, že Německo je na třetím místě z hlediska přílibu talentů.

Čeho bys chtěl dosáhnout, abys na konci roku mohl říct, že jsi spokojený?

Měli bychom potvrdit, že jsme schopni dosáhnout v závodech na dobrý výsledek a posléze v tom pokračovat i v dalších následujících závodech. Cílem naší snahy by pro začátek mohlo být umístění v top 5, a pak krůček po krůčku pokračovat... pak je pódium na blízku.

Tento víkend na tebe čeká závod v Brně, na okruhu, kde jsi zaznamenal své první vítězství v kariéře v roce 2011, kdýž tomu předcházel fantastická bitva s Johannem Zarcem, tehdy ještě v kubatuře 125ccm.

Ano... myslím, že můžu říct, že Brno je rozhodně mým nejoblíbenějším okruhem! Sice jsem si zde loni zlomil ruku, ale vrátit se zpátky na trať, na níž jste vyhráli svou vůbec první Grand Prix, je vždy krásný pocit. Ty vzpomínky ne soubor s Johannem v roce 2011 jsou nádherné. Bojovali jsme spolu až do poslední zatáčky, oba na limitu, v touze urvat pro sebe své první vítězství v kariéře. V předposlední zatáčce jej však zastihl velký jezdecký výpadek a i když to ustě, tak moe už bylo v ten okamžik jasné, že jsem vyhrál! ■



Sandro Cortese:

Das Podest ist nicht mehr weit...

Sandro Cortese ist eine der großen deutschen Hoffnungen in der Motorrad-Weltmeisterschaft. 2012 wurde er zum zweiten Piloten aus der Bundesrepublik, der innerhalb von zwei Saisonen Weltmeister wurde. Nach Stefan Bradl in der Moto2™-Klasse 2011, wurde Cortese im Team von Aki Ajo Moto3™-Champion. Seine zweite Saison in der Moto2™ gestaltet sich bislang schwierig, auch eingebremst durch eine Fußverletzung beim Saisonauftakt 2014 in Katar.

Sandro, du bist dieses Jahr schnell, aber scheinst auch anfällig zu sein...

Ja, im Moment denke ich, dass wir ein großes Problem haben. Wir sind in allen Sessions wirklich schnell. Es fehlt nur im Rennen. Manchmal brauchen wir einfach etwas mehr Glück, manchmal ist es mein Fehler. Wir haben diesen idealen Zeitpunkt noch nicht gefunden.

Du bist schon einige Male aus der ersten Reihe losgefahren. Was läuft in den Rennen schief?

Ich denke, dass ich es manchmal zu gut machen will und das geht dann in die falsche Richtung (lacht). Ich war einige Male in Fights auf der ersten Runde verwickelt und bin nicht durchgekommen. Es sind viele verschiedene Dinge, aber ich glaube, das größte davon war die Verletzung in Katar. Ich hatte viele Rennen lang Probleme mit meinem Bein und es war vor der Sommerpause noch nicht wieder 100-prozentig verheilt – und natürlich war das zum Beginn der Saison ein Problem.

Für dich ist es die zweite Saison in der Moto2™. Wie schätzt du die starken Leistungen der Rookies 2014 – Maverick Viñales, Luis Salom und Jonas Folger – ein?

Für mich ist es einfach unglaublich, wie sie in

ihrem ersten Jahr unterwegs waren. Natürlich haben sie gesehen wie (Nico) Teyl und ich zum Beispiel in unserem ersten Jahr unterwegs waren. Wir hatten viele Probleme. Sie wussten, was sie über den Winter zu tun hatten, um auf einem besseren Level zu beginnen. Ich denke, dass sie sich sehr gesteigert haben und es könnte für uns alle eine harte Zukunft werden, da viele junge Leute den Weg hier her finden. Ich danke, dass die Moto2™ nächstes Jahr noch viel härter wird.

Warst du überrascht, dass Viñales gleich sein zweites Rennen gewinnen konnte?

Ich wusste, dass Maverick sofort schnell sein würde, das war er immer. Natürlich waren auch Luis und Jonas sofort schnell. Ich bin davon nicht allzu sehr überrascht, denn Jonas ist größer und passt daher viel besser auf diese Motorräder. Maverick ist immer schnell und, natürlich, wenn du Maverick als deinen Teamkollegen hast, wirst du auch immer schnell sein, so wie Luis!

Was ist dir beim Wechsel von der Moto3™ in die Moto2™ am meisten aufgefallen?

Das doppelte Gewicht ist am schwierigsten zu handhaben. Die Beschleunigung und das Bremsen. Du musst deinen Körper für dieses Motorrad vorbereiten und das braucht ziemlich lange, gerade bei mir dauert es immer etwas länger. Trotzdem danke ich nicht, dass der Unterschied bei der Beschleunigung so groß ist, wie manche Leute denken. Ich denke, dass es bei diesem Motorrad mehr um das Handling des Gesamtgewichtes geht.

Dürfen die deutschen Fans mit ihren derzeitigen Piloten positiv in die Zukunft schauen?

Ich denke es liegt eine gute Zukunft vor uns. Wenn wir uns anschauen, was in der Vergangenheit

passiert ist und was wir in den letzten paar Jahren gemacht haben – Stefan (Bradl) als Weltmeister, dann ich, jetzt Jungs wie Jonas (Folger) und Marcel (Schrötter) in der Moto2™, Philipp (Östl) in der Moto3™ und Stefan in der MotoGP™ – da danke ich, dass wir eine gute Chance haben. Natürlich dürfen wir dabei die ganz jungen Leute nicht vergessen, um in der Zukunft genau solche Erfolge zu haben. Wenn wir das mit anderen Ländern vergleichen, ist Spanien sicher eine Ausnahme, aber auch Italien kommt jetzt zurück. Von all den anderen Nationen ist aber, würde ich sagen, derzeit Deutschland auf Platz drei, was die vielversprechenden Talente angeht.

Was kannst du erreichen, um dieses Jahr mit einem zufriedenen Gefühl abzurunden?

Wir müssen beweisen, dass wir in den Rennen gute Ergebnisse holen können und es dann Rennen für Rennen angehen. Ich denke, dass wir die Top Fünf in Angriff nehmen sollten und dann von da aus Schritt für Schritt weiter. Das Podest wird bald kommen.

Dieses Wochenende fahren wir in Brünn. Du hast hier 2011 deinen ersten Karriere-Sieg gefeiert, nachdem du dich bei den 125ern gegen Johann Zarco durchgesetzt hast.

Ja, ich danke ich muss sagen, dass Brünn meine Lieblingsstrecke ist. Klar habe ich mir hier letztes Jahr die Hand gebrochen, aber es ist immer ganz besonders, auf diese Strecke zurückzukommen, wo ich meinen ersten 125er Grand Prix gewonnen habe. Ich habe hier echt tolle Erinnerungen, habe damals mit Johann bis zur letzten Kurve gekämpft. Wir waren beide am Limit, jeder von uns wollte den ersten Sieg seiner Karriere. Doch er hatte in der vorletzten Kurve einen wilden Moment, da wusste ich, dass es meiner war! ■

LS2 HELMETS

www.ls2.cz



FF396 CR1 TRIX carbon

Spičková sportovní a závodní karbonová přilba nejvyšší třídy pro jezdce vyžadující nejvyšší úroveň komfortu a bezpečnosti. Aerodynamicky optimalizovaná skafepina z karbonového materiálu. Účinný větrací systém. Vyjímatelný a pratelný interier. Anatomické lonice se systémem AIR GO (dofukování). Čelní plexi je kompatibilní s pinlockem. Příprava pro bluetooth komunikátor. Homologace: ECE 22.05



Originální fólie proti zamlžování čelního plexi
PINLOCK
ZDARMA! SYSTEMS®

MotoGP LS2 Team



Yonny Hernandez moto GP **Gabriel Ramos** moto 3 **Isaac Viñales** moto 3 **Luca Grünwald** moto 3 **Román Ramos** moto 2

ASP Group s.r.o. - Autorizovaný dovozce značkových helem LS2 do České a Slovenské republiky.
Adresa dovozce: Náměstí 13, 267 53 Žebrák Tel.: 311577222 E-mail: info@aspgroup.cz web: www.aspgroup.cz



Sandro Cortese:

The podium will come soon...

Sandro Cortese is a popular figure in the World Championship paddock. In 2012, he became the second German rider in as many years to win a title as he successfully wrapped up the Moto3™ crown for Aki Ajo's team. Of late, things have been more difficult, but he wasn't helped by a foot injury picked up in Qatar at the start of 2014.

Sandro, you appear to have been fast but fragile so far this year...

Yeah, at the moment I don't think we have a big problem. We are really fast in all sessions. It's just in the race when we are lacking. Sometimes we just need a bit more luck and sometimes it is my fault. We haven't found that sweet spot yet.

You've been on the front row several times. What is wrong in the races?

I think sometimes I make it too good and it goes in the wrong direction [laughs]. I have been involved in some first-lap fights and not come through them. There are many different things, but I think the main thing was the injury in Qatar. I had a problem with my leg for many races and it still wasn't 100% before the summer break - and of course that was a problem at the beginning of the season.

For you, this is a second year in Moto2™. How do you rate impressive 2014 rookies like Maverick Viñales, Luis Salom and Jonas Folger?

For me, it is incredible how they have done in their first year. Of course, they saw how guys like [Nico] Terol and I did in our first years, struggling a lot. They knew what to do over the winter and how to have a better step. I think they have improved a lot and it could be a really tough future for all of

us, as a lot of young guys are coming up through the ranks and I think Moto2 will be a much harder class, even next year.

Have you been surprised by Viñales, who won only his second race?

I knew Maverick would be fast immediately, as he always was. Of course, Luis and Jonas have also been quick straight away. I am not too surprised because Jonas is bigger and so he fits these bikes much better. Maverick is always fast and, of course, if you have Maverick as a teammate then you will always be fast, as Luis is!

What strikes you most when progressing from Moto3™ to Moto2™?

Double the weight is the biggest thing to handle. With acceleration and braking, you have to prepare your body for the bike and it takes quite a long time - especially with me, it always takes a little bit more. Although I don't think the difference in acceleration is quite as large as some people think it is. I think it is more about handling the overall weight of the bike.

Can German fans be positive about their current crop of riders?

I think we have a good future. If we look at what has happened in the past and what we have done over the last few years in particular - Stefan [Bradl] as a World Champion, then myself - and now we have guys like Jonas [Folger] and Marcel [Schrotter] in Moto2, Philipp [Oettl] in Moto3 and Stefan in MotoGP, I think we have a good chance. Of course, we will have to work for the really young guys to have the same sorts of futures. When comparing with other countries, Spain is obviously an exception and Italy is now coming back. From all of the other nations, though, I would say Germany is now in third position in terms of promising talents.



What could you achieve to end this year feeling satisfied?

We have to prove we can deliver good race results and then keep looking at it race to race. I think we should first be aiming for the top five, then going step-by-step. The podium will come soon.

This weekend we race at Brno. You celebrated your very first career victory here back in 2011, following a fantastic 125 class battle with Johann Zarco.

Yes... I think I would have to say that Brno is a personal favourite of mine! Of course, last year I broke my hand here, but it is always special to come back to the track on which I won my first 125 Grand Prix. I have really good memories here, battling hard with Johann right down to the final corner in 2011; we were both on the limit, each of us pushing for a career-first victory, but after he suffered a big moment in the penultimate corner I knew it was mine! ■

SPORTSMART²

SPORTOVNÍ PNEUMATIKA PŘÍMO PRO VÁS



SPORTSMART²



Technologie multi-tread pro lepší přilnavost



JLB technologie pro lepší ovladatelnost při vysoké rychlosti



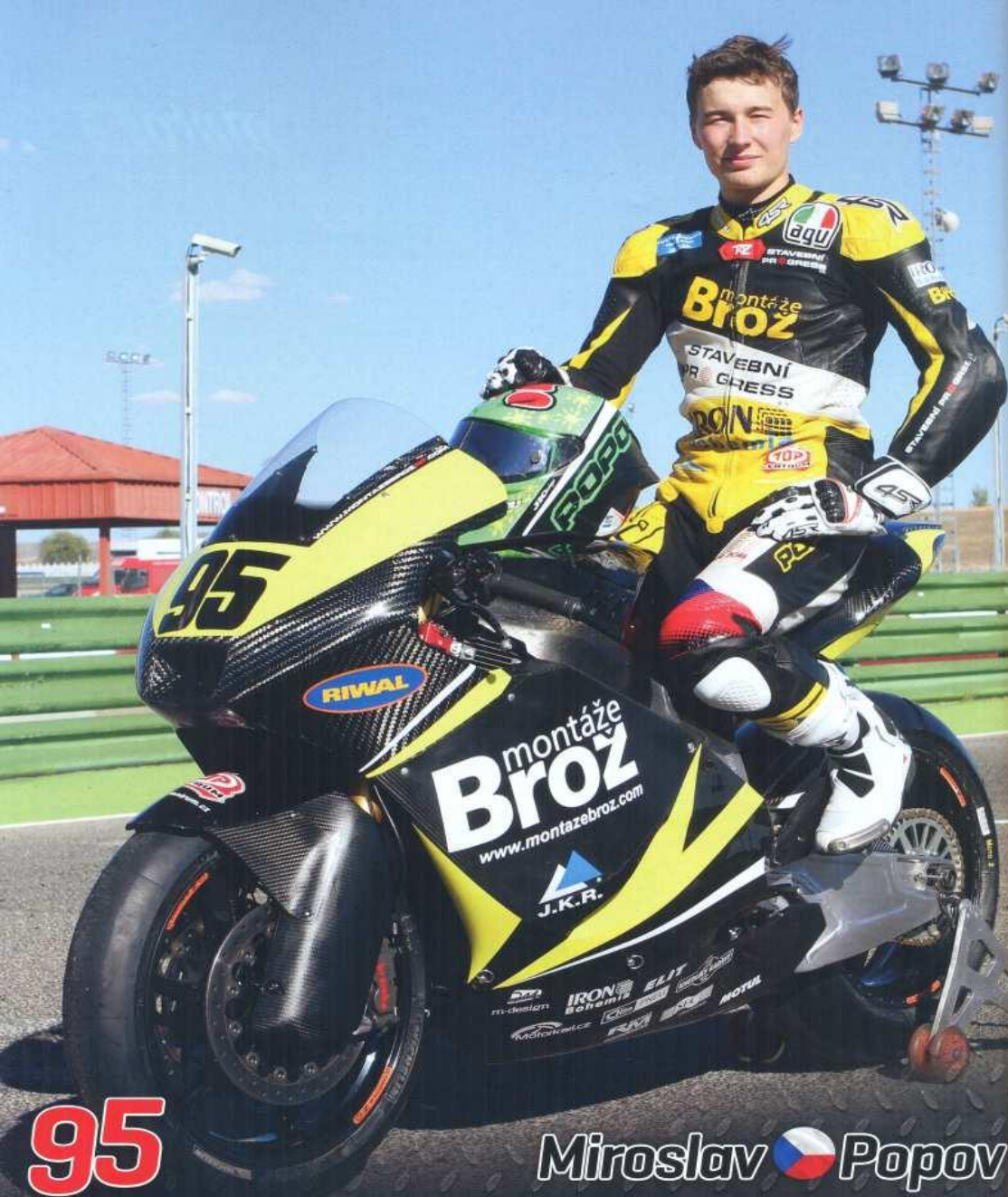
JLT technologie pro lepší komfort

DUNLOP

RIDE WITH CONFIDENCE

www.dunlopmotorcycle.eu

sleduj nás... [f /DunlopMoto](https://www.facebook.com/DunlopMoto) [@DunlopMoto](https://twitter.com/DunlopMoto)



95

Miroslav  Popov

Miroslav Popov má sice jen 19 let, ale ve své závodní kariéře má již ledasco za sebou, což je zároveň proloženo spoustou závodních zkušeností. Nejdříve závodil v Rakousku a České republice, potom v roce 2008 závodil v mistrovství Španělska Metrakit 80cc a skončil celkově třetí. V roce 2010 dokončil italský šampionát na Aprilii 125ccm celkově na druhé příčce. V sezóně následující následovaly tři starty na divokou kartu v Grand Prix, aby pak v roce 2012 Popov dostal další čtyři možnosti v kubatuře Moto3 za stáj Mahindra. Pro letošní sezónu přešel do vyšší kubatury Moto2™ a je s motocyklem Suter účastníkem FIM CEV Repsol, přičemž při závodě v Barceloně již dosáhl solidní šesté příčky.

Miroslav Popov mag zwar erst 19 Jahre alt sein, doch in seiner Karriere als Rennfahrer kann er schon auf einige Erfahrungen zurückblicken. Zunächst fuhr er in Österreich und der Tschechischen Republik, fuhr dann 2008 in der Spanischen Metrakit 80cc Meisterschaft und wurde dort Dritter. 2010 halte in der italienischen Meisterschaft bis 125ccm auf Aprilia den zweiten Gesamtrang, 2011 folgten drei Wildcard-Auftritte im Grand Prix. 2012 kamen für Mahindra in der Moto3™ weitere vier GP-Läufe hinzu. Dieses Jahr fährt Popov in der FIM CEV Repsol Meisterschaft auf Suter in der Moto2™ Klasse. In Barcelona-Catalunya holte er einen starken sechsten Rang.

MIROSLAV POPOV

EURO SPEEDWAY LAUSITZ

2. - 14.09.2014

Lausitzring

Wir sehen uns am Lausitzring! Uvidíme se na Lausitzring!

DTM
meets **SUPERBIKE IDM**
INTERNATIONAL GERMAN CHAMPIONSHIP

Ticket-Hotline: +49 (0) 35754 33733

ADAC
ADAC Berlin-Brandenburg
MotoSport

Infos unter:
www.superbike-idm.de • www.dtm.com • www.lausitzring.de • www.motorsport-bbr.de

Ihr sportlicher ADAC Berlin-Brandenburg

© 1998 Werbung und Verkauf GmbH & Co. KG - www.fv-werbung.de
www.motorsport.info / Fotos: Volker Lange, Thomsen Sport

Startovní listina / Startliste

moto3™



3

Matteo Ferrari
Tým/Team: San Carlo Team Italia
Motocykl/Motorrad: Mahindra



19

Alessandro Tonucci
Tým/Team: Cip Moto3
Motocykl/Motorrad: Mahindra



4

Gabriel Ramos
Tým/Team: Kiefer Racing
Motocykl/Motorrad: Kalex KTM



21

Francesco Bagnaia
Tým/Team: Sky Racing Team Vr46
Motocykl/Motorrad: KTM



5

Romano Fenati
Tým/Team: Sky Racing Team Vr46
Motocykl/Motorrad: KTM



22

Ana Carrasco
Tým/Team: Rw Racing Gp
Motocykl/Motorrad: Kalex KTM



7

Efrén Vázquez
Tým/Team: Saxoprint-RTG
Motocykl/Motorrad: Honda



23

Niccolò Antonelli
Tým/Team: Junior Team Go8Fun Moto3
Motocykl/Motorrad: KTM



8

Jack Miller
Tým/Team: Red Bull Ktm Ajo
Motocykl/Motorrad: KTM



31

Niklas Ajo
Tým/Team: Avant Tecno Husqvarna Ajo
Motocykl/Motorrad: Husqvarna



9

Scott Deroue
Tým/Team: Rw Racing Gp
Motocykl/Motorrad: Kalex KTM



32

Isaac Vinales
Tým/Team: Calvo Team
Motocykl/Motorrad: KTM



10

Alexis Masbou
Tým/Team: Ongetta-Rivacold
Motocykl/Motorrad: Honda



33

Enea Bastianini
Tým/Team: Junior Team Go8Fun Moto3
Motocykl/Motorrad: KTM



12

Alex Marquez
Tým/Team: Estrella Galicia 0,0
Motocykl/Motorrad: Honda



38

Hafiq Azmi
Tým/Team: Sic-Ajo
Motocykl/Motorrad: KTM



17

John McPhee
Tým/Team: Saxoprint-RTG
Motocykl/Motorrad: Honda



41

Brad Binder
Tým/Team: Ambrogio Racing
Motocykl/Motorrad: Mahindra



42

Alex Rins
Tým/Team: Estrella Galicia 0,0
Motocykl/Motorrad: Honda



63

Zulfahmi Khairuddin
Tým/Team: Ongetta-Airasia
Motocykl/Motorrad: Honda



43

Luca Grunwald
Tým/Team: Kiefer Racing
Motocykl/Motorrad: Kalex KTM



65

Philipp Oettl
Tým/Team: Interwetten Paddock Moto3
Motocykl/Motorrad: Kalex KTM



44

Miguel Oliveira
Tým/Team: Mahindra Racing
Motocykl/Motorrad: Mahindra



84

Jakub Kornfeil
Tým/Team: Team Calvo
Motocykl/Motorrad: KTM



51

Bryan Schouten
Tým/Team: Cip Moto3
Motocykl/Motorrad: Mahindra



95

Jules Danilo
Tým/Team: Ambrogio Racing
Motocykl/Motorrad: Mahindra



52

Danny Kent
Tým/Team: Red Bull Husqvarna Ajo
Motocykl/Motorrad: Husqvarna



98

Karel Hanika
Tým/Team: Red Bull Ktm Ajo
Motocykl/Motorrad: KTM



55

Andrea Locatelli
Tým/Team: San Carlo Team Italia
Motocykl/Motorrad: Mahindra



99

Jorge Navarro
Tým/Team: Marc Vds Racing Team
Motocykl/Motorrad: Kalex KTM



57

Eric Granado
Tým/Team: Calvo Team
Motocykl/Motorrad: KTM

24 Marcos Ramirez [Wildcard]
Tým/Team: Calvo Tým/Team Laglisse Motocykl/Motorrad: KTM



58

Juanfran Guevara
Tým/Team: Mapfre Aspar Team Moto3
Motocykl/Motorrad: Kalex KTM

91 Gabriel Rodrigo [Wildcard]
Tým/Team: Rba Racing Tým/Team Motocykl/Motorrad: KTM



61

Arthur Sissis
Tým/Team: Mahindra Racing
Moto/Bike Mahindra



Na obrázku / Im Bild: Romano Fenati



Na obrázku / Im Bild links / Jack Miller

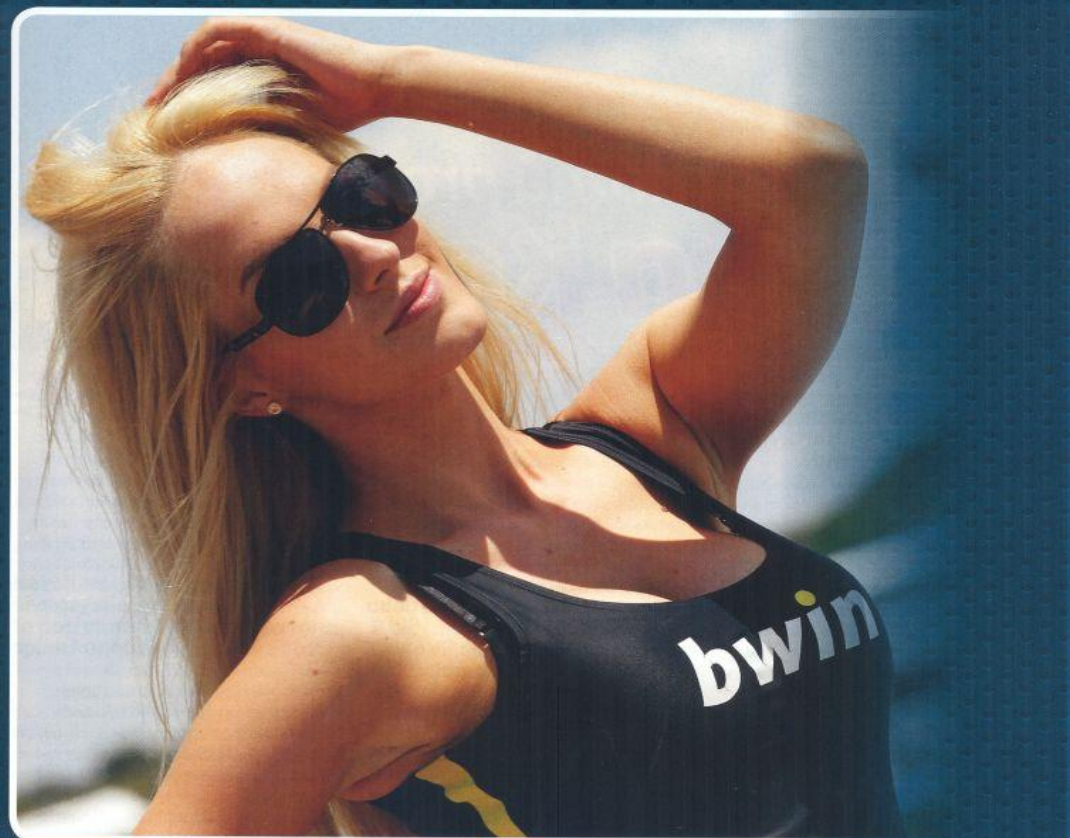
Klasifikace Moto3™ / Punktestand

#	Rider	Nat.	Team	Motorrad	Total
1	8 Jack Miller	AUS	Red Bull Ktm Ajo	KTM	158
2	7 Efren Vazquez	SPA	Saxoprint-RTG	Honda	137
3	12 Alex Marquez	SPA	Estrella Galicia 0,0	Honda	133
4	5 Romano Fenati	ITA	Sky Racing Team By Vr46	KTM	130
5	42 Alex Rins	SPA	Estrella Galicia 0,0	Honda	118
6	10 Alexis Masbou	FRA	Ongetta-Rivacold	Honda	92
7	32 Isaac Viñales	SPA	Calvo Team	KTM	90
8	44 Miguel Oliveira	POR	Mahindra Racing	Mahindra	62
9	41 Brad Binder	RSA	Ambrogio Racing	Mahindra	56
10	64 Jakub Kornfeil	CZE	Team Calvo	KTM	54
11	33 Enea Bastianini	ITA	Junior Team GO&FUN Moto3	KTM	51
12	52 Danny Kent	GBR	Red Bull Husqvarna Ajo	Husqvarna	50
13	17 John Mcphee	GBR	Saxoprint-RTG	Honda	45
14	21 Francesco Bagnaia	ITA	Sky Racing Team By Vr46	KTM	42
15	98 Niklas Ajo	FIN	Avant Tecno Husqvarna Ajo	Husqvarna	35
16	58 Juanfran Guevara	SPA	Mapfre Aspar Team Moto3	KALEX KTM	31
17	98 Karel Hanika	CZE	Red Bull KTM Ajo	KTM	19
18	23 Niccoló Antonelli	ITA	Junior Team GO&FUN Moto3	KTM	18
19	11 Livio Loi	ITA	Marc VDS Racing Team	KALEX KTM	17
20	19 Alessandro Tonucci	ITA	CIP	Mahindra	15

moto3™

Klasifikace Moto3™ / Punktestand

Team	QAT	TEX	ARG	ESP	FRA	ITA	CAT	NED	GER	USA	CZE	GBR	RSM	ARA	JAP	AUS	MYS	VAL	Total
KTM	25	25	25	25	25	25	20	11	25	20									226
HONDA	20	16	20	20	20	16	25	25	16	25									203
MAHINDRA	13	1	3	2	4	13	10	16	20	9									91
HUSQVARNA	3	8	8	6	3	11	8	8	11	4									70
KALEX KTM	-	5	3	1	1	8	-	1	6	8									43
FTR KTM	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-									4





Český návrat domů pro Jakuba Kornfeila

Jakub Kornfeil se vrací domů k závodu Moto3™ v rámci Grand Prix České republiky a tak budou zcela určitě vlajky se startovním číslem 84 po celý víkend v permanenci.

Jen necelou hodinu jízdy jihovýchodním směrem od brněnského závodistiště leží Kyjov, rodné město Jakuba Kornfeila, i přesto však 21-letý závodník bude cestovat k domácímu závodu se smíšenými pocity. Rozhodně mu nezáleží na rychlosti na jedno kolo a ani výdrž a konstantní výkon v celé délce závodu, i tak se mu však od počátku této sezóny stalo několik incidentů.

Jakube jsi zpět doma a před tebou je domácí závod. Kolik ti bylo let, když si zde závodil na motorce poprvé?

Myslím, že mi bylo 15, když jsem jel po okruhu na motorce. Bylo to hned po té, co jsem přestoupil z minibiku na vyšší kubaturu a právě na té

stopětadvacitce jsem jel tady poprvé. Přiznávám, není to jedna z mých nejoblíbenějších tratí, pokud se týká výběru ze všech současných na nichž závodíme, nicméně však, pokaždé se mi zde dařilo a je rozhodně skvělé a potěšující mít v zádech všechnu tu podporu domácího prostředí. Všechna ta atmosféra okolo je fantastická a vždy se moc těším na všechnu tu podporu z tribun – to je perfektní!

Závodíš se startovním číslem 84. Je za tím nějaký příběh nebo jak to vzniklo?

Je to vlastně datum mého narození. Narodil jsem se v roce 1993, ale #84 vzniklo složením čísel přesného data, tedy osmého dne, čtvrtého měsíce!

Po boku Isaaca Viñalese a Erica Granada patříš letos k triu jezdců týmu Calvo. Co byl tvůj nejlepší a nejhorší moment doposud?

Domnívám se, že tím nejhorším momentem byl hned na počátku sezóny závod v Kataru.

Hodně jsme uvnitř týmu pracovali na nové strategii, abychom byli schopni jeden druhému pomoci hodit „lano“ a za pomoci silpstreamu dosáhnout lepších výsledků jak v kvalifikaci, tak i v závodech. Jenže to prostě nefungovalo! A přitom je to tak důležité, což je dobře a i velmi často viditelné mezi týmovými kolegy jako je Rins a Marquez nebo Miller a Hanika. A obzvláště speciálně právě v Moto3 je tohle moc důležité. Dělal jsem to a fungovalo nám to v průběhu před sezonního testování, ale prostě Qatar se v tomto ohledu nepovedl, a já z toho byl docela rozladěný.

Oproti tomu rozhodně za svůj nejlepší letošní moment považuji prozatím Mugello, když jsem se dostal do první řady na startovním roštu. To bylo něco fantastického, navíc to byl můj doposud nejlepší výkon v kvalifikaci, jaký jsem kdy podal. Poslední tři kola jsem jel společně s Jacksem Millerem a Romano Fenatim a všichni jsme spolupracovali. Každý z nás věděl co má dělat a nikdo neobrazil toho druhého a skutečně jsme si pomohli jeden druhému



na tom nejlépeším úseku, tedy cílové rovině a to byl skutečně hodně dobrý moment – jednoznačně to nejlepší z dosavadního průběhu sezóny.

Několikrát jsi skončil v první šestce, zdá se však, že nemáš to potřebné štěstí a místo toho spíše kopec smůly...

Přesně tak. Vůbec nevím, co se s mají štěstěnou přihodilo, protože přesně od počátku předsezonních testů jsem věděl, že máme velmi dobrou rychlost, v týmu se cítím skvěle a motorce mám taky dobrou. Pořád se snažíme a makáme na 100%, ale je prostě pravda, že se pokaždé něco v každém závodě vyvrbí. Tak například, Itai Bagnaia mne trefil v první zatáčce při závodě v Argentíně, když jsem byl zrovna na čtvrté pozici. To stejné

Antonelli v Mugello, kdy jsem startoval z první řady, tak mne před první zatáčkou niakuje a v Assenu jsem musel do kačery, protože těsně přede mnou spadl Fin Ajo. Tyhle věci jsou smůla, ale závodění takové je a tak jen věřím, že druhá polovina sezóny bude lepší.

S blížícím se domácím závodem, Isaac Viñales je tím kdo je v týmu Calvo lídrem v hodnocení. Co ti schází nebo v čem oproti němu zaostáváš?

Myslím, že on je méně roztěkaný když si sedne na motorce, nebo rozhodně méně než já. Vždycky o spoustě věcí, jako je například správné nastavení, pneumatiky a i ty ostatní věci okolo, moc přemýšlím. On asi ne, prostě si sedne za říditka a dá plyn. Nebojí se pádu a ani další okolní věci ho moc netrápí. Já vždy přemýšlím o

jeden krok směrem vpřed navíc, a věřím tomu, že to je momentálně moje negativum.

Jaké jsou tvé cíle pro druhou polovinu sezóny?

V průběhu posledních pár závodů jsem opravdu tvrdě pracoval společně s maji poradkyní a psycholožkou, která se mi ze všech sil snaží pomoci. Změnili jsme způsob mého uvažování, i způsob jakým reaguji na věci a tak dál okolo. O všem jsem předtím moc špekuloval, takže po Německu je cíl, být mnohem lépe připravený na to, až začnou závody po letní přestávce. Nemám žádný pevný cíl, jen jsem si naplánoval, že bych rád bojoval zpátky mezi prvními pěti či šesti jezdci v každém dalším závodě. Začátek mé letošní sezóny takový byl a já se tam chci znova vrátit." ■



Heimrennen für Jakub Kornfeil...

Am Wochenende wird die Piste von Brünn mit Flaggen und der Startnummer 84 drauf übersät sein: Jakub Kornfeils Heim-Grand Prix in der Moto3™ steht in der Tschechischen Republik auf dem Programm.

Der 21-jährige Kornfeil aus Kyjov, nur rund eine Stunde von der Strecke in Brünn, hatte einen schwierigen Saisonstart. Weder seine Pace über eine einzelne Runde, noch seine Konstanz stehen in Frage, doch der Calvo Team Pilot wurde bisher auch oft in Zwischenfälle verwickelt, für die er gar nichts konnte.

Jakub, dein Heimrennen in Brünn steht an. Wie alt warst du, als du hier zum ersten Mal Motorrad gefahren bist?

Ich glaube ich war 15, als ich das erste Mal mit einem Motorrad in Brünn gefahren bin. Das war kurz nachdem ich von den Mini Bikes kam und zum ersten Mal eine 125er gefahren bin – genau hier. Ich muss zu geben, dass die Strecke eigentlich nicht zu meinen Lieblingspisten gehört. Trotzdem ist es jedes Jahr toll hier her zu kommen, es macht Spaß und die Unterstützung von den Fans ist der Wahnsinn. Die Stimmung ist immer echt gut und ich freue mich immer auf die Unterstützung von den Trüben – es ist einfach perfekt!

Du fährst die Startnummer 84. Gibt es eine Geschichte dazu?

Das ist mein Geburtstag, ich wurde 1993 geboren, aber die #84 steht für den 8. April. Der achte Tag im vierten Monat!

Du bist dieses Jahr einer von drei Fahrern im Calvo Team, neben Isaac Viñales und Eric Granado. Was waren deine besten und schlimmsten Momente bisher?

Ich denke, dass der schlimmste Moment direkt in Katar beim Saisonauftakt war. Wir haben sehr hart in der Teamstrategie zusammengearbeitet, haben versucht, uns gegenseitig Windschatten zu geben. Aber das hat nicht wirklich funktioniert. Aber es ist extrem wichtig, denn wir haben das Zusammenarbeiten vieler Teamkollegen immer wieder gesehen, wie bei Rins und Marquez oder Miller und Hanika. Es ist ganz wichtig, dass das gerade in der Moto3-Klasse funktioniert. Wir haben das in der Saisonvorbereitung beim Testen gut hinkommen, aber in Katar hat es nicht funktioniert. Darüber war ich ein wenig enttäuscht.

Der beste Moment bisher war sicher Mugello, als ich zum ersten Mal in der ersten Startreihe stand. Das war fantastisch, denn es war meine allerbeste Leistung im Qualifying. Auf den ersten drei Runden bin ich mit Jack Miller und Romano Fenati gefahren, wir haben zusammen gearbeitet. Jeder wusste, was zu tun ist und keiner hat irgendwas behindert. Wir haben uns auf der Start-Ziel-Geraden echt geholfen und das war toll. Definitiv mein bester Moment der Saison.

Du warst schon ein paar Mal in den Top Sechs, aber scheinbar war das Glück auch einige Male nicht gerade auf deiner Seite...

Ja, ganz genau. Ich weiß nicht, warum wir so wenig Glück hatten. Schon in der Saisonvorbereitung wusste ich, dass wir einen guten Speed haben. Ich bin mit dem

Team sehr zufrieden und wir haben ein gutes Motorrad. Wir geben immer 100 Prozent, aber es stimmt schon, dass irgendwie in jedem Rennen irgendwas passiert. Zum Beispiel in Argentinien, da hat mich Bagnaia in der ersten Kurve berührt, als ich Vierter war. In Mugello ist Antonelli in mich rein gefahren, als ich aus der ersten Reihe kam und in Assen musste ich durch die Wiese, nachdem Ajo vor mir gestürzt ist. Solche Dinge sind schade, aber das ist Racing. Ich hoffe, dass die zweite Saisonhälfte besser wird.

Vor diesem Rennen ist Isaac Viñales der beste Calvo Team Pilot der Gesamtwertung. Woran fehlt es dir im Vergleich zu ihm?

Ich denke, dass er auf dem Motorrad weniger abgelenkt ist, als ich. Ich denke immer zu viel über die Abstimmung, Reifen und so weiter nach. Er setzt sich einfach auf das Motorrad und zieht das Gas auf. Er macht sich keine Sorgen über Stürze oder anderes. Ich denke immer einen Schritt weiter, aber ich glaube, dass das eigentlich schlecht für mich ist.

Was ist dein Ziel für die zweite Saisonhälfte?

Bei den letzten paar Rennen habe ich ziemlich viel mit meinem Mentor gearbeitet, die ihr bestes gibt, um mir zu helfen. Wir versuchen, meine Denkweise zu ändern, die Art, wie ich auf Dinge reagiere. Vorher habe ich zu viel über alles nachgedacht. Nach Deutschland haben wir jetzt die Absicht, nach der Sommerpause viel besser vorbereitet zu sein. Es gibt kein Ziel. Ich habe nur vor, bei allen Rennen wieder um die Top Fünf, Top Sechs, zu kämpfen. So bin ich in die Saison gestartet und ich will das einfach wieder schaffen. ■



NÁŠ VÍTEŽ JE JAKUB KORNFEIL



WWW.JAKUBKORNFEIL.COM

REDO X

SLOVAKIA X



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 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

v sezóně 2014 šampionátu
MOTO3 a týmu Calvo.



A Czech homecoming for Jakub Kornfeil...

Flags bearing the number 84 should be flying in force at Brno this weekend, as Jakub Kornfeil returns home to race in the Moto3™ Czech Grand Prix.

It has been a mixed start to the season for the 21-year-old from Kyjev, less than an hour south-east of the circuit by road. Neither his single lap pace nor consistency over race distance are in doubt, but the Calvo Team rider has been on the receiving end of several incidents so far this season.

Jakub, you are back home for the Brno race. How old were you when you first rode a motorcycle here?

I think I was 15 years old when I first rode Brno on a motorbike. It was just after I had jumped up from mini bikes, riding a 125 for the first time right here. I must admit, it is not one of my favourite circuits in terms of the actual track. However, I have a great time every year and it's a lot of fun with all of the home support. The atmosphere is always really good and I always look forward to all of the support from the grandstands – it's just perfect!

You ride with number 84. Is there a story behind that?

It's my date of birth. I was born in 1993, but the #84 came from being born on 8th of April. The eight day of the fourth month!

You are one of three riders in Calvo Team this year, alongside Isaac

Viñales and Eric Granado. Which have been the best and worst moments so far?

I think the worst moment was in Qatar, right at the start of the season. We were trying very hard to work together with team strategy, giving each other a tow in terms of slipstreaming each other. It didn't really work out. But it is so important, as we have seen so often with team-mates like Rins and Marquez or Miller and Hahnke. It is especially important to make this work in Moto3™. We did it well in pre-season testing but it didn't work in Qatar, so I was a bit sad about that.

Certainly the best moment so far was Mugello, when I was on the front row of the grid for the first time. It was fantastic because it was the best qualifying performance I have ever put in. For the last three laps I was riding around with Jack Miller and Romano Fenati, with us all working together. Everybody knew what he needed to do and nobody hindered anybody else; we really helped each other on the start/finish straight and that was a really good moment – definitely the best of the season so far.

You have finished inside the top six on several occasions, but it seems that you have been struck by a fair amount of bad luck...

Yes, exactly. I don't know what's happened with the lack of luck because, right from the start of pre-season testing, I knew that we had very good speed. I am very happy in the team and we have a good bike. We always push 100%,

but it is true that something seems to have happened in every race: for instance, Bagnaia hit me in the first corner when I was running fourth in Argentina, Antonelli ran into me after I started on the front row at Mugello and at Assen I had to ride through the gravel because Ajo crashed in front of me. Things like that are a shame, but that's racing and I just hope the second half of the season is better.

Coming into this race, Isaac Viñales is the leading Calvo Team rider in the standings. Where are you lacking in comparison with him?

I think he is less distracted when on the bike than I am. I am always thinking too much about settings, tyres and so on. He just sits on the bike and opens the throttle. He doesn't worry about crashing, or any other things. I am always thinking one step in front, but I believe this is actually a negative for me.

What is the aim over the second half of the season?

Over the last few races I have been working quite hard with my mentor, who is trying her best to help me. We are changing the way I am in terms of my mindset, the way I react to things and so on. Beforehand, I was thinking too much about everything, so after Germany the aim was to be much better prepared after the summer break. There is no target. I just planned to come back fighting for top five or top six positions at every race; I started the season doing that and I just want to be there again. ■

TopRiders...



Popravě se italský závodník Romano Fenati objevil na startovním roštu v roce 2012, tehdy v barvách týmu Italia FMI s FTR Hondou a hned na poprvé si na své konto připsal druhé místo v Kataru, přičemž pak při svém druhém startu zlomil všechny rekordy, když při závodě v Jerezu již slavil vítězství. Jeg těsně mu na konci premiérové sezóny uniklo ocenění o nejlepšího nováčka, i tak to však pro něj byl velmi úspěšný rok, jenž samozřejmě nastartoval obrovské očekávání pro rok 2013. Loňská sezóna však neproběhla zcela dle jeho plánu, letošní předsezónní testování však ukázalo, že jméno Fenati bude nejen znova konkurenceschopné, ale bude i hodné i kurzu. Fenati je jedním z dvojice jezdců zcela nově formovaného týmu SKY Racing VR46. Nani pochyb o tom, že rozhodně patří k uchazečům na titul, což stvrdil dvěma vítězstvími v radě (Argentina a Jerez), přičemž k tomu druhému se probjoval z desátého místa na roštu.

Der Italiener Romano Fenati stand 2012 mit dem Team Italia FMI auf einer FTR Honda erstmals in der Startaufstellung der Moto3-Weltmeisterschaft. Auf Anhieb holte er in Katar den zweiten Platz, beim zweiten Saisonlauf brach er alle Rekorde, als er in Jerez gewann. Am Ende verpasste er den Rookie of the Year Award zwar knapp, fuhr aber dennoch eine starke Saison und startete mit hohen Erwartungen in das Jahr 2013. Letztes Jahr lief es nicht ganz nach Plan, doch 2014 zeigte Fenati schon in der Test-Saison starke Leistungen. Er fuhr diese Saison für das neue SKY Racing Team VR46. Fenati gewann dieses Jahr die Rennen in Argentinien und Jerez, den zweiten Sieg holte er vom zehnten Startplatz.



Romano Fenati

Věk / Altar 18 Vítězství v Moto3™ / Siege 3 Podia v Moto3™ / Podiums 7

moto3



Mladší bratr Marca Marqueze se v roce 2012 stal vítězem španělského mistrovství (CEV) a dostalo se mu možnosti několika startů na divokou kartu ve třídě Moto3. V roce 2013 již byl jezdcem nejvyšší kategorie na plný úvazek, když v barvách Monlau Competition za něj doposud závodil, vstoupil i nově vzniklém týmu Estrella Galicia 0,0 do mistrovství světa a ke konci sezóny mál na svém kontě dokonce již vítězství ze závodu v Japonsku. Pro rok 2014 tým přešel k Hondě a všichni rázem upřeli své zraky na to, jak si on sám a i jeho týmový kolega Alex Rins budou se zcela novým motocyklem pro kategorii Moto3 počínat.

Der jüngere Bruder von Marc Márquez wurde 2012 spanischer CEV-Meister und fuhr mit Wildcards in einigen Grands Prix. 2013 stieg er im von Monlau Competition betriebenen Estrella Galicia 0,0 Team permanent in die WM auf und holte gegen Ende der Saison in Japan seinen ersten Sieg. 2014, nach einem Wechsel zu Honda, haben viele ein Auge auf seine Fortschritte - wie auch auf die seines Teamkollegen Alex Rins. Beide fahren mit brandneuen Moto3-Hondas.



Alex Marquez

Věk / Altar 18 Vítězství v Moto3™ / Siege 2 Podia v Moto3™ / Podiums 8



I přesto, že prošel MotoGP Academy, patří Efrén Vazquez k těm starším jezdcům třídy Moto3. Nakonec i do samotného mistrovství světa se dostal celkem pozdě, až v roce 2007. Po sezóně strávené ve třídě dvěstěpadesátk se však znovuvrátil do kategorie 125ccm a jeho vzestup byl rychlý. Pro sezónu 2013 přestoupil do barev týmu Mahindra Racing, který nastartoval velmi ambiciózní projekt. Vazquez sice zjistil týmu velmi silné výsledky, nicméně na konci sezóny se však rozhodl pro přestup na Hondu a pro tým Saxoprint - RTG, v kontextu určité šance boje o titul. Podílná umístění z počátku sezóny, jako i pravidelné bitvy v čelní skupině, stvrzují nejen správnost jeho rozhodnutí, ale zvyšují i jeho kredit.

Ausgebildet wurde Efrén Vazquez in der MotoGP Academy. In der Moto3-Klasse gehört er zu den älteren Piloten, da er 2007 erst relativ spät in die Weltmeisterschaft kam. Nach einem Jahr bei den 250ern, wechselte er 2008 wieder zurück in die Achttellertklasse. 2013 wechselte er dann in die Moto3-Mannschaft von Mahindra Racing, die ein ehrgeiziges Projekt gestartet hatten. Vazquez brachte für das Team zwar einige starke Resultate nach Hause, entschied sich für 2014 aber zum Wechsel ins Saxoprint-RTG und für Honda. Zu Beginn des Jahres holte der Spanier Podeste und kämpfte an vorderster Front der kleinen Klasse.



Efrén Vazquez

Věk / Altar 27 Vítězství v Moto3™ / Siege 0 Podia v Moto3™ / Podiums 4



Isaac Viñales byl v roce 2006 přijat do prestižního Red Bull Moto GP Academy. Zranění mu však znemožnilo jakkoliv vyžádat si dobu celá další sezóny. O to, více silnější se však vrátil spíše a zvláště v šampionátu Pro-EPV, který se jezdil a motocykly o objemu 125ccm. V dalších dvou sezónách pak získal jako čtvrtý a šestý ve španělském šampionátu motocyklů o stejném obsahu a navíc si v průběhu sezóny 2010 stihl i několik startů v mistrovství světa ve stejné kategorie. Svůj kampaně debutovou sezónu si odbyl v roce 2012 v barvách týmu Ongetta-Centro Seta, to se však již jednalo o kategorie Moto3 a on skončil 28. -mý celkově. Ve stejném roce setrval i v dalších roci, nicméně již několikrát ukázal, jaký to možný talent v něm tím. Před loňskou sezónou přestoupil do týmu Calvo, tedy přesně tam, kde jeho bratraneček získal titul mistra světa. Př pátém závodě sezóny ve Francii skončil třetí a bylo to jeho první, ale i zcela zasloužené podium v jeho dosavadní kariéře.

Isaac Viñales wurde 2006 in der prestigeträchtigen Red Bull MotoGP Academy aufgenommen. Ein Jahr später konnte er aufgrund von Verletzungen keine Rennen fahren, aber 2008 kehrte er unter anderem zurück und gewann die 125cc Pro-EPV Meisterschaft. In den nächsten beiden Jahren wurde er Vierter und Sechster der spanischen 125ccm-Meisterschaft und nahm 2010 auch an einigen WM-Läufen in dieser Klasse teil. 2012 debütierte er auf einer FTR Honda des Ongetta-Centro Seta Teams und wurde 28. Er blieb 2013 in jener Mannschaft und ließ ihn und wieder sein Talent blitzen. 2014 ist er in das Calvo Team gewechselt - die gleiche Mannschaft, mit der sein Cousin 2013 Weltmeister wurde. Beim fünften Saisonlauf in Frankreich holte er als Dritter das erste WM-Podium seiner Karriere.



Isaac Viñales

Věk / Altar 20 Vítězství v Moto3™ / Siege 0 Podia v Moto3™ / Podiums 2



Jack Miller se dostal k silničním závodům v roce 2008 a debutoval pak ve svých 14 letech v Tasmanii, kde začala jeho závodní anabáze v australském šampionátu třídy 125ccm. Zvítězil v MRDDA 125ccm-Klasse und wechselte anschließend nach Europa. Dort fuhr er teilweise in der Weltmeisterschaft und komplett in der IDM 125, der deutschen Meisterschaft, wo er Meister wurde. Bei seinem ersten Versuch in der Moto3-Weltmeisterschaft, fuhr er 2012 auf einer Honda NSF250R für das Corsetta Technology Team. Dieses Jahr ist er im Red Bull KTM Ajo Team untergekommen und hat die ersten beiden Grands Prix des Jahres gewonnen. Zum ersten Mal führte er die WM an. In Frankreich ließ Miller den nächsten WM-Sieg folgen.

Miller kam 2008 zum Straßenrennsport und gab 2009 in Tasmanien mit 14 Jahren sein Debüt. Er fuhr anschließend die Australische 125ccm-Meisterschaft. Er gewann die MRDDA 125ccm-Klasse und wechselte anschließend nach Europa. Dort fuhr er teilweise in der Weltmeisterschaft und komplett in der IDM 125, der deutschen Meisterschaft, wo er Meister wurde. Bei seinem ersten Versuch in der Moto3-Weltmeisterschaft, fuhr er 2012 auf einer Honda NSF250R für das Corsetta Technology Team. Dieses Jahr ist er im Red Bull KTM Ajo Team untergekommen und hat die ersten beiden Grands Prix des Jahres gewonnen. Zum ersten Mal führte er die WM an. In Frankreich ließ Miller den nächsten WM-Sieg folgen.



Jack Miller

Věk / Altar 19 Vítězství v Moto3™ / Siege 3 Podia v Moto3™ / Podiums 4



Alex Rins již v minulosti označil sám sebe za jednoho z možných kandidátů na získání titulu v brzké budoucnosti. Mistr národního šampionátu Španělska z roku 2011, prokázal své kvality již při svém druhém startu v kategorii Moto3, když pro závod v Jerezu v roce 2012 získal pole position. Vynikající výsledek pak potvrdil třetím místem ve Francii. Velmi silnými výsledky během celé sezóny, když se pouze čtyřikrát nešel do první desítky, potvrdil talent budoucího mistra. Další pravidelné umístění na stupních vítězů napředovaly a brzy přišli i první kariérové a také významné vítězství v Austinu, které nezáleželo osamocené. Další vítězství na Sachsenringu, v Indianapolis, Misano, Aragonu a na Phillip Islandu znamenalo, že rázem patří k tým, jenž má tu být schopný bojovat v závěru sezóny o světový titul. I v letošním roce sice pokračuje se stejným týmem, nicméně na zcela jiná značka motocyklu - Honda. Výsledky z úvodu sezóny byly sice proměnlivé, nicméně je evidentní, že s každým vyplněním motocyklu se krok za krokem vše míří opět k těm nejvyšším příčkám.

Alex Rins hat bereits bewiesen, dass er eine erfolgreiche Zukunft vor sich haben wird. Der spanische Meister von 2011 hatte bei seinem erst zweiten Moto3-Rennen in Jerez 2012 die Pole Position und wurde in Frankreich Dritter. In jenem Jahr schaffte er es nur vier Mal nicht in die Top Ten. Er hat die Konstanz, die einen Champion ausmachen. Regelmäßige Podeste, ein erster Karriere-Sieg in Austin, weitere Siege auf dem Sachsenring, in Indianapolis, Misano, Aragon und auf Phillip Island ließen ihn 2013 im Titelkampf ganz vom mitschicken. Dieses Jahr fährt er erneut im Estrella Galicia 0,0 Team, allerdings jetzt auf Honda. Der Saisonstart war etwas durchwachsen - man musste mit dem neuen Bike viel Probieren. Aber die Schritte zurück an die Spitze sind bereits jetzt erkennbar.



Alex Rins

Věk / Altar 18 Vítězství v Moto3™ / Siege 6 Podia v Moto3™ / Podiums 18

Hamburger Oldtimer Grand Prix 13. Stadtpark-Revival

**06. - 07.
September
2014**



**Am Start:
Sir Stirling Moss
Walter Röhrl**

Der Vorverkauf hat begonnen!

12,75 Eur inkl. Versand
shop-motorevival.de

Saarlandstraße - Südring www.motorevival.de

V Brně bude Red Bull Rookies Cup pořádat hon na Martina

**Martin in Brunn der gejagte im
Red Bull Rookies Cup**



Martin Gbelec 13
Věk / Alter: 14
Vzor / Vorbilder: Valentino Rossi a Ben Spies
Bydliště / Wohnort: Brno, Česká republika

Česká republika a brněnský okruh bude pro účastníky Red Bull Rookies Cupu již pátým zastavením z celkového počtu osmi. A po svém posledním vítězství na Sachsenringu je Španěl Jorge Martín tím, jehož budou všichni sledovat, ale taky na něj budou pořádat hon.

I přesto, že dokázal Jorge Martín při posledním klání v Německu jeden ze závodů vyhrát, věří, že v Brně bude jak jeho výkon, tak i výsledky mnohem kompaktnějšího rázu. Přeci jen 4 body z první jízdy na Sachsenringu je při pomýšlení na trofej pro vítěze trochu málo. I japonský mladík Soshi Mihara, v průběžném pořadí na druhé příčce, má ve snaze o uhájení této pozice o čem přemýšlet, neboť pád ve druhém německém závodě zapříčinil, že mu Španěl Joan Mir po dvou solidních výsledcích, začal dýchat těsně na záda.

I bitva o čtvrtou příčku celkově bude zřejmě ve stejném duchu. Ital Stefano Manzi je nyní jen na 3 body vzdálen od Topraka Razgatliogla, turecké hvězdičky, jejíž lesk se ukázal právě během posledního klání Red Bull Rookies na Sachsenringu. Turek se předvedl více než v oslnivé formě, není tedy pochyb o tom, že i na něj bude upřena jistá porce pozornosti. Svět okolo se pak již nyní ptá, zda dokáže potvrdit, zopakovat či třeba i vylepsit své vítězství v první a třetí místo z druhé rozjízdky v Německu.

Z dobrých důvodů bude pod drobnohledem i britský mladík Bradley Ray. Jeho výsledky ze Sachsenringu jej posunuly v celkové klasifikaci na pátou příčku průběžně a na Manziho ztrácel pouze čtyři body. Obzvláště pak druhý závod se Rayovi vydařil a druhé místo bylo jeho doposud nejlepším letošním výsledkem.

Jedním z dalších v řadě je Ital Manuel Pagliani, který prožil v Německu katastrofický víkend, když si po nešťastném pádu nepřipsal do tabulky ani bod. V dobrý víkend bude doufat i Holanďan Bo Bendsnyder, jehož síce zdobí vítězství z Assenu, jenže o něco později se zranil při závodech španělského šampionátu CEV a na Sachsenringu tak chyběl. V Brně by však již měl znova zkusit své štěstí.

Pro českého mladíčka Martina Gbelece bude Brno rovněž velmi důležité, ne jen ze směru, že se jedná o jeho domácí závod, ale i proto, že prozatím v sezóně získal Jan B bodů. Navíc je to právě on, kdo by měl pokračovat ve stopách loňského vítěze Rookies Cupu, krajana Karla Haníky, který již momentálně závodí ve třídě Moto3

"Martin přišel do Rookies Cupu s určitými úspěchy na svém kontě, a jeho cíle v jeho první sezóně nejsou nikterak namáhavé. „Rád bych skončil v top 10“. Dokonce i v plátech du du dovozu má vesleku jasno. „Rád bych se dostal do MotoGP“."

"Martin kommt mit einigen Erfolgen im Rücken in den Rookies Cup, doch seine Ziele im ersten Jahr sind ohnegeläufig. „Ich will in die Top Ten“. Sein Plan für die Zukunft ist ebenso klar: „Ich will MotoGP fahren.“"

za tým Red Bull KTM Ajo.
Nabízíme Vám i několik dalších jezdeckých jmen, na něž by se měla zaměřit Vaše pozornost v průběhu celého závodního víkendu: Australan Ollie Simpson, Ital Fabio d'Almondo, Španěl Oscar Gutierrez a v neposlední řadě i Jihoafričan Darryl Binder, mladší bratr Brad Bindera, který skončil na Sachsenringu ve třídě Moto3 na podiu.

Brno je okruh, který je znám svým rychlým a plynulým profilem a měl by být pro všechny Rookies velkou výzvou. Navíc nabízí velké množství míst k předjíždění a pro dosažení ideálního času na jedno kolo musíte trefit onu pověstnou perfektní stopu, přičemž nesmíte zapomenout na co nejvyšší možnou rychlost v zatáčkách. Nicméně všichni ti mladíci v honbě za úspěchem jsou garanci zábavy okolo celé trati.

Für den Red Bull Rookies Cup steht in der Tschechischen Republik in Brunn der fünfte Saisonlauf auf dem Programm. Der Spanier Jorge Martin ist dabei nach seinem letzten Sieg auf dem Sachsenring der Gejagte.





Věk / Alter: 17 Vzor / Vorbild: Kenan Sofuoğlu
Bydliště / Wohnort: Alanya, Antalya, Turkey

„Mein Ziel ist es, bei meinen ersten Rennen in der MotoGP den Moto3-Lieferanten meine neue Rolle. Letztes Jahr war ich Fahrer bei Mugello – ich habe Zylinder, Motor und Gabel, um meine Rolle zu übernehmen und zu zeigen, dass ich ein guter Fahrer bin. Ich möchte wissen, wie es ist, ein MotoGP-Rookie zu sein.“

„Ich will in den Top Ten abschließen und dann in die MotoGP wechseln. Neue Strecken finde ich spannend. Dieses Jahr bin ich zum ersten Mal in Mugello gefahren – schnelle Kurven, hoch und runter, das mag ich. Ich habe Spaß mit dem Team zu arbeiten, um aus dem Motorrad das Beste herauszuholen. Das ist so wichtig und wenn wir es richtig hinkommen, stellt mich das echt zufrieden.“

Toprak **Razgatlioglu**



Enzo **Boulom**

Věk / Alter: 17
Vzor / Vorbild: Casey Stoner a Marc Márquez
Bydliště / Wohnort: Alès, Languedoc-Roussillon, France

„Einziges Problem ist die Hitze. Ich bin seit langem in der MotoGP und ich liebe es, aber die Hitze ist ein Problem. Ich habe mich daran gewöhnt, aber es ist noch ein bisschen unangenehm.“

„Enzo Ziel ist klar. Ich will MotoGP Weltmeister werden. Dieses Jahr will ich das Alter abgeben und versuchen, den Rookie Cup in der MotoGP zu gewinnen.“

Auch wenn Jorge Martín das letzte Mal in Deutschland einen Sieg einfahren konnte, hofft er in Brno auf eine bessere Gesamtleistung. Im ersten Lauf auf dem Sachsenring sammelte er nur vier Punkte. Der Japaner Soshi Mihara hingegen muss sich um seinen zweiten Gesamtrang Gedanken machen. Nach einem Sturz im zweiten Rennen konnte sich der Spanier Joan Mir heranschieben.

Der Kampf um den vierten Platz der Meisterschaft ist ebenfalls voll antbrannt. Der Italiener Stefano Manzi liegt drei Punkte hinter der Entdeckung des Sachsenrings, dem Türken Toprak Razgatlioglu. Der zeigte eine mehr als starke Leistung und wird beweisen müssen, ob er seinen ersten und dritten Platz aus Deutschland wiederholen – oder gar verbessern – können.

Der britische Youngster Bradley Ray steht aus gutem Grunde ebenfalls im Interesse. Nach seinen guten Ergebnissen vom Sachsenring schob er sich auf Gesamtrang fünf nach vorn und liegt nur vier Punkte hinter Manzi. Ray fuhr ein starkes zweites Rennen und holte Platz zwei – sein bestes Saisonergebnis bisher. Der Italiener Manuel Pagliani erlebte in

Deutschland hingegen ein Desaster, er stürzte und nahm keine Punkte mit. Der Niederländer Bo Bendsneyer, der in Assen noch einen Lauf gewinnen konnte, verletzete sich wenig später bei den Rennen zur spanischen CEV Meisterschaft und musste den Sachsenring auslassen. In Brunn will er wieder angreifen.

Für den Tschechischen Youngster Martin Gbellec steht viel auf dem Spiel. Bisher hat er in dieser Saison erst sechs Punkte gesammelt, dabei tritt er in große Fußstapfen: Der letztjährige Rookies Cup-Sieger war ein Landsmann, Karel Hanika fährt mittlerweile für das Red Bull KTM Ajo Team in der MotoGP™ Weltmeisterschaft.

Den Australier Ollie Simpson, den Italiener Fabio Di Giannantonio, den Spanier Oscar Gutierrez und den Südafrikaner Darryn Binder – Bruder von Brad Binder, der auf dem Sachsenring ein MotoGP™-Podium sammelte – muss man ebenfalls auf dem Zettel haben.

Die Strecke von Brunn ist für ihr schnelles und flüssiges Layout bekannt und wird für die Rookies eine große Herausforderung. Es gibt viele Überholmöglichkeiten und für die ideale Rundenzeit muss die Linie perfekt getroffen werden. Kurvenspeed ist hier immens wichtig. ■



Klassifikation / Punktestand

1	86	J. Martin	130
2	74	S. Mihara	91
3	58	J. Mir	89
4	54	T. Razgatlioglu	75
5	69	S. Manzi	72
6	28	B. Ray	68
7	98	M. Pagliani	65
8	64	B. Bendsneyer	60
9	2	F. Di Giannantonio	47
10	46	O. Simpson	38

Startovní listina / Startliste

94	Bo Bendsneyer	NED
99	Darryn Binder	RSA
98	Enzo Boulom	FRA
95	Simon Danilo	ITA
94	Martin Gbellec	CZE
91	Marc Garcia	SPA
90	Fabio Di Giannantonio	ITA
87	Oscar Gutierrez	SPA
84	Bruno Ieraci	ITA
82	Lywan Luchal	HAR
81	Stefano Manzi	ITA
80	Jorge Martin	SPA
77	Aris Michail	DEU
74	Soshi Mihara	JAP
73	Joan Mir	SPA
72	Manuel Pagliani	ITA
71	Corentin Perolari	FRA
68	Bradley Ray	GBR
64	Toprak Razgatlioglu	TUR
63	Hanro Van Rooyen	RSA
62	Robert Schotman	NED
61	Ollie Simpson	AUS
60	Jaume Masia	SPA
58	Makar Yurchenko	UKR

Kalendář / Kalender

Jerez (Esp)	Brno (Cze)
Rnd. 1+2 | May 03-04	Rnd. 8+9 | August 16-17
Mugello (Ita)	Silverstone (Gbr)
Rnd. 3 | May 31	Rnd. 10+11 | Aug 30-31
Assen (Ned)	Misano (Ita)
Rnd. 4+5 | June 27-28	Rnd. 12 | Sep 13
Sachsenring (Ger)	Aragon (Esp)
Rnd. 6+7 | July 12-13	Rnd. 13+14 | Sep 27-29

© 2014 Phillip Heppner/Photos 40.com



BMW M - "Oficiální vůz" MotoGP™

Fascinace, emoce, vyspělá technologie a mezinárodní dopad – to jsou atributy, které mají MotoGP™ a BMW M společně. Vzrušující úroveň motocyklových závodů a tvůrce vysoce výkonných automobilů – představují perfektní duo v pevném a dlouhotrvajícím partnerství. V roce 2014 si připomínáme, že BMW M je „oficiálním vozem“ MotoGPTM již šestnáctou sezónou.

Již od roku 1999 je BMW M hrdým dodavatelem oficiálních vozů seriálu MotoGPTM. Stejně jako v minulosti i v roce 2014 se mistrovství světa motocyklů může spolehnout na silnou flotilu bezpečnostních vozů BMW řady M, jejichž silným charakteristickým rysem je high-tech, osobitost a bezpečnost. V čele letošních modelů stojí zcela nový Safety Car BMW M4 Coupé, který je kombinací dech beroucího designu s nekompromisní sportovníostí, jenž byl individuálně upravený pro účely MotoGPTM na všech světových okruzích.

Celkové tak v roce 2014 čítá flotila oficiálních vozů MotoGPTM pět fascinujících BMW řady M a modelů M Performance; jmenovitě BMW M4 Coupé, BMW M3 a BMW M5 jako bezpečnostní zášahové vozy, dále pak BMW M6 Coupé pro bezpečnostního komisaře a BMW M550d Touring, jenž je určený pro lékařský tým. Flotila je doplněna o dva motocykly BMW HP4, které působí v roli bezpečnostních motocyklů.

při tvorbě automobilů, s nimiž i Vaše srdce bude bit dvojnásobnou rychlostí. Automobily BMW M mají své kořeny v motorsportu a po deseti letech BMW tyto zkušenosti přenáší i zpět na normální silnici. Vysoce výkonné technologie vyvinuté na závodní dráze se snoubí s nejmodernějším designem a těmi nejvyššími materiály. Vyzkoušejte tedy nyní BMW M a dozvíte se, proč je M tím nejsilnějším písmenem na světě.

Program jízdy BMW M MotoGPTM – pohled do zákulísi z první ruky
Jste připraveni na nezapomenutelný životní zážitek? Dopřejte si možnost nahlédnout do zákulísi a staňte se součástí rodiny BMW M v MotoGPTM! Staňte se hostem ve VIP Village a využijte možnosti setkání s experty BMW M MotoGPTM, mezi něž patří i Loris Capirossi, který bude Vaším průvodcem při návštěvě garáže a poskytne Vám exkluzivní náhled do zákulísi. Navštívte vybrané týmy a využijte možnosti si popovídat s jezdcími tříd MotoGPTM, Moto2™ a Moto3™. Navíc Váš adrenalin dosáhne

Ocenění BMW M Award: M Sila pro nejrychlejšího jezdce v kvalifikaci

Není to jen pole position co motivuje hvězdy MotoGPTM, porazit v kvalifikaci všechny ostatní. Od roku 2003 totiž získává nejrychlejší jezdce všech kvalifikačních tréninků sezóny, ocenění BMW M Award a cenou je vždy zbrusu nový vůz BMW M.

Na konci sezóny letošní se tak můžete jezdit tědit na skutečný vrchol v podobě nového BMW M4 Coupé v exkluzivní ojedinelé „mrazivé červené metalíze“.* Pod kapotou je ukryta M síla v podobě nově vyvinutého řadového šestiválce M TwinPower Turbo se 431 koňmi. Sportovní a elegantní vzhled vozu této edice pokračuje i uvnitř, což obsahuje exkluzivně i ojedinelé vybavení od BMW. Inovatívni BMW M technologie, včetně dvouspojkové převodovky M DCT s Drivelogic, M karbon-keramickými brzdami a aktivním M diferenciálem, jen dokresluji sportovní a za každé situace dokonalou jízdní charakteristiku vozu.



M – písmeno označující nejsilnější výbavu na světě
Líbí se vám, když v žilách cítíte pocit čistého adrenalinu, který Vám může nabídnout jen závodění? Milujete vzrušení z rychlosti a vysoký výkon? Tato vášně byla vždy hnací silou



vrcholu, když se Vám dostane příležitosti být spolujezdcem při projíždce v jednom ze zášahových vozů BMW M po závodní trati. A to je jen střípek z toho, co vše Vám může BMW M v MotoGPTM nabídnout. Exkluzivní závodní zážitky, na které nikdy nezapomenete.



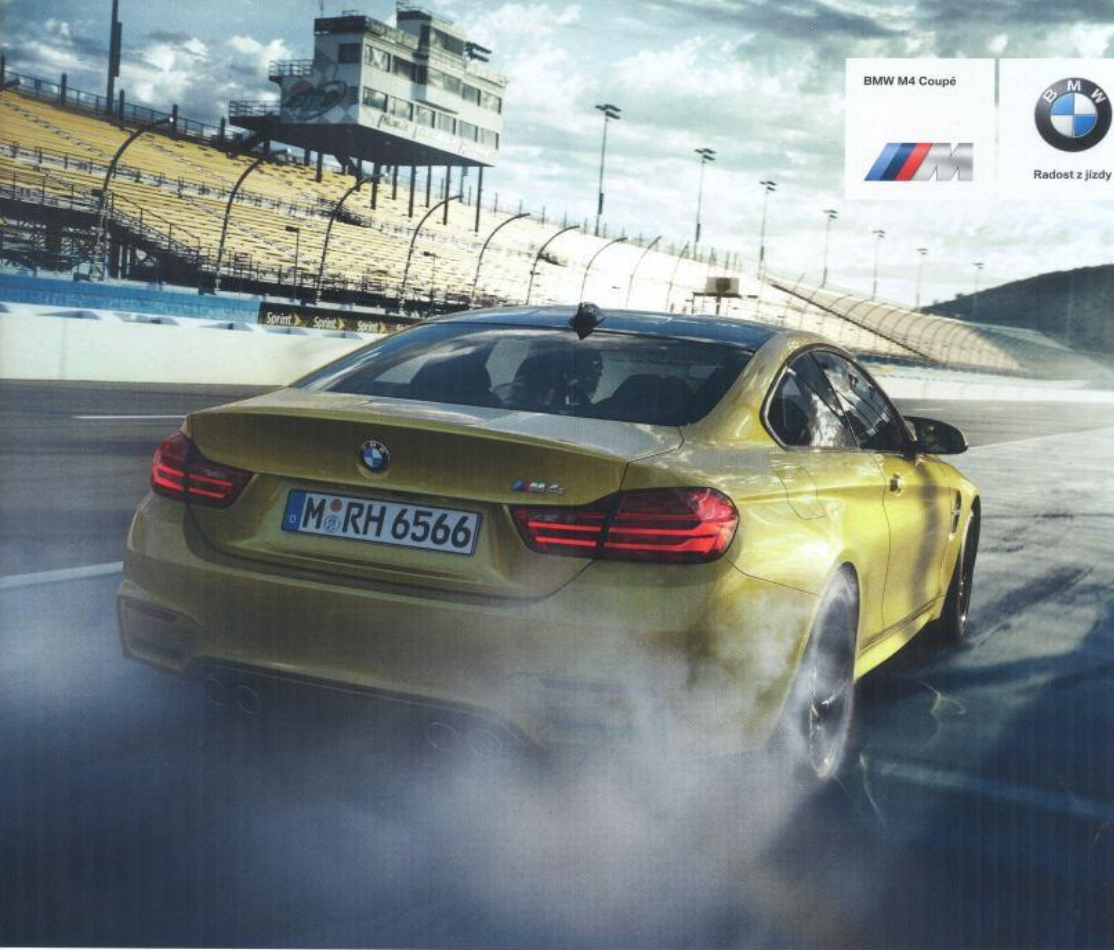
Více informací naleznete na webové stránce www.bmw-m-safetycar.com, kde si zároveň můžete prohlédnout fascinující fotografie a videa, stejně jako zde i naleznete aktuální pořadí v soutěži BMW M Award.

(*) Zbarvení BMW Individual™ "mrazivé červená metaliza" je k dispozici pro BMW M3 limuzínu a BMW M4 Coupé od roku 2015.

IPONE EXCLUSIVE SUPPLIER TO THE RED BULL MOTOGP ROOKIES CUP

www.facebook.com/iponeilube | www.youtube.com/iponeilube





BMW M4 Coupé



Radost z jízdy

BMW M4 COUPÉ.

BMW M4 Coupé. To je stádo 431 nespoutaných koní, pohánějících 6válcový benzinový motor M Twin Power, se kterým si užijete zrychlení z 0 na 100 km/h za pouhé 4,3 vteřiny. Atletický vzhled vozu vyzařuje čistou sportovnost a jeho síla a vynikající ovladatelnost jsou zárukou nezapomenutelných jízdních zážitků na okruhu i na silnici. Více informací Vám podají naši prodejci.

ZAŽIJTE POŘÁDNOU JÍZDU.

Renocar Brno

Řípská 5C, Brno - Slatina (D1, EXIT 201)
tel.: 548 141 548
info@renocar.cz

www.renocar-bmw.cz

Renocar Praha

Lipová 280, Praha - Čestlice (D1, EXIT 8)
tel.: 261 393 600
info@renocar.cz

www.renocar-bmw.cz

Kombinovaná spotřeba a emise CO₂ BMW řady M4 Coupé: 8,3 l/100 km; 194 g/km.



Kalendář 2014

Round	Date	Country	Layout	Circuit
1	23 03 14	QAT		Commercial Bank Grand Prix Of Qatar * <i>Losail Circuit, Qatar</i>
2	13 04 14	USA		Red Bull Grand Prix Of The Americas <i>Circuit Of The Americas, Austin</i>
3	27 04 14	ARG		Gran Premio Red Bull De La República Argentina <i>Autódromo Termas De Río Hondo, Argentina</i>
4	04 05 14	ESP		Gran Premio bwin De España <i>Jerez, Spain</i>
5	18 05 14	FRA		Monster Energy Grand Prix De France <i>Le Mans, France</i>
6	01 06 14	ITA		Gran Premi D'Italia TIM <i>Mugello, Italy</i>
7	15 06 14	CAT		Gran Premi Monster Energy De Catalunya <i>Circuit De Barcelona-Catalunya, Catalunya</i>
8	28 06 14	NED		Iveco Daily TT Assen** <i>Assen, Netherlands</i>
9	13 07 14	GER		eni Motorrad Grand Prix Deutschland <i>Sachsenring, Germany</i>
10	10 08 14	USA		Red Bull Indianapolis Grand Prix <i>Indianapolis Motor Speedway, Indianapolis</i>
▶ 11	17 08 14	CZE		bwin Grand Prix České Republiky <i>Automotodrom Brno, Czech Republic</i>
12	31 08 14	GBR		Hertz British Grand Prix <i>Silverstone, Great Britain</i>
13	14 09 14	ITA		Gran Premio TIM di San Marino e Della Riviera di Rimini <i>Misano World Circuit, San Marino</i>
14	28 09 14	ESP		Gran Premio Movistar De Aragón <i>MotorLand Aragon, Aragon</i>
15	12 10 14	JAP		Grand Prix Of Japan <i>Motegi, Japan</i>
16	19 10 14	AUS		Australian Grand Prix <i>Phillip Island, Australia</i>
17	26 10 14	MAL		Shell Advance Malaysian Motorcycle Grand Prix <i>Sepang Circuit, Malaysia</i>
18	09 11 14	ESP		Gran Premio Generali De La Comunitat Valenciana <i>Comunitat Valenciana, Valencia</i>

* Wečerní závod / Evening race
** Závod v sobotu / Saturday race

iRide



Ride Like a Champion

EXCLUSIVE FUEL AND LUBRICANTS



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

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

Karel  Hanika **98**

Karel Hanika začal svoji kariéru ve věku sedmi let na minibikech a později se stal národním mistrem Rakouska a České republiky v kubatuře 125ccm. V roce 2012 se dostal do Red Bull MotoGP Rookies Cupu a okamžitě začal být úspěšný. Hned ve své první sezóně nejenže vyhrál tři závody, ale skončil i třetí celkově. V sezóně následující pak již celý Red Bull Rookies Cup přesvědčivým způsobem vyhrál a stal se také mistrem Evropy ve třídě Moto3. Letošní sezóna, v níž závodí za tým Red Bull KTM Ajo, je jeho debutová. Hanika doufá, že by mohl ve druhé polovině sezóny zaznamenat mnohem vyrovnanější výsledky. Doposud sice získal několik dobře bodovaných výsledků, ale rovněž v první části sezóny zaznamenal několik pádů a tím i nedokončených závodů.

Karel Hanika begann im Alter von sieben Jahren mit Minibikes und holte später die nationalen 125ccm-Titel in Österreich und seiner Heimat der Tschechischen Republik. 2012 kam er in den Red Bull MotoGP Rookies Cup und hatte sofort Erfolg. Schon in seinem ersten Jahr gewann er drei Rennen und holte Gesamtrang drei. Letztes Jahr gewann er den Nachwuchs-Cup und wurde Moto3 Europameister. Dieses Jahr ist er im Red Bull KTM Ajo Team in die Weltmeisterschaft aufgestiegen. Hanika will in der zweiten Saisonhälfte konstanter werden – bislang sammelte er zwar schon gut Punkte, musste aber auch einige Stürze und Nuller hinnehmen.

**Chcete kvalitu?
Chtějte SYM**



Od výrobce automobilů Hyundai, nejlepší skútry v každé třídě.

SYM SYMPHONY SR 125
Limited Edition



SYM SYMPHONY SR 125 Limited Edition
Sportovní skútr s novým designem
Výkonný motor. Kotoučové brzdy v předu.
I vzhledu. 16 palcová kola.
Novinka 2014. Akce: top case se slevou.

SYM Crox 125



Crox 125 je určen pro mladé a hravé jezdce
Přístrojová deska plně digitální
16 barev podsvícení
Led obrysově osvětlení
Offroadový skútr. Novinka 2014.

SYM Fiddle III



Již Fiddle II je skútr, který patří mezi
nejžadanější retro skútr na trhu,
ale FIDDLE III je mnohem více.
Novinka 2014, dostupná od 8/2014
Akce: přední plexi zdarma.

WWW.F-MOTO.CZ

Neslovice u Brna tel. 608 333 378



Sports betting is about seizing the perfect moment!

What differentiates the real MotoGP™ sports betting specialist from the average crowd at the track? Perfect intuition. Understanding. And a sixth sense for what's about to happen next.

Do you have all that? Then you have your perfect bet!
If you don't, this is the right place to get it.