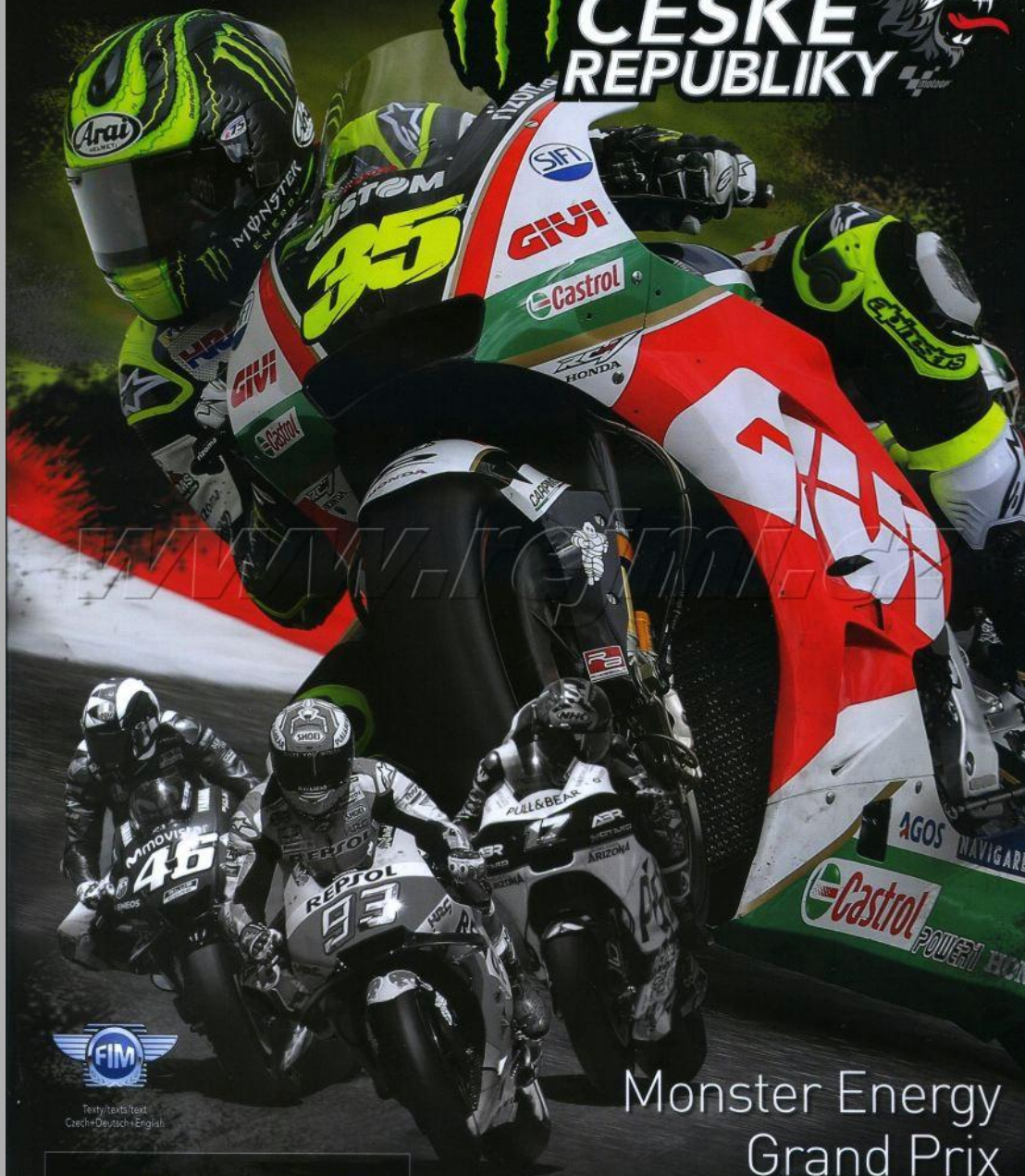


Programové Noviny 10€/300Kč



Texty/Texts/Text
Czech+Deutsch+English

03-05.08.2018

Monster Energy
Grand Prix
České republiky

T+ TISSOT

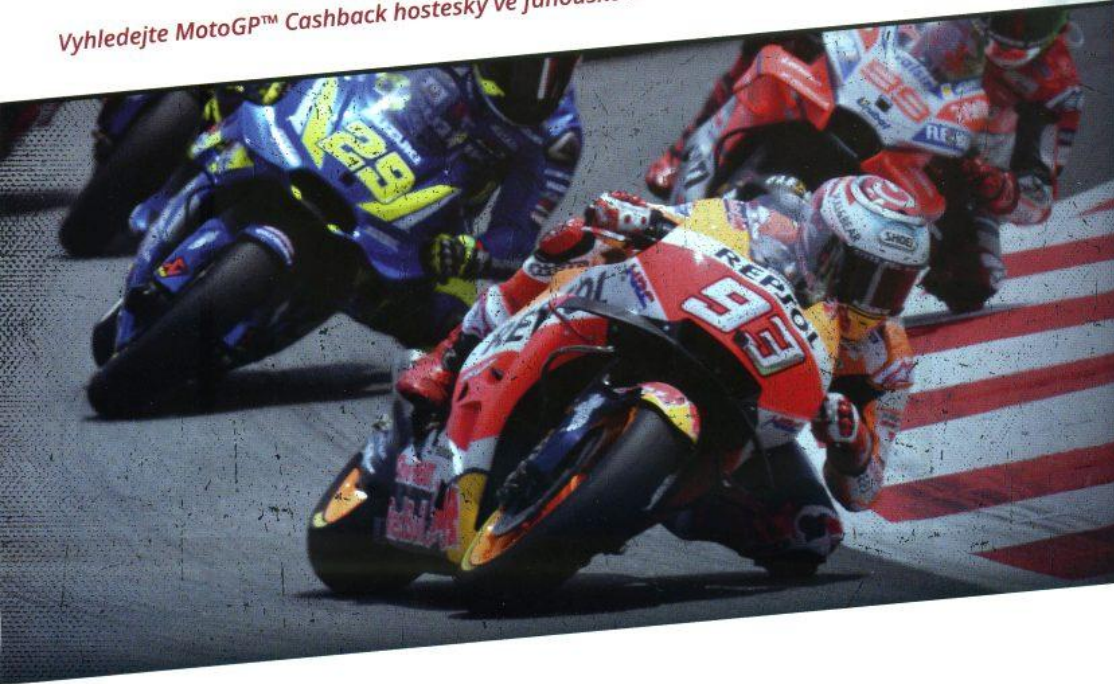
OFFICIAL TIMEKEEPER



TISSOT T-RACE MotoGP™
SPECIAL EDITION.
CHRONOGRAPH WATCH
INSPIRED BY MOTORBIKES.

Vyhraje exkluzivní Garagentour (prohlídku zákulisí) na Monster Energy Grand Prix České republiky!

Vyhledejte MotoGP™ Cashback hostesky ve fanouškovské zóně, abyste se mohli soutěže zúčastnit!



Tři kroky k výhře:

1. Přijďte v pátek, sobotu a/nebo neděli na Monster Energy Grand Prix České republiky.
2. Informujte se o soutěži u MotoGP™ Cashback hostesek na závodním okruhu nebo u stánku MotoGP™ Cashback.
3. Zaregistrujte se do MotoGP™ Cashback Programu, k odběru newsletteru a vyplňte soutěžní kartu.

Dne 03. a 04. srpna ve 12:30 a dne 05. srpna v 09:00 budou vybráni vždy dva vítězi a telefonicky informováni o své výhře. Každý vítěz si může na prohlídku přivést jednu doprovodnou osobu. Soutěž se koná ve spolupráci s Dorna Sports S.L. Pořadatelem je společnost mWA myWorld Austria GmbH, Grazbachgasse 87-93, 8010 Graz, Rakousko.



CASHBACK
MotoGP-Cashback.com



All timings by
TISSOT
SWISS WATCHES SINCE 1853



06	FIM Uvítání . Grußwort . Welcome
08	Uvítání . Grußwort . Local Welcomes
10	Časový plán . Zeitplan . Timetable
12	Plán okruhu . Streckenplan . Circuit Info
18	Startovní listina MotoGP™ . Startliste . Entry List
20	Klasifikace MotoGP™ . Klassifikation . Standings
22	MotoGP™ - Jak si stojí před Brnem . Vorschau Brünn . Sachsenring GP Review / Preview
28	Profily jezdců MotoGP™ . Fahrerprofile . Rider Profiles
60	Střípky ze života Karla Abrahama . Ein Tag im Leben von Karel Abraham . A day in the life of Karel Abraham
64	Giacomo Agostini – největší motocyklový závodník všech dob . Giacomo Agostini – Der erfolgreichste Pilot aller Zeiten . Giacomo Agostini – The most successful of them all
70	Socialmediaweek
72	Průvodce brněnskou tratí . Track Guide
76	FIM Enel MotoE World Cup
78	Startovní listina Moto2™ . Startliste . Entry List
80	Klasifikace Moto2™ . Klassifikation . Standings
82	Moto2™ - Jak si stojí před Brnem . Vorschau Brünn . Sachsenring GP Review / Preview
87	Jezdci třídy Moto2™ . Top Piloten . Top 6
92	Startovní listina Moto3™ . Startliste . Entry List
94	Klasifikace Moto3™ . Klassifikation . Standings
96	Moto3™ - Jak si stojí před Brnem . Vorschau Brünn . Sachsenring GP Review / Preview
99	Jezdci třídy Moto3™ . Top Piloten . Top 6
105	Jakub Kornfeil / Filip Salač - Profily jezdců . Fahrerprofile . Rider Profiles
108	MotoGP™ & Two Wheels For Life
110	Kalendář . Kalender . Calendar

ROUND 10. BRNO

Promotér . Veranstalter . Promoter
Spolek pro GP ČR Brno, Radnická 366/4, 602 00 Brno, Czech Republic

Official Race Programme published by



TRMG Ltd
1 Forum Place, Hatfield,
Herts, AL10 0RN
www.trmg.co.uk

Publishing Director Jon Fellows
Operations Director Andrew Stevens
Project Director Bill Smith
Advertising Sales Director Ben Phillips
Display Sales Czech Republic: Jaromir Havranek, +420547226221
Display Sales Germany: Hendrik Nöbel, HB-Werbung und Verlag + 49 371 / 561600
Head of Production Charles Drazagis
Design & Production David Colderley
Photography 2snap.com / Dorna
Printed by Samper

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. ©2018 TRMG Ltd.

Vítejte



S napětím očekáváme každý nový ročník FIM MotoGP™ Mistrovství světa silničních motocyklů, které se v průběhu devíti měsíců odehrává v kulích slavných okruhů. A nejinak je tomu i letos.

Po dlouhou dobu se ukazuje, že měřeno těsností výsledků, dramaty, odvahou a dovednostní jezdců, patří motocyklové závody do naprosté špičky mezi sporty. A právě tyto vlastnosti přitahují k tratím davy fanoušků. Nesmíme zapomenout ani na celosvětové mnohamilionové publikum, které sleduje napínavé závody na televizních obrazovkách a dalších mobilních mediálních zařízeních, které dnes dokáží přenést živý obraz doslova do našich rukou. Díky neuvěřitelnému pokroku v moderních technologiích, a to nejen na motocyklech a kolem dráhy, se dnes mohou příznivci motocyklového sportu dostat doslova do centra dění.

Úroveň závodů stoupá rok od roku s tím, jak jsou jezdci závodům oddanější a jak závody kladou stále větší důraz na fyzickou připravenost. K tomu se přidává obrovské úsilí týmů, které jezdčům vytvářejí potřebné zázemí a pomáhají jim, v mantinelech pravidel a regulací, získat technickou výhodu.

FIM, jakožto světový řídicí orgán, spolu se všemi zainteresovanými stranami má skutečnou zodpovědnost sládit téměř nekonečné úsilí týmů o co nejvyšší rychlost s bezpečnostními podmínkami v každé zátáčce a rovině. Vytvořit bezpečné zázemí pro jezdce všech tříd je absolutní prioritou. To vše probíhá ve spojení s úpravami pravidel tak, aby rozpočty závodních týmů na vývoj odpovídaly současné globální ekonomické situaci.

FIM nese velkou zodpovědnost za to, aby bylo zajištěno, že neuvěřitelně rychlé pokroky v technologii budou



stále postaveny na dlouhodobých základech, které přispěly k růstu motocyklového sportu v minulém století. Těmi jsou fair-play, respekt k soupeřům a obecně mimořádně vysoká úroveň sportovního chování. Tyto zásady mohou být skutečně obdivovány a sloužit příkladem fanouškům všech kultur bez ohledu na věk.

Rád bych osobně popřál všem jezdčům MotoGP™, Moto2™ a Moto3™ bezpečnou a úspěšnou závodní sezonu, aby na ně celá motocyklová rodina na světě mohla být pyšná. Na závěr bych rád poděkoval jménem Mezinárodní motocyklové federace FIM promotérské organizaci Dorna, týmům, výrobcům, okruhům, dobrovolníkům i činovníkům, zkrátka všem, kteří patří do širší komunity Grand Prix silničních motocyklů. Největší poděkování však patří vám, fanouškům, protože vaše podpora je pro tento šampionát nesmírně důležitá.

Vito Ippolito
FIM Prezident

HELP THE PLANET SHIFT YOUR MINDSET



USE PUBLIC
TRANSPORT
OR SHARE YOUR CAR!



SAY "NO"
TO SINGLE-USE
PLASTIC.
REFUSE,
REDUCE AND
RECYCLE



CONSIDER
YOUR OWN SAFETY
AND THAT OF OTHERS
AT ALL TIMES

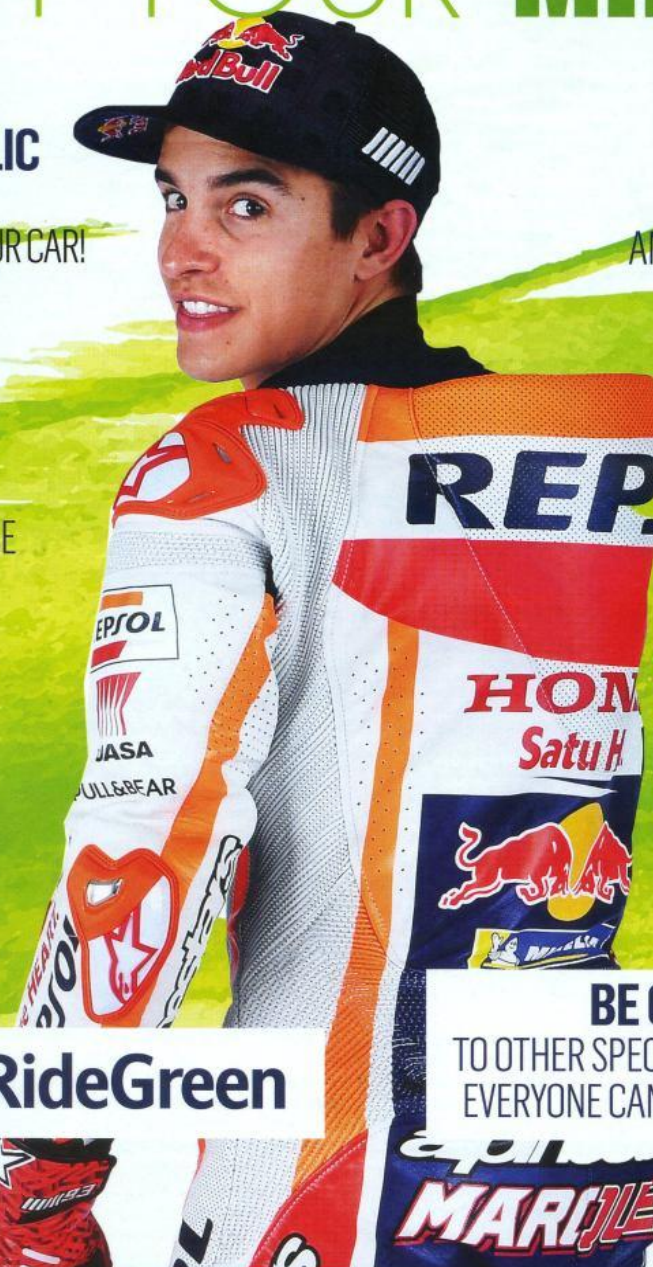


PREVENT
LITTERING
AND POLLUTION OF
OUR NATURAL
ENVIRONMENT
DURING
THE EVENT



BE CONSIDERATE
TO OTHER SPECTATORS TO ENSURE
EVERYONE CAN ENJOY THE EVENT

#FIMRideGreen





👋 Vážené dámy, vážení pánové, milí příznivci motorsportu, stejně jako v loňské roce, i letos se na Masarykově okruhu při příležitosti Velké ceny České republiky potkáme už první sprnový víkend. A věřím, že i letos se máme na co těšit! Mnoho závodníků se na brněnský okruh rádo vrací a pochvaluje si ho. Rád se nechám překvapit, jestli své loňské vítězství zopakuje Marc Marquez nebo okruh opanuje Valentino Rossi, který si své první vítězství v kariéře připsal právě v Brně.

Jestě více mě ale těší, že si brněnská Velká cena za více než padesát let našla své pevné místo i u fanoušků. Ti sem téměř z celého světa nepřijíždí jen kvůli sportovnímu zážitku, ale i kvůli atmosféře ve městě. Tu navíc v poslední době opěvují také zahraniční média. Tak tedy až budete přesyceni vůni benzínu, neváhejte navštívit některý ze známých barů, dejte si dobrou kávu v některé z mnoha stylových kaváren, nebo se jen projděte pulzujícím městem a vnímejte jeho atmosféru. Prostě zažijte Brno.

Dámy a pánové, přeji Vám příjemné zážitky

Petr Vokřál
přímátor statutárního města Brna

👋 Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Fans des Motorsports! Gleich wie im Vorjahr begegnen wir uns auch dieses Jahr auf dem Masaryk-Ring beim Großen Preis der Tschechischen Republik bereits am ersten August-Wochenende. Ich hoffe, dass wir uns auch in diesem Jahr auf Einiges freuen können! Viele Rennläufer kehren auf den Brünner Ring gerne zurück und loben ihn auch. Ich bin sehr neugierig, ob Marc Marquez seinen vorjährigen Triumph wiederholen kann oder ob Valentino Rossi gewinnen wird, der seinen ersten GP-Sieg gerade in Brunn landete.



👋 Milí fanoušci motocyklového sportu, Grand Prix České republiky – největší sportovní svátek roku – se, jako obvykle v letním čase, po roce vrací na Masarykův okruh. Pozornost celého světa, a nejen motoristického, se na celý týden upne nejen na závodní okruh, ale i na město Brno, Jihomoravský kraj a Českou republiku.

Hluk motoru, adrenalin, souboje na trati, technika, piloti všech závodních kategorií, mechanici... To vše přispěje k nenapodobitelné atmosféře závodního víkendu, za kterým míří tisíce nadšenců z celého světa.

Vyjma soubojí o vítězství ve třech kubaturách se letos staneme svědky jednoho velkého loučení. Po 18 letech strávených v sedle silného stroje bude právě probíhající sezóna MotoGP™ tou poslední pro jednu z legend motocyklového sportu – Dani Pedrosu se na naši trati představí naposledy. Celkem čtyřikrát se mu povedlo na Masarykově okruhu zvítězit a loni závod dokončil jako druhý v pořadí. Jestě předtím, než mu definitivně popojeme hodné stěží do další životní etapy, se všichni jistě rádi necháme překvapit, jakým výsledkem se se svou oblíbenou závodní drahou rozloučí. Těšit se můžeme nejen na světové hvězdy, ale i na české jezdce. Vážně si toho, že v nejprestižnějších motocyklových sampionátu máme komu landit. Prosadit se

Es freut mich sehr, dass der Brünner Grand Prix innerhalb der letzten fünfzig Jahre einen festen Platz bei den Motorsportanhängern gefunden hat. Diese kommen nicht nur wegen einem Sporterlebnis zu uns, sondern auch wegen der Atmosphäre in der Stadt, welche zudem in der letzten Zeit von den Auslandsmedien gelobt wird. Sobald Sie vom Geruch des Benzins genug haben werden, zögern Sie nicht einen von unseren bekannten Bars zu besuchen, genießen Sie einen guten Kaffee in einer von vielen Cafés mit Stil oder spazieren Sie nur einfach durch die pulsierende Stadt und nehmen Sie ihre Atmosphäre wahr. Genießen und erleben Sie einfach die Stadt Brunn!

Meine Damen und Herren, ich wünsche Ihnen viele angenehme Erlebnisse.

Petr Vokřál
Oberbürgermeister der Stadt Brunn

👋 Dear Ladies, Gentlemen and Motor Sports Fans, Just as in the previous one, this year on the first weekend in August we will be meeting on the occasion of the Czech Republic Grand Prix at the Masaryk Circuit. And I am sure that this year we also have something to look forward to! Many racers are happy to return to the Brno circuit and are full of praise for it. I am curious to see whether Marc Marquez will be able to repeat last year's triumph or if the circuit will once more be conquered by Valentino Rossi, who had his first victory in his career here in Brno.

It makes me glad that after more than fifty years Brno's Grand Prix has a firm place in the affections of fans. They make their way here from across the world not just for a sporting experience but also to enjoy the atmosphere of the city, which has in addition recently been extolled by the foreign media. Once you have had your fill of petrol fumes, do not hesitate to visit one of the famous bars, sample some excellent coffee in one of the many stylish cafes or simply take a stroll around the pulsating city and soak up its atmosphere. Simply enjoy Brno.

Ladies and Gentlemen, I wish you a pleasant experience.

Petr Vokřál
Mayor of Brno

v nabitě světové konkurenci rozhodně není snadné. Na startovním roštu ani letos nebudou chybět Karel Abraham v kategorii MotoGP™ a Jakub Kornfeil v Moto3™. S divokou kartou v kubatuře Moto3™ se na start postaví mladý jezdec Filip Salač.

Vážení návštěvníci, přeji vám jmenem společnosti Automotodrom Brno nezapomenutelný sportovní zážitek. Vítejte na Masarykově okruhu v Brně!

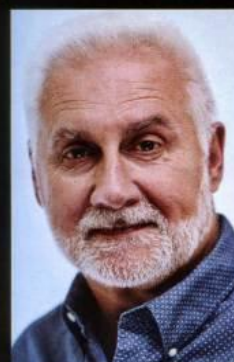
Ivana Ulmanová
Předsedkyně představenstva
Automotodrom Brno, a. s.

👋 Liebe Motorradsportfans,

Der Grand Prix der Tschechischen Republik – das größte Sportereignis des Jahres – kehrt, wie wir es in der Sommerzeit gewohnt sind, nach einem Jahr wieder auf den Masaryk-Ring zurück. Die Aufmerksamkeit der gesamten Welt, und zwar nicht nur der motorisierten, konzentriert sich für eine ganze Woche nicht nur auf die Rennstrecke, sondern auch auf die Stadt Brunn, die südmährische Region und die Tschechische Republik.

Motorenlärm, Adrenalin, Zweikämpfe auf der Strecke, Technik, Piloten aller Rennkategorien, Mechaniker... All das trägt zur unaussprechlichen Atmosphäre des Rennwochenendes bei, zu dem sich Tausende von Enthusiasten aus aller Welt aufmachen.

Neben den Kämpfen um den Sieg in drei Hubraumklassen werden wir in diesem Jahr Zeugen eines großen Abschieds. Nach 18 Jahren im Sattel einer leistungstarken Maschine ist die gerade laufende MotoGP™-Saison die letzte für



👋 Vážení sportovní přátelé, příznivci motorismu, náš kraj není pouze krajem folkloru a vina, ale je také místem skvělých sportovních akcí. Těší mne, že motocyklová Velká cena, kterou každoročně jako součást seriálu mistrovství světa hostí brněnský Masarykův okruh, se zařadila mezi ty nejvýznamnější. Její vzhlas už dávno překročil hranice města a regionu a propaguje dobré jméno České republiky po celém světě. A to nejen mezi motoristickými nadšenci. Jsem rád, že spojeně úsilí kraje, města a státu zajistilo tomuto

vrcholnému sportovnímu podniku budoucnost i pro roky následující. Brno a motocyklová Velká cena totiž patří neodmyslitelně k sobě. Těším se tedy spolu s Vámi na jedinečnou atmosféru, kterou do moravské metropole přinášejí odvážní jezdci na silných strojích. Přeji divákům špičkovou sportovní podívanou, jezdčům hodné stěží a pořadatelům závodu ničím nerušenou organizaci.

JUDr. Bohumil Šimek
hejtman Jihomoravského kraje

👋 Sehr geehrte Sportfreunde, Motorsport-Liebhaber, unser Bezirk ist nicht nur die Region der Volkskunst und des Weines, sondern auch ein Standort für großartige Sportveranstaltungen. Es freut mich, dass der Große Preis im Motorradrennen, der jedes Jahr als ein Bestandteil der Serien-Weltmeisterschaft im Masaryk-Ring in Brunn veranstaltet wird, zu den bedeutendsten Veranstaltungen gehört. Ihr Ruhm hat schon längst

die Grenze der Stadt und der Region überschritten und fördert den guten Ruf der Tschechischen Republik weltweit. Und zwar nicht nur unter den Motorsport-Liebhabern. Ich bin froh, dass gemeinsame Bestrebungen des Kreises, der Stadt und des Staates diesem Spitzen-Sportereignis auch für die kommenden Jahre die Zukunft gesichert haben. Brunn und der Große Preis im Motorradrennen sind nämlich untrennbar miteinander verbunden. Ich freue mich daher zusammen mit Ihnen auf die einzigartige Atmosphäre, die mutige Fahrer auf starken Maschinen in die mährische Metropole bringt. Ich wünsche den Zuschauern, dass sie diese Top-Sportveranstaltung genießen, den Fahrern viel Glück und den Veranstaltern des Rennens eine ungestörte Organisation.

JUDr. Bohumil Šimek
Hauptmann des Südmährischen Kreises

👋 Dear sports friends and motor sport enthusiasts, Our region is not only a region of folklore and wine, but also a place of great sporting events. I am more than happy that the motorcycle Grand Prix - hosted by Brno's Masaryk Circuit every year - is among the most important races as part of the World Championships series. Long long ago, its fame moved beyond the limits of the town and the region to promote the good name of the Czech Republic worldwide - and far beyond the motor sport community. And, since Brno and the motorcycle Grand Prix belong inherently together, I am also happy to see that the joint efforts of the region, the city and the government have safeguarded the future for this top sporting event for many years.

To conclude, I am looking forward - together with you - to the special atmosphere that the bold riders on the powerful machines bring into the metropolis of Moravia. I wish a top experience to the audience, a good luck to the riders, and a smooth organisation to the race management team.

JUDr. Bohumil Šimek
President, South Moravian Region

eine der Legenden des Motorradsports – Dani Pedrosa begibt sich zum letzten Mal bei uns auf die Strecke. Insgesamt vier Mal gelang es ihm, auf dem Masaryk-Ring zu gewinnen, und letztes Jahr beendete er das Rennen als Zweiter. Bevor wir ihm jedoch definitiv viel Glück für die nächste Lebensstufe wünschen, lassen wir uns aber lieber überraschen, mit welchem Ergebnis er sich von seiner Lieblingsrennstrecke verabschiedet.

Freuen können wir uns nicht nur auf Weltstars, sondern auch auf tschechische Fahrer. Wir sind froh, dass auch wir jemanden in der renommiertesten Motorrad-Meisterschaft anfeuern können. Sich unter der starken Konkurrenz aus aller Welt durchzusetzen, ist garantiert nicht einfach. Am Startgitter werden in diesem Jahr weder Karel Abraham in der MotoGP™-Klasse noch Jakub Kornfeil in der Moto3™-Klasse fehlen. Mit der Wild Card in der Hubraumklasse Moto3™ geht der junge Fahrer Filip Salač an den Start.

Liebe Besucher, ich wünsche Ihnen im Namen des Automotodroms Brunn ein unvergessliches Sporterlebnis. Herzlich Willkommen auf dem Masaryk-Ring in Brunn!

Ivana Ulmanová
Vorstandsvorsitzende
Automotodrom Brno, a. s.

👋 Dear motorcycle sports fans, The Grand Prix of the Czech Republic – the greatest sports festival of the year – is returning after one year, as usual in summer, to the Brno Circuit. The attention of the whole world, and not just that of motor sports, is fixed for the whole week not only on the racing circuit,

but also on the city of Brno, the South Moravian Region and the Czech Republic.

The noise of engines, the adrenaline, the duels on the track, the technology, riders of all categories, the mechanics... all contributing to the inimitable atmosphere of the racing weekend, to which thousands of enthusiasts from all over the world are headed.

Apart from the contests for victory in the three engine sizes this year we will be witnesses to a great farewell. After 18 years spent in the saddle of a powerful machine, this current MotoGP™ season will be the last for one of the legends of motorcycle sport – Dani Pedrosa will be on our track for the final time. Altogether he has succeeded in winning on the Brno Circuit four times and last year he finished second. Before we finally wish him all the best in the next phase of his life, we will all certainly be happy to be surprised by what result he says goodbye to his favourite race track.

We can look forward not only to world stars, but also to Czech riders. Take it as read that at the most prestigious motorcycle championship we will have someone to support. Making a mark among strong world competition, is definitely not easy. This year Karel Abraham in the MotoGP™ category and Jakub Kornfeil in the Moto3™ will certainly not be missing from the starting grid. The young rider Filip Salač will be starting in the Moto3™ category with a wild card.

Dear visitors, on behalf of Automotodrom Brno I wish you an unforgettable sporting experience. Welcome to the Brno Circuit!

Ivana Ulmanová
Chairperson of the Board of Directors
Automotodrom Brno, a. s.

ČASOVÝ PLÁN.ZEITPLAN.TIMETABLE

Monster Energy Grand Prix České republiky

PÁTEK 3 SRPEN · FREITAG 3 AUGUST · FRIDAY 3 AUGUST

09:00-09:40	40 min.	Moto3™	Volný trénink 1 • Freies Training 1 • Free Practice 1
09:55-10:40	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.	ADAC Junior Cup powered by KTM	Volný trénink • Freies Training • Free Practice
13:10-13:50	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.	ADAC Junior Cup powered by KTM	Kvalifikace 1 • Qualifying 1
17:45-18:15	30 min.	ADAC Junior Cup powered by KTM	Kvalifikace 2 • Qualifying 2

SOBOTA 4 SRPEN · SAMSTAG 4 AUGUST · SATURDAY 4 AUGUST

09:00-09:40	40 min.	Moto3™	Volný trénink 3 • Freies Training 3 • Free Practice 3
09:55-10:40	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
11:50-12:20		MotoX2	
11:50-12:25		MotoGP VIP Village™ Pit Lane Walk - procházka boxovou uličkou	
12:35-13:15	40 min.	Moto3™	Kvalifikace • Qualifying
13:30-14:00	30 min.	MotoGP™	Volný trénink 4 • Freies Training 4 • Free Practice 4
14:10-14:25	15 min.	MotoGP™	Kvalifikace 1 • Qualifying 1
14:35-14:50	15 min.	MotoGP™	Kvalifikace 2 • Qualifying 2
15:05-15:50	45 min.	Moto2™	Kvalifikace • Qualifying
16:30		ADAC Junior Cup powered by KTM	Závod • Rennen • Race (11 kol / 11 runden / 11 laps)
17:00		Tisková konference • Pressekonferenz • Press conference	
17:15-17:45		MotoX2	
18:45-19:15		Projížďka po dráze	

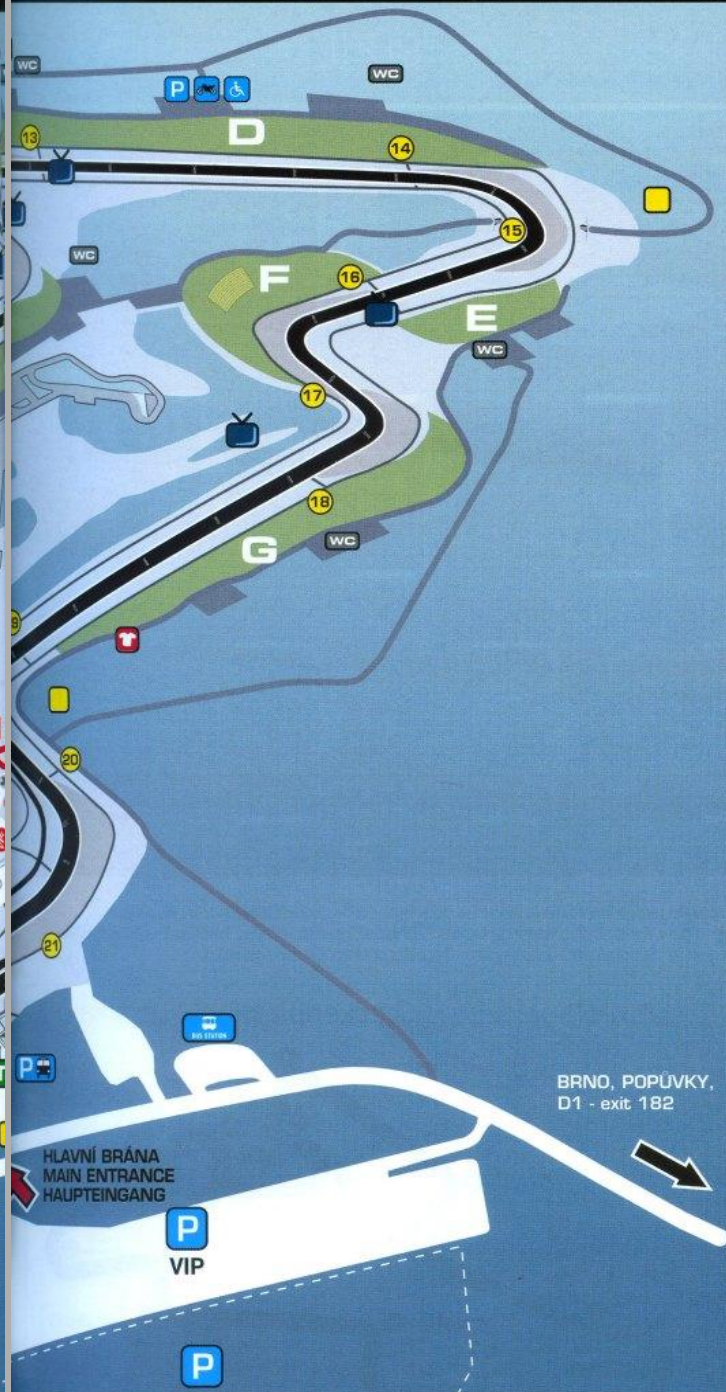
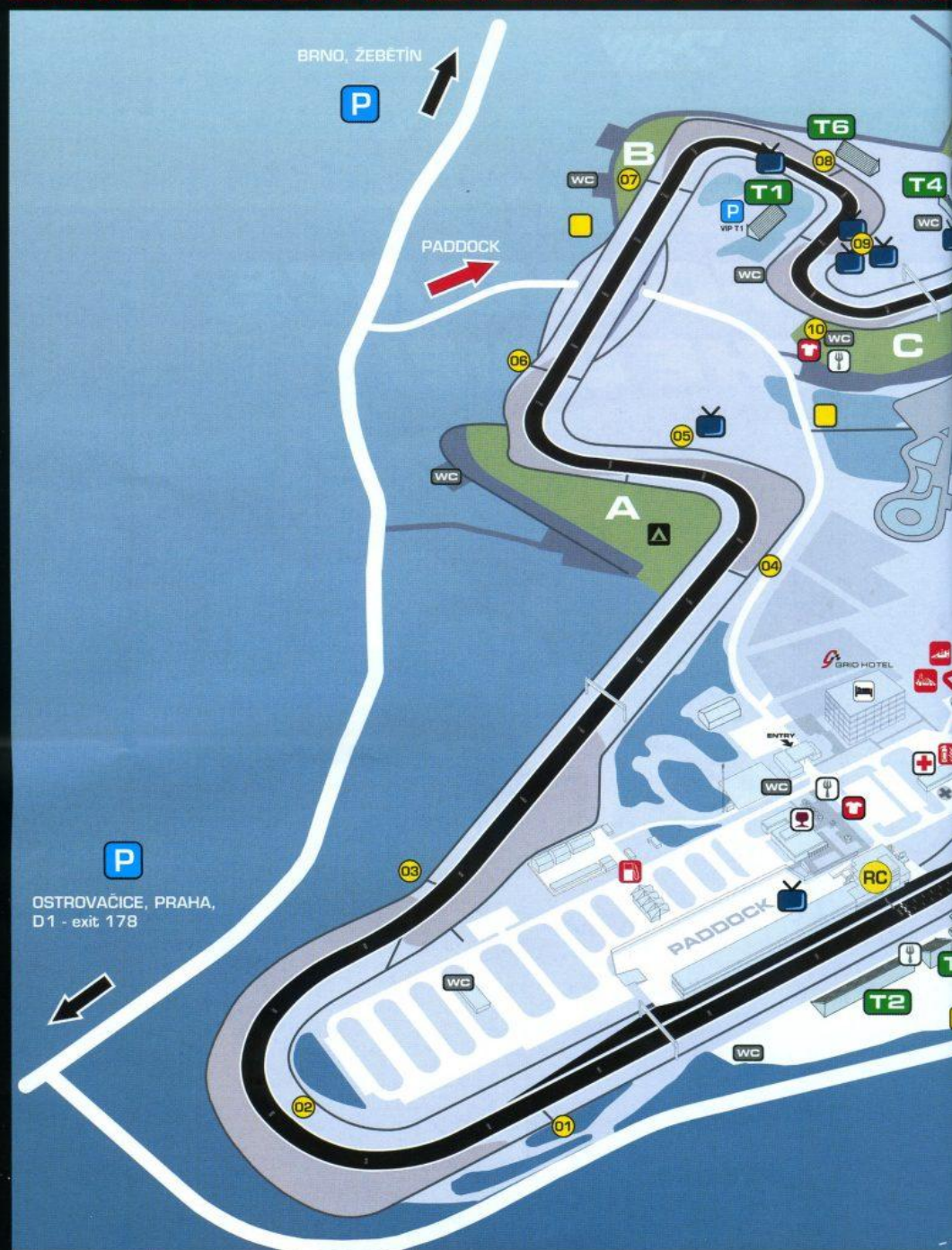
NEDĚLE 5 SRPEN · SONNTAG 5 AUGUST · SUNDAY 5 AUGUST

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
10:05-10:35		MotoX2	
10:05-10:35		MotoGP VIP Village™ Pit Lane Walk - procházka boxovou uličkou	
11:00		Moto3™	Závod • Rennen • Race (18 kol / runden / laps)
12:20		Moto2™	Závod • Rennen • Race (19 kol / runden / laps)
13:21-13:26		FIM Enel MotoE World Cup - předváděcí jízda s Randy Mamolou	
		FIM Enel MotoE World Cup Demo-Runde mit Randy Mamolou	
		IM Enel MotoE World Cup Demonstration Lap with Randy Mamolou	
13:26-13:35		Letecká Show Gripen Jet Fighters • Air Show	
14:00		MotoGP™	Závod • Rennen • Race (21 kol / runden / laps)



WINNING PERFORMANCE, TO THE LINE!





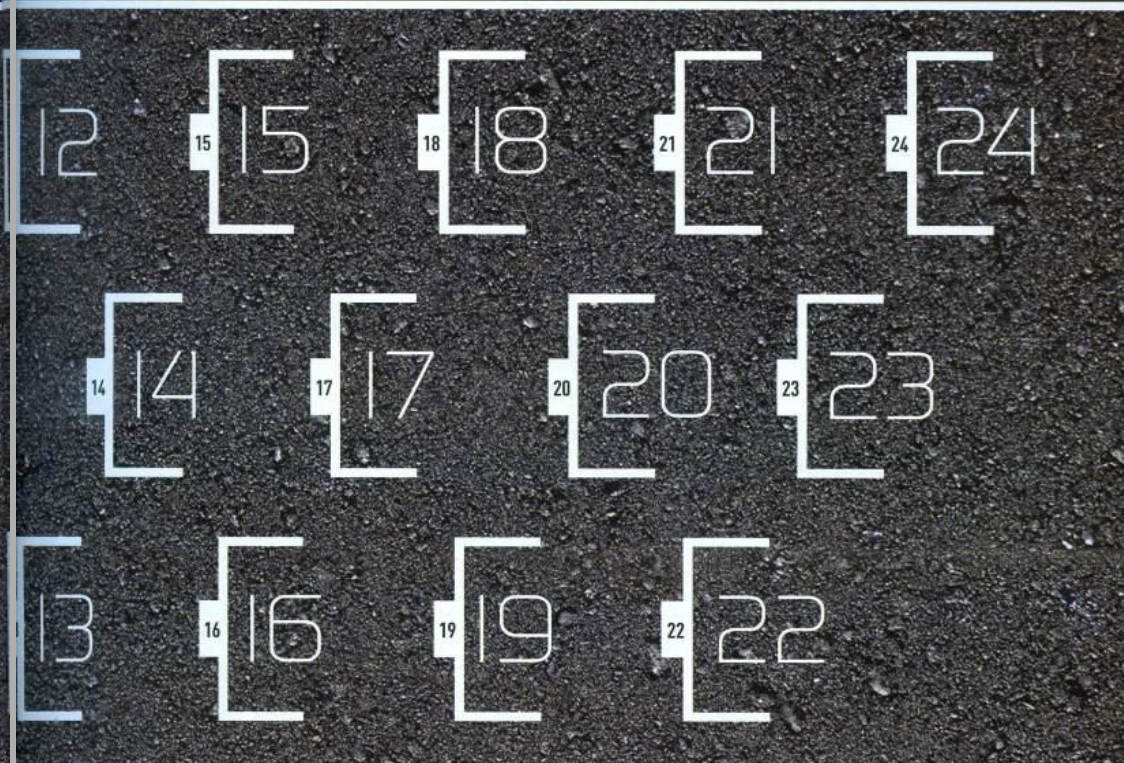
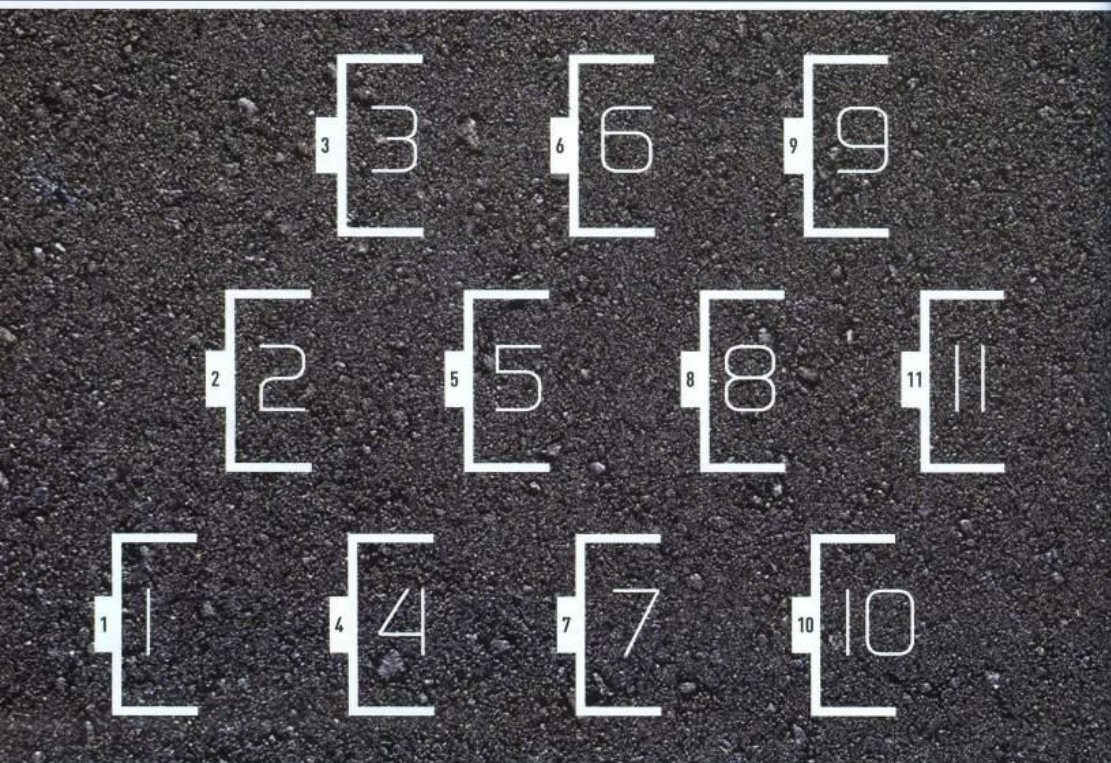
-  silnice
road route
landstrasse
-  pěší cesty
foot path
fussweg
-  závodní dráha
race track
rennstrecke
-  přírodní tribuny
banked areas
natur tribünen
-  sedadlové tribuny
grandstands
sitz tribünen
-  fan shop
fan shop
fan shop
-  parkoviště
parking
parkplatz
-  velkoplošná obrazovka
large screen
großflächebildschirm
-  traťoví komisaři
marshal posts
streckenkomisaren
-  restaurace
restaurant
gaeststätte
-  občerstvení
refreshment kiosk
erfrischung
-  pokladna
cash desk
kasse
-  zdravotní středisko
medical centre
ambulatorium
-  budovy
buildings
gebäude
-  heliport
heliport
gebäude
-  hotel
hotel
hotel
-  kemp
camp
camping

OTEVŘENÉ TRIBUNY, VELKOPLOŠNÉ OBRAZOVKY, PARKOVACÍ PLOCHY A DALŠÍ SLUŽBY SE U JEDY GRANDSTANDS, BANKED AREAS, TV SCREENS, PARKING AREAS AND OTHER SERVICES MAY VARI DIE OFFENEN TRIBÜNEN, GROSSFLÄCHEBILDSCHIRMEN, PARKPLÄTZE UND WEITERE DIENSTE - N

PODNIKŮ LIŠÍ
EVENT
RETTES RENNEN



www.brno-circuit.com



- Pro lepší představu o pozicích na startovním roštu do nedělního závodu, umístěte do tabulky štítky jezdců dle výsledků kvalifikace.
- Um die Startaufstellung für die Rennen am Sonntag zu visualisieren, werden hier die Fahrer auf ihren jeweiligen Startpositionen aufgeklebt.
- To represent where each rider qualifies on the grid for Sunday's race please place the rider stickers on their grid slot.

Circuit Stats
Pole Position: Left
Length: 5,403Km / 3.357 miles
Width: 15m
Corners: 14 (8 right, 6 left)
Longest Straight: 636m/0.395 miles
Constructed: 1987
Modified: 1996



1. Time	9. Time	17. Time
2. Time	10. Time	18. Time
3. Time	11. Time	19. Time
4. Time	12. Time	20. Time
5. Time	13. Time	21. Time
6. Time	14. Time	22. Time
7. Time	15. Time	23. Time
8. Time	16. Time	24. Time

MotoGP™ Track Records

Race: 21 Laps (3/4 laps = 15)
Fastest Lap: 2016 • M. Marquez (SPA) • Honda
 1'54.596 • 169.7 km/h

Circuit Record: 2014 • D. Pedrosa (SPA) • Honda
 1'56.027 • 167.6 km/h

Best Pole: 2016 • M. Marquez (SPA) • Honda
 1'54.596 • 169.7 km/h

Top Speed: 2015 • A. Iannone (ITA) • Ducati
 316.4 km/h

Moto2™ Track Records

Race: 19 Laps (2/3 laps = 12)
Fastest Lap: 2016 • J. Zarco (FRA) • Kalex
 2'01.581 • 159.9 km/h

Circuit Record: 2014 • T. Rabat (SPA) • Kalex
 2'02.383 • 158.9 km/h

Best Pole: 2016 • J. Zarco (FRA) • Kalex
 2'01.581 • 159.9 km/h

Top Speed: 2012 • P. Espargaró (SPA) • Kalex
 263.2 km/h

Moto3™ Track Records

Race: 18 Laps (2/3 laps = 12)
Fastest Lap: 2013 • A. Rins (SPA) • KTM
 2'07.622 • 152.4 km/h

Circuit Record: 2014 • R. Fenati (ITA) • KTM
 2'08.064 • 151.8 km/h

Best Pole: 2013 • A. Rins (SPA) • KTM
 2'07.622 • 152.4 km/h

Top Speed: 2015 • R. Fenati (ITA) • KTM
 226.0 km/h

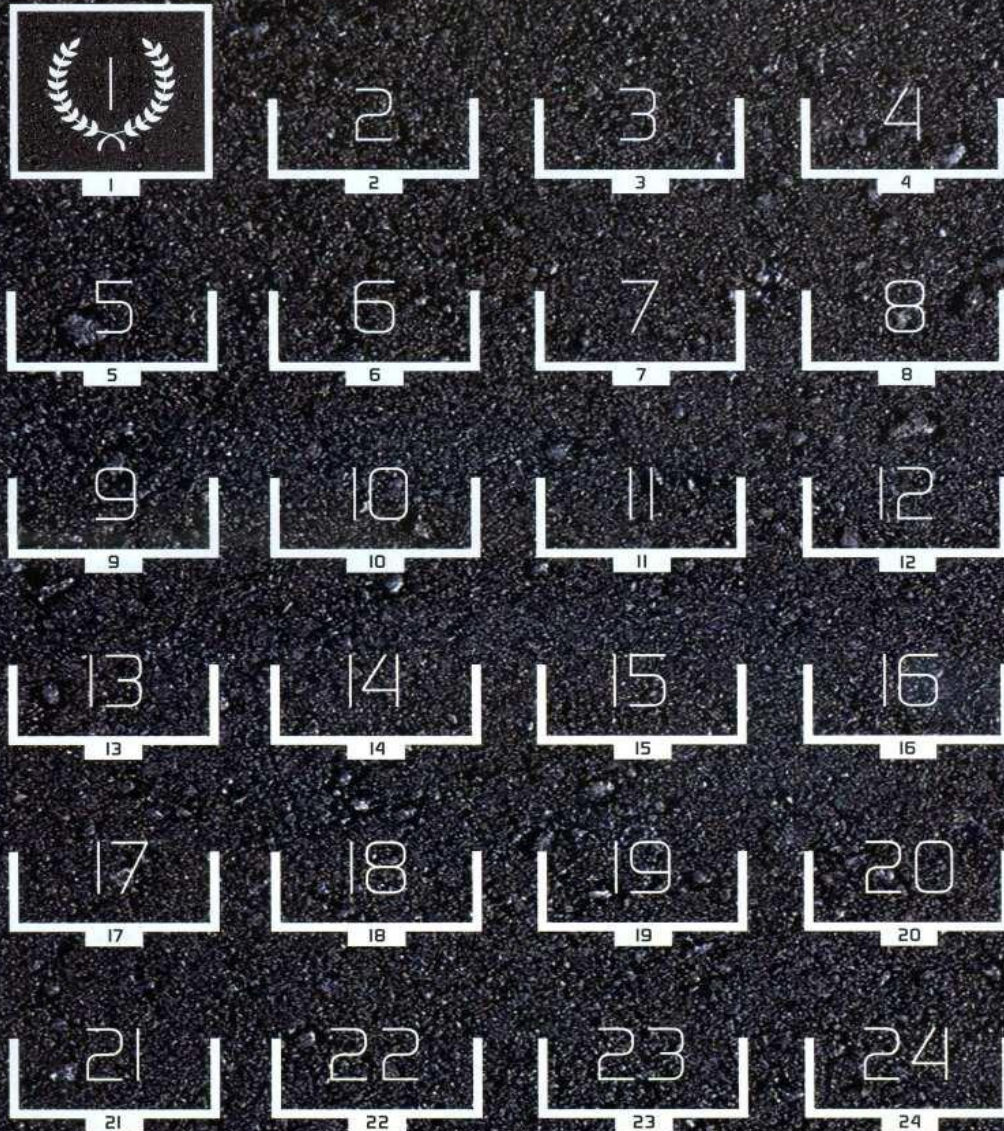


Výsledky závodu. Race Resultaten. Race Results

Pro lepší představu o výsledcích závodu, umístěte do tabulky štitky jezdců dle výsledků.

Hier wird das Rennergebnis dargestellt. Jeder Fahrer wird an die Position mit den bereitgestellten Aufklebern geklebt, auf der er ins Ziel gekommen ist.

To represent where each rider finishes after the race on Sunday. Please use the stickers provided to place each rider on the grid below.



**FASTENERS
& FIXINGS
& HAND TOOLS**

www.top-kraft.eu

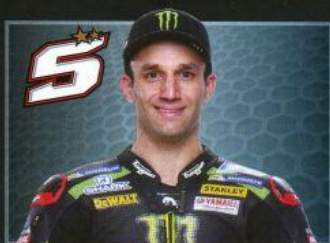


STARTOVNÍ LISTINA · STARTLISTE · ENTRY LIST

Divoké karty: Wild Cards



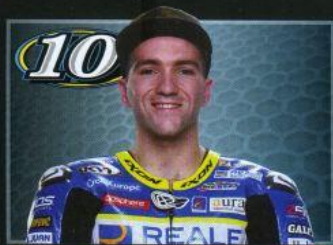
04 Andrea Dovizioso
Ducati Team



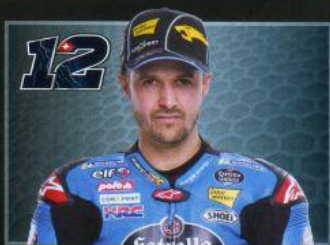
5 Johann Zarco
Monster Yamaha Tech3



9 Danilo Petrucci
Alma Pramac Racing



10 Xavier Simeon
Reale Avintia Racing



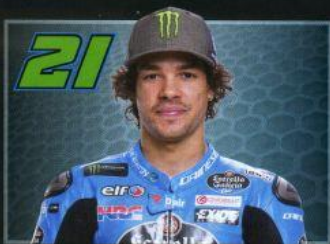
12 Thomas Lüthi
EG 0,0 Marc VDS



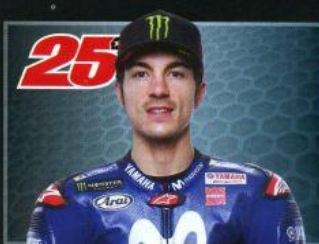
17 Karel Abraham
Ángel Nieto Team



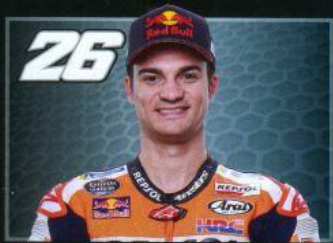
19 Álvaro Bautista
Ángel Nieto Team



21 Franco Morbidelli
EG 0,0 Marc VDS



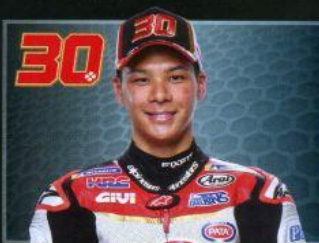
25 Maverick Viñales
Movistar Yamaha MotoGP



26 Dani Pedrosa
Repsol Honda Team



29 Andrea Iannone
Team Suzuki Ecstar



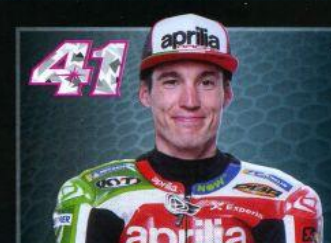
30 Takaaki Nakagami
LCR Honda Idemitsu



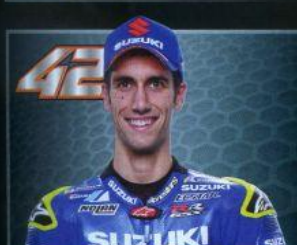
35 Cal Crutchlow
LCR Honda Castrol



38 Bradley Smith
Red Bull KTM Factory Racing



41 Aleix Espargaró
Aprilia Racing Team Gresini



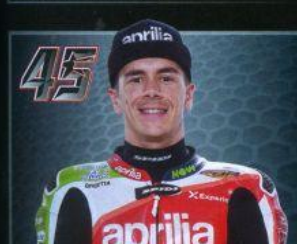
42 Alex Rins
Team Suzuki Ecstar



43 Jack Miller
Alma Pramac Racing



44 Pol Espargaró
Red Bull KTM Factory Racing



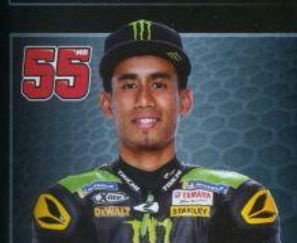
45 Scott Redding
Aprilia Racing Team Gresini



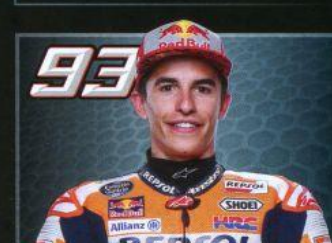
46 Valentino Rossi
Movistar Yamaha MotoGP



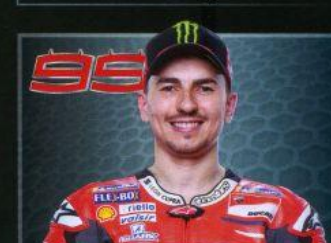
53 Tito Rabat
Reale Avintia Racing



55 Hafiz Syahrin
Monster Yamaha Tech3



93 Marc Márquez
Repsol Honda Team



99 Jorge Lorenzo
Ducati Team

6 Stefan Bradl • HCR
50 Sylvain Guintoli • Team Suzuki Ecstar



Klasifikace. Klassifikation. Classification

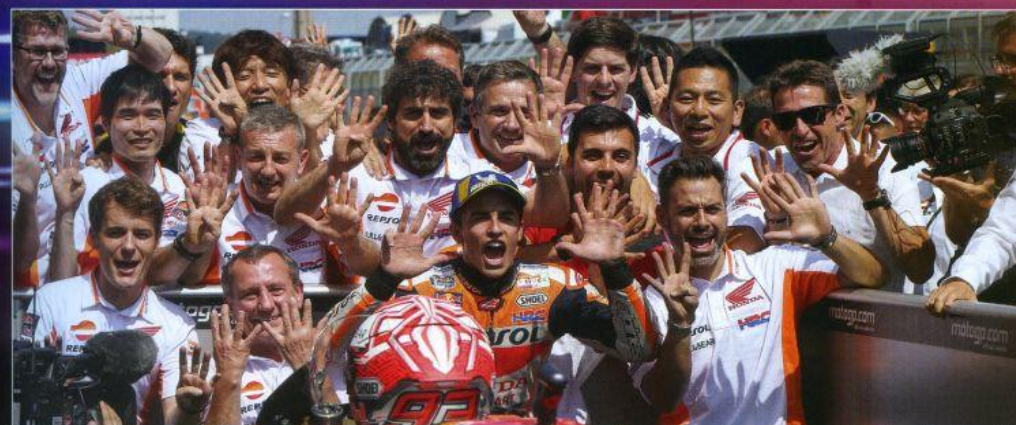
Jezdci Rider

	#	JEZDEC RIDER	ZEMĚ NAT	TÝM TEAM	MOTOCYKL BIKE	BODY TOTAL
1	93	Marc Márquez	ESP SPA	Repsol Honda Team	Honda	165
2	46	Valentino Rossi	ITA ITA	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha	119
3	25	Maverick Viñales	ESP SPA	Movistar Yamaha MotoGP	Yamaha	109
4	4	Andrea Dovizioso	ITA ITA	Ducati Team	Ducati	88
5	5	Johann Zarco	FRA FRA	Monster Yamaha Tech3	Yamaha	88
6	99	Jorge Lorenzo	ESP SPA	Ducati Team	Ducati	85
7	9	Daniilo Petrucci	ITA ITA	Alma Pramac Racing	Ducati	84
8	35	Cal Crutchlow	GBR GBR	LCR Honda CASTROL	Honda	79
9	29	Andrea Iannone	ITA ITA	Team Suzuki Ecstar	Suzuki	75
10	43	Jack Miller	AUS AUS	Alma Pramac Racing	Honda	57
11	42	Álex Rins	ESP SPA	Team Suzuki Ecstar	Suzuki	53
12	26	Dani Pedrosa	ESP SPA	Repsol Honda Team	Honda	49
13	19	Álvaro Bautista	ESP SPA	Angel Nieto Team	Ducati	44
14	44	Pol Espargaró	ESP SPA	Red Bull KTM Factory Racing	KTM	32
15	53	Tito Rabat	ESP SPA	Reale Avintia Racing	Honda	30
16	55	Hafizh Syahrin	MAL MAL	Monster Yamaha Tech3	Ducati	22
17	21	Franco Morbidelli	ITA ITA	EG 0,0 Marc VDS	Honda	19
18	44	Aleix Espargaró	ESP SPA	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia	16
19	38	Bradley Smith	GBR GBR	Red Bull KTM Factory Racing	KTM	13
20	45	Scott Redding	GBR GBR	Aprilia Racing Team Gresini	Aprilia	12



Tým Team

TÝM TEAM	QAT	ARG	USA	SPA	FRA	ITA	SPA	NED	GER	CZE	AUT	GBR	RSM	SPA	THA	JPN	AUS	MAL	SPA	TOTAL
Movistar Yamaha MotoGP	26	11	33	20	25	24	26	27	36	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	228
Repsol Honda Team	29	-	34	25	36	-	31	26	33	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	214
Ducati Team	25	11	16	-	10	45	25	22	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	173
Alma Pramac Racing	17	19	11	23	33	9	8	6	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	141
Team Suzuki Ecstar	7	24	16	16	6	24	6	25	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	128
Monster Yamaha Tech3	10	27	10	20	4	10	9	8	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	110
LCR Honda	13	28	2	4	9	10	13	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89
Angel Nieto Team	4	-	1	8	-	7	10	7	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
Red Bull KTM Factory Racing	-	5	3	8	7	7	5	4	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45
Reale Avintia Racing	5	9	8	2	-	3	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30
Aprilia Racing Team Gresini	-	4	6	1	7	-	4	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28
EG 0,0 Marc VDS	4	2	-	7	3	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19



Konstruktér Constructor

TÝM TEAM	QAT	ARG	USA	SPA	FRA	ITA	SPA	NED	GER	CZE	AUT	GBR	RSM	SPA	THA	JPN	AUS	MAL	SPA	TOTAL
Honda	20	25	25	25	25	10	20	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200
Yamaha	16	20	20	20	16	16	16	16	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	160
Ducati	25	13	11	13	20	25	25	13	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	158
Suzuki	7	16	16	16	6	13	6	20	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	104
KTM	-	5	3	6	5	5	5	4	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39
Aprilia	-	4	6	1	7	-	4	3	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26

Vynikající Marquez s náskokem ve vedení

Marc Marquez vstupuje do druhé poloviny seriálu ve vrcholné formě. Pět vítězství a dvě druhá místa v úvodních devíti zádech potvrzují, že Marquez závodí ve vrcholné formě. V cestě za pátým titulem v elitní kubatuře má 25letý Španěl na svého největšího rivala Valentina Rossi 46bodový náskok.

Vítězství v nedávné německé Grand Prix na Sachsenringu je nejnovějším přírůstkem ve sbírce triumfů Marqueze. Šestinásobný mistr světa je na německé trati jasným králem. Letos k deváté po sobě následující pole position přidal i deváté po sobě následující vítězství. Marquez a Sachsenring je zárukou vítězné kombinace.

A i v Brně má Marquez velmi pozitivní bilanci. Na české trati stál celkem šestkrát na stupních vítězů, včetně tří vítězství čítající jeden triumf v Moto2™ a dva v MotoGP™. V posledních sedmi letech skončil nejhůře čtvrtý v roce 2014. Zajistě si pamatujete jeho loňské vítězství, kterého dosáhl brilantní strategií při výměně motocyklu během závodu. Těch 25 bodů bylo nesmírně cenných pro zisk titulu.

I přes slušný bodový náskok, se kterým nyní počítá, Marquez to nebude mít v druhé polovině sezóny lehké. Největším rivalem není nikdo jiný než Valentino Rossi, který jezdí ve vynikající formě. 39letý italský jezdec stál v prvních devíti závodech pětkrát na stupních vítězů a nejhůře se umístil pátý. Devitinásobný mistr světa si od počátku sezóny stěžuje na nedostatek trakce a také často zmiňuje, že elektronika Yamahy je o poznání nižší než elektronika jeho soupeřů. Přesto se svými pravidelnými výsoce bodovanými výsledky staví na druhé místo průběžného pořadí a bezpochyby do boje o titul ještě promluví.

Také Rossi má v Brně úžasnou bilanci. Loň sice na stupně vítězů nedosáhl, ale v přecházejících třech závodech dojel vždy druhý nebo třetí. Celkem v Brně vyhrál v královské kubatuře pětkrát. K tomu musíme připočít jedno vítězství ve stopětadvacítkách v roce 1996 a další ve dvěstěpadesátkách v roce 1999. Triumf z roku 1996 je navíc jeho prvním vítězstvím v kariéře vůbec. A zdá se být neuvěřitelné, že 22 let poté, je Rossi stále jedním ze zhavých kandidátů v Brně vyhrát.

Třetí muž průběžného pořadí Marqueze 56 Viñales ztrácí na vedoucího kolegu Rossi i bodů. Stejně jako jeho týmový kolega Rossi i Viñales není spokojen s nedostatečnou zadní trakcí, která je způsobena nižší elektronikou Yamahy. Přesto se bývalý mistr světa stopětadvacíttek dokázal po nevydařeném úvodu sezóny dostat v posledních dvou závodech na třetí místo a cennými body si zajistil třetí pozici v průběžném pořadí.

Rychlý a plynulý profil brněnské tratě by měl Yamahám sednout. Viñales by v sedle



M1 určitě rád získal své první vítězství v MotoGPTM právě letos. V roce 2013 v Brně získal v kubatuře Moto3™ podium, stejně jako loni v MotoGPTM.

Čtvrtý v pořadí Andrea Dovizioso ztrácí na vedoucího Marqueze značných 77 bodů. Loňský vicemistr světa tvrdě zaplatil za pády v Jerezu, Le Mans a Montmeló a vítězstvím v Kataru a druhým místem v Mugellu jen částečně snížil bodovou ztrátu. Naštěstí pro italského jezdce nyní přijde na řadu série tratí, které Ducati sedí.

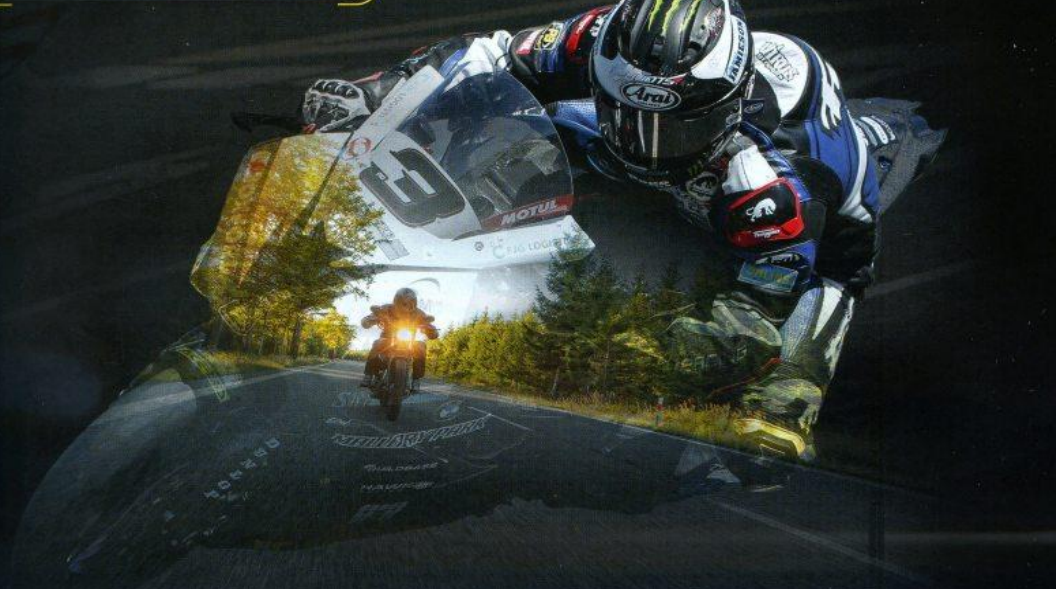
Dovizioso získal v MotoGPTM v Brně jen jedno pódiové umístění v roce 2011. Za poslední čtyři roky se třikrát umístil v elitní šestce.

Pátý v průběžném pořadí, Johann Zarco, má na kontě stejný počet bodů jako Dovizioso. Dvojnásobný mistr světa Moto2™ neodjel úvod sezóny dle svých představ. Navíc se na Sachsenringu potýkal s výkonom motocyklu, a tak bude muset v Brně pořádně zabrat. Určitě by se mu hodilo zopakovat vítěznou jízdu z roku 2015, když na Masarykově okruhu v Moto2™ vyhrál.

Šestá příčka v průběžné klasifikaci patří Jorge Lorenzovi. Španělský jezdec letos dvakrát vyhrál, ale nevyrovnané výkony jej staví do pro něj nezvyklé pozice. Zajistě stává do pro něj nezvyklé pozice. Zajistě stává do pro něj nezvyklé pozice. Zajistě stává do pro něj nezvyklé pozice. Zajistě stává do pro něj nezvyklé pozice.



RACING TECHNOLOGY



For Everyday Use

HIFLO® PERFORMANCE RC OIL FILTER

Developed and manufactured to very high specifications to exceed the demands of modern racing engines and extreme racing conditions, the Hiflofiltro RC range provides numerous advantages for both road user and track racer

- 17mm cross drilled nut enabling easy installation, removal, and lock wiring for race use
- Advanced high performance tri-fiber filtration media for optimum filtration, high capacity, and improved oil flow. Capable of capturing particles as small as 5 microns.
- Tough heavy duty steel canister capable of withstanding extreme pressure
- High quality pressure relief valve for perfect sealing
- Compatible with all oil types, mineral and synthetic



HIFLOFILTRO RACING



The world's only TÜV approved oil filter
ISO/TS 16949:2009 certified

www.hiflofiltro.com Hiflofiltro is a product of Bike Alert plc

Nein Rennen sind gelaufen und der Mann, der diese quasi im Griff hatte, war Marc Márquez. Der Spanier geht mit einem mehr als komfortablen Vorsprung von 46 Punkten in die zweite Saisonhälfte der MotoGP™-Weltmeisterschaft. Der 25-Jährige peilt damit dieses Jahr seinen fünften Titel in der Königsklasse an. Bislang konnte er schon fünf Siege und zwei zweite Plätze aus neun Rennen sammeln. Damit liegt er klar vor seinem Erzrivalen Valentino Rossi.



Márquez auf Angriff: Die zweite Saisonhälfte beginnt

Zuletzt gewann Márquez den Deutschland-Grand-Prix auf dem Sachsenring – und das mit weiteren Rekorden. Márquez sammelte auf der sächsischen Strecke seine neunte Pole-Position in Folge – und schließlich auch seinen neunten Sachsenring-Sieg in Folge. Mit anderen Worten: Márquez ist auf dem engen, winkligen Sachsenring einfach nicht zu schlagen.

Seine bisherigen Leistungen lassen vermuten, dass es in Brünn kaum anders werden wird. Bei allen – bis auf einem – seiner fünf MotoGP™-Rennen in Brünn stand er auf dem Podest – nur 2014 wurde er Vierter. Über alle GP-Klassen hinweg, hat er hier drei Mal gewonnen. Selbst letztes Jahr hatte er das Flag-to-Flag-Rennen im Griff.

2018 hat aber auch gezeigt, dass es Márquez nicht einfach leicht haben wird – besonders nicht, weil Rossi auf den ersten neun Saisonrennen gezeigt hat, dass er noch neun Saisonrennen geizig hat, dass er noch neun Saisonrennen geizig hat, dass er noch neun Saisonrennen geizig hat...

Punkte, um sich den dritten WM-Rang zu erarbeiten. Er liegt nur 56 Punkte hinter seinem erarbeiteten Landsmann Márquez. Wie sein Katalanischer Landsmann Márquez, klagte der 23-Jährige Teamkollege Rossi auch, klagte der 23-Jährige Teamkollege Rossi auch, klagte der 23-Jährige Teamkollege Rossi auch...



Das schnelle, flüssige Layout von Brünn sollte der Yamaha M1 und ihrem Handling sehr liegen. Viñales peilt seinen ersten Sieg auf dieser Strecke an. In der MotoGP™ gewann er auf dem Weg zum Weltmeister-Titel 2013 hier das Rennen, letztes Jahr wurde er in einem Rennen, welches im Nassen startete und wo die Piste schnell aufdrocknete, Dritter.

Mit zwei soliden Ergebnissen auf in den letzten Jahren „schwierigen“ Strecken für Ducati (Assen und Sachsenring) haben Andrea Dovizioso zurück auf WM-Rang vier gebracht. Der amtierende Vizeweltmeister liegt aber bereits 77 Punkte hinter seinem Rivalen Marc Márquez – auch aufgrund der Stürze in Jerez, Le Mans und Catalunya. Nun aber kommen eine Reihe von Strecken, die der Ducati Desmosedici besser liegen sollten.

Dovizioso hat in Brünn nur 2011 auf dem Podest gestanden, war aber in den letzten Jahren trotzdem stark unterwegs. Er war bei den letzten vier Auftritten hier drei Mal Sechster. Johann Zarco hält bei gleich vielen Punkten wie Dovizioso und ist in der WM Fünfter. Er hat zwar eine konstante erste Saisonhälfte gefahren, dennoch war es für ihn ein frustrierender Start ins Jahr. Der zweifache MotoGP™-Weltmeister hatte auf dem Sachsenring große Probleme, auf Speed zu kommen und war darüber selbst überrascht. Nun wird er in Brünn das versuchen, was er 2015 in der MotoGP™ geschafft hat – damals gewann er und dominierte nahezu nach Belieben.

2018 hat Jorge Lorenzo auf der Ducati schon zwei Rennen gewonnen und liegt derzeit auf dem sechsten Rang. Der Mallorķiner gilt dieses Wochenende als klarer Favorit auf den Sieg, wenn es trocken bleibt. In der MotoGP™ hat er hier 2010 und 2015 gewonnen, 2006 und 2007 auch in der Klasse bis 250ccm. 2004 stand er bei den 125ern ganz oben auf dem Treppchen.



60TH INTERNATIONAL ENGINEERING FAIR



1-5 10 2018 BRNO



24 • MotoGP™ - Rückblick Sachsenring GP





Magnificent Marquez on a roll as second half of season starts

After nine races of blistering brilliance, Marc Marquez begins the second half of 2018 keen to defend a healthy 46-point advantage as he chases an illustrious fifth premier class title. The 25-year-old Spaniard has been in the form of his life recently, as he collected five victories and two second places from the first nine outings, to establish a commanding advantage over sworn rival Valentino Rossi.

The German Grand Prix at the Sachsenring was Marquez's latest addition to his already legendary racing repertoire. The six-time World Champion secured his ninth straight pole position at the German venue, before coasting to his ninth consecutive win. Simply put, Marquez is irresistible around the tight, twisty Sachsenring layout.

His recent record at Brno suggests his lead could extend further. Marquez has stood on the podium at the Czech venue in each of his five MotoGP™ visits bar one (2014), and even then he was a strong fourth. Across all classes he has won here three times, with his wily judging of the intermittent conditions in last season's flag-to-flag outing a crucial moment in the 2017 title race.

As the closely fought racing throughout 2018 has proved, Marquez won't have it all his own way this year, not least with Rossi showing flashes of his very best form across the first nine races. The Italian nine-time World Champion has been frustrated by a lack of rear traction from the beginning of preseason testing this year - and frequently cites Yamaha's electronics package as inferior to those of his rivals - but has nonetheless managed five podium finishes. Furthermore, of the races he has completed, he has never been outside the top five, and his second place at the Sachsenring was yet another reminder that the 39-year-old cannot be completely discounted from a championship challenge.

Rossi has a fine record around Brno too.



He may have narrowly missed out on the podium a year ago, he was either second, third or fourth on his three previous visits. He has won here five times in the premier class alone, well as scoring 125cc and 250cc triumphs in 1996 and '99 respectively. What's more, his win here in 1996 his first win in grand prix racing - 22 years and a further 114 victories on, and Rossi is still as competitive as ever.

His season has been racked with frustration, but Maverick Viñales has amassed enough points to sit third overall, 56 points back of fellow Catalan Marquez. Like teammate Rossi, the 23-year-old has frequently complained of a lack of rear traction, caused by Yamaha's electronics package, but two third places in the past two outings suggest the former Moto3™ World Champion is finding the competitive consistency that was lacking at the start of the year.

The fast, flowing nature of the Brno layout should suit Yamaha's sweet handling M1 and Viñales will be keen to achieve his first victory at this circuit. He scored a Moto3™ podium here back in his championship year (2013) and was a solid third in last year's race, which began in wet conditions, before drying up early on.

Two solid finishes around what were previously 'bogey' circuits for Ducati (Assen and the Sachsenring) have pushed Andrea Dovizioso to fourth in the standings. Last season's runner-up is a considerable 77 points back of rival Marc Marquez, in part because of costly crashes at Jerez, Le Mans and Montmeló, but he now begins a run of circuits that suit Ducati's Desmosedici machine.

Dovizioso only has one MotoGP™ podium at Brno (2011), but has been competitive here in recent years. He has finished sixth three times in his past four visits. Johann Zarco has the same number of points as Dovizioso, and sits fifth after a consistent, yet frustrating opening to the year. The double Moto2™ World Champion was confused by his lack of speed at the Sachsenring, and will need to channel the spirit of 2015 - when he brilliantly won here in Moto2 - to get his season back on track.

Two times a race winner in 2018, Jorge Lorenzo's recent revival has seen him climb the standings to sixth. Going off past form, the Majorcan will surely begin the weekend as one of the favourites to win - if it stays dry. Lorenzo has won here twice in MotoGP™ (2010, 2015) as well as two times in the 250cc class (2006 and '07), and once in 125s (2004).

MAXIMUM DURABILITY

The World's Leading Sprocket

- Highest quality steel ensures maximum durability for sprockets and chain. C49 for rear sprockets, SCM420 Chromoly for fronts
- Tough, durable & super-light 7075-T6 aluminium race and off-road rear sprocket options
- Sprocket designs carefully optimised for light weight and high strength, accurately CNC machined and perfectly finished in bright zinc or black enamel
- World's leading aftermarket sprocket producer for 30 years, constantly improving Quality, Performance, Innovation and Value



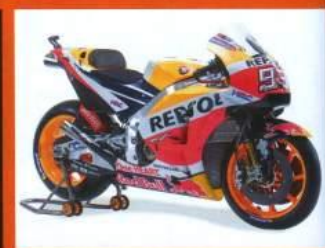
TAG YAMAHA YZF-R1

BSB BRITISH SUPERBIKES



JT
SPROCKETS

www.jtsprockets.com



• Marquez se zapsal do historie jako nejmladší šampion královské třídy, když se v roce 2013 stal mistrem světa v MotoGP™. Zároveň byl prvním nováčkem, kterému se to podařilo, od doby Kennyho Roberta v roce 1978. Soupeře smetl i v roce 2014, kdy vyhrál třináct závodů sezóny a ve velkém stylu titul obhájil. O rok později se musel spokojit se třetím místem v celkové klasifikaci, a to byla pro Marqueze lehká strategie. Musel pochopit, že když nemůže vyhrát, musí stále závody dojíždět a získat cenné body. Od té doby dospělejší Marquez dokazuje celému světu svou jezdeckou umění. Získal další dva tituly a v historicky tabulkách v počtu titulů mistra světa jej předví jen Giacomo Agostini, Valentino Rossi a Mick Doohan. V letošním roce má Marquez jediný cíl, získat pátý titul. Pod křídly továrního týmu Repsol Honda začal sezónu skvěle, když vyhrál tři po sobě následující Velké ceny v Americe, Jerezu a Le Mans. V Mugello sice přišel pád, ale na domácí trati v Katalánsku byl zpět na stupních vítězů. Výhrou v nesutečně dramatickém závodě v Assenu a dalším vítězstvím v Německu si pojal první příčku v průběžné celkové klasifikaci.

• Marc Marquez kam 2013 in die MotoGP™ und gewann die Weltmeisterschaft gleich als Rookie - als erster Fahrer in der Königsklasse seit Kenny Roberts sr. 1978. Ein Jahr später stürmte Marquez mit 13 Siegen zu einem zweiten Titel, 2015 gab es den nächsten. Dann folgte der dritte Gesamtrang, als der junge Spanier lernte, Punkte mitzunehmen, wenn der Sieg eben einfach nicht möglich ist. Seither ist Marquez gereift und hat seinen ungläublichen Speed mit Konstanz gepaart. Zwei weitere Königsklasse-Titel holte er mittlerweile - und damit haben nur Giacomo Agostini, Valentino Rossi und Mick Doohan mehr als er. 2018 nimmt Marquez seinen fünften MotoGP™ Titel ins Visier - in seiner sechsten Saison mit Repsol Honda. Marquez hat auf dem CoTA, in Jerez und Le Mans drei Siege in Folge gefeiert, stürzte aber in Mugello. In Barcelona untermauerte er mit Rang zwei seine WM-Führung und baute diese in Assen und auf dem Sachsenring mit Siegen noch weiter aus.

• Marquez confirmed his place in the pantheon of the greats in 2013 - his first year in the MotoGP™ class - by winning the championship in his rookie year, the first rider to do so since Kenny Roberts Senior in 1978. A dominant romp to the title (and a record 13 wins) followed a year later, before a crash-strewn campaign in 2015, in which he finished third overall, taught the young Spaniard the importance of collecting points when wins were not possible. Since then a more mature Marquez has combined his usual blistering speed with a relentless consistency. A further two titles have followed, meaning only Giacomo Agostini, Rossi and Mick Doohan have won more. 2018 will see Marquez compete for a fifth MotoGP™ world title once again, in what will be his sixth consecutive season with Repsol Honda. Marquez started the year brilliantly, winning three consecutive races at CoTA, Jerez and Le Mans before a costly crash at Mugello. He wasn't down for long, though. An excellent second in Barcelona and epic wins at Assen and the Sachsenring consolidated his championship lead.



Technické údaje
Motočykli: Honda RC213V
Motor: 1000 ccm V4, kapalinou chlazený, pneumatické ventily, 4-ventilový rozvod DOHC
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-tube
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten
Motorrad: Honda RC213V
Motor: 1000cc V4, wassergekühlt, pneumatischer Ventiltrieb, 4-Ventil DOHC
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium-Rahmen
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs
Bike: Honda RC213V
Engine: 1000cc V4, liquid cooled, pneumatic valves, 4-valve DOHC
Power: Over 250hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium twin-tube
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg



• Španělský jezdec dokázal získat tituly mistra světa ve třídě do 125 ccm a 250 ccm před dovršením dvaceti let. Tyto vynikající výsledky ale Pedrosa v elitní MotoGP™ zatím nedokázal zopakovat. Třikrát byl titulu velmi blízko, když v letech 2007, 2010 a 2012 skončil celkově druhý, ale od té doby se do reálného boje o titul nedokázal plně zapojit. I přesto stále patří mezi nejrychlejší jezdce startovního pole. Loňským vítězstvím v Jerezu se zapsal do historických tabulek jako první jezdec, který dokázal vyhrát alespoň jeden závod v šestnácti po sobě jdoucích sezónách v posledních 69 letech. Přidal i vítězství ve Valencií a celkově mu tak patřila čtvrtá příčka, což potvrzuje, že je stále velmi silným jezdcem. I letos Pedrosa pokračuje v továrním týmu Repsol Honda. Úvod sezóny poznamenal zranění, ale i přesto dokázal vyjet pátá místa v Le Mans a na domácí trati v Barceloně. Před startem německé Grand Prix Pedrosa oznámil, že po 13 letech v MotoGP™ ukončí ve Valencií svoji závodní kariéru.

• Mit gerade einmal 20 Jahren war Dani Pedrosa bereits einfacher 125ccm- und zweifacher 250ccm-Weltmeister. Die größte Überraschung seiner Karriere ist daher, dass er in der MotoGP™-Klasse, in der er seit 2006 fährt, nie das oberste Treppchen in der Endabrechnung erreichte. 2010 und 2012 war der Spanier zwar nahe dran, doch seither konnte er nicht mehr in den Titelkampf so richtig eingreifen. Trotzdem gehört Pedrosa bis heute zu den schnellsten Fahrern dieser Klasse - auch 2017. Er gewann in Jerez - und hat damit in den letzten 16 Saison wenigstens immer ein Mal pro Jahr einen Grand Prix gewonnen - damit ist er der erste Fahrer in der 69-jährigen Geschichte der Motorrad Grand Prix Weltmeisterschaft, dem eine solche Serie gelungen ist. Letztes Jahr gewann er dann auch noch das Finale von Valencia und beendete das Jahr auf Gesamtrang vier. Pedrosa fährt 2018 seine 13. Saison in Serie für das Repsol Honda Team. Auf dem Sachsenring hat Dani Pedrosa verkündet, dass Valencia sein letztes Rennen in der MotoGP™-Klasse werden wird.

• A 125cc and double 250cc World Champion by the age of 20, it came as a surprise that Pedrosa was unable to replicate those feats in the MotoGP™ class from 2006. The Spaniard came so close in 2010 and 2012, but has been unable to put together a sustained title challenge since. He does, however, remain one of the fastest riders in the class on his day, as 2017 proved. Pedrosa's brilliant win at Jerez meant he has won at least one Grand Prix in each of the past 16 seasons - the first rider in 69 years of Grand Prix history to do so. Another win at the season ending Valencia race propelled him to fourth in the championship, showing he is still a force to be reckoned with. Pedrosa will continue with Repsol Honda for the 13th consecutive year in 2018. After announcing that he intends to retire after Valencia, this will be his last of full competition.

Technické údaje
Motočykli: Honda RC213V
Motor: 1000 ccm V4, kapalinou chlazený, pneumatické ventily, 4-ventilový rozvod DOHC
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-tube
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten
Motorrad: Honda RC213V
Motor: 1000cc V4, wassergekühlt, pneumatischer Ventiltrieb, 4-Ventil DOHC
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium-Rahmen
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs
Bike: Honda RC213V
Engine: 1000cc V4, liquid cooled, pneumatic valves, 4-valve DOHC
Power: Over 250hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium twin-tube
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg





Italská legenda byla v roce 2015 jen krůček od zisku historického desátého titulu, když vyhrál čtyři Velké ceny a jedenáctkrát vystoupal na pódium. O rok později šampionát vedl až do posledního závodu ve Valencii, kde však titul s náskokem pouhých pěti bodů vybojoval jeho kolega v týmu Movistar Yamaha Jorge Lorenzo. Sezona 2017 byla pro italského jezdce jednou z nejkomplovanějších. Jeho heroické páté místo v Aragonu, kde startoval jen 24 dnů poté, co si zlomil nohu při tréninku, potvrdilo, že je stále soutěživým jezdcem, který dá vše pro další vítězství. Jeho 115. vítězství v Assenu také potvrdilo, že je stále jedním z nejlepších jezdců startovního pole. V letošním roce Rossi odstartoval svoji již 23. sezónu v mistrovství světa a šestou v týmu Movistar Yamaha. I přes pódium v úvodním závodě v Kataru je Rossiho start do sezóny poznamenán kontroverzním manévrem Marqueze, který jej vyřadil ze závodu v Argentíně. Čtvrté místo v Austinu doplnil Rossi cennými třetími místy v Le Mans, Mugellu a Katalánsku. Druhé místo v Německu mu zajistilo i druhé místo v průběžné klasifikaci šampionátu.

Für die italienische Legende Valentino Rossi bleibt der zehnte WM-Titel der Heilige Gral. 2015 verpasste er diesen um gerade einmal fünf Punkte. Ein Jahr später fehlte es an Konstanz, dafür gab es umso mehr Pech, sodass er nicht wieder angreifen konnte. 2017 wurde durch die Schwierigkeiten beim Einlenken und beim Reifenverschleiß an seiner Movistar Yamaha M1 zusätzlich eingeschränkt. Rossi brach sich bei einem MotoCross-Sturz das Bein – und fuhr nur 24 Tage später beim Aragon-Grand-Prix auf Rang fünf. In Assen feierte er dann seinen 115. Grand-Prix-Sieg. 2018 fährt Rossi seine 23. Grand Prix Saison – seine sechste hintereinander mit Movistar Yamaha. Rossi ist 2018 anständig in die Saison gestartet. Auf das Podest in Katar folgte der kontrovers diskutierte Zusammenstoß mit Marc Marquez in Argentinien, dann Rang vier in Austin. Dritte Plätze gab es dann in Le Mans, Mugello (von Pole) und Catalunya. Rossi übernahm damit Rang zwei der Weltmeisterschaft. Auf dem Sachsenring stand er als Zweiter erneut auf dem Podest.

For the Italian legend, that tenth world title remains the Holy Grail. He came within five points of securing it in 2015, and only inconsistency and a dose of bad luck prevented him from getting closer a year later. His 2017 was complicated by his Movistar Yamaha M1 finding difficulties with turning and tyre conservation, but his heroic fifth place at Aragon, achieved just 24 days after breaking his leg in a training incident, proved his hunger and competitive instincts remain very much intact. A win at Assen – his 115th in Grand Prix racing – showed he can still cut it with the very best. 2018 will be Rossi's 23rd season in GPs, and his sixth consecutive campaign with Movistar Yamaha. Rossi has had a steady start to the year, with a controversial clash with Marc Marquez in Argentina sandwiched between a podium in Qatar and a fourth in Austin. He then scored vital third places at Le Mans, Mugello (from pole position) and Montmeló, and a second in Germany, to climb to second in the World Championship.



Technické údaje
Motocykl: Yamaha YZR-M1
Motor: 1000 cm, kapalninou chlazený, čtyřválec inline s křížovým hřídelem
Výkon: přes 240 koní
Převodovka: Šestistupňová bezztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-tube
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten
Motorrad: Yamaha YZR-M1
Motor: 1000cc Wassergekühlt Reihen-Vierzylinder mit Hubzapfenversatz
Leistung: Über 240 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium-Rahmen
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs
Bike: Yamaha YZR-M1
Engine: 1000cc Liquid cooled inline 4-cylinder with crossplane crankshaft
Power: Over 240hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium twin-tube
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg



Poťe čo v posledni zatáčke posledního závodu v roce 2013 získal mistrovský titul v Moto3™, Viñales přestoupil do Moto2™. Raketový nástup potvrdil, když dokázal vyhrát hned druhý závod v této kubatuře. Další tři vítězství mu stačila k získání titulu Nováčka roku. Těmito vynikajícími výsledky přesvědčil Suzuki, aby jej angažovala v roce 2015 při svém návratu do elitní kategorie, kde Viñales opět získal titul Nováčka roku. Poté přišel rok 2016 a španělský jezdec vyjel na Silverstone pro tým Suzuki Ecstar první vítězství. V následující sezóně přestoupil do továrního týmu Movistar Yamaha, kde opět začal sezónu skvělými výsledky. Ty ale bohužel v druhé polovině roku nedokázal plně zopakovat. I přesto skončil celkové třetí, což na první rok s novým motocyklem nebylo vůbec špatné. Vstup do letošní sezóny se mu vůbec nevydařil a problémy se vyhrtotily v Jerezu a Le Mans. Hlavně díky stabilním bodováním umístěním a třem pódii, mu patří překvapivě třetí místo v průběžném pořadí a určitě ještě pomyšlí na závěrečný boj o titul.

2013 sicherte sich Maverick Viñales im Finale von Valencia in der letzten Kurve den Moto3™-Weltmeistertitel. Der Spanier wechselte in die Moto2™ Klasse und gewann 2014 gleich bei seinem zweiten Rennen in dieser Kategorie. Drei weitere Siege und der Titel des Rookie of the Year folgten. Damit überzeugte er auch Suzuki, dass er bei deren MotoGP™-Comeback 2015 einen Platz im Werksteam verdient hatte. Wieder wurde Viñales Rookie of the Year. In seiner zweiten Saison mit dem Team Suzuki Ecstar, feierte er in Silverstone seinen ersten MotoGP™-Sieg. Trotzdem wechselte Viñales ins Yamaha-MotoGP-Werksteam, wo er gleich stark anfangen konnte. Allerdings konnte er an seine siegreiche Form aus dem Saisonbeginn 2017 in der zweiten Jahreshälfte nicht mehr anknüpfen. Trotzdem wurde er in der WM-Endabrechnung Dritter. Dieses Jahr kämpfte er in Jerez und Le Mans mit Grip-Problemen am Hinterrad, in Assen und auf dem Sachsenring gab es zwei dritte Plätze. Kommt Viñales noch einmal in den Titelkampf zurück?

Having won in the Moto3™ world title at the final corner of the final race of 2013, Viñales stepped up to the Moto2™ category and immediately turned heads by winning the second race of 2014. Three more victories were enough to claim the Rookie of Year title, enough to convince Suzuki he was deserving of a seat in their return to MotoGP™ in 2015. Again Viñales claimed the Rookie of the Year title, before a memorable second year with Team Suzuki Ecstar, which yielded a debut MotoGP™ win at Silverstone. A move to Movistar Yamaha MotoGP squad brought about great initial promise, but Viñales and Yamaha failed to replicate his early results in the season's second half. Still, third overall wasn't a bad effort considering the problems he faced. Strangely, Viñales finds himself third in the world championship after a largely frustrating opening to the season. A lack of rear grip plagued his races at Jerez and Le Mans, he scored a pair of thirds at Assen and the Sachsenring, suggesting he could yet feature in the title fight.

Technické údaje
Motocykl: Yamaha YZR-M1
Motor: 1000 cm, kapalninou chlazený, čtyřválec inline s křížovým hřídelem
Výkon: přes 240 koní
Převodovka: Šestistupňová bezztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-tube
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten
Motorrad: Yamaha YZR-M1
Motor: 1000cc Wassergekühlt Reihen-Vierzylinder mit Hubzapfenversatz
Leistung: Über 240 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium-Rahmen
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs
Bike: Yamaha YZR-M1
Engine: 1000cc Liquid cooled inline 4-cylinder with crossplane crankshaft
Power: Over 240hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium twin-tube
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg



Valentino Rossi

Movistar Yamaha MotoGP



THANK YOU TO OUR SPONSORS




PATRIK CARDA #58
BRNO CIRCUIT JRT | KTM 390 RC

STRECHY KOSTELECKÝ s.r.o.
KOPRIVNÁ & SPŘÍMA
OBEC POPŮV
Marco Wece
Martin Män

PRORESALE


BMW S 1000 RR SPECIALIST

COMPETENCE IN RACING



RACING | PERFORMANCE PARTS | SUSPENSION
ELECTRONICS | TUNING | RACEBIKE BUILDUP

SHOP.ALPHARACING.COM





➤ Dovizioso v loňské sezóně definitivně potvrdil, že je jedním z nejlepších jezdců závodního pole královské třídy MotoGP™. Celý rok šlapal Marquezovi v patách a o mistrovský titul přišel až v posledním závodě ve Valencii. Šesti vítězstvími završil pět let tvrdé práce s Ducati, která se díky jeho vynikajícím výsledkům vrátila zpět mezi nejlepší značky. Dovizioso se během těchto pěti let vypracoval mezi špičku, počínaje dvěma umístěními na stupních vítězů v roce 2014. O rok později vystoupal na bednu pětikrát, stejných úspěchů dosáhl i v roce 2016, kde získal také první vítězství v MotoGP™. Potřebné sebevědomí pak bývají mistr světa stopětatřicetkrát zužitkoval v loňském roce. Letos ale italský jezdec ve výsledcích zůstává za očekáváním. Po úvodním vítězství v Kataru, následovaly tři nedokončené závody a cenné body tak Doviziosovi utekly. V průběžném pořadí mu patří čtvrté místo a na vedoucího Marqueze ztrácí 77 bodů.

➤ 2017 war er die große Überraschung: Andrea Dovizioso zeigte, dass er zu den allerbesten MotoGP-Piloten der Welt gehört und hielt die Titelscheidung bis zum Finale in Valencia offen - wo er sich dann doch knapp Marc Márquez geschlagen geben musste. Fünf Jahre lang hatte der Italiener hart mit Ducati zusammen gearbeitet, ehe er letztes Jahr sechs Rennsiege und die Vizeweltmeisterschaft holte. Damit ist Ducati in der MotoGP™ wieder zu einer der führenden Kräfte geworden. Dovizioso hat einige Erfolge gesammelt. 2014 holte er zwei Podeste, 2015 und 2016 fuhr der ehemalige 125ccm-Weltmeister insgesamt zehn Mal auf das Podest, in jedem Jahr fünf Mal. Seinen ersten Ducati-MotoGP™-Sieg holte er Ende 2016 in Sepang. 2017 startete er dann richtig durch und gewann nahezu zum beliebigen Rennen. Dieses Jahr begann die Saison erneut vielversprechend, aber Dovizioso ereilte ein desaströser Run von drei Nullern in vier Rennen. Dieses Wochenende muss er am Rückstand von 77 Punkten auf Marquez arbeiten.

➤ 2017's surprise package, Dovizioso proved that he can be counted among MotoGP's very best riders after a thrilling championship challenge that pushed Marc Márquez all the way to the final race. Those six wins and second in the world championship was the culmination of five years of incessant work with Ducati, which has made the Italian factory a major force in MotoGP™ once again. In that time, Dovizioso's numbers have steadily grown. From two podiums in 2014, the former 125cc World Champion was in the top three on ten occasions in 2015 and '16 - five podiums in each year. Crucially, he scored his first MotoGP™ win with Ducati at Sepang toward the end of '16, giving him the confidence to kick on for 2017. Last year proved he could win races at will. After a promising start to the year, Dovizioso had a disastrous run of three DNFs in four races. He aims to close the 77-point gap to Marquez this weekend.



Technické údaje

Motocykl: Ducati Desmosedici GP
Motor: 1000 ccm, kapalinou chlazený čtyřválec, úhel válců 90°, desmodromický evo DOHC rozvod, čtyři ventily na válec
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-spar evo
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Ducati Desmosedici GP
Motor: 1000cc Flüssigkeitsgekühlt, 90 Grad V4, Viertakt, Evo-Desmodromik DOHC, vier Ventile pro Zylinder
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium Legierung Twin
Brakes: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs

Bike: Ducati Desmosedici GP
Engine: 1000cc Liquid-cooled, 90 degree V4, 4-stroke, evo desmodromic DOHC, 4 valves per cylinder
Power: Over 250hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium alloy evo twin-spar
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg



➤ Lorenzoza kariéra v MotoGP™ začala pole position a druhým místem v prvním závodě v Kataru v roce 2008. V průběhu sezóny ještě vybojoval i první vítězství v Estorilu. Již od jeho prvního účinkování v elitní třídě bylo jasné, že je opravdu velmi talentovaným jezdcem, na kterého čeká spousta úspěchů. Pilot pocházející z Mallorky vybojoval pro Yamahu tři mistrovské tituly v letech 2010, 2012 a 2015. V roce 2017 Lorenzo podepsal dvouletou smlouvu s Ducati, ale přestup k nové značce nebyl snadný. Lorenzo musel změnit svůj jezdecký styl a adaptace na nový motocykl neprobíhala hladce. Teprve ke konci sezóny začal španělský jezdec zájždět lepší výsledky. Vstup do letošní sezóny se mu také nepovedl podle představ, ale vítězství v Itálii a Katalánsku mu vrátilo naději zapojit se do boje o titul. Svým vítězstvím v Mugellu se stal teprve šestým jezdcem novodobé historie MotoGP, který od roku 2002 dokázal vyhrát na motocyklech dvou různých značek.

➤ Jorge Lorenzo trumfpte bei seinem MotoGP™ Debüt gleich mächtig auf: Pole-Position und Podest in Katar, ein zweiter Platz im nächsten Rennen in Jerez und dann der erste Königsklasse-Sieg in Jerez. 2008 sah aber auch einige wilde Abflüge und Verletzungen für den Mallorkiner. In den folgenden neun Jahren blieb Lorenzo an der Spitze. Als Teamkollege von Serienweltmeister Valentino Rossi hatte er es niemals einfach, trotzdem wurde er 2010, 2012 und 2015 MotoGP™ Weltmeister. 2017 wechselte er zu Ducati, doch dort wurde es für ihn schwierig. Lorenzo musste seinen Fahrstil auf die italienische Maschine umstellen, hatte nun mehr Leistung, dafür aber konnte er weniger aus den Kurven herausholen. In der zweiten Saisonhälfte aber ging es weiter nach vorn. Dieses Jahr erwies sich der Saisonstart als schwierig, doch beim Italien Grand Prix in Mugello gewann er - womit er zum erst sechsten Fahrer in der MotoGP™-Viertakt-Ära (seit 2002) wurde, der für zwei verschiedene Hersteller gewinnen konnte. Auch in Barcelona gewann Lorenzo das Rennen und brachte sich in den Titelkampf zurück.

➤ Lorenzo's entry into the MotoGP™ class was as spectacular as they come; pole position and a podium finish at Qatar, 2008 was soon backed up by a second place the next race out at Jerez and then a first win premier class win at Estoril. The subsequent nine years in the top class have rarely been less spectacular. Teamed up alongside serial champion Valentino Rossi was never going to be easy, but the Majorcan confirmed his greatness with MotoGP™ titles in 2010, '12 and '15. A switch to Ducati for 2017 brought with it teething problems. Lorenzo had to change his riding style to adapt to Ducati's added power and reduced cornering capabilities, but by the season's second half he was getting the hang of it. After a difficult opening to the year, the Majorcan won the Italian Grand Prix at Mugello to make him just the sixth rider in four-stroke MotoGP™ history (2002-present day) to win a race with two different manufacturers. Another convincing victory at Montmeló rekindled some distant championship hopes.

Technické údaje

Motocykl: Ducati Desmosedici GP
Motor: 1000 ccm, kapalinou chlazený čtyřválec, úhel válců 90°, desmodromický evo DOHC rozvod, čtyři ventily na válec
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-spar evo
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Ducati Desmosedici GP
Motor: 1000cc Flüssigkeitsgekühlt, 90 Grad V4, Viertakt, Evo-Desmodromik DOHC, vier Ventile pro Zylinder
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium Legierung Twin
Brakes: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs

Bike: Ducati Desmosedici GP
Engine: 1000cc Liquid-cooled, 90 degree V4, 4-stroke, evo desmodromic DOHC, 4 valves per cylinder
Power: Over 250hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium alloy evo twin-spar
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg





• Johann Zarco na sebe upozornil ve svém debutovém závodě v kategorii MotoGP™, když celých šest kol vedl úvodní Grand Prix sezóny v Kataru. V barvách týmu Monster Tech3 Yamaha k tomu během roku dokázal přidat i dvě pole position a tři pódiová umístění. Úspěšné výkony v podání francouzského jezce tak navázaly na jeho vynikající výsledky ve třídě Moto2™, kde jako zatím jediný jezdec v historii dokázal získat dva tituly mistra světa v řadě za sebou. A tak měl Zarco na kontě již 16 vítězství před vstupem do MotoGP™. Svými výsledky v loňském roce tento nejúspěšnější francouzský jezdec potvrdil, že je potřeba s ním počítat jako s kandidátem na mistra světa v nepříliš vzdálené budoucnosti. Letos Zarco pokračuje s týmem Tech3 Yamaha a do Brna přijíždí jako pátý jezdec v průběžné klasifikaci. Příští rok jej ale uvidíme v barvách továrního týmu KTM.

• Johann Zarco schlug in seiner ersten MotoGP™-Saison ein, wie eine Bombe und überraschte alle. Gleich bei seinem ersten Rennen in Katar führte er für sechs Runden. Das war aber erst der Anfang. Im weiteren Saisonverlauf sammelte der Franzose zwei Pole-Positions und drei Podeste für sein Monster Tech3 Yamaha Team. Seine Leistungen waren aber im Endeffekt gar nicht so überraschend, denn 2015 und 2016 wurde er mit extrem starken Leistungen zum ersten Fahrer in der Geschichte der Moto2™, der seinen Weltmeister-Titel verteidigen konnte. Der erfolgreiche Franzose hatte bereits 16 Grands Prix gewonnen, ehe er in die MotoGP™ Klasse wechselte, wo er sich 2017 gleich auf Anhieb als potenzieller Titelkandidat der Zukunft erwies. Zarco fährt auch 2018 für das Tech3-Yamaha-Team und wechselt 2019 ins Werks-Team von KTM.

• In his first MotoGP™ campaign, Johann Zarco caught everyone off-guard. A six-lap stint in the lead during his very first race at Qatar was just the beginning and from there, the Frenchman racked up two pole positions and three podiums riding for Monster Tech3 Yamaha. Perhaps his showings shouldn't have come as a surprise after two outstanding years saw him become the first ever rider to claim back-to-back championships (2015, '16) in Moto2™. France's most successful grand exponent had already accumulated 16 race wins before entering the MotoGP™ class. His performances in 2017 earmarked him as a potential title challenger of the future. Zarco will continue with the Tech3 Yamaha squad for another season in 2018 before switching to KTM's factory squad for 2019.



Technické údaje

Motorcykl: Yamaha YZR-M1
Motor: 1000 ccm, kapalinou chlazený, čtyřválec inline s křížovým hřídelem
Výkon: přes 240 koní
Převodovka: šestistupňová bezztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-tube
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Yamaha YZR-M1
Motor: 1000cc Wassergekühlt Reihen-Vierzylinder mit Hubzapfenversatz
Leistung: Über 240 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium-Rahmen
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs

Bike: Yamaha YZR-M1
Engine: 1000cc Liquid cooled inline 4-cylinder with crossplane crankshaft
Power: Over 240hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium twin-tube
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg



• Syahrin na sebe upoutal pozornost, když při svém účinkování v roce 2012 na divokou kartu získal třetí místo v deštivém závodě v Moto2™. Tento vynikající výsledek mu zajistil čtyři starty o rok později. Plnohodnotným jezdcem se stal v roce 2014. Postupně se zlepšoval až v roce 2016 skončil celkově devátý, když dokázal získat tři čtvrtá místa – v Kataru, Barceloně a Silverstonu. Jeho nevidané umění na mokré trati přineslo ovoce v podobě druhého a třetího místa v Misano a Motegi. Letos dostal nabídku zastoupit nemocného Jonase Folgera v týmu Monster Tech3 Yamaha v elitní kategorii MotoGP™. Syahrin je také prvním malajským jezdcem v historii, který získal smlouvu jako stálý jezdec královské třídy.

• 2012 nahm Hafizh Syahrin mit einer Wildcard am Moto2™-Rennen von Sepang teil und schrieb Schlagzeilen: Er fuhr auf das Podest. Es war gerade einmal der zweite Grand-Prix-Auftritt des Malaysiers. Vier weitere Wildcards sollten 2013 folgen, danach stieg er vollends in die Moto2™ Weltmeisterschaft ein. In seinen ersten beiden vollen Saisons 2014 und 2015 fuhr er mehrfach in die Top-Ten, aber erst 2016 kam mit WM-Rang neun sein Durchbruch. In jenem Jahr wurde er in Katar, Barcelona und Silverstone vier Mal Vierter. 2017 zeigte er im Regen von Misano und Motegi wieder auf und kam zwei Mal auf das Podest. Als sich Jonas Folger kurz vor Saisonstart 2018 krankheitsbedingt für das Jahr abmeldete, wurde Syahrin ins Monster Tech3 Yamaha Team in die MotoGP™ berufen. Nun ist er Malaysias erster MotoGP™ Pilot.

• Syahrin shot to the world's attention with a stunning podium finish when appearing as a wildcard in the 2012 Moto2™ race at Sepang. In just his second Grand Prix appearance, the Malaysian teenager was a match for the world's best in wet conditions. A further four outings followed in 2013, before Syahrin became a full-time fixture in Moto2™ from 2014. There were several top ten finishes through his first two full seasons, but he really rose to prominence in 2016, when he placed ninth in the World Championship, securing three fourth places at Qatar, Barcelona and Silverstone along the way. His ability in wet weather conditions came to the fore again in 2017, as he picked up two podiums at Misano and Motegi. Called up to the Monster Tech3 Yamaha team to replace Jonas Folger - absent in 2018 due to illness -, Syahrin has the distinction of being Malaysia's first ever full-time rider to compete in the MotoGP™ class.

Technické údaje

Motorcykl: Yamaha YZR-M1
Motor: 1000 ccm, kapalinou chlazený, čtyřválec inline s křížovým hřídelem
Výkon: přes 240 koní
Převodovka: šestistupňová bezztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-tube
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Yamaha YZR-M1
Motor: 1000cc Wassergekühlt Reihen-Vierzylinder mit Hubzapfenversatz
Leistung: Über 240 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium-Rahmen
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

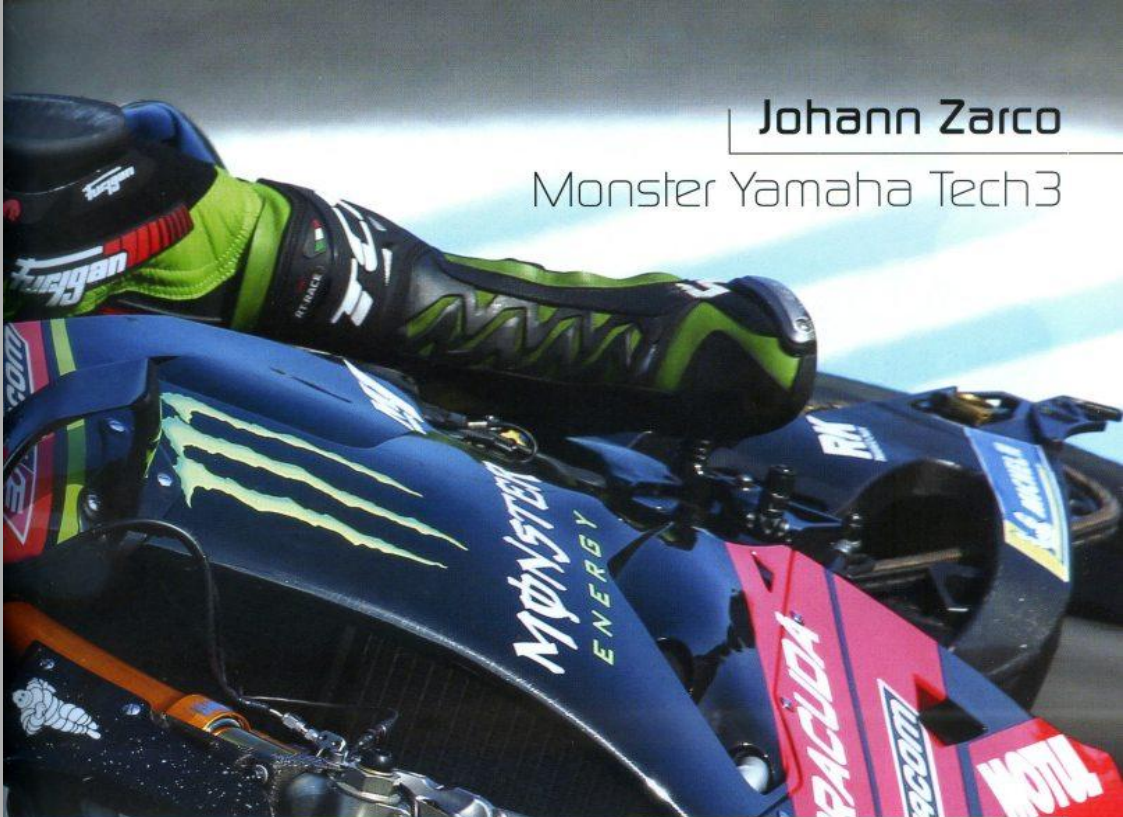
Tech Specs

Bike: Yamaha YZR-M1
Engine: 1000cc Liquid cooled inline 4-cylinder with crossplane crankshaft
Power: Over 240hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium twin-tube
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg





Johann Zarco
 Monster Yamaha Tech3



alpha
 TECHNIK

HIGHTECH. BRANDS. PARTS.

AKRAPOVIC ARROW ÖHLINS bitubo BMC Air Filter HEL LAMBERGER CARBON LILBERS
 OZ VANCE ALPINE dguard EK CHAIN ENUMA Gubellini HIFLOFILTRO
 intact JET PRODUCTS NGK Optimate RAPID SAMCO Sports SHIDO TopPile TRW VEDEC

ONLINE STORE shop.alpha-technik.de

THE BEST BRANDS FOR YOUR BIKE.



Po smíšených výsledcích ve třídě do 125 cm, Iannone přestoupil v roce 2010 do Moto2™, kde závodil tři sezóny a vždy skončil celkově třetí. Postup mezi absolutní elitu přišel v roce 2013, když získal místo v juniorském týmu Ducati Pramac Racing. Výbornými výkony si zajistil místo v továrním týmu Ducati v roce 2015. Hned první start v Kataru dokázal proměnit v pódium a během sezóny přidal další dvě, v Mugellu a Austrálii. Celkové páté místo jej tak stavělo do pozice jednoho z kandidátů na titul v nadcházející sezóně 2016. Série pádů a zranění jej připravila o boj o celkové prvenství, ale i přesto dokázal v Rakousku vyhrát zatím svůj jediný závod v MotoGP™. V loňském roce dostal nabídku přestoupit k Suzuki a již ke konci sezóny předvedl za řídky japonského stroje velmi solidní výsledky. Letos získal první pódium v sedle motocyklu GSX-RR v Austinu a poté přidal další ve španělském Jerezu.

Nach gemischten Erfolgen in der Klasse bis 125ccm, schlug Andrea Iannone gleich im ersten Jahr der Moto2™-Klasse in 2010 ein, wie eine Bombe. Der lebensfrohe Italiener fuhr drei Jahre hintereinander den dritten WM-Rang heraus – und verdiente sich damit für 2013 und 2014 einen Platz im Ducati Junior Team von Pramac. Mit einer extrem starken zweiten Saison in der MotoGP™, verdiente er sich dann ein Jahr später einen Platz im Werks-Team. In den offiziellen Farben fuhr er gleich in Katar, Mugello und auf Phillip Island auf das Podest. 2016 erwartete man von ihm, im Titelkampf mitzumischen, aber eine Sturzserie und einige Verletzungen machten dies zunichte. Trotzdem gelang ihm in Österreich sein erster MotoGP™-Sieg. 2017 wechselte Iannone ins Team Suzuki Ecstar, wo er Ende der Saison in den letzten vier Rennen noch groß auftrumpfte. Sein erstes Podest holte er mit der GSX-RR dieses Jahr in Austin, in Jerez folgte ein weiterer dritter Platz.

After enjoying mixed success in the 125cc class, Iannone immediately took to the Moto2™ category in its first year in 2010. The colourful, talented Italian placed third in the World Championship for three years running, enough to merit a place in Pramac, Ducati's junior team for 2013 and 2014. An extremely promising second season pushed him into the factory team a year later, with epic performances at Qatar, Mugello and Phillip Island earning him a place on the podium. A title challenge was expected for 2016, but a string of crashes and a back injury blighted a year that otherwise saw him collect his first MotoGP™ win in Austria. Team Suzuki Ecstar offered Iannone an opportunity to try his hand at a different machine, and after a shaky start, the Italian showed promise in the final four races of 2017. Iannone scored his first podium finish aboard the GSX-RR in Austin before adding another third place at Jerez.



Technické údaje
Motocykl: Suzuki GSX-RR
Motor: 1000 cm, vodou chlazený, čtyřtáct, čtyřválec in-line, čtyřventilový DOHC rozvod
Výkon: přes 240 koní
Převodovka: šestistupňová beztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-spar
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední a zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten
Motorrad: Suzuki GSX-RR
Motor: 1000cc wassergekühlt, Viertakt Reihen-Vierzylinder, DOHC vier Ventile
Leistung: Über 240 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs
Bike: Suzuki GSX-RR
Engine: 1000cc water-cooled, four-stroke in-line 4-cylinder, DOHC 4-valve
Power: Over 240 hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Twin-spar aluminium
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg



Rins jen těsně přišel o titul mistra světa v Moto3™ v roce 2013, když skončil těsně druhý. Rychlý progres pokračoval i v roce 2015, když přestoupil do Moto2™. Španělský jezdec získal dvě pódiová umístění při svém druhém a třetím startu v nové kategorii, což jen potvrzuje jeho obrovské jezddecké kvality. I přes vynikající výsledky nebyl schopen zastavit Zarca, a tak nakonec na vysněný titul mistra světa nedosáhl, když v roce 2015 skončil těsně druhý a o rok později třetí. Tyto výsledky mu ale posloužily jako velmi kvalitní vizitka při vstupu do elitní kategorie MotoGP™. Bohužel debut u Suzuki mu nevyšel podle představ, když v úvodu sezóny utrpěl těžké zranění zápěstí a musel vynechat pět závodů. Ke konci šampionátu jeho forma začala stoupat a v sedle Suzuki GSX-RR získal dvě umístění mezi šesti nejlepšími. Letošní cíl Rinse je stoupat výše ve výsledkových listinách a přidat k titulu mistra světa z Argentiny a druhému místu z Assenu i první vítězství.

Alex Rins verpasste 2013 den Weltmeister-Titel in der Moto3™-Klasse in der letzten Kurve des letzten Rennens in Valencia. Nach seinem Wechsel in die Moto2™-Klasse, etablierte er sich auch dort schnell in der Weltpitze. Bei seinem zweiten und dritten Rennen fuhr er auf das Treppchen. Zwar konnte er 2015 Johann Zarco nicht am Titelgewinn hindern, wurde aber immerhin WM-Zweiter und ein Jahr später Dritter. Er wechselte in die MotoGP™, erlebte dort aber ein Debüt mit vielen, schmerzhaften Verletzungen. Erst in der zweiten Saisonhälfte 2017 konnte er sich stetig verbessern und steigern. Rins fuhr in den letzten vier Rennen zwei Mal in die Top-Sixs und kämpfte beim Australian Grand Prix fast bis zum Schluss in der Spitzengruppe mit. Auch 2018 sitzt er im Sattel der Suzuki GSX-RR – und feierte in Argentinien damit sein erstes MotoGP™-Podest. In Assen konnte er zuletzt sein bestes MotoGP™-Ergebnis einfahren und sammelte den zweiten Platz im Königsklasse-Rennen der Niederlanden.

Rins came within a corner of securing the Moto3™ World Championship at Valencia in 2013. His graduation to Moto2™ in 2015 saw the same rapid progress, with the Spaniard scoring podiums in his second and third races in the class. Ultimately, he was unable to stop the Johann Zarco juggernaut, and could only finish as runner-up in '15 and third a year later. But his results still earmarked him out as a MotoGP™ star of the future. Unfortunately, a succession of painful injuries defined his early life as a premier class rider, but the second half of 2017 brought quiet, sustained improvement. Rins not only secured two top six finishes in the final four races, but ran with the leading group for the majority of the Australian Grand Prix. He will be aiming to make a habit of challenging the leaders aboard Suzuki's GSX-RR in 2018. Rins has built on some fine showings during pre-season and swept to his debut MotoGP™ podium after a fantastic ride in Argentina. He bettered that third place the last time out at Assen, as he took a brilliant second - his best premier class result to date.

Technické údaje
Motocykl: Suzuki GSX-RR
Motor: 1000 cm, vodou chlazený, čtyřtáct, čtyřválec in-line, čtyřventilový DOHC rozvod
Výkon: přes 240 koní
Převodovka: šestistupňová beztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-spar
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední a zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten
Motorrad: Suzuki GSX-RR
Motor: 1000cc wassergekühlt, Viertakt Reihen-Vierzylinder, DOHC vier Ventile
Leistung: Über 240 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs
Bike: Suzuki GSX-RR
Engine: 1000cc water-cooled, four-stroke in-line 4-cylinder, DOHC 4-valve
Power: Over 240 hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Twin-spar aluminium
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg





► Zlom v kariéře Danila Petrucciho přišel v roce 2012, kdy podepsal smlouvu s týmem IodaRacing Project. V sezóně 2014 pokračoval s týmem na motocyklu ART, nicméně sezónu mu pokazilo zranění zápěstí, které si přivezl z Jerezu. Nasbírané zkušenosti mu na sezónu 2015 vynesly místo v týmu Pramac Racing, se kterým pokračuje dodnes. Další pozitivní postup zaznamenal Petrucci v loňské sezóně. Nasbíral celkem čtyři umístění na stupních vítězů v Mugello, Assenu, Misanu a Motegi a stal se tak nejúspěšnějším netovárním jezdcem značky Ducati v historii. Letos má Petrucci k dispozici plně tovární motocykl velmi podobný motocyklům Dovizioso a Lorenza. Úvod do sezóny mu příliš nevyšel, ale od Jerezu je opět zpět mezi elitou. V Le Mans vyjel druhé místo a vyrovnal tak svoje zatím nejlepší umístění. Před závodem v Brně mu patří průběžně sedmé místo v celkové klasifikaci.

► Danilo Petrucci kam über Umwege in die MotoGP™. 2012 sammelte er auf der untermotorisierten IodaRacing Project CRT Aprilia seine ersten Kilometer in der Königsklasse. Nach einer Handverletzung von 2014, die locker sein Karriereende hätte bedeuten können, kämpfte sich der Italiener mit starken Leistungen zurück und bekam 2015 einen Platz im Pramac Ducati Team, wo er seither fährt. Schon in seiner ersten Saison als Satelliten-Pilot, stand er auf dem Podest. 2017 zog er das Tempo an und fuhr vier Mal auf das Treppchen: in Mugello, Assen, Misano und Motegi. Damit fuhr er die stärkste Saison aller Zeiten für ein Ducati-Satelliten-Motorrad. 2018 hat Petrucci ein volles Werksmotorrad zur Verfügung, ähnlich dem, wie es Dovizioso und Lorenzo fahren. Argentinien und Texas liefen beim Italiener nicht ganz nach Plan, aber in Spanien und Frankreich war er wieder in Top-Form und erreichte in Le Mans sein bestes MotoGP™-Ergebnis einmal mehr.

► Danilo Petrucci's path into MotoGP™ was an unusual one; the Italian's first experience in the premier class was aboard the underpowered IodaRacing Project CRT Aprilia in 2012. Having successfully returned from a career-threatening wrist injury in 2014, the Italian's gutsy displays earned him a seat in the Pramac Ducati team, where he has resided since 2015. While there was a fine podium finishes in his first season as a 'satellite' rider, Petrucci reached new heights in '17: four podium finishes arrived at Mugello, Assen, Misano and Motegi, making it the most successful season for a satellite Ducati rider in history. Petrucci will have a full-factory 2018-spec machine - similar to Dovizioso and Lorenzo's - at his disposal for the coming campaign. After tough races in Argentina and Texas, the Italian was back on form in Spain and France. His showing at Le Mans equalled his best ever MotoGP™ result.



Technické údaje

Motocykl: Ducati Desmosedici GP
Motor: 1000 ccm, kapalinou chlazený čtyřválec, úhel válců 90°, desmodromický DOHC rozvod, čtyři ventily na válec
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezzártová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-spar evo
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Ducati Desmosedici GP
Motor: 1000cc Flüssigkeitsgekühlt, 90 Grad V4, Viertakt, Evo-Desmodromik DOHC, vier Ventile pro Zylinder
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium alloy evo twin-spar
Brakes: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs

Bike: Ducati Desmosedici GP
Engine: 1000cc Liquid-cooled, 90 degree V4, 4-stroke, evo desmodromic DOHC, 4 valves per cylinder
Power: Over 250hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium alloy evo twin-spar
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg



► Miller se do popředí dostal v sezóně 2014 v Moto3™, kdy na KTM v týmu Aki Ajo získal šest vítězství. V roce 2015 přeskočil australský jezdec rovnou do MotoGP™ s týmem FTR Honda. O rok později zůstal Miller pod tříletou smlouvou u HRC, ale přesunul se ale do týmu Estrella Galicia 0,0 Marc VDS. Velkou část sezóny čelil různým zraněním a pět závodů musel dokonce vynechat. O to překvapivější bylo jeho první a zcela nečekané vítězství v Assenu. V loňské roce se jezdecky zlepšil a pravidelně se umisťoval mezi nejlepší osmičkou jezdců. Na domácí trati v Austrálii dokonce závod několik kol vedl. Letos Miller přestoupil do týmu Pramac a sedlá Ducati verzi GP17. Třidvacetiletý jezdec se s italským strojem sžil velmi rychle a v Argentině získal dokonce pole position jako první australský jezdec po Casey Stonerovi od roku 2012. Tato pole position je také první pro nezávislý tým jezdící na Ducati.

► Nur wenige Fahrer haben die Karriere-Leiter so schnell erklommen, wie Jack Miller. Bereits 2013 glänzte er auf der untermotorisierten, schwachen FTR Honda in der Moto3™-Klasse, ein Jahr später fuhr er für das Red Bull KTM Team von Aki Ajo um den Titel mit. Honda wagte dann das Experiment, Miller 2015 direkt in die MotoGP™-Klasse zu hieven. Das Rookie-Jahr im Estrella Galicia 0,0 Marc VDS Honda Team brachte Höhen und Tiefen, auch 2016 musste Miller viele, schmerzhafte Verletzungen weg stecken. Und trotzdem holte er im Regen von Assen seinen ersten MotoGP™-Sieg. 2017 machte der Australier wieder Fortschritte und fuhr beständig in die Top-Acht. Dass er bei seinem Heimrennen auf Phillip Island Führungskilometer sammelte, ließ auch den letzten Kritiker verstummen und zeigte auf, dass mit ihm in Zukunft auf dem Podest gerechnet werden muss. 2018 wechselte Miller zu Pramac Ducati, wo er auf einer GP17 seine vierte MotoGP™-Saison fährt. Der 23-Jährige hat bereits bei seinen ersten drei Rennen auf Ducati Starkes geleistet: In Argentinien holte er eine stark herausgekämpfte Pole-Position. Die erste eines Australiers in der Königsklasse seit Casey Stoner 2012 - und die allererste eines Ducati-Piloten eines Independent-Teams.

► Few riders have been fast-tracked through the junior classes as the talented Australian. Such was his speed aboard an underpowered FTR Honda in 2013 and Aki Ajo's Red Bull KTM in 2014, Honda felt compelled to bring Miller straight into the MotoGP™ class in 2015. After a rookie year of contrasting fortunes, he began making steady progress with the Estrella Galicia 0,0 Marc VDS Honda squad in '16, only for a succession of painful injuries to pock his campaign. Still, by then Miller had notched up a first MotoGP™ win after a remarkably measured display in the rain at Assen. 2017 saw yet more progress and come the autumn, Miller was a top-eight regular. His leading of his home Grand Prix in Australia suggested he may well be a podium contender in years to come. For 2018, Miller moves to Pramac Ducati to contest his fourth season as a MotoGP™ rider aboard a GP17. The 23-year old has already made waves in his first three races with Ducati. In Argentina he scored a scintillating pole position - the first for an Australian rider in the top class since Casey Stoner did so in 2012 and the first for a Ducati rider from an independent team.

Technické údaje

Motocykl: Ducati Desmosedici GP - model 2017
Motor: 1000 ccm, kapalinou chlazený čtyřválec, úhel válců 90°, desmodromický DOHC rozvod, čtyři ventily na válec
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezzártová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-spar
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Ducati Desmosedici GP - 2017 Version
Motor: 1000cc Flüssigkeitsgekühlt, 90 Grad V4, Viertakt, Evo-Desmodromik DOHC, vier Ventile pro Zylinder
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium alloy twin-spar
Brakes: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs

Bike: Ducati Desmosedici GP - 2017 version
Engine: 1000cc Liquid-cooled, 90 degree V4, 4-stroke, evo desmodromic DOHC, 4 valves per cylinder
Power: Over 250hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium alloy twin-spar
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg





Nejúspěšnější jezdec britských ostrovů od dob Barryho Sheena vstoupil do Mistrovství světa MotoGP™ v roce 2011 a získal titul Nováčka roku. Přechod od osmistovek k 1000 ccm na konci sezóny mu svědčil a v následujících dvou letech získal celkem šest podiových umístění pro tým Monster Tech3 Yamaha. V roce 2013 skončil pátý v celkovém pořadí, což je jeho dosavadní nejlepší výsledek. Po krátkém účinkování v továrním týmu Ducati přestoupil k týmu LCR Honda. Pod křídly Lucie Cecchinella získal dvě první místa – v Brně a na Phillip Islandu. Odměnou, za jeho výborné výsledky a velmi přiměřené poznatky z testování, je továrna Honda pro letošní sezónu. Čtvrtým rokem závodí v barvách týmu LCR Honda a rád by přidal do svých analýz další vítězství. A sezónu začal skvěle, vítězstvím v Argentíně potvrdil, že patří mezi špičku. 32-tiletý jezdec se tak stal prvním britským jezdcem po Barry Sheenovi, který vedl průběžné celkové pořadí šampionátu poprvé od roku 1979. Pád na okruhu v Austinu a další chyba v Jerezu jej ale připravily o cenné body. V Le Mans pak předvedl přímo heroický výkon, když závod dojel na osmém místě poté, co si den předtím v kvalifikaci zranil kyčel.

Cal Crutchlow ist der erfolgreichste Brite in der Motorrad-Weltmeisterschaft seit Barry Sheene und kam 2011 in die MotoGP™. Crutchlow erlebte eine schwierige erste Saison, doch mit dem Wechsel von 800 auf 1000ccm Ende jenen Jahres begann sein Aufwärtstrend. 2012 und 2013 holte der Engländer insgesamt sechs Podeste für das Monster Tech3 Yamaha Team, sein fünfter Gesamtrang aus 2013 ist bis heute seine beste WM-Position. Es folgte ein kurzer Ausflug ins Ducati-Werksteam, dann der Wechsel zu LCR Honda. Mit der Mannschaft von Lucio Cecchinello konnte Crutchlow in seiner zweiten Saison in diesem Team seinen ersten MotoGP™-Sieg einfahren. Er gewann in Brunn und später noch auf Phillip Island. Für 2018 wurde er für diese Leistungen mit einem HRC-Werksvertrag im LCR Team belohnt, auch, weil er 2017 die offizielle Mannschaft mit Testarbeitern unterstützt hatte. Crutchlow fuhr 2018 den stärksten Saisonstart seiner Karriere und holte bei einem verrückten Rennen in Argentinien seinen dritten Grand-Prix-Sieg. Der 32-Jährige war der erste Brite seit Barry Sheene 1979, der die Königsklasse der Motorrad-Weltmeisterschaft in der Gesamtwertung anführen konnte. Mit seinem Sturz auf dem Circuit of the Americas in Texas war die Führung aber dahin. Auch in Jerez stürzte Crutchlow. In Frankreich holte er nach einem furchterlichen Sturz um Qualifying und mit einer Hüftverletzung einen heldenhaften achten Platz.

The British Isle's most successful MotoGP™ exponent since Barry Sheene broke into the premier class as a fresh-faced rookie in 2011. On the back of a tough debut year, Crutchlow really found his feet once the class switched from 800cc to 1000cc engine capacity at the end of that year. In 2012 and '13, the Englishman scored six podiums for the Monster Tech3 Yamaha squad, with his fifth place in the overall standings in '13 his best to date. A stay in Ducati's factory squad was short-lived, but by 2016 – Crutchlow's second year in Lucio Cecchinello's LCR Honda squad – he could claim to be a race winner – and not just once, but twice, after thrilling riders at Brno and Phillip Island. A factory HRC contract for 2018 was the reward for strong performances and valuable testing feedback through 2017 and Crutchlow enters this year – his fourth in LCR Honda colours – lighter, fitter and hungrier than ever to add to his win tally. Crutchlow has enjoyed his best ever start to a MotoGP season in '18, and scored his third win in the class after a crazy race in Argentina. The 32-year old was the first British rider to lead the championship in the premier class since Barry Sheene did so in 1979 but lost the points advantage thanks to a frustrating crash at the Circuit of the Americas, a mistake that was repeated at Jerez. He finished a heroic eighth in France after injuring his hip the day before in a terrifying qualifying spill.



Technické údaje

Motocykl: Honda RC213V
Motor: 1000 ccm, V4, kapalinou chlazený, pneumatické ventily, čtyřventilový rozvod DOHC
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezzátrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-tube
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Honda RC213V
Motor: 1000cc V4, wassergekühlt, pneumatischer Ventiltrieb, 4-Ventil DOHC
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium-Rahmen
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs

Bike: Honda RC213V
Engine: 1000cc V4, liquid cooled, pneumatic valves, 4-valve DOHC
Power: Over 250hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium twin-tube
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg



Nakagami začal závodit v MS do 125 ccm v letech 2008 a 2009. Po nepřilí vydařeném účinkování se vrátil do MS až v roce 2012 a to již ve třídě Moto2™. Úvodní rok v týmu Italtrans Racing naznačil slibné výsledky, ale bylo to až o rok později, kdy Nakagami získal pět umístění na stupních vítězů a osmé místo v celkovém pořadí. Přestup do týmu Idemitsu Honda Asia v roce 2014 nepřinesl očekávaný postup vřídě a japonský jezdec skončil celkově až na 22. místě. O rok později byl ale zpět na předních pozicích a znovu se dokázal dostat na stupně vítězů. V roce 2016 se pak mohl pyšnit i vítězstvím, které vybojoval v Assenu. V roce 2017 k němu přidal další triumf v Silverstonu. Do bojů o titul ale zasáhnout nedokázal, a tak si rozšířil zkušenosti v sedle Superbiku při osmihodinové v Suzuce. Cílem Nakagamiho bylo dostat se do královské třídy MotoGP™. To se mu letos podařilo a v týmu LCR Honda je kolegou Cala Crutchlowa.

2008 und 2009 fuhr Takaaki Nakagami zwei Saisons in der Klasse bis 125ccm, seit 2012 ist er Stammpilot in der Moto2™-Klasse. Bereits in seinem ersten Jahr im Italtrans Racing Team ließ er sein Talent blitzen, ein Jahr später holte er fünf Podeste und den achten WM-Rang. 2014 wechselte der Japaner ins Idemitsu Honda Team Asia – doch die Erfolge blieben aus. Er rutschte auf den 22. Gesamtrang ab. Ein Jahr später war er wieder Podestkandidat. 2016 konnte sich Nakagami dann endlich Grand-Prix-Sieger nennen, als er in Assen gewann. Ein Jahr später stand er in Silverstone noch einmal ganz oben auf dem Podest. In der Moto2™ kämpfte er zwar nie um den WM-Titel, aber dennoch fährt er 2018 in der MotoGP™. Dabei helfen ihm seine Erfahrungen auf Superbikes, besonders bei den legendären 8-Stunden von Suzuka. Nakagami ist Teamkollege von Cal Crutchlow im LCR Honda Team.

After two full seasons in the 125cc category (2008-'09), Nakagami was a Moto2™ regular from 2012. His learning year with the Italtrans Racing Team showed promise, but he really came into his own a season later, securing five podium finishes on his way to eighth in the championship. A move to the Idemitsu Honda Team Asia squad for 2014 didn't bring instant success: the Japanese rider struggled to 22nd overall, but he was back among the podium contenders a year later. By 2016 he could call himself a Grand Prix winner after emerging victorious at the Dutch TT, and a further win would follow at Silverstone in 2017. While unable to piece together a title challenge in Moto2™, Nakagami's experience with Superbikes at the Suzuki 8 Hour should aid him in 2018, his first year as a MotoGP™ rider. The Japanese rider will line up alongside Cal Crutchlow in the LCR Honda team.

Technické údaje

Motocykl: Honda RC213V
Motor: 1000 ccm, V4, kapalinou chlazený, pneumatické ventily, čtyřventilový rozvod DOHC
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezzátrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-tube
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Honda RC213V
Motor: 1000cc V4, wassergekühlt, pneumatischer Ventiltrieb, 4-Ventil DOHC
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium-Rahmen
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs

Bike: Honda RC213V
Engine: 1000cc V4, liquid cooled, pneumatic valves, 4-valve DOHC
Power: Over 250hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium twin-tube
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg





► Smith přestoupil do elitní kategorie v roce 2013, když měl za sebou dva velmi úspěšné ročníky v Moto2™. Britský jezdec původem z Oxfordshire nezačal vůbec špatně, získal tři šestá místa a celkově skončil desátý. Následovala nepřilís vydařená sezóna, ve které ale Smith v Austrálii získal své první umístění na stupních vítězů. O rok později Smith výkonnostně stoupl a v celkovém pořadí vybojoval šesté místo, které mu zajistilo vytožené místo v továrním týmu. Smith přestoupil do KTM, která se v roce 2017 poprvé představila v MotoGP™. Výsledky nebyly příznivé, ale letos je KTM vývojově daleko více vpředu, a tak by na RC16 měl zajíždět bodovaná umístění.

► Nach zwei starken Moto2™ Jahren 2011 und 2012, ging es für Bradley Smith in die Königsklasse. Der Engländer hatte in seinen ersten beiden MotoGP™ Saison etliche Höhen und Tiefen zu bewerkstelligen, 2013 wurde er drei Mal Sechster und Gesamt-Zehnter. Die zweite MotoGP™-Saison begann schwierig, doch am Ende holte er in Australien sein erstes MotoGP™-Podest. Mit Gesamtrang sechs war 2015 Smiths beste Saison bisher. Danach wechselte er 2017 ins KTM-Werksteam, wo es wieder Höhen und tiefen gab. Auch 2018 fährt er die offizielle KTM RC16.

► Smith came into the MotoGP™ class off the back of highly promising seasons in Moto2™ in 2011 and '12. The Oxfordshire rider endured vastly differing fortunes in his first two years, ending 2013 tenth overall with three sixth places to his name. Then followed the difficult second season (2014), which, to his great credit, Smith turned around, securing a debut MotoGP™ podium in Australia. 2015 was Smith's finest season to date, as he secured sixth in the World Championship, leading to a desire to be part of a factory team. KTM came calling, and soon acquired his services for 2017, its first in MotoGP™. There were ups and downs, yet, Smith would rally late on to go into the winter rejuvenated. For 2018, Smith will once again ride KTM's much-improved RC16.



Technické údaje

Motorcykl: KTM RC16
Motor: čtyřválec umístěný do V
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezztrátová
Podvozek: WP
Rám: ocelový trubkový
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: KTM RC16
Motor: 4-Zylinder V-Motor
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6-Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: WP
Chassis: Stahlrohr-Rahmen
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157 kg

Tech Specs

Bike: KTM RC16
Engine: 4-cylinder, V configuration
Power: Over 250hp
Gearbox: 6 speed seamless transmission
Suspension: WP
Chassis: Steel tubular trellis
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157 kg



► Mladší z bratrů Espargaró svoji kariéru v mistrovství světa odstartoval v roce 2006, po čtyřech letech ve třídě do 125 ccm se pak přesunul do kubatury Moto2™. V ní také vybojoval v roce 2013 titul mistra světa. V roce 2014 přestoupil do MotoGP™ a v barvách týmu Monster Yamaha Tech3 vybojoval celkové šesté místo a titul Nováčka roku. V týmu Tech3 zůstal Espargaró i následující sezónu, v ní ale pět závodů nedokončil, když nejlepšího výsledku dosáhl ve Valencií, kde skončil pátý. Yamaha mu přesto smlouvu na rok 2016 obnovila, za což se Espargaró odvděčil tím, že v prvních sedmi závodech byl čtyřikrát nejlepším netovárním jezdcem. V loňském roce podepsal dvouletý kontrakt v ambiciózním týmu Red Bull KTM Racing. Výsledky překvapil i sám sebe, když v Brně, Aragonu, Phillip Islandu a Sepangu dosáhl na umístění v první desítce. Letošní cílem je dostat rakouský motorcykl do elitní šestky.

► Der jüngere der Espargaró-Brüder fuhr 2006 seine erste Saison in der 125ccm-Weltmeisterschaft und wurde bei seinem siebten Rennen in dieser Klasse gleich sechster. Nach vier Jahren stieg er in die Moto2™-Klasse auf und wurde 2013 Weltmeister. Monster Yamaha Tech3 holte ihn in die MotoGP™, wo er 2014 Rookie of the Year wurde. 2015 wurde eine schwierigere, zweite Saison. 2016 fuhr er im gleichen Team sein bestes Jahr. Seit 2017 fährt er für das KTM Werksteam, wo er selbst seine eigenen Erwartungen übertraf - mit der RC16 ging es in Brunn, Aragon, auf Phillip Island und in Sepang in die Top-Ten. 2018 fährt Espargaró seine zweite Saison für die Österreicher, Ziel ist das Erreichen der Top-Sechs.

► The younger Espargaró brother shot to prominence with an eye-catching sixth place in just his seventh race in the 125 class in 2006. After four seasons in the junior category, he graduated to Moto2™ in 2011, and won the class outright in '13 after a tense, year-long fight with Scott Redding. Monster Yamaha Tech3 came calling with the promise of a seat in MotoGP™, and Espargaró showed early promise, winning the Rookie of the Year title in 2014. A difficult second season in 2015 followed, and while he managed to equal his best premier result in the class with the same team in 2016, he put his trust in KTM's exciting project for the following year. 2017 exceeded even his own expectations, as he took the RC16 to top ten finishes at Brno, Aragon, Phillip Island and Sepang. 2018 will be his second year with the Austrian factory, in which he will hope to fight for the top six.

Technické údaje

Motorcykl: KTM RC16
Motor: čtyřválec umístěný do V
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezztrátová
Podvozek: WP
Rám: ocelový trubkový
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: KTM RC16
Motor: 4-Zylinder V-Motor
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6-Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: WP
Chassis: Stahlrohr-Rahmen
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157 kg

Tech Specs

Bike: KTM RC16
Engine: 4-cylinder, V configuration
Power: Over 250hp
Gearbox: 6 speed seamless transmission
Suspension: WP
Chassis: Steel tubular trellis
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157 kg





Simeon je jedním z pěti nováčků letošní sezóny ve třídě MotoGP™ a bude muset dokázat, že si své místo v elitní kategorii zaslouží. Podobně jako Petrucci, Simeon se vypracoval na špici v kategorii Superstock 1000. V roce 2010 přestoupil do MotoGP™ a po třech sezónách získal pro tým Desguaces La Torre Maptaq první pódium v Le Mans v roce 2013. Následný přestup k Suteru přinesl další pódiové umístění. Bylo to ale o rok později, kdy Simeon předvedl naplno svůj potenciál, když v celkovém pořadí skončil na vynikajícím sedmém místě. V téže roce také vybojoval první vítězství a stal se tak prvním belgickým jezdcem, který po Didierovi de Radiguesovi vyhrál závod GP od roku 1983. Letos se postavil na startovní rošt královské třídy s motocyklem Ducati GP16 v týmu Reale Avintia Racing a na své první bodované umístění zatím stále čeká.

Der Belgier Xavier Simeon ist dieses Jahr einer von fünf Rookies in der MotoGP™-Klasse und hat wohl am meisten zu beweisen. Wie auch Petrucci kam Simeon aus dem Superstock 1000 Welt-Cup und wechselte 2010 in die MotoGP™-Klasse. Dort fuhr er nach drei harten Lehrsaisons dann 2013 das erste Mal in Le Mans auf ein Grand-Prix-Podest, damals im Desguaces La Torre Maptaq Team. 2014 wechselte er auf Suter-Chassis und fuhr erneut einen Podestplatz heraus. Ein Jahr später holte er seine beste Saison: Nicht nur wurde er in der Endabrechnung der MotoGP™ Weltmeisterschaft Siebter, er wurde am Sachsenring auch zum ersten Grand-Prix-Sieger aus Belgien seit 1983 Didier de Radigues zuletzt gewonnen hatte. Nun in der MotoGP™, hat er bei den Tests vor der Saison schon einige respektable Leistungen gezeigt. Er fährt seine erste Saison in der Königsklasse auf Ducati GP16 im Reale Avintia Racing Team.

One of five rookies in this year's MotoGP™ class, Simeon arguably has the most to prove. Like Petrucci, the Belgian cut his teeth on the heavier Superstock 1000 machinery before joining MotoGP™ in 2010. After three trying seasons, Simeon found success in the shape of a first Grand Prix podium at Le Mans in '13 while riding for the Desguaces La Torre Maptaq team. A switch to a Suter chassis for 2014 brought another podium but his best season to date would come a year later. Not only did he place seventh in the MotoGP™ World Championship, but Simeon enjoyed the distinction of becoming Belgium's first Grand Prix winner since Didier de Radigues in 1983. After a string of respectable winter testing performances, Simeon will contest his first MotoGP™ season aboard a Ducati GP16 for the Reale Avintia Racing team.



Technické údaje

Motocykl: Ducati Desmosedici GP – model 2016
Motor: 1000 ccm, kapalinou chlazený čtyřválec, úhel válců 90°, desmodromický DOHC rozvod, čtyři ventily na válec
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezzátrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-spar
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Ducati Desmosedici GP – 2016 Version
Motor: 1000cc Flüssigkeitsgekühlt, 90 Grad V4, Viertakt, Evo-Desmodromik DOHC, vier Ventile pro Zylinder
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium-Legierung Twin
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs

Bike: Ducati Desmosedici GP – 2016 version
Engine: 1000cc Liquid-cooled, 90 degree V4, 4-stroke, evo desmodromic DOHC, 4 valves per cylinder
Power: Over 250hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium alloy twin-spar
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg



Mistr světa Moto2™ z roku 2014 měl pro rok 2015 jasný cíl – jako první v historii obhájit mistrovský titul ve „čtyřdobých dějinách“ prostřední kubatury. Z boje o druhý titul jej ale vyřadily zlomeniny klíční kosti a zápěstí, které si přivodil při tréninku. V celkovém hodnocení se tak musel sklonit před Johannem Zarcem a Alexem Rinsem. Tak ale vyhrál tři závody včetně Valencia, kde startoval z pole position. Do MotoGP™ přestoupil v barvách Estrella Galicia 0,0 Marc VDS. Debutová sezóna v královské třídě nebyla pro Rabata lehká, do první desítky se dokázal vtěsnat pouze v Argentině a Brně. V loňském roce v sedle Hondy skončil celkově devatenáctý. Letos přesedlal na Ducati a v týmu Reale Avintia sedlá model GP17.

In der 125ccm-Klasse hätte fünf Jahre lang kaum einer geglaubt, dass in Esteve „Tito“ Rabat ein Weltmeister heran wächst, doch als er 2011 in die MotoGP™-Klasse wechselte, zeigte der hart arbeitende Spanier ziemlich schnell sein wahres Potenzial auf. Bereits in seinem ersten Jahr brachte er das FTR-Chassis auf das Podest. 2012 und 2013 fuhr er für das Pons-Team eine Kalex und machte weitere Fortschritte, wurde in seinem zweiten Jahr da WM-Dritter. 2014 wechselte Rabat ins Marc VDS Racing Team und wurde auf Kalex Weltmeister. Ein Jahr später konnte er aufgrund einer Verletzung seinen WM-Titel nicht verteidigen, trotzdem stieg er ein Jahr später mit dem gleichen Team in die MotoGP™ Weltmeisterschaft auf. In seinen ersten beiden Jahren in der Königsklasse hatte Rabat mit der Honda RC213V Schwierigkeiten – in 35 Rennen wurde seine beste Platzierung ein neunter Rang. Wie sein ehemaliger Teamkollege Jack Miller auch, wechselte Rabat von Honda zu Ducati. 2018 fährt er für das Reale Avintia Team eine GP17.

Rarely did Rabat's performances across five years in the 125cc class suggest he was a World Champion-in-the-making, but a move to MotoGP™ in 2011 soon underlined the hard-working Spaniard's potential. Having scored a podium aboard an FTR chassis in his first year, Rabat made further progress using a Pons Kalex frame in 2012 and '13, finishing the second year third overall. A switch to the Marc VDS Racing Team Kalex in 2014 carried him all the way to the intermediate world title, and while he could not retain the crown a year later, he moved to MotoGP™ with the same team in 2016. Over two years, Rabat never quite mastered the Estrella Galicia 0,0 Marc VDS Honda RC213V, his best finish over 35 races a modest ninth place. Like former team-mate Jack Miller, he has swapped Honda for Ducati machinery, and will contest the 2018 season with the Reale Avintia team aboard GP17.

Technické údaje

Motocykl: Ducati Desmosedici GP – model 2017
Motor: 1000 ccm, kapalinou chlazený čtyřválec, úhel válců 90°, desmodromický DOHC rozvod, čtyři ventily na válec
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezzátrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-spar
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Ducati Desmosedici GP – 2017 Version
Motor: 1000cc Flüssigkeitsgekühlt, 90 Grad V4, Viertakt, Evo-Desmodromik DOHC, vier Ventile pro Zylinder
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium Legierung Twin
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs

Bike: Ducati Desmosedici GP – 2017 version
Engine: 1000cc Liquid-cooled, 90 degree V4, 4-stroke, evo desmodromic DOHC, 4 valves per cylinder
Power: Over 250hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium alloy twin-spar
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg





➤ Starší z bratrů Espargaró vstupuje do své osmé sezóny v elitní kategorii. Nemá sice na svém kontě tolik medailí, ale svými výsledky dokázal, že je velmi rychlým jezdcem, který má navíc i vynikající schopnosti jako testovací pilot a jeho přínos k dalšímu vývoji motocyklu je klíčový. Espargaró skončil jako nejlepší jezdec klasifikace CRT v letech 2012 a 2013 a jeho pódium s týmem Forward Yamaha v Aragonu v roce 2014 připoutalo pozornost Suzuki. Espargaró stál za rychlým vývojem GSX-RR v týmu Suzuki Ecstar a tento přínos je také viditelný nyní u Aprilie. V loňském roce Espargaró dovedl RS-GP v Kataru a Aragonu na šesté místo a letos se bude snažit tyto výsledky ještě zlepšit.

➤ Alex ist der ältere der beiden Espargaró-Brüder. Er fährt dieses Jahr seine achte Königsklasse-Saison. Er mag nicht so viele Trophäen wie andere in dieser Klasse gewonnen haben, aber er hat definitiv Talent und seinen Speed und vor allem seine großartigen Fähigkeiten als Entwicklungsfahrer mehrfach unter Beweis gestellt. Espargaró war 2012 und 2013 bester CRT-Pilot, 2014 fuhr er auf der Forward-Yamaha in Aragon auf das Podest. Damit empfahl er sich für Suzuki, wo er große Anteile an der schnellen Entwicklung der GSX-RR im Team Suzuki Ecstar hatte. Damit machte er sich auch für Aprilia interessant. Letztes Jahr fuhr Espargaró mit der RS-GP in Katar und Aragon zwei Mal in die Top-Sechs.

⚡ The elder of the two Espargaró brothers, Alex enters his eighth full season in MotoGP™ after a quietly impressive career. He may not be as decorated with winners medals as others in the class, but recent seasons have not just proven his speed, but his ability as an excellent development rider. Espargaró was the highest placed CRT rider for two years running (2012 and '13), and his showings aboard the Forward Yamaha in 2014, which included a podium at Aragon, were enough to catch Suzuki's attention. He was responsible for the rapid progress of the Team Suzuki Ecstar GSX-RR, a feature that has been notable about his time at Aprilia too. Last season Espargaró placed the RS-GP in the top six twice at Qatar and Aragon, results he will be aiming to match in 2018.



Technické údaje

Motocykl: Aprilia RS-GP
Motor: Aprilia Racing úzký čtyřválec, otočný klikový hřídel, pneumatické ventily
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-tube
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Aprilia RS-GP
Motor: Aprilia Racing "enger" V4, entgegengesetzt drehende Kurbelwelle, pneumatischer Ventiltrieb
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6-Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium-Rahmen
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs

Bike: Aprilia RS-GP
Engine: Aprilia Racing "narrow" V4, counter rotating crankshaft, pneumatic valves
Power: Over 250hp
Gearbox: 6 speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium twin-tube
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg



➤ Scott Redding je v historický tabulkách stále jedním z nejmladších vítězů ve třídě do 125 ccm. Mladý talentovaný Angličan vstoupil do MotoGP™ v roce 2014 poté, co o rok dříve ve třídě Moto2™ skončil těsně druhý. Redding si pro sezónu 2015 vysloužil tovární RC213V v týmu Marc VDS Racing a v Misano vybojoval své první pódiové umístění v kariéře. O rok později přestoupil na Ducati k týmu Pramac. V Assenu znovu vystoupal na pódium, ale pak získal jen další dvě umístění mezi prvním šesti a v celkové klasifikaci tak skončil patnáctý. V loňském roce se posunul v celkové klasifikaci o stupínek výše. Letos startuje na stále se zlepšující Aprilii RS-GP.

➤ Scott Redding schrieb in den kleineren Grand-Prix-Klassen einige Rekorde und fährt seit 2014 in der MotoGP™. Ein Jahr zuvor hatte er mit einer Verletzung nur knapp den Moto2™-WM-Titel verpasst. In seinem ersten Königsklasse-Jahr fuhr er eine Production Honda, ein Jahr später gab es eine RC213V im Estrella Galicia 0,0 Marc VDS Team. In Misano holte er damit sein erstes Königsklasse-Podest. 2016 und 2017 wechselte er zu Pramac Ducati und holte in zwei unkonstanten Saison trotzdem einige Achtungserfolge. Redding fährt 2018 eine RS-GP im Aprilia-Werksteam.

⚡ On the face of it, Scott Redding's rapid rise through the junior Grand Prix categories can rival the best of them. The talented Englishman first sampled MotoGP™ machinery in 2014, a year after he just fell short in his attempts to win the Moto2™ world title. Redding showed flashes of potential during his first year on a production Honda, but was unable to find a comfortable feeling aboard the factory Estrella Galicia 0,0 Marc VDS RC213V a year later, even though he claimed his first premier class podium in a dramatic encounter at Misano. A switch to Pramac Ducati for 2016 and '17 brought about occasional good results in two inconsistent campaigns. Redding will have Aprilia's ever-improving RS-GP at his disposal for 2018.

Technické údaje

Motocykl: Aprilia RS-GP
Motor: Aprilia Racing úzký čtyřválec, otočný klikový hřídel, pneumatické ventily
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-tube
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Aprilia RS-GP
Motor: Aprilia Racing "enger" V4, entgegengesetzt drehende Kurbelwelle, pneumatischer Ventiltrieb
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6-Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium-Rahmen
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs

Bike: Aprilia RS-GP
Engine: Aprilia Racing "narrow" V4, counter rotating crankshaft, pneumatic valves
Power: Over 250hp
Gearbox: 6 speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium twin-tube
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg





První kompletní sezónu v mistrovství světa odjel v roce 2003, na Grand Prix Katalánska pak získal první podium. O dva roky později vyhrál čtyři závody a podařilo se mu získat titul mistra světa v kubatuře do 125 ccm. Po přestupu do třídy do 250 ccm/Moto2™ si na první vítězství musel počkat čtyři roky. Poprvé na nejvyšší stupínek vystoupal v Malajsii. Velmi klidný, spolehlivý s pravidelnými výsledky, Lüthi se v letech 2010-2017 vždy umístil mezi elitní šestkou v celkovém pořadí. Byl to ale přestup ke Kalexu v roce 2015, který umožnil švýcarskému jezdci bojovat znovu o titul. Dvakrát po sobě o něj těsně přišel, v roce 2016 těsně prohrál s Johannem Zarkem a loni s Frankem Morbidellim. Po šestnácti letech závodění v MS se mu letos splnil sen a postavil se v týmu Estrella Galicia 0,0 Marc VDS Honda na startovní rošt královské třídy MotoGP™.

Thomas „Tom“ Lüthi schaffte als Teenager in seiner ersten WM-Saison 2003 beim Grand Prix von Catalunya direkt ein Podest und ist seither fester Bestandteil der Motorrad-Weltmeisterschaft. 2005 wurde er mit fünf Saisonsiegen 125ccm-Weltmeister, es folgte der Wechsel in die Klasse bis 250ccm und später Moto2™. Dort brauchte der Schweizer vier Jahre bis zu seinem ersten Sieg, den holte er 2011 in der Hitze von Malaysia. Zwischen 2010 und 2017 fuhr er ruhige, zuverlässige und konstante Lüthi in der Moto2™ Endabrechnung immer unter die besten Sechs. Seit 2015 dann der Wechsel auf Kalex erfolgte, zündete Lüthi noch einen Zusatzturbo. 2016 kämpfte er mit Johann Zarco um den WM-Titel, ein Jahr später mit Franco Morbidelli. Nach 16 Seasons in den Klassen bis 125ccm, 250ccm und in der Moto2™, kann sich Lüthi 2018 seinen Traum von der MotoGP™ erfüllen. Er fährt für das Estrella Galicia 0,0 Marc VDS Honda Team.

Lüthi first shot to prominence with a podium finish at the 2003 Grand Prix of Catalunya as a fresh-faced teenager, and has been a Grand Prix mainstay ever since. Four wins were enough to secure the 125cc World championship in 2005, and after four years in the 250cc/Moto2™ category, the Swiss rider secured his first intermediate class win in the searing Malaysian heat in 2011. Always calm, reliable and consistent, Lüthi was never out of the Moto2™ championship top six from 2010-2017, but a move to a Kalex chassis in 2015 really bore fruit, with World Championship challenges arriving first in 2016, as he first pushed Johann Zarco for the world title, and then Franco Morbidelli a year later. After 16 seasons competing in the 125cc, 250cc and Moto2™ categories, Lüthi will finally fulfil his dream of contesting a MotoGP™ season and will do so with Estrella Galicia 0,0 Marc VDS Honda in 2018.



Technické údaje

Motocykl: Honda RC213V
Motor: 1000cc V4, kapalninou chlazený, pneumatické ventily, čtyřventilový rozvod DOHC
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-tube
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Honda RC213V
Engine: 1000cc V4, wassergekühlt, pneumatischer Ventiltrieb, 4-Ventil DOHC
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium-Rahmen
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs

Bike: Honda RC213V
Engine: 1000cc V4, liquid cooled, pneumatic valves, 4-valve DOHC
Power: Over 250hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium twin-tube
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg



Morbidelli je dalším nováčkem, který rozšiřuje startovní pole nejvyšší kubatury. Italský jezdec přichází po čtyřech letech z Moto2™, kde začal v roce 2014 s týmem Italtrans Racing. Kudrnatý říman se již koncem prvního roku dokázal několikrát vtěsnat do první desítky. Následující rok začal velmi slibně, ale zranění v tréninku jej vyřadilo z několika závodů. V roce 2016 přestoupil do velmi silného týmu Estrella Galicia 0,0 Marc VDS a osmkrát vystoupal na stupně vítězů. Na první vítězství sice ještě nedosáhl, ale nová sezóna 2017 právě začínala. Osmi vítězstvími si zajistil titul mistra světa před postupem do MotoGP™. Letos závodí v týmu Marc VDS MotoGP™ a je tak prvním jezdce pocházejícím z akademie Valentina Rossiho VR46, který závodí bok po boku s italskou legendou v královské třídě. Morbidelli se vrací zpět na trať v Brně poté, co musel vnechat kvůli zranění levé ruky dvě předchozí Grand Prix.

Franco Morbidelli ist der neueste Italiener in der MotoGP™-Klasse. 2014 begann seine vierjährige Reise in der Moto2™-Klasse mit dem Italtrans Racing Team, gleich in seinem ersten Jahr fuhr er Ende der Saison schon konstant in die Top Ten. Auch 2015 zeigte er starke Leistungen, ehe ihn eine Verletzung nach einem Trainingsunfall einbremsste. Zu dem Zeitpunkt aber hatte Morbidelli schon im Estrella Galicia 0,0 Marc VDS Moto2™ Team für 2016 unterschrieben. Und in jenem Jahr sollte er dann acht Mal auf das Podest fahren – wenngleich ihm sein erster Sieg verwehrt blieb. 2017 gewann Morbidelli insgesamt acht Grands Prix und holte sich den Moto2™ Weltmeister-Titel bereits zwei Rennen vor Saisonende. Damit hatte er sich für einen Wechsel in Marc VDS MotoGP™ Team für 2018 empfohlen. Er ist außerdem der erste Fahrer aus der VR46 Academy, der in der Königsklasse nun gegen seinen italienischen Lehrmeister und Legende Valentino Rossi fährt. Die letzten beiden Rennen musste er aufgrund einer Verletzung an der linken Hand auslassen. In Brunn will er wieder durchstarten.

Morbidelli is the latest Italian starlet to step into the MotoGP™ class after four full seasons in Moto2™. Starting off in 2014 with the Italtrans Racing Team, the fuzzy-haired Roman built on a solid opening to consistently finish in the top ten by the end of the year. 2015 showed more promise until a training accident prematurely curtailed his year. By then Morbidelli had already secured a seat in the Estrella Galicia 0,0 Marc VDS Moto2™ team for 2016, a season which brought about eight podium finishes. That first win still eluded him however, but they would come. Morbidelli racked up eight wins, through 2017 ensuring he secured the Moto2™ world championship with two races to spare. His showings across the year earned him a promotion to Marc VDS' MotoGP™ operation for 2018. He also has the decoration of becoming the first member of Valentino Rossi's VR46 Academy to ride with the Italian legend in the premier class. After missing the previous two races due to a left hand injury, he'll be aiming to get his season back on track at Brno.

Technické údaje

Motocykl: Honda RC213V
Motor: 1000cc V4, kapalninou chlazený, pneumatické ventily, čtyřventilový rozvod DOHC
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-tube
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Honda RC213V
Motor: 1000cc V4, wassergekühlt, pneumatischer Ventiltrieb, 4-Ventil DOHC
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium-Rahmen
Brzdy: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs

Bike: Honda RC213V
Engine: 1000cc V4, liquid cooled, pneumatic valves, 4-valve DOHC
Power: Over 250hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium twin-tube
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg





Karel Abraham se poprvé představil v mistrovství světa ve třídě do 125 ccm v roce 2005. O dva roky později přestoupil do vyšší kategorie, kde v roce 2010 ve finálové Grand Prix ve Valencii vyhrál svůj první závod v Moto2™ a v celkové klasifikaci skončil v elitní desítce. V následující sezóně přesedlal na MotoGP™ s Ducati a potvrdil svůj jezdecký talent, když se v celkové klasifikaci vyšplhal na 14. místo. V roce 2012 pokračoval s Ducati a pravidelně se umisťoval v první desítce. O rok později jej provázela řada zranění a přestup na motocykl ART v Open třídě mu nevyšel podle jeho představ. Další dva roky jezdil s produkční Hondou, když se rozhodl pro přestup do Mistrovství světa superbiků. V loňském roce se vrátil zpět a v sedle dva roky staré Ducati s týmem Pull&Bear Aspar zajel v Argentíně a Holandsku vynikající desátá místa. Letos sedlá Ducati GP16 ve stejném týmu s novým názvem Ángel Nieto tým. Rad by před domácím publikem v Brně vylepšil svůj letošní dosavadní nejlepší výsledek, kterým je třinácté místo z Barcelony.

Abraham sammelte ab 2005 seine Sporen in der 125ccm-Weltmeisterschaft und wechselte 2007 in die mittlere Klasse. Im ersten Jahr der Moto2™-Klasse, 2010, sammelte er in Valencia beim Finale endlich seinen ersten Grand-Prix-Sieg und zeigte damit sein Potenzial auf. Ein Jahr später wechselte er mit Ducati in die MotoGP™ und beendete seine Rookie-Saison auf dem 14. Gesamtrang. 2012 war er wieder Dauergast in den Top-Ten, fuhr Ducati. Rückschläge gab es dann 2013, als er eine ART in der Open-Klasse fuhr – und nahezu permanent mit Verletzungen zu kämpfen hatte. Abraham ließ eine Saison auf dem Honda-Production-Racer folgen, ehe er für ein Jahr in die Superbike-Weltmeisterschaft wechselte. 2017 kehrte Abraham von dort auf eine zwei Jahre alte Ducati im Pull&Bear Aspar Team zurück in die Königsklasse und feierte damit in Argentinien und den Niederlanden zwei richtig starke Ergebnisse. 2018 bleibt er im gleichen Team und fährt eine Ducati GP16, die Mannschaft heißt jetzt aber „Ángel Nieto Team“. Dieses Wochenende fährt er sein Heimrennen und da soll die bisher beste Platzierung von Rang 13 getoppt werden.

Abraham cut his teeth in the 125cc World Championship in 2005 before moving into the intermediate class in 2007. His performances in 2010, the inaugural year of Moto2™, especially at Valencia, where he won his first grand prix, earmarked him out as a rider possessing real potential. He moved up to MotoGP™ the following season on a Ducati and showed plenty of promise to finish 14th overall. He was a regular inside the top 10 on Ducati machinery again in 2012 but he suffered an injury-dominated 2013 following a switch to ART machinery in the Open category. Abraham moved to the World Superbike Championship after a trying season on Honda's production racer in 2015, but returned aboard a two-year old Ducati in the Pull&Bear Aspar Team in 2017 to score two excellent top ten finishes in Argentina and Holland. For 2018 he will remain with the same squad – now the Ángel Nieto Team – and will race a Ducati GP16 in the year ahead. He's aiming to improve his season's best result of 13th in front of his home crowd this weekend.



Technické údaje

Motocykl: Ducati Desmosedici GP - model 2016
Motor: 1000 ccm, kapalinou chlazený čtyřválec, úhel válců 90°, desmodromický DOHC rozvod, čtyři ventily na válec
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-spar
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motorrad: Ducati Desmosedici GP - 2016 Version
Motor: 1000cc Flüssigkeitsgekühlt, 90 Grad V4, Viertakt, Evo-Desmodromik DOHC, vier Ventile pro Zylinder
Leistung: Über 250 PS
Getriebe: 6 Gang Stufenlos-Getriebe
Fahrwerk: Öhlins
Chassis: Aluminium Legierung Twin
Bremsen: Brembo
Erlaubte Spritmenge: 22 Liter
Software: Magneti Marelli
Reifen: Michelin, 17" vorn und hinten
Trockengewicht: 157kg

Tech Specs

Bike: Ducati Desmosedici GP - 2016 version
Engine: 1000cc Liquid-cooled, 90 degree V4, 4-stroke, evo desmodromik DOHC, 4 valves per cylinder
Power: Over 250hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium alloy twin-spar
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg



Mistr světa třídy do 125 ccm z roku 2006 debutoval se Suzuki v nejsilnější kubatuře v roce 2010. O dva roky později přestoupil k týmu San Carlo Gresini Honda, v Misanu a Motegi získal první dvě podlová umístění a celkově skončil v šampionátu na pátém místě. Stablní výsledky vyvedli i o rok později, ale poté přišel výkonnostní pokles. Jeho účinkování tak v Hondě skončilo. Pro rok 2015 získal nakonec angažmá opět u Fausta Gresiniho, ale tentokrát v sedle novými Aprilii. I přesto, že o rok později dokázal Bautista přivést zbrusu novou Aprilii RS-GP do první desítky, k udržení si místa v týmu to nestačilo. A tak vloni Bautista přestoupil k týmu Pull&Bear Aspar, dvakrát se dokázal vtěsnat do elitní šestky a celkově skončil dvanáctý. Letos pokračuje se stejným týmem, pod novým názvem Ángel Nieto Team. Sedlá Ducati GP17 a v Německu zajel letos zatím nejlepší výsledek, když cílovou pásku protnul na pátém místě.

Der 125ccm-Weltmeister von 2006 kam 2010 in die MotoGP™ und fuhr zwei Jahre lang im Werksteam von Suzuki. Danach wechselte er ins San Carlo Gresini Honda Team, wo er in Misano und Motegi seine ersten beiden Podeste feierte. Eine weitere starke Saison folgte, ehe Bautista 2014 mit großen Schwierigkeiten die Top-Ten der Endabrechnung nicht schaffte. Sein Weg mit Honda endete hier, er blieb 2015 aber im Team von Fausto Gresini, der nun den Aprilia-Werksersatz lenken sollte. 2016 brachte Bautista die neue RS-GP dann in die Top-Ten, was ihm aber am Ende nicht zu einer Vertragsverlängerung gereichte. Bautista wechselte für 2017 ins Pull&Bear Aspar Team, fuhr auf der Ducati drei Mal in die Top-Sechs und wurde Zwölfter der WM-Tabelle. 2018 fährt er in der gleichen Mannschaft – die nun „Ángel Nieto Team“ heißt – eine Ducati GP17. Der Spanier holte auf dem Sachsenring in Deutschland zuletzt mit dem starken fünften Platz sein bestes Saisonergebnis bisher.

The 2006 125cc World Champion became a MotoGP™ rider in 2010 with Suzuki and a switch to the San Carlo Gresini Honda team two years later saw the Spaniard score two podiums at Misano and Motegi. Bautista remained consistent a year later, but dropped out of the championship top ten after a complicated 2014. His career with Honda was over, but there was still a spot in Fausto Gresini's team in 2015, now running Aprilia's full factory effort. It was 2016, when Bautista took the brand new RS-GP to top ten finishes by the end of the year. That wasn't enough to keep his seat, however, and Bautista moved to the Pull&Bear Aspar Team for 2017. There he took 12th overall after three valiant top-six finishes. He'll continue with the same outfit – now the Ángel Nieto Team – in 2018 aboard a Ducati GP17. The Spaniard rode to a brilliant fifth place – his best result of the year – last time out in Germany.

Technické údaje

Motocykl: Ducati Desmosedici GP - model 2017
Motor: 1000 ccm, kapalinou chlazený čtyřválec, úhel válců 90°, desmodromický DOHC rozvod, čtyři ventily na válec
Výkon: přes 250 koní
Převodovka: šestistupňová bezztrátová
Podvozek: Öhlins
Rám: hliníkový, twin-spar
Brzdy: Brembo
Kapacita nádrže: 22 litrů
Elektronika: Magneti Marelli
Pneumatiky: Michelin, 17" přední i zadní
Suchá hmotnost: 157 kg

Technik-Daten

Motor: Ducati Desmosedici GP - 2017-version
Blok: 1000cc vloeistofgekoelde 90°-V4, viertakt, evo desmodromische DOHC, vier kleppen per cylinder
Vermogen: Meer dan 250 pk
Versnellingsbak: 6 versnellingen, seamless transmissie
Vering: Öhlins
Frame: Aluminium buizenframe
Remmen: Brembo
Tankinhoud: 22 liter
Software: Magneti Marelli
Banden: Michelin, 17" voor en achter
Drooggewicht: 157 kg

Tech Specs

Bike: Ducati Desmosedici GP - 2017 version
Engine: 1000cc Liquid-cooled, 90 degree V4, 4-stroke, evo desmodromik DOHC, 4 valves per cylinder
Power: Over 250hp
Gearbox: 6-speed seamless transmission
Suspension: Öhlins
Chassis: Aluminium alloy twin-spar
Brakes: Brembo
Fuel allowance: 22 litres
Software: Magneti Marelli
Tyres: Michelin, 17" front & rear
Dry weight: 157kg



Karel Abraham
Angel Nieto Team



SUPERIOR QUALITY



Premium Oil Filters

OEM Supplier to European and Japanese Manufacturers

Hiflofiltro is the world's first and only TÜV approved motorcycle oil filter. Constructed using the best materials available, all Hiflofiltro oil filters are tested and certified to meet or exceed original equipment performance levels.



The world's only TÜV approved oil filter



ISO/TS 16949:2009 certified

Premium Air Filters

Hiflofiltro Air filters are manufactured to very high standards to be a direct replacement for original equipment filters. Best quality Hiflo filtering media, specially developed to protect modern, high performance engines.

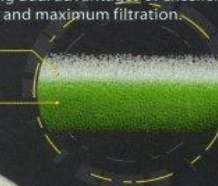
DUAL-STAGE FOAM SCOOTER AIR FILTERS

MADE IN THE NETHERLANDS

Two layers of special Hiflo foam made exactly as our winning motocross racing air filters, providing dual advantages of excellent airflow for top engine performance and maximum filtration.

COARSE FOAM
TRAPS LARGE PARTICLES

FINE FOAM
TRAPS SMALL PARTICLES



DS DUAL STAGE



HIFLOFILTRO IS A PRODUCT OF BIKE ALERT PLC

www.hiflofiltro.com

HIFLOFILTRO
PREMIUM FILTERS

15 Jahre **INT. RUPERT HOLLAUS GEDÄCHTNIS-RENNEN**
Österreichs größtes Motorrad-Rennen
18. u. 19. Aug. 2018

Red Bull **Ring** Sa. u. So. 8.30-18 Uhr
 SPIELBERG

TOP SPEED

Mit berühmten Fahrern von einst und jetzt!

ATTRAKTION
 Int. Sidecar-Trophy

Int. hist. Motorräder • 7 Klassen
 Youngtimer 1991 - 2002
 Int. Supersport u. Superbike

Spirit of Rupert Hollaus

FUCHS Silkolene
 SUPERIOR MOTORCYCLE OILS

www.totc.at

TERSCHL
 MOTORCYCLE-SPONSOR

GIACOMO AGOSTINI ist Gast beim 15. Int. Rupert Hollaus Gedächtnisrennen am 18. und 19. August 2018 am Red Bull Ring / Spielberg / Österreich

Unser Freund Giacomo Agostini, der 15-fache Motorrad - Weltmeister, wird bei unserer Veranstaltung mit seinem Lieblingsmotorrad, der MV-Agusta 3 Zylinder, einige schnelle Runden drehen. Agos Charisma und der Klang der MV Agusta, ein Erlebnis am Red Bull Ring auf das wir uns sehr freuen. An diesem Rennwochenende haben sie die Möglichkeit, ihn persönlich kennen zu lernen.



LUIGI TAVERI – 1929 bis 2018



Im Fahrerlager werden wir uns mit einem Rückblick einer kleinen aber feinen Fotoausstellung an die wunderbare Motorradkarriere des 3-fachen Motorrad-Weltmeisters aus der Schweiz, Luigi Taveri, erinnern. Luigi hat uns bei unseren Veranstaltungen mit seiner Liebenswürdigkeit, seiner

Freundlichkeit und seinen tollen Paradenfahrten viel Freude bereitet.

Text/Fotos: IG Formel Classic



CO MOŽNÁ NEVÍTE O ČESKÉ GP

• Ústřední česká Grand Prix bude už 49. Velkou cenou královské třídy, která se bude pořádat v Brně. První světový závod v pětistovkách se jel v roce 1965 a měl 13 kol na starém, 13,94 km dlouhém, městském okruhu. Vítězem se stalo 1h, 11 min. a 23,2 sek. stal Mike Hailwood na MV Agusta.

• Poslední závod královské kategorie se na městském okruhu jel v roce 1977 a vyhrál jej Johnny Cecotto. Menší kategorie na okruhu jezdily až do roku 1982. Závodní trať, tak jak ji známe dnes, viděla první závod MS v roce 1987.

• V éře čtyřtaktních MotoGP™ je neúspěšnější továrnou Honda. Má na kontě osm vítězství včetně posledních dvou let, když v roce 2016 vyhrál Cal Crutchlow a loni vyslanec značky Tissot Marc Márquez.

• Yamaha získala ve třídě MotoGP™ vítězství šest, ale jen jediné v posledních sedmi letech. O to se v roce 2015 zasloužil Jorge Lorenzo.

• Jediným zástupcem na stupních vítězů novodobého okruhu ve všech kategoriích je Lukáš Pešek, který vyjel třetí místo v roce 2007 ve stopětadvacitkách.

• Největší počet vítězství na novém okruhu v Brně patří dvěma jezdcům a oba jich mají na kontě celkem sedm. Jedním je Max Biaggi (4 x 250 ccm, 2 x 500 ccm, 1 x MotoGP™) a tím druhým je Valentino Rossi (1 x 125 ccm, 1 x 250 ccm, 1 x 500 ccm, 4 x MotoGP™).

• Kuriózně osm závodů ve třídě Moto2™ počítá v Brně s osmi různými vítězi, včetně dvou ambasadorů značky Tissot. Tím prvním je Marc Márquez, který vyhrál v roce 2013 a tím druhým Tom Lüthi, který zvítězil vloni. Lüthi v Brně vyhrál i v roce 2015 ve třídě do 125 ccm.

ZAHLEN & FAKTEN #CZECHGP

• Der diesjährige Czech Grand Prix wird der 49. in Brünn. Das erste 500ccm-Rennen wurde hier 1965 über dreizehn Runden auf dem original 13,94 Kilometer langem Straßenkurs gefahren. Der Sieger hieß nach 1:11,23,2 Stunden Mike Hailwood auf MV Agusta.

• Das letzte Königsklasse-Rennen auf dem Straßen-Kurs wurde 1977 von Johnny Cecotto gewonnen. Die kleineren Klassen kamen noch bis 1982 hier her. Die heutige Strecke wurde erstmals 1987 für den Grand Prix umgesetzt.

• In der MotoGP™-Viertakt-Ära ist Honda der erfolgreichste Hersteller hier – acht Siege, darunter 2016 mit Cal Crutchlow und letztes Jahr mit Tissot-Markenbotschafter Marc Márquez.

• Yamaha hat hier sechs MotoGP™ Siege gefeiert, aber nur einen in den letzten sieben Jahren – mit Tissot-Markenbotschafter Jorge Lorenzo 2015.

• Nur ein Pilot der Tschechischen Republik stand auf dem aktuellen Kurs von Brünn über alle drei Klassen hinweg auf dem Podest: Lukas Pesek wurde 2007 im Rennen der Klasse bis 125ccm Dritter.

• Die zwei Fahrer mit den meisten Grand Prix Siegen in Brünn sind mit jeweils Sieben Triumphen Max Biaggi (4 x 250ccm, 2 x 500ccm, 1 x MotoGP™) und Valentino Rossi (1 x 125ccm, 1 x 250ccm, 1 x 500ccm, 4 x MotoGP™).

• Die acht Moto2™ Rennen in Brünn wurden von acht unterschiedlichen Fahrern gewonnen, darunter die Tissot-Markenbotschafter Marc Márquez 2013 und Tom Lüthi im letzten Jahr. Lüthi siegte auch 2005 in der Klasse bis 125ccm.

CHECK OUT CZECH

• This year's Czech Grand Prix will be the 49th to be held at Brno. The first 500cc race in 1965, held over thirteen laps of the original 13.94 km long road circuit, was won by Mike Hailwood (MV Agusta) in 1h 11 min 23.2 sec.

• The last premier-class race held on the road circuit in 1977 was won by Johnny Cecotto. The smaller capacity machines continued until 1982. The current circuit was first used for Grand Prix racing in 1987.

• In the four-stroke MotoGP™ class Honda are the most successful manufacturer with eight victories, including the last two years with Cal Crutchlow in 2016 and Tissot Ambassador Marc Márquez last year.

• Yamaha have taken six MotoGP™ victories, but only one in the last seven years, with Tissot Ambassador Jorge Lorenzo in 2015.

• There has only been one podium finish by a Czech rider at the current Brno circuit across all classes – Lukas Pesek's third place in the 125cc race in 2007.

• The two riders with most Grand Prix victories at the current Brno circuit, each with seven wins, are Max Biaggi (4 x 250cc, 2 x 500cc, 1 x MotoGP™) and Valentino Rossi (1 x 125cc, 1 x 250cc, 1 x 500cc, 4 x MotoGP™).

• The eight Moto2™ races at Brno have been won by eight different riders including Tissot Ambassadors Marc Márquez in 2013 and Tom Lüthi last year. Lüthi also won the 125cc race in 2005.



TISSOT T-RACE MotoGP™ SPECIAL EDITION.
 CHRONOGRAPH WATCH
 INSPIRED BY MOTORBIKES.

20. Sächsischer Verkehrssicherheitstag Sachsenring | Sonntag, 19. August 2018 10 bis 17 Uhr



EINTRITT FREI

LANDKREIS ZWICKAU



STAATSMINISTERIUM
 FÜR WIRTSCHAFT
 ARBEIT UND VERKEHR

Freistaat
 SACHSEN

Mit freundlicher Unterstützung von



www.sachsenring.de

Strípky ze života Karla Abrahama



1

Ein tag im leben Karel Abraham



4

1. Odpočinek s mojí přítelkyní Hanou.
Relaxing with my girlfriend Hana.
Relaxing with my girlfriend Hana.

2. Kontrola výhledu na mořský záliv.
Der Ausblick an Wasser.
Checking out the views on the waterfront.

3. Krátké chvílky klidu...
Eine verdiente Pause...
Taking a break from it all.

4. Motokrosový trénink s dobrým kamarádem a bývalým mistrem světa Nikem Terolem je skvělá příprava na MotoGP.

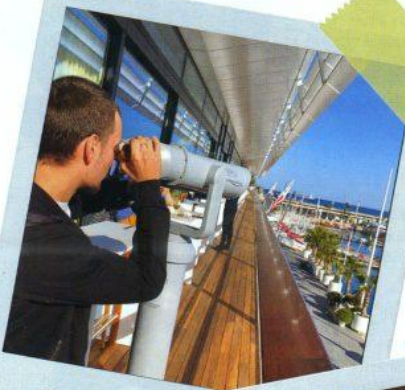
Motocross-Training mit guten Freunden und Ex-Weltmeister Nico Terol ist eine perfekte Vorbereitung auf die MotoGP.

Practicing motocross with good friend and ex-world champion Nico Terol is great preparation for MotoGP.

5. Relaxace kousek od mého domova v Monaku.

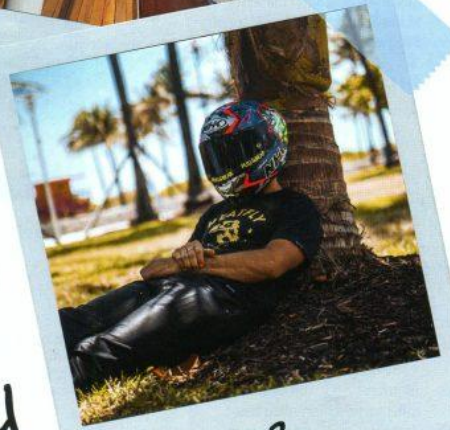
Relaxing in der Nähe meines Zuhauses in Monaco.

Relaxing near my home in Monaco.



2

A day in the life of Karel Abraham



3



5

6. Na tuto medaili jsem patřičně hrdý. Získal jsem ji za vytrvalostní překážkový závod. Rád si naplno plním všechny výzvy.

Auf diese Medaille bin ich stolz, die habe ich bei einem Hindernis-Ausdauer-Rennen gewonnen. Ich bringe mich gern an meine Grenzen - bei allen, was ich mache.

Proud of this medal I got from completing an obstacle endurance race. I love pushing myself in everything I do.



6

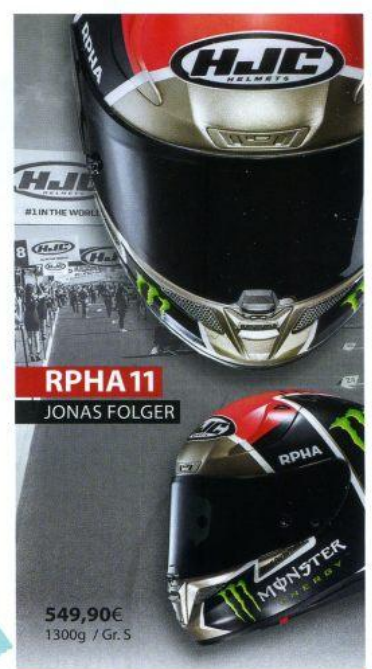


7

7. Mám také rád zimní sporty. Lyžování a snowboardu věnuji čas v zime.

Ich liebe auch Winter-Sport. Skifahren und Snowboarding hält mich im Winter auf Trab.

I also love winter sports. Skiing and snowboarding keep me busy in the winter.



RPHA 11
JONAS FOLGER

549,90€
1300g / Gr. S

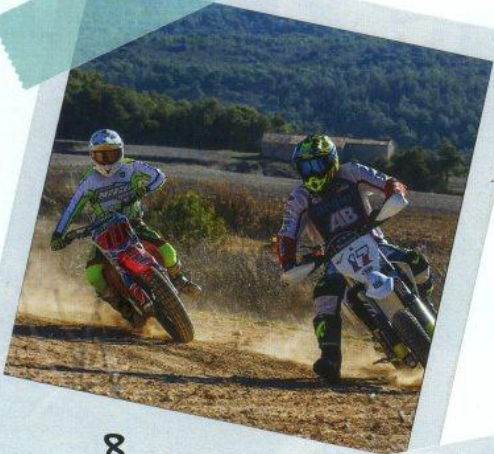
ANTIFOG-SCHEIBE

INKLUSIVE ZUSÄTZLICHEM DUNKELGETÖNTEN VISIER

MOTORRAD
Resultat sehr gut



hjchelmets.com



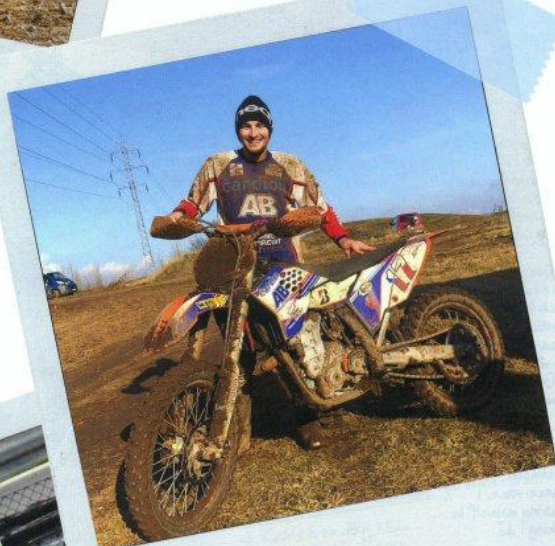
8

8. Jezdit s Nikem mě udržuje v kondici.
Mit Nico fahren hält die Sinne scharf.
Riding with Nico keeps me sharp.

9. Plný prachu při motokrosovém tréninku kousek od domova.

Beim MotoCross-Training nahe meinem Zuhause wird's schmutzig.

Getting dirty, practicing motocross near my home.



9

10. Další způsob přípravy na MotoGP, tentokrát supermotard.

SuperMoto-Bikes sind auch ein richtig gutes Training für die MotoGP!

Supermotard bikes are another great way to train for MotoGP!



10



11

11. Kromě motorek jsou můj koníčkem i zbraně.

Neben Bikes, sind Waffen ein Hobby von mir.

Aside from bikes, guns are a hobby of mine.



12

12. Běžecský závod na Masarykově okruhu je výbornou metodou k udržení si kondice.

Der Masaryk-Run ist ein guter Check für meine Fitness.

The Masaryk run is a good way of keeping my fitness in check.



13

13. Myslím, že budeme potřebovat větší auto. Rád doma i zahrabám.

Ich glaube, wir brauchen ein größeres Auto! Zuhause mag ich es, alles selbst zu machen und im Garten zu arbeiten.

I think we're going to need a bigger car! I like to do DIY and gardening when back home.



NEUER RPHA 11 SONDERDEKOR #94

Diese mattschwarze Grafik wurde speziell für den MotoGP-Fahrer Jonas Folger entwickelt. Obwohl sie zunächst sehr überschaubar wirkt, legt ein zweiter Blick ein mehrschichtiges, digitales Camouflage-Muster offen. Auch zeigt die Grafik eine dezente Startnummer «94» auf der Oberseite und das «JF»-Logo auf der Rückseite.



RPHA 11
SONDERDEKOR #94
Erhältlich seit 1. Juli 2018
549,90 €

Dunkelgetöntes Visier, Antifog-Scheibe und Kinwindabweiser im Lieferumfang enthalten

Größen: XXS to XXL
5 Jahre warranty - ECE-geprüft

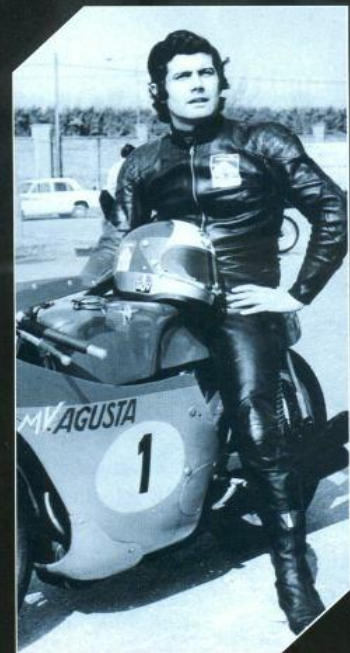


PACKTALK Sim Bluetooth
designed for HJC by CARDO SYSTEMS

Das Sonderdekor #94 ist auf dem Helmmodell RPHA 11, dem außergewöhnlichen Premium Sporthelm von HJC, zu sehen. In der HJC-Forschungsabteilung entwickelt und im eigenen Windkanal getestet, sieht der RPHA 11 nicht nur schlicht aus, sondern verfügt über exzellente aerodynamische Werte und ist einer der Leichtesten in seiner High-End-Klasse. Die überragende Ventilation durch zahlreiche Einlass- und Auslassöffnungen erfrischt den Fahrer, und der vergrößerte Blickwinkel verbessert seine Sicht wesentlich.

Entworfen wurde das Sonderdekor #94 von Drudi Performance, einem der bekanntesten Helmdesigner der Branche. Drudi, ein italienischer Designer, entwickelt Helmlayouts für Top-MotoGP-Fahrer und hat auch die Monster-Dekore der HJC-Premiummodelle RPHA11 Military Camo und White Sand kreiert.

www.hjchelmets.com



Dokonce i po 70 letech historie Grand Prix je Giacomo Agostini považován za největšího motocyklového závodníka všech dob. Nikdo jiný nevyhrál tolik závodů. Nikdo jiný také nezískal tolik mistrovských titulů jako on. „Ago“ jich má na kontě celkem patnáct, osm z nich v královské třídě. Rekordní čísla italského jezdce jsou stále nedostupná pro současné závodníky MotoGP™.

Velkou část úspěchů posbíral koncem šedesátých let a jeho duely s Mikem Hailwoodem v letech 1966 a 1967 zůstanou již navždy v paměti všech milovníků motocyklového sportu. Překvapivě ke konci kariéry v roce 1974 přestoupil k Yamaze a na zbrusu novém dvoutaktu získal o rok později svůj poslední mistrovský titul.

Agostini začal svoji závodní kariéru na motocyklech v závodech do vrchu, kde si získal velmi dobré jméno. Navázal úzký vztah s místním výrobcem motocyklů Morini a díky tomu mohl v roce 1964 dvakrát startovat v mistrovství světa dvěstěpadesátek. Dvě čtvrtá místa jej postavila do hledáčku MV Agusty a dostal nabídku závodit ve třídě do 350 ccm a 500 ccm jako stájový kolega Mika Hailwooda. Hvězdná kariéra

nejúspěšnějšího motocyklového závodníka tak mohla začít.

Agostini se učil rychle a na konci sezóny mu patřilo druhé místo v obou kategoriích. Hailwood se rozhodl odejít k Hondě, a tak se Ago v roce 1966 stal právem hlavním jezdce MV Agusty. A tvrdé boje mezi oběma jezdci provázely celou sezónu. Hailwood se nemínil vzdát, ale technický problém jeho stroje jej nenechal dokončit poslední závod sezóny v Monze. Agostini tak získal svůj první titul v pětistovkách s náskokem pouhých šesti bodů.

Dnes 76letý Agostini vzpomíná: „Dodnes si vybavuji ten pocit, když jsem na Monze vyhrál. Žiji kousek od okruhu



1972

a získat titul před 140.000 diváky bylo opravdu úžasné.“

Hovoříme-li o jeho závodní kariéře, musíme zmínit i závod, který je dodnes námětem k vyprávění, ale který Agostini nevyhrál. „Je sice pravda, že jsem nevyhrál, ale ta bitva s Mikem Hailwoodem na ostrově Man v roce 1967 je nezapomenutelná,“ vzpomíná Agostini. Jejich duel na „Senior TT“ totiž byl opravdu velmi těsný. Po celých šest kol 37-milového okruhu jeli oba jezdci v těsném závěsu.

„Vedl jsem závod v posledním kole, ale pak mi praskl řetěz,“ říká Agostini. „Po závodě za mnou Mike přišel a řekl mi, „Ago dnes jsi měl vyhrát ty, protože jsi byl lepší. Pojďme společně na večeri a pak to oslavíme.“ Porazit totiž Mika na ostrově Man není vůbec



1965 ASSEN
AGOSTINI / HAILWOOD
MV AGUSTA 500cc



1975

jednoduché. Ten den jsem v posledním kole vedl o 7 vteřin a pak praskl ten řetěz a já jen brečel. Takže, když za mnou Mike po závodě přišel, moc to pro mě znamenalo.“ Hailwood vyhrál tento závod, ale Agostini získal mistrovský titul. Oba jezdci získali stejný počet bodů i stejný počet prvních míst, když každý vyhrál pětkrát. Agostini měl ale na kontě tři druhá místa oproti dvěma Hailwoodovým a tak si ten rok královskou korunu odnesl italský jezdce.

Odchod Hondy z Grand Prix na konci roku 1967 přispěl k absolutní nadvládě MV Agusty v následujících letech. Agostini vyhrál v pětistovkách všechny závody, ve kterých startoval v letech 1968,

1971 a 1972. V roce 1969 vyhrál 10 z 12 závodů a v roce 1970 vynechal poslední závod na Montjuíku.

V roce 1973 do přestoupil na MV Agustu Phil Read a Agostinimu tak přibývala konkurence. Úspěch britského jezdce přinutil Agostiniho přestoupit k Yamaze. Japonský tekutinou chlazený dvoutakt YZR500 byl jeho zbraní k porážení MV v roce 1975. A Agostini opět vyhrával, čtyři první a dvě druhá místa mu stačily k zisku titulu. Read skončil druhý se ztrátou osmi bodů.

K triumfům z konce kariéry Agostini dodává: „Po mnoho let spousta lidí říkala, že jsem získal tolik titulů jen díky tomu, že jsem jezdil s MV Agustou. Tak jsem přešel k Yamaze a vyhrál i na ní. Jsem velmi pyšný i na mé první vítězství v mém prvním závodě s Yamahou v Daytoně v roce 1974. A v neposlední řadě na dva mistrovské tituly, které jsem s japonskou značkou získal. Tohle jsou asi tak ty okamžiky, které si z mé kariéry nejraději připomínám.“

Giacomo Agostini

největší motocyklový závodník všech dob

Auch nach 70 Jahren der Motorrad-Grand-Prix-Weltmeisterschaft, steht ein Name noch ganz oben: Giacomo Agostini bleibt der erfolgreichste Fahrer aller Zeiten. Niemand hat mehr Rennen gewonnen, niemand hat mehr Weltmeister-Titel gesammelt: Der 15, 8 davon in der Königsklasse. Die Rekorde von „Ago“ sind der Benchmark der MotoGP™, er bleibt der Beste aller Zeiten.

Einige seiner Erfolge fuhr er allerdings ein, als es kaum Konkurrenz gab, Agostini schlug sowohl zu Beginn, als auch noch am Ende seiner Karriere einige der größten Größen dieses Sportes. Seine Duelle mit Mike Hailwood in den Jahren 1966 und 67 sind Legenden. Am Ende seiner Karriere wechselte er überraschend noch zu Yamaha auf den brandneuen 500er-Zweitakter und sammelte darauf 1974 den letzten seiner acht Königsklasse-Titel.

Agostini war schon von Kindesbeinen an begeisterter Motorradfahrer und machte sich in Italien bei Bergrennen einen Namen. Es begann eine enge Bindung mit dem Werk von Morini, mit denen er 1964 in der 250ccm-Weltmeisterschaft zwei Rennen fuhr. Er holte zwei vierte Plätze und überzeugte damit MV Agusta, ihn unter Vertrag nehmen. Ein Jahr später bekam er Hailwood auf den 350er und 500er Maschinen an die Seite. Die erfolgreichste Karriere von allen nahm ihren Lauf.

Sein Lehr-Jahr auf den Werksmaschinen endete in beiden Klassen mit dem Vize-Titel. Hailwood wanderte 66 zu Honda ab und Agostini rutschte in die Position des Nummer-1-Fahrers. Es wurden zwei der am härtesten umkämpften Königsklasse-Jahre aller Zeiten. Hailwood hatte die peilschnelle, aber



wilde Honda zu bändigen – und hatte beim letzten Rennen in Monza auch noch einen technischen Defekt. Agostini gewann seinen ersten Titel mit nur sechs Punkten Vorsprung.

„Als ich in Monza vor 140.000 Zuschauern, bei meinem Heimrennen – denn ich lebe ganz in der Nähe von Monza – Weltmeister wurde, war das ein unglaubliches Gefühl“, so der heute 76-jährige Agostini.

In 14 Jahren Karriere bleibt dem Italiener ein WM-Lauf besonders in Erinnerung – auch wenn er dort knapp verlor. „Ich habe nicht gewonnen, aber ich war unglaublich happy über unseren Kampf mit Mike Hailwood auf der Isle of Man 1967“, sagt Agostini. Über diesen Fight bei der „Senior TT“ wird noch heute philosophiert und geschwärmt, denn beide trennten auf dem über 60 Kilometer langen Straßenkurs über die sechs Runden hinweg so gut wie Nichts.

„Ich lag in Führung und dann ist die

Kette gerissen“, erinnert sich Agostini. „Nach dem Rennen kam Mike zu mir und sagte: ‚Ago, du bist heute der Sieger, komm, wir gehen zusammen essen und danach machen wir eine Party!‘. Mike Hailwood auf der Isle of Man zu schlagen, dass ist nicht

jedermanns Sache. An dem Tag habe ich auf der letzten Runde um sieben Sekunden geführt, als mir die Kette riss. Ich habe geweint. Als Mike dann zu mir kam, war das eine sehr schöne Geste.“ Hailwood gewann den Fight, aber Agostini holte schließlich den Titel – auch wenn beide die Saison punktgleich beendeten. Beide hatten jeweils fünf Siege herausgefahren, Ago aber drei zweite Plätze und Mike „The Bike“ nur einen zweiten. Damit ging der WM-Titel nach Italien. Es war Agos zweiter Titel in Folge.

Ende 1967 zog sich Honda aus dem Grand Prix Rennsport zurück und damit brach die Periode im Grand Prix an, die von einem Mann dominiert wurde: Agostini gewann 1968, 1971 und 1972 alle 500ccm-Rennen, bei denen er an den Start ging. Nachdem er die ersten zehn Rennen gewonnen hatte, ließ er 1970 sogar das Finale im Montjuïc Park sausen.

1973 kam jemand Neues in die 500ccm-Klasse – und das auch noch auf der MV Agusta, die Agostini sein Eigen nannte. Mit seinen Erfolgen im Jahr 73, trieb Phil Read Agostini zu Yamaha. Die Japaner brachten eine flüssigkeitsgekühlte YZR500 Zweitakter – und damit konnte man 1975 MV herausfordern, dann folgten wieder konstante Rennsieg. Mit vier Siegen und zwei zweiten Plätzen, klassierte sich Agostini am Ende um acht Punkte vor Read.

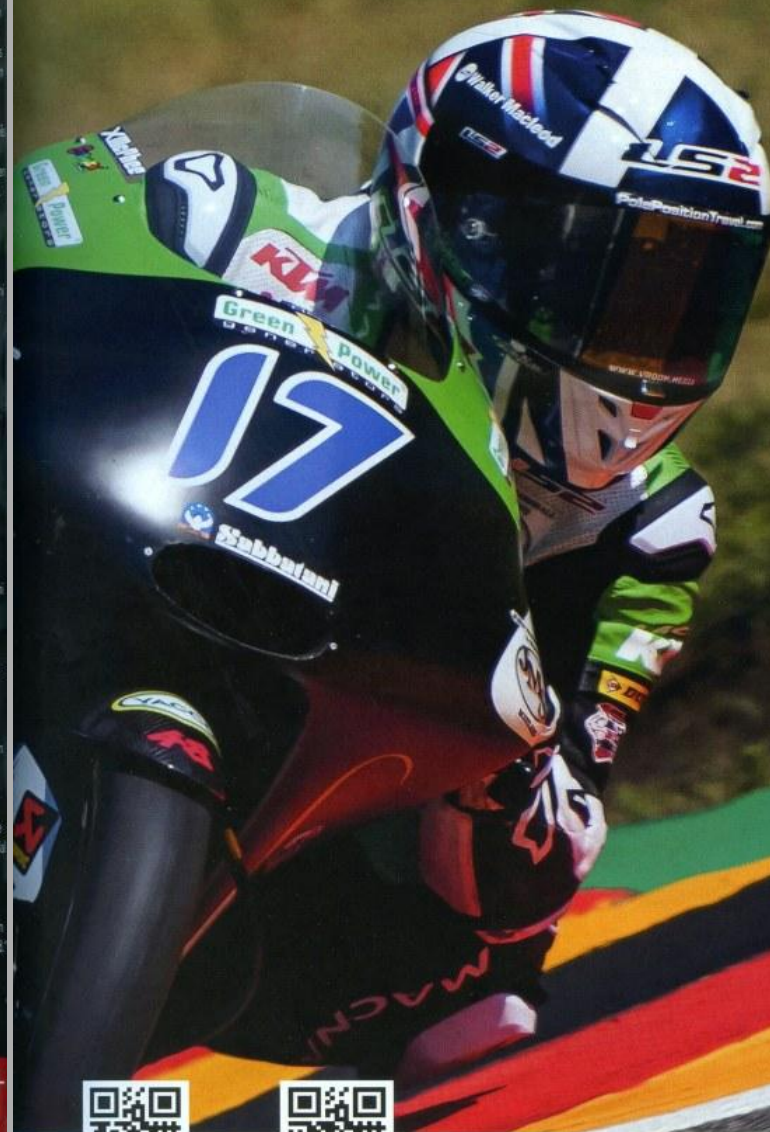
Agostini glaubt, dass seine späten Erfolge noch einen Punkt unterstrichen: „Nach all den Jahren haben die Leute gesagt: ‚Ago gewinnt, weil er eine MV Agusta fährt‘. Ich bin zu Yamaha gewechselt und habe mit Yamaha gewonnen. Ich bin auch froh, dass ich 1974 in Daytona gewinnen konnte, mein erstes Rennen auf Yamaha. Und ich habe die Weltmeisterschaft zwei Mal auf Yamaha gewonnen. Da sind schon vier oder fünf Momente in meiner Karriere, die mir am meisten im Gedächtnis geblieben sind.“



Giacomo Agostini
Der erfolgreichste Pilot aller Zeiten

ARROW EVO CARBON

LS2
HELMETS



JOHN MCPHEE
MOTO 3 RIDER



WWW.LS2.CZ

WWW.LS2.SK

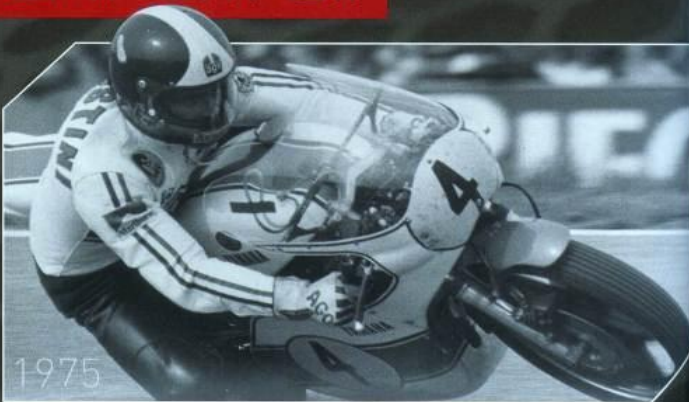


Oficiální distributor pro Českou republiku, Slovensko a Rumunsko / www.aspgroup.cz
Official Distributor for the Czech Republic, Slovakia and Romania / www.aspgroup.eu



Giacomo Agostini

The most successful of them all



1975

Even after 70 years of Grand Prix racing, one name stands above them all. Giacomo Agostini remains the most decorated rider of all time. No one has won more races. Nor have they accumulated as many World Championships – 15 overall, and eight in the premier class. 'Ago's' records remain a benchmark for MotoGP™'s current contingent that has designs on the 'greatest of all time' moniker.

While much of his success came during times when true competition was sparse, Agostini still beat some of the sport's all-time greats at either end of his competitive career. His duels with Mike Hailwood in 1966 and '67 became the stuff of legend, while his late-career shock switch to Yamaha and its all new 500cc two-stroke in 1974 yielded the last of his eight premier class titles.

Agostini began life as an avid motorcyclist, and made his name in Italy contesting hill climbs. He forged a close relationship with local factory Morini, and made two appearances aboard its 250cc in the 1964 World Championship. A pair of fourth places were enough to convince MV Agusta to sign him to challenge new team-mate Hailwood on its 350cc and 500cc machines a year later. The most successful career of them all was up and running.

His apprenticeship year with the all-conquering factory yielded second

place in both championships. Hailwood's defection to Honda for '66 meant Agostini was rightfully installed as team leader. Two of the premier class' most hotly contested championships ever would follow, with Hailwood's attempts to tame a fast but unruly Honda coming undone due to a mechanical issue at the final race at Monza. Agostini won his first title by six points.

"When I won the World Championship at Monza in front of 140,000 people at my home, because I live very close to Monza, it was incredible," recalls Agostini, now 76 years old.

From all his encounters throughout a distinguished 14-year career in the World Championship, it was a race he narrowly lost that still stands out. "I didn't win, but also I was happy when I had a battle with Mike Hailwood in 1967 at the Isle of Man," says Agostini. Their duel in the 'Senior TT' is still talked about today, as both men attacked the 37-mile road circuit, separated by the smallest of margins across six laps.

"I was leading and broke the chain," recalls Agostini. "At the end of the race Mike came to me and said, 'Ago, you are the winner today, come with me and we'll go to dinner and have a party'. To beat Mike Hailwood at the Isle of Man is not for everybody. That day I was leading by several seconds on the last lap when the chain broke. I cried. So when Mike came to me, it was very nice." Hailwood won that battle, but Agostini took the title on count-back, even if both ended the season tied on points (they had five wins apiece, but Ago's three second places to Mike's two was enough for a second straight crown).

Honda's departure from Grand Prix racing at the close of 1967 resulted in the most dominant period in Grand Prix history. Agostini won every 500cc race contested in 1968, 1971 and 1972. He won all but two in '69, and, having won the season's previous ten outings, the Italian sat out the finale at Montjuic Park in '70.

By 1973, a new upstart was making an impression on the 500cc class – and doing it on the MV Agusta, a machine Agostini had come to call his own. Phil Read's success in '73 pushed Agostini into Yamaha's arms. The Japanese factory's liquid-cooled two-stroke YZR500 was a match for the MV by 1975, a year in which he was consistently winning races. His four firsts and two second places were enough to see off Read's challenge by eight points.

Agostini felt his later triumphs proved a point: "After many years some people say 'Ago wins because he is with MV Agusta'. I go to Yamaha and won with Yamaha. I'm happy also to win at Daytona in 1974, my first race with Yamaha, and to win the World Championship with Yamaha twice. So there are four or five moments from my career that I remember most."



AGOSTINI ON HIS 500cc MACHINE

ARROW C EVO FF323

ROAD RACE

LS2 HELMETS

RACING

LS2
HELMETS

ALWAYS AHEAD



Gr 1300 ± 50 — Sizes XXS › 4XL
Certified ECE 22.05
UV Resistant Coating

Vyvinutá pro Moto GP. Určená pro závodění a sport. Navržená ve Španělsku jako špičková motocyklová helma nejvyšší třídy. Karbonová přilba Arrow C Evo je jedna z nejbezpečnějších a nejmodernějších helm současnosti. Nabízí vše, co může špičková závodní motocyklová helma nabídnout - lehkou karbonovou skořepinu s vysoko posazenou horní hranou pro vynikající výhled v zalehnuté poloze, 3 mm silné opticky přesné závodní lexanové plexi, nosní deflektor, vyjímatelný bradový spoiler, anatomické lícnice se systémem rychlého vyjímání v případě nouze, dokonalé větrání a příjemný plně vyjímatelný antibakteriální interiér. Hmotnost pouze 1300g.

Developed for Moto GP. Made for racing and sport. Designed in Spain as a world class performance motorcycle helmet. Carbon ARROW C EVO offers everything you need from a top-performance motorcycle helmet - aerodynamic lightweight carbon fiber shell with an extra tall eye-port for better visibility when tucked-in, an optically correct race-ready visor. It features emergency quick-release cheek pads, breath deflector, chin curtain and a fully removable, washable interior. Whether you're a racer, sport or hobby rider, you'll find the performance you need. Weighs only 1300g.

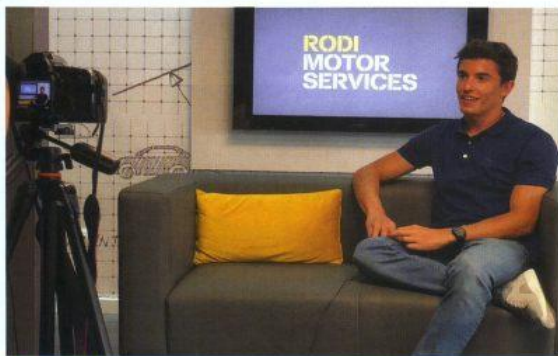
WWW.LS2.CZ / WWW.LS2.SK



ASP Group s.r.o.
Oficiální distributor pro Českou republiku,
Slovensko a Rumunsko / www.aspgroup.cz
Official Distributor for the Czech Republic,
Slovakia and Romania / www.aspgroup.eu

social media week

Vaši oblíbení jezdci MotoGP™ na sociálních sítích Die Social Media Highlights Deiner MotoGP™ Stars
Social media highlights from your favourite MotoGP™ riders



marcmarquez93 Marc Márquez

3, 2, 1... Acción! @rodimotorservices



jorgelorenzo99 Lugano, Switzerland
Special visit yesterday!
Thanks for the manner, Mayor of Lugano.
I hope to see you in Misano Circuit!



aboutista19 Alvaro Bautista



Running into the weekend!!
Corriendo hacia el fin de semana!!
@diegosperani



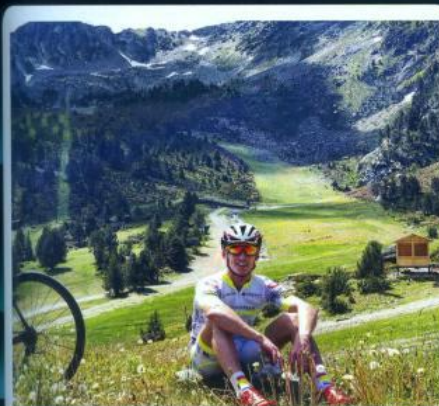
valeyellow46 Misano World Circuit

Training at @misanoworldcircuit with the R1. by @gopro @avr46ridersacademyofficial



andreaianne Andrea Iannone

Niente fini, niente grandezza, solo un fratello!
@angeloian



polespargaro Ordino-Arcalis



alexrins La Massana

After a good ride with my @giant_bikes_es best way to recover my legs!! In love with @recoverypumps



halfizh_syahrin PortAventura

I had so much fun with these people at @portaventuraoficial enjoy my sunday



karel_abraham17 Brno, Czech Republic

Detail @fivegloves @psi_hubik @formaboost #ka17 #ttcircuitassen #angelnetteam #motogp #dutchgp #karelabraham



johannzarco Johann Zarco

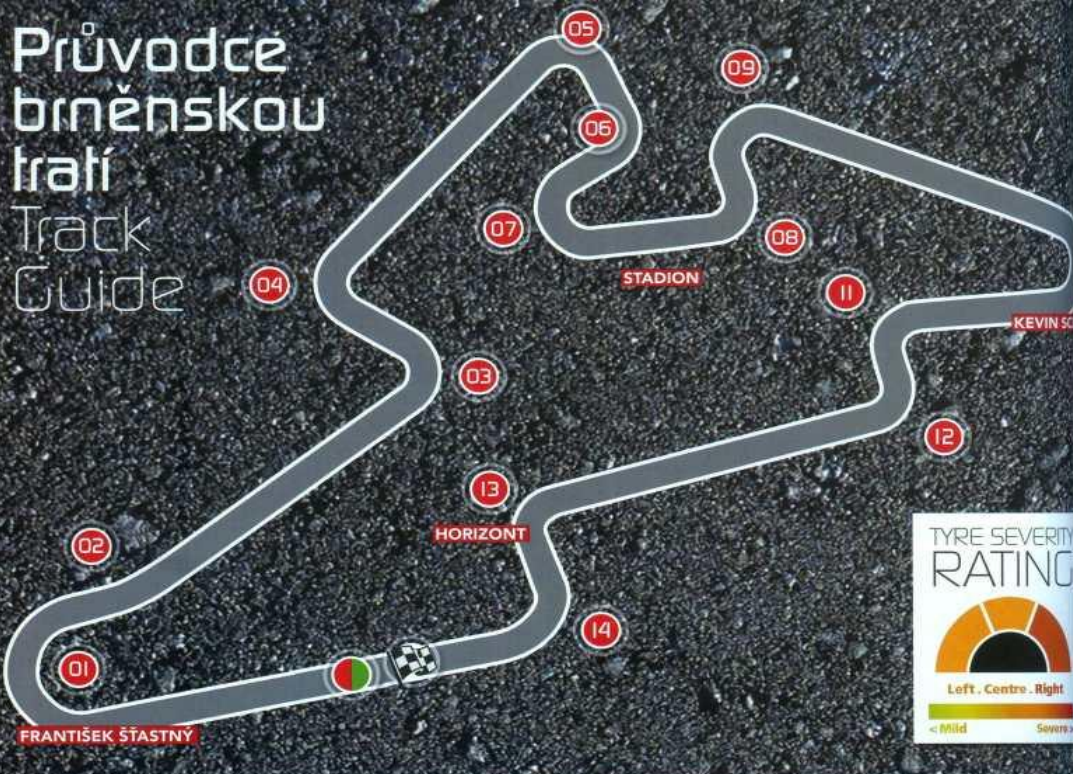
Magnifique journée hier au Bihr Track Day, merci à @bihr. poweringyourpassion de nous avoir permis de vivre cette journée pleine d'émotions et de partage. Un grand merci aux supporters c'est toujours un grand bonheur de pouvoir vous rencontrer et échanger avec vous. Amazing day at the Bihr Track Day, thanks to Bihr to make us live this day full of emotions and a big thanks to the supporters to, it's always a pleasure to meet you share a little moment together.



maverickvinales25 Maverick Viñales

Finde de relax.. Weekend of rest.. #relax #modeoff #25gang #mvk25

Průvodce brněnskou trati Track Guide



FRANTIŠEK ŠŤASTNÝ



Zatáčka číslo 9 pád Maxe Biaggiho v závodě do 500 ccm roce 2001

na hraně rekordu okruhu. „Doktorovo“ zvyšující se tempo vyprovokovalo Biaggiho, který neudržel motocykl a v pád v zatáčce číslo devět za stadionem zhatil jeho šance na vítězství v Brně. A tento pád jej nakonec připravil i titul mistra světa.

Kurve 9 Max Biaggi Sturz, 2001 500ccm Rennen

• Eine Saison kann sich manchmal ganz schnell in nur einem Moment drehen. In jenem Jahr waren Max Biaggi und Valentino Rossi bereits eingeschworene Erzfeinde und Ersterer jagte Rossi im Titelkampf. Vor der Sommerpause hatte Biaggi auf Honda in Deutschland noch gewonnen, Rossi war Siebter geworden. In der Pause nahm Rossi noch an den 8 Stunden von Suzuka teil,

Biaggi konnte seine Akkus laden und sich auf Brünn konzentrieren – eine Strecke, die er in der Vergangenheit zuvor fest im Griff gehabt hatte. Aber Rossi stand ihm dort in nichts nach und das Duo lieferte sich über 30 Minuten lang einen packenden Fight, eine Rekord-Runde jagte die nächste. Der Doktor zog die Pace an und Biaggi wollte mit aller Macht dran bleiben – doch er ließ sich in Kurve neun in einen Fehler treiben, das Vorderrad rutschte weg und die Hoffnungen auf den Rennsieg waren dahin – und schlussendlich dann auch der letzte Titel der 500ccm-Zweitakt-Geschichte.

Turn 9 Max Biaggi crash, 2001 500cc race

• Seasons often turn on one incident. Before this epic encounter between two sworn rivals, Max Biaggi was chasing Valentino Rossi down in the title fight. A win in Germany when the Honda man was seventh preceded the summer break. Even then, Rossi had to race in the Suzuka 8-Hour, while Biaggi could focus solely on his August attack at Brno, a track he had come to call his own in previous outings. But Rossi's pace was not found wanting at Brno as the pair fought out a memorable battle for 30 minutes on lap record pace. The Doctor's superior pace eventually wore Biaggi down, and a front-end fall at turn nine ended his chances of this race win... and ultimately the final 500cc title.



Zatáčka číslo 13 Dani Pedrosa předjíždí Jorgeho Lorenza v závodě MotoGP™ v roce 2012

• Jede se jedenáctý závod sezóny a Jorgeho Lorenza dělí od Daniho Pedrosi jen 18 bodů. Po letní přestávce je Honda zpět ve vrcholné formě a drobný Pedrosa je rozhodnut nedarovat Lorenzovi ani jednu zatáčku. Tvrdý boj po celých 22 kol zvedá diváky ze sedadel. Do posledního kola nastupuje ve vedení Pedrosa, ale Yamaha s číslem 99 tvrdě zátočí na stadionu a vše napovídá tomu, že Lorenzo závod vyhraje. Oba jezdci stoupají k cílové rovince, když se Pedrosa protáhne kolem svého krajana a v předposlední zatáčce se dostane opět do vedení. Přesto, že Dani závod skvělou jízdu vyhraje, mistrovský titul nakonec získá Lorenzo.

Kurve 13 Dani Pedrosa überhoit Jorge Lorenzo, 2012 MotoGP™ Rennen

• Elf Saisonrennen waren gelaufen und Jorge Lorenzo und Dani Pedrosa trennten in der WM-Tabelle nur 18 Punkte. Honda hatte vor der Sommerpause noch einen entscheidenden Schritt gemacht und man kam vor Selbstvertrauen strotzend in die Tschechische Republik. Pedrosa und Lorenzo kämpften auf jeder der 22 Runden miteinander. Pedrosa bog als erster in die letzte Runde ein, aber Erzrivale Lorenzo konnte sich im C-Abschnitt des Omegas wieder vorbei pressen. Es schien, dass er den Sieg mitnimmt. Aber Pedrosa gab nicht auf. Den Berg hoch zu Kurve 13 setzte er sich neben seinen Landsmann und ging in der vorletzten Kurve vorbei – und damit war Dani Pedrosa wieder voll im Geschehen des Titelkampfes.



Turn 13 Dani Pedrosa move on Jorge Lorenzo, 2012 MotoGP™ race

• Eleven races in and Jorge Lorenzo and Dani Pedrosa found themselves just 18 points apart. A Honda resurgence from the summer break saw the diminutive Spaniard carrying momentum to Brno, and he took the fight to ex-arch enemy Lorenzo for each of this race's 22 laps. Pedrosa began the last lap ahead, but a Yamaha assault through the circuit's stadium section appeared to give the #99 a crucial win. But Pedrosa would not be outdone. Ascending the hill toward turn 13, he pulled alongside his countryman, and passed with just one corner remaining – a victory that ignited the title race, and a time when Dani was riding better than ever.



Zatáčka číslo 15 Alex Crivillé předjíždí Micka Doohana v závodě do 500 ccm v roce 1996

• Alex Crivillé v té době závodil třetím rokem v továrním týmu Hondy a málokdy byl Mickovi Doohanovi těsným soupeřem, ale právě v roce 1996 se to změnilo. Tichý Španěl začal na australského jezdce tlačit už v Jerezu. Poté v Rakousku vyhrál svoji první Grand Prix, když svého uznávaného týmového kolegu předjel v posledním kole. Doohan

první porážku přijal v dobrém. Ale o dva týdny později se situace změnila. Crivillé se držel za Doohanem až do vjezdu z poslední zatáčky v posledním kole. Španěl využil slip stream a australského mistra na cílové pásce předjel a o pouhé 2 tisíciný sekundy závod vyhrál. Je to dosud nejtěsnější výhra v historii královské třídy!

Kurve 15 Alex Crivillé überholt Mick Doohan, 1996 500ccm Rennen

• Elf Saisonrennen waren gelaufen und Jorge Lorenzo und Dani Pedrosa trennten in der WM-Tabelle nur 18 Punkte. Honda hatte vor der Sommerpause noch einen entscheidenden Schritt gemacht und man kam vor Selbstvertrauen strotzend in die Tschechische Republik. Pedrosa und Lorenzo kämpften auf jeder der 22 Runden miteinander. Pedrosa bog als erster in die letzte Runde ein, aber Erzrivale Lorenzo konnte sich im C-Abschnitt des Omegas wieder vorbei pressen. Es schien, dass er den Sieg

mitnimmt. Aber Pedrosa gab nicht auf. Den Berg hoch zu Kurve 13 setzte er sich neben seinen Landsmann und ging in der vorletzten Kurve vorbei – und damit war Dani Pedrosa wieder voll im Geschehen des Titelkampfes.

Turn 15 Alex Crivillé move on Mick Doohan, 1996 500cc race

• In his first two years in the factory Honda team, Alex Crivillé rarely provided Mick Doohan with much opposition. But by 1996 that changed. The softly-spoken Spaniard ran the Australian close at Jerez. He won his first race of the year by following his illustrious team-mate throughout the Austrian Grand Prix, before a late, last-lap attack. Doohan took that defeat with good grace. But this encounter, which came two weeks after Austria was different. Crivillé followed before coming out of Doohan's slipstream at the line to win by 0.002s – the closest finish in premier class history!

Der ADAC Berlin-Brandenburg und sein Motorsport – umfangreich und vielschichtig

Fotos: V. Rheinheimer / ADAC BBR

Das war eigentlich schon immer so: Der Motorsport hat beim ADAC Berlin-Brandenburg eine gute Basis um in seiner ganzen Breite spürbar und für viele auch sehenswert dargestellt zu werden. Die Welt ist in Bewegung – so auch die Welt des Motorsports. Wenn in der Vergangenheit das meiste „Große“ der Berlin-Brandenburger auf dem Lausitzring stattgefunden hat, tourt die Veranstalter- und Organisationscrew mittlerweile immer mehr als sportlicher Ausrichter auch zu anderen Orten, um auch „außerhalb des Tellerrandes“ zum Gelingen motorsportlicher Events beizutragen oder auch wesentlich mitzugestalten. Es ist nicht verborgen geblieben, dass am gleichen Wochenende des DTM-Gastspiels am Lausitzring die gesamte Organisation des ADAC Berlin-Brandenburg den Berliner FIA Formel E-Lauf zu organisieren hatte. Immerhin ist der Regionalclub als einziger Veranstalter von Beginn der Formel E-Ära dabei! Noch frisch in Erinnerung dürfte bei allen das Züricher Formel E-Rennen sein. Über 50 Sportwarte waren in der Rennleitung und im Rahmen der Streckensicherung dabei. Die kamen bei Weitem nicht nur aus Berlin oder Brandenburg, sondern auch aus Sachsen, Thüringen, Frankreich und England. Wenn Sie als Besucher des MotoGP eine riesige Zahl von Streckenmarshals in ihren orangenen Overall sehen, dann sind bestimmt auch Jungs und Mädels mit dabei, die schon am Lausitzring, aber ganz sicher auch bei der Formel E waren. Vielleicht war der eine oder andere auch zwischendurch schnell noch in Le Mans ...

Ohne diese unermüdeten Helden der Rennstrecke wäre Motorsport im Großen wie im Kleinen nicht möglich. Mit viel Hingabe, Verantwortungsbewusstsein, selbstloser Einsatzbereitschaft, aber letztendlich doch mit der Freude,

gemeinsam etwas vollbracht zu haben, sind diese Mädels und Jungs trotz aller modernen Technik der Streckenüberwachung nicht ersetzbar. Manchmal sind es die kleinen Erlebnisse am Rande eines Riesenspektakels, die einen anstrengende Tag vergessen machen. Der Züricher E-Prix war ein Meilenstein für die Schweizer Motorsportgeschichte. Nach 63 Jahren nahezu rundstreckenloser Zeit bei den Eidgenossen wurde dem am Zürichsee ein Ende gesetzt. Es waren über 150.000 Zuschauer dabei, die den engen Stadtkurs säumten. Die internationale Truppe der Streckensportwarte und die zusammengemixte Rennleitung konnte mehr als stolz sein, als am Abend nach getaner Arbeit der Organisationschef sagte: „Ich kann nur danke sagen, ohne euch wäre es nicht gegangen!“.

Und genau dieses Zitat ist es auch, was wir sehr gern an die vielen Helfer in allen Bereichen rund um ein solches Riesenevent des Motorsports weitergeben: „Danke, ohne euch wäre es nicht gegangen und geht es auch in Zukunft nicht.“ Nicht ein Motorrad und nicht ein Auto könnte jemals eine Runde im Renntempo fahren, wenn es diese große Schar von selbstlosen Enthusiasten nicht gäbe. Das ist auf der ganzen Welt so.

Vielen Dank euch allen für das, was ihr an den Rennstrecken dieser Welt jedes Wochenende vollbringt. Wir alle bauen auf euch! Es soll auch in Zukunft Motorsport geben. Ob mit Elektro kraft oder mit dem Sound, den wir alle so lieben. Und jeder Rennleiter dieser Welt wird das bestätigen: Es ist ein schönes Gefühl, wenn man uneingeschränkt auf diese ganze Truppe stolz sein kann.

So wird es an diesem Wochenende wieder sein, und in Zukunft. Wir freuen uns auf Wiedersehen am Lausitzring Ende August zur IDM.



ADAC Berlin-Brandenburg
Motorsport

Ihr sportlicher ADAC Berlin-Brandenburg • Mehr Infos unter www.motorsport-bbr.de

RENNSPORT ZUM ANFASSEN!



POWERED BY

INTERNATIONALE DEUTSCHE
MOTORRADMEISTERSCHAFT



TERMINE 2018

27.04.-29.04. Oschersleben

07.06.-10.06. Oschersleben
(nur Superbike 1000)

06.07.-08.07. Zolder/BE

27.07.-29.07. Schleiz

24.08.-26.08. Lausitzring

07.09.-09.09. Assen/NL

28.09.-30.09. Hockenheim

IDM Superbike 1000

IDM Supersport 600

IDM Supersport 300

Sidecars

DMSB Superstock
600 Cup

GSX R-1000 Cup

Twin Cup

Spannende
Rennen mit vier
Internationalen
Deutschen
Meisterschaften
und attraktiven
Cup-Serien.

Ticket-Info unter

www.idm.de

BMW Motorrad



Kawasaki



Sportlicher Ausrichter: ADAC Berlin-Brandenburg e.V.



Světový pohár FIM Enel MotoE™: nová třída

Po představení nového projektu v Římě v únoru letošního roku vám odpovíme na některé otázky týkající se nástupu závodní kategorie s elektrickým pohonem.

Proč MotoE™?

Na zemi je nyní více než miliarda vozidel. Pokud se míra růstu v odvětví bude i nadále zvyšovat, může se počet vozidel během následujících 30 let vyšplhat až na 3 miliardy. To prudce zvyšuje potřebu udržitelné mobility a nutí výrobce k hledání ekonomicky šetrnějších řešení. Jedním z nejdůležitějších jsou úsporná elektrická vozidla.

To je také důvod, proč Dorna Sports zahájí v roce 2019 Světový pohár FIM Enel MotoE™. Série s nulovými emisemi, založená v nejmodernější technologii, má za cíl přiblížit alternativní vizi závodění na trati. Coby nová třída v rámci Mistrovství světa MotoGP™ bude MotoE™ celosvětově příkladem motoristického sportu na nejvyšší úrovni s nulovými zplodinami. K viditelnějším příspěvkům nejmodernější televizní produkce a velké komunikační síla šampionátu MotoGP™.

Společnost Dorna také analyzuje způsob, jak snížit emise uhlíku vznikající v důsledku infrastruktury a logistických nároků MotoGP™.

Závody, týmy a jezdci

Závody jsou navrženy na 10 kol. Jakákoliv další evoluce bude využita spíše na zvýšení výkonu motocyklu než na prodloužení délky závodů.

V roce 2019 bude v kalendáři seriálu pět evropských Grand Prix MotoGP™. Zahájení v Evropě ponechává prostor k dalšímu růstu v budoucnosti i po celém světě.

První tréninky budou na programu v pátek, kvalifikace v sobotu a závody v neděli. Před samotným zahájením první sezóny je naplánován oficiální test pro jezdce a týmy. Ten se uskuteční na španělském okruhu Circuito de Jerez-Ángel Nieto na konci listopadu letošního roku.

Týmy

V seriálu bude závodit 18 týmů, které jsou rozloženy takto:

- Každý ze sedmi nezávislých týmů MotoGP™ dostane dva motocykly
- Čtyři další motocykly budou k dispozici týmům Moto2™ a Moto3™, které se budou chytit k seriálu zapojit

Jezdci

Týmy si zvolí své smluvní jezdce, kteří musí mít dostatečné zkušenosti ve světě motocyklových závodů, čímž se od počátku vytvoří vysoká konkurenceschopnost.

Zvuk

Zvuk MotoGP™ je jedinečný stejně jako zvuk každého motocyklu je unikátní. MotoE™ bude mít také svůj vlastní charakteristický zvuk, který ale bude samozřejmě zcela jiný, než jaký známe z královské třídy závodů Grand Prix. Elektrické motocykly jsou v zásadě tišší, ale také umožní fanouškům slyšet zvuky, které by se normálně ztratily v rachotu motorů.

Zvuky strojů projevávajících se vzduchem a tření pneumatik, které fanoušci při závoděch MotoE™ uslyší, přinesou zcela jinou dimenzi, jak si vychutnat závodění.

Enel

Společnost Enel bude hlavním sponzorem nadcházejícího Světového poháru FIM MotoE™. Pohár se tak v roce 2019 stane prvním seriálem elektrických motocyklů oficiálně uznaným Mezinárodní motocyklovou federací FIM. Světový pohár bude poháněn inteligentně a rychle se dobíjející technologií společnosti Enel. Enel také dodá energetické služby, dodávky energie a systémy k ukládání energie.

Energia

Energia bude jedním výrobcem motocyklů pro Světový pohár FIM Enel MotoE™ a zajistí tak závodní pole s maximálním výkonem a nulovými emisemi. Elektricky poháněné stroje nám nabídnou skvělou podívanou. Motocykl Energia Ego Corsa bude také vystaven v paddocku na každé Velké ceně.

Světový pohár FIM Enel MotoE World Cup: Ukázková jízda s Randy Mamolou

Mamola vstoupil na světovou scénu v roce 1979 a získal podílová umístění v mistrovství světa souběžně ve dvou kategoriích – 250ccm a 500ccm. V roce 1980 získal americký jezdec první dvě vítězství v pětistovkách v sedle Suzuki. V téměř roce skončil druhý v celkovém pořadí. O rok později vynikající výsledek zopakoval a zopakoval i druhé místo v šampionátu. V roce 1984 pak Mamola přestoupil k Hondě a znovu skončil jako vicemistr světa. Ročník 1985 mají milovníci motocyklového sportu navždy v paměti spojen s tím, jak Mamola dokázal ustát highsider v Misano. V sezóně 1986 přešel k Yamaze. O rok později stal poctivě vicemistrem světa v pětistovkách a závodní kariéru ukončil v roce 1992. Za svoji kariéru získal celkem 13 vítězství a 57 umístění na stupních vítězů.

V paddocku mistrovství světa se pohybuje dodnes.

FIM Enel MotoE™ World Cup: Eine brandneue Rennserie kommt

Im Februar wurde dieses neue, spannende Projekt in Rom vorgestellt. Hier beantworten wir die wichtigsten Fragen zur neuen

Warum MotoE™?

Derzeit gibt es mehr als eine Milliarde Fahrzeuge auf diesem Planeten. Wenn das Wachstum im Mobilitätssektor so weiter geht, wie es in den letzten Jahren der Fall war, so könnte die Zahl der Fahrzeuge in den nächsten 30 Jahren auf drei Milliarden steigen. Das macht natürlich die Rufe nach nachhaltiger Mobilität laut und treibt die Hersteller an, umweltfreundlichere Lösungen zu entwickeln. Dabei ist eine der wichtigsten Entwicklungen nun die Entstehung der Elektro-Mobilität.

Darum wird Dorna Sports 2019 den FIM Enel MotoE™ Welt Cup durchführen. Mit absolut führender Spitzen-Technologie, die keine Schadstoffausstoße zulässt, wird der Rennsport auf der Strecke auf ein alternatives Level gehoben. Die Meisterschaft wird eine neue Klasse in die FIM MotoGP™ Weltmeisterschaft eingegliedert – die MotoE™ berkommt also die höchste Bühne, die sie bekommen kann, für die hoch-explosiven, aber null-emission verbreitender Motorsport. Die MotoE™ wird dabei von den führenden TV-Produktionen der MotoGP™ klar profitieren und kann sie positionieren.

Derzeit analysiert die Dorna auch, wie man die Kohlendioxid-Emissionen reduzieren kann, die die Infrastruktur und Logistik der MotoGP™ mit sich bringt.

Rennen, Teams und Fahrer

Die geplante Renndistanz beträgt 10 Runden. Jegliche Weiterentwicklungen der Maschinen oder den Akkumulatoren wird dabei dafür gesorgt, die reine

leistung zu verbessern, anstatt mehr Runden an größere Distanzen in den Rennen zurück zu legen.

FIM Enel MotoE World Cup Demonstration Lap mit Randy Mamola

Mamola eroberte 1979 die Weltmeisterschafts-Bühne und sammelte gleich in den Klassen bis 250ccm und 500ccm Podeste. 1980 feierte der US-Amerikaner seine ersten Siege – zwei 500 Grand-Prix-Siege für Suzuki. Er wurde Vizeweltmeister. Ein Jahr später gelang ihm das erneut, den Titel 1981 verpasste er nur knapp. 1984 wechselte Mamola zu Honda – und wurde wieder WM-Meister. 1985 zeigte er den wohl berühmtesten und spektakulärsten Abgang eines Sturzes. 1986 wechselte der Amerikaner zu Yamaha. 1987 wurde Mamola zum dritten Mal Vizeweltmeister. Er fuhr noch bis Ende 1992 weiter und zog sich dann aus dem aktiven GP-Sport zurück. Insgesamt holte er in seiner Karriere 13 Siege und 57 Podeste. Nach seiner Fahrer-Karriere blieb er dennoch immer eine Kernfigur in diesem Sport und hat heute engagiert sich Mamola in vielen Bereichen als Grand-Prix-Fahrerlager.

Die Trainings werden am Freitag gefahren, die Qualifings am Samstag und die Rennen am Sonntag. Vor dem Start der ersten MotoE™-Saison, wird ein Offizieller Test für Fahrer und Teams stattfinden. Dieser wird Ende November auf dem Circuito de Jerez-Ángel Nieto gefahren.

Teams

Es werden 18 Maschinen eingesetzt, die von den unabhängigen Teams betreut werden: Jedes der sieben Independent-Teams der MotoGP™ wird zwei Motorräder

zur Verfügung erhalten. Interessierte Teams aus den Moto2™ und Moto3™ Klassen verteilt über die Fahrer werden direkt von den Teams unter Vertrag genommen und müssen ausreichend Erfahrung in der Welt des Zweinid-Rennsports mitbringen, sodass von Beginn an ein hohes Konkurrenz-Level gegeben ist.

Der Sound

Der Sound der MotoGP™ ist einzigartig und selbst jedes MotoGP™ Motorrad klingt anders. Die MotoE™ hat natürlich ihren ganz eigenen Klang, der ganz anders ist als der Sound und Lärm der Königsklasse des Grand-Prix-Sportes ist. Elektro-Motorräder sind viel leiser, aber Fans können dafür die Geräusche hören, die sonst durch das Brüllen der Motoren verschlungen werden. Der Sound konzentriert sich mehr darauf, wie die Maschinen die Luft verdrängen und wie die Reifen auf dem Asphalt reiben – das können Fans in der MotoE™ deutlich hören. Ein ganz anderes Rennsport-Erlebnis!

Races, teams and riders

Races are proposed as 10 laps in duration. Any evolution achieved in terms of the bike or power will be used to improve out-and-out performance rather than increase the lap count of races.

In 2019, five races will be held at five of the European circuits on the MotoGP™ calendar. This leaves huge scope for MotoE™ in the future; beginning in Europe with a view to growing worldwide.

Practice sessions will take place on Friday, qualifying on Saturday and races on Sunday.

Before the inaugural MotoE™ season begins, the first official test for riders and teams is scheduled to take place at the Circuito de Jerez in February 2019.

Teams

There will be 18 bikes competing, distributed to teams as follows:

- Each of the seven MotoGP™ Independent Teams will receive two bikes
- Four bikes will be provided for Moto2™ and Moto3™ teams who choose to enter

Riders

Riders will be contracted by the teams and will be required to have sufficient experience in the world of two-wheeled racing – creating an incredible level of competition from the outset.

The sound

The sound of MotoGP™ is unique, and even the sound of each MotoGP™ bike is unique. MotoE™ will similarly have its own unique sound, which will be very

FIM Enel MotoE™ World Cup: a new class of competition

After the exciting, new project was unveiled in Rome last February, a few questions are answered about the upcoming electric racing series

Why MotoE™?

There are currently more than a billion vehicles on Earth. If the rate of growth within the mobility sector continues increasing as it has, that number could rise to three billion vehicles within the next thirty years. This sharply increases the need for sustainable mobility and is driving manufacturers towards more economically friendly solutions. Of those, one of the most important is the dawn of electric mobility.

This is why Dorna Sports will launch the FIM Enel MotoE™ World Cup in 2019. Rooted in cutting edge technology, the zero-emissions series aims to take alternative vision of racing onto the track. Competing as a new class at FIM MotoGP™ World Championship events, MotoE™ will be a globally visible example of high-octane yet zero-emission motorsport – benefitting from MotoGP™'s state-of-the-art TV production and substantial communication platform.

Dorna is also analysing how to reduce carbon emissions generated by the infrastructure and logistical demands of MotoGP™.

Races, teams and riders

Races are proposed as 10 laps in duration. Any evolution achieved in terms of the bike or power will be used to improve out-and-out performance rather than increase the lap count of races.

In 2019, five races will be held at five of the European circuits on the MotoGP™ calendar. This leaves huge scope for MotoE™ in the future; beginning in Europe with a view to growing worldwide.

Practice sessions will take place on Friday, qualifying on Saturday and races on Sunday.

Before the inaugural MotoE™ season begins, the first official test for riders and teams is scheduled to take place at the Circuito de Jerez in February 2019.

Teams

There will be 18 bikes competing, distributed to teams as follows:

- Each of the seven MotoGP™ Independent Teams will receive two bikes
- Four bikes will be provided for Moto2™ and Moto3™ teams who choose to enter

Riders

Riders will be contracted by the teams and will be required to have sufficient experience in the world of two-wheeled racing – creating an incredible level of competition from the outset.

The sound

The sound of MotoGP™ is unique, and even the sound of each MotoGP™ bike is unique. MotoE™ will similarly have its own unique sound, which will be very



different to the noise of the premier class of Grand Prix racing. Electric bikes are quieter, but also allow fans to hear the sounds that would normally be lost amid the roar of an engine.

The sound of the machines slicing through the air and the squeal of the tyres – which fans can hear with MotoE™ – are a completely different way to experience racing.

Enel

Enel will be the title sponsor of the upcoming FIM MotoE™ World Cup, the world's first fully electric motorcycle circuit racing series recognized by the Federation, naming the series the FIM Enel MotoE™ World Cup from its inception in 2019. The FIM Enel MotoE™ World Cup will be powered by Enel's smart and fast charging technology, advanced energy services, green energy supply and storage systems.

Energia

Energia will be the single manufacturer for the FIM Enel MotoE™ World Cup and will provide the competition with world-beating performance but zero emissions – taking high-octane yet electric-powered competition from concept to thrilling, high-speed reality. The Energia Ego Corsa bike will be displayed in the paddock of every single Grand Prix.

FIM Enel MotoE World Cup Demonstration Lap with Randy Mamola

Mamola burst onto the world stage in 1979, taking podiums in both the 250 and 500 World Championships. In 1980, the American took his first victories – two 500 Grand Prix wins for Suzuki – to end the year runner up in the Championship. He repeated the feat a year later, just missing out on the title in 1981. Mamola moved to Honda in 1984, and finished second once again. After 1985 brought one of the most spectacular saves in history, the American switched to Yamaha for 1986. Another impressive campaign saw Mamola crowned runner up for the fourth time in 1987, and he retired from racing at the end of 1992. He has a total of 13 wins and 57 rostrum finishes throughout his career. Since retirement, he remained a key figure in the sport.



STARTOVNÍ LISTINA · STARTLISTE · ENTRY LIST

04 STEVEN
ODENDAAL 
TÝM.TEAM NTS RW RACING GP
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE NTS

05 ANDREA
LOCATELLI 
TÝM.TEAM ITALTRANS RACING TEAM
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

07 LORENZO
BALDASSARRI 
TÝM.TEAM PONS HP40
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

09 JORGE
NAVARRO 
TÝM.TEAM FEDERAL OIL GRESINI Moto2
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

10 LUCA
MARINI 
TÝM.TEAM SKY RACING TEAM VR46
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

12 SHERIDAN
MORAIS 
DIVOKÁ KARTA
WILD CARD
TÝM.TEAM WILLI RACE RACING TEAM
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

13 ROMANO
FENATI 
TÝM.TEAM MARINELLI SNIPERS TEAM
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

16 JOE
ROBERTS 
TÝM.TEAM NTS RW RACING GP
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE NTS

20 FABIO
QUARTARARO 
TÝM.TEAM MB CONVEYORS-SPEED UP RACING TEAM
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE SPEED UP

21 FEDERICO
FULIGNI 
TÝM.TEAM TASCA RACING SCUDERIA Moto2
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

22 SAM
LOWES 
TÝM.TEAM SWISS INNOVATIVE INVESTORS
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

23 MARCEL
SCHRÖTTER 
TÝM.TEAM DYNAVOLT INTACT GP
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

24 SIMONE
CORSI 
TÝM.TEAM TASCA RACING SCUDERIA Moto2
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

27 IKER
LECUONA 
TÝM.TEAM SWISS INNOVATIVE INVESTORS
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

32 ISAAC
VINALES 
TÝM.TEAM SAG TEAM
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

36 JOAN
MIR 
TÝM.TEAM EG O.O MARC VDS
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

40 AUGUSTO
FERNANDEZ 
TÝM.TEAM PONS HP40
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

41 BRAD
BINDER 
TÝM.TEAM RED BULL KTM AJO
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

42 FRANCESCO
BAGNAIA 
TÝM.TEAM SKY RACING TEAM VR46
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

44 MIGUEL
OLIVEIRA 
TÝM.TEAM RED BULL KTM AJO
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

45 TETSUTA
NAGASHIMA 
TÝM.TEAM IDEMITSU HONDA TEAM ASIA
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

51 ERIC
GRANADO 
TÝM.TEAM FORWARD RACING TEAM
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE SUTER

52 DANNY
KENT 
TÝM.TEAM MB CONVEYORS-SPEED UP RACING TEAM
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE SPEED UP

54 MATTIA
PASINI 
TÝM.TEAM ITALTRANS RACING TEAM
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

62 STEFANO
MANZI 
TÝM.TEAM FORWARD RACING TEAM
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE SUTER

64 BO
BENDSNEYDER 
TÝM.TEAM TECH3 RACING
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE TECH3

66 NIKI
TUULI 
TÝM.TEAM SIC RACING TEAM
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

73 ÁLEX
MARQUEZ 
TÝM.TEAM EG O.O MARC VDS
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

77 DOMINIQUE
AEGERTER 
TÝM.TEAM KIEFER RACING
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

87 REMY
GARDNER 
TÝM.TEAM TECH3 RACING
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE TECH3

89 KHAIRUL
IDHAM PAWI 
TÝM.TEAM IDEMITSU HONDA TEAM ASIA
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

95 JULES
DANILO 
TÝM.TEAM NASHI ARGAN SAG TEAM
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

97 XAVI
VIERGE 
TÝM.TEAM DYNAVOLT INTACT GP
MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX

Klasifikace. Klassifikation. Classification

Jezdci Rider

	#	JEZDEC RIDER	ZEMĚ NAT	TÝM TEAM	MOTOCYKL BIKE	BODY TOTAL
1	42	Fancesco Bagnaia	ITA	SKY Racing Team VR46	Kalex	148
2	44	Miguel Oliveira	POR	Red Bull KTM Ajo	KTM	141
3	73	Álex Márquez	SPA	EG 0,0 Marc VDS	Kalex	113
4	36	Joan Mir	SPA	EG 0,0 Marc VDS	Kalex	95
5	7	Lorenzo Baldassarri	ITA	Pons HP40	Kalex	93
6	41	Brad Binder	RSA	Red Bull KTM Ajo	KTM	91
7	97	Xavi Vierge	SPA	Dynavolt Intact GP	Kalex	79
8	23	Marcel Schrötter	GER	Dynavolt Intact GP	Kalex	73
9	20	Fabio Quartararo	FRA	MB Conveyors - Speed Up Racing	Speed Up	72
10	54	Mattia Pasini	ITA	Italtrans Racing Team	Kalex	63
11	10	Luca Marini	ITA	SKY Racing Team VR46	Kalex	43
12	22	Sam Lowes	GBR	Swiss Innovative Investors	KTM	39
13	27	Iker Lecuona	SPA	Swiss Innovative Investors	KTM	32
14	24	Simone Corsi	ITA	Tasca Racing Scuderia Moto2	Kalex	31
15	5	Andrea Locatelli	ITA	Italtrans Racing Team	Kalex	27
16	77	Dominique Aegerter	SWI	Kiefer Racing	KTM	24
17	9	Jorge Navarro	SPA	Federal Oil Gresini Moto2	Kalex	23
18	87	Remy Gardner	AUS	Tech3 Racing	Tech3	20
19	40	Héctor Barberá	SPA	Pons HP40	Kalex	10
20	13	Romano Fenati	ITA	Marinelli Sniper Team	Kalex	9



Tým Team

TÝM TEAM	QAT	ARG	USA	SPA	FRA	ITA	SPA	NED	GER	CZE	AUT	GBR	RSM	SPA	THA	JPN	AUS	MAL	SPA	TOTAL
Red Bull KTM Ajo	21	16	26	30	17	35	30	19	38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	232
EG 0,0 Marc VDS	21	20	33	5	36	27	16	27	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	208
SKY Racing Team VR46	32	7	28	16	25	22	8	33	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	191
Dynavolt Intact GP	17	26	-	22	24	7	24	13	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	152
Pons HP40	23	13	6	27	5	20	11	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	110
Italtrans Racing Team	13	26	11	12	4	8	5	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	90
MB Conveyors - Speed Up Racing	-	4	1	6	8	5	25	20	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76
Swiss Innovative Investors	1	8	11	15	3	3	13	7	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71
Tasca Racing Scuderia Moto2	4	10	-	-	-	6	4	1	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31
Kiefer Racing	1	8	7	-	-	4	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	24



Konstruktor Constructor

TÝM TEAM	QAT	ARG	USA	SPA	FRA	ITA	SPA	NED	GER	CZE	AUT	GBR	RSM	SPA	THA	JPN	AUS	MAL	SPA	TOTAL
Kalex	25	25	25	25	25	20	16	25	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	206
KTM	11	16	16	20	10	25	20	10	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	153
Speed Up	-	4	1	6	8	5	25	20	7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	76
Tech3	4	10	-	-	-	-	1	-	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20
Suter	-	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2

Boj o titul ve třídě Moto2™ nemůže být napínavější. Pouze sedmibodový náskok vedoucího Francesca Bagnaia na druhého Miguela Oliveiru je zárukou, že druhá polovina sezóny bude plná napínavých závodů.

Po jednoznačném vítězství v Assenu měl Bagnaia na Sachsenringu smůlu. Krajan Mattia Pasini upadl těsně před ním, a tak Bagnaia musel vyjet z tratě a klesl až na 25. místo. V závodě sice předjel řadu soupeřů, ale stačilo to jen na dvanácté místo a bodová ztráta v šampionátu je znát. Navíc Oliveiru dojel čtvrtý a na svůj účet si připsal velmi cenné body.

Brno bude fascinujícím testem jezdeckých dovedností obou jezdců: Bagnaia na české trati dojel jen jedenkrát v první desítce, když skončil sedmý v roce 2017. Naopak Oliveira se umístil v první desítce pokaždé od roku 2012 a v loňském roce skončil v závodě Moto2™ druhý.

Třetí a čtvrté místo patří stájovým kolegům Alexovi Marquezovi a Joanu Mirovi. Na vedoucího Itala ztrácejí 35 a 53 bodů respektive. Oba přijíždějí do Brna s vysokými ambicemi, Marquez by rád vylepšil loňské druhé místo a Mir by zase rád zopakoval své vítězství z Moto3™.

Lorenzo Baldassarri je v průběžné klasifikaci pátý, poté, co dvakrát za sebou nedokončil poslední dva závody. Na paty mu šlápe šestý Brad Binder, který by v Brně velmi rád zopakoval první místo z předchozí Velké ceny Německa. Loňské výsledky obou jezdců v Brně se zajisté dají vylepšit – Baldassarri dojel osmnáctý a Binder dvanáctý.

Bagnaia v Brně s cílem upevnit pozici lídra



Benelli




PURA PASSIONE DAL 1911

Více než 100 let italské vášně

Rezervujte si svou jízdu na motocyklech Benelli
Benelli centrech po celé ČR a SR.

Pro info na:

www.benelli-motor.cz
www.benelli-motor.sk

 /BenelliMotor
/BenelliSlovakia

Bagnaia: WM-Führung in Brunn ausbauen



Bagnaia aims to extend championship lead at Brno



Der Moto2™ Titelkampf ist enger und spannender als je zuvor und es geht mit Francesco Bagnaia an der Spitze in die zweite Saisonhalbjahrzeit 2018. Doch der Italiener liegt nach neun Rennen nur sieben Punkte hinter Miguel Oliveira.

In Assen gewann Bagnaia souverän, doch am Sachsenring musste er früh im Rennen seinem stürzenden Landsmann Mattia Pasini direkt vor sich ausweichen, um ihn nicht zu überfahren. Mit dem Weg durchs Kiesbett, sah sich Bagnaia auf Rang 25 zurückversetzt. Am Ende holte er noch vier Punkte für Rang zwölf – Oliveira wurde Vierter und verkürzte den Rückstand in der Tabelle.

Brunn wird für beide eine große Herausforderung. Bagnaia fuhr in seinen fünf Rennen hier nur ein Mal in die Top-Ten, als er 2017 Siebter wurde. Oliveira war seit 2012 beim Großen Preis der Tschechischen Republik immer in den Top-Ten und stand letztes Jahr im Podest. Rennen sogar als Dritter auf dem Podest.

Die Marc VDS Kalex-Teamkollegen Alex Marquez und Joan Mir liegen auf den WM-Rängen drei und vier, mit jeweils 35 und 53 Punkten Rückstand auf den WM-Leader. Marquez war hier letztes Jahr in der Moto2™ Zweiter, Mir gewann den Moto3™-Lauf.

Lorenzo Baldassarri ist in Deutschland nach seinem zweiten Nuller in Folge auf Rang fünf abgerutscht. Er liegt noch knapp vor Brad Binder, der am Sachsenring seinen ersten Moto2™ Sieg einfahren konnte. Baldassarri war letztes Jahr in Brunn 18., Binder kam auf zwölf ins Ziel.



The Moto2™ title fight is closer than ever as we enter the second half of an enthralling 2018 season with Francesco Bagnaia leading Miguel Oliveira by just seven points after nine races. Having won convincingly at Assen, Bagnaia was forced into avoiding action early in the German Grand Prix when countryman Mattia Pasini crashed in front of him. A run through the gravel-trap pushed the Italian back to 25th, and he could only recover four points for twelfth place at the flag, while Oliveira collected a solid fourth place.

Brno should be a fascinating test of both riders' skills: Bagnaia has just one top ten finish at the Czech track in five visits (seventh in 2017). Oliveira, meanwhile, has been in the top ten in each year since 2012. He also finished third in last year's Moto2™ encounter.

Marc VDS Kalex team-mates Alex Marquez and Joan Mir sit a promising third and fourth, 35 and 53 points back of the championship lead respectively. Both come to the Czech Republic with high expectations too, as Marquez scored a fighting second place in last year's Moto2™ race, while Mir won out in a tight Moto3™ battle for victory.

Lorenzo Baldassarri sits fifth, after suffering a second successive non-score in Germany, a place ahead of Brad Binder, who will be keen to build on his win at the Sachsenring, which was his first in the Moto2™ class. Both will surely be confident of bettering their 2017 performances, in which Baldassarri was 18th and Binder twelfth.

Spindel- und Lagerungstechnik Fraureuth GmbH



Seit der Gründung 1993 hat sich die Spindel- und Lagerungstechnik Fraureuth GmbH (SLF) zu einem renommierten Unternehmen auf dem Gebiet der Entwicklung und Herstellung von Wälzlagern und Werkzeugmaschinen-spindeln entwickelt.

Qualität plus Liefertreue verbunden mit Flexibilität und Kundennähe und dies zu einem moderaten Preis und vor allem "MADE IN GERMANY" heißt die erfolgreiche Firmenphilosophie.

Zum Produktionsprogramm zählen Wälzlager, dabei ab 2008 bis zu einem Außendurchmesser von 1.600 mm, in den Produktgruppen Spindel- und Hochgeschwindigkeitslager (zweite auch abgedichtet), Zylinderrollenlager (ein- und zweireihig, vollrollig), Pendelrollenlager u.v.a.m. sowie die Produktgruppe Werkzeugmaschinen-spindeln, wie Motorspindeln, riemengetriebene Spindeln, Sonderspindeln u.a. Ausführungen.

Bei den Spindeln erhalten die Kunden zudem den Service der Reparatur der Spindeln einschließlich der Reparatur von Fremdfabrikaten. Der Bereich Wälzlager bietet die Rekonkonditionierung von Lagern an.

Die SLF ist selbstverständlich nach DIN EN ISO 9001:2008 zertifiziert Um die Wettbewerbsfähigkeit weiter zu erhöhen,

setzt die Firma auf die Innovation der eigenen Mitarbeiter, aber auch auf die Steigerung der Produktivität.

Dazu dienen und dienen u.a. die Investitionen im Bereich der Produktion wie die Errichtung einer 4000 m² großen Produktionshalle mit angegliedertem Bürogebäude in den Jahren 2007/08 oder der im Jahr 2014 beendete Aus- und Anbau einer Produktionshalle für den Bereich Spindelbau.

Im Jahr 2011 wurde die Produktion von keramischen Wälzkörpern (Roller) aufgenommen. Damit wurde ein weiterer wichtiger Schritt zur Verringerung der Abhängigkeit von Zulieferanten getätigt. Gleichzeitig erfolgte eine weitere Ausweitung des Produktangebotes für unsere Kunden.

Alle Aktivitäten führten letztendlich zu einem Umsatzergebnis von 42,9 Mio. Euro im Jahre 2013 (bei 360 Beschäftigten inkl. 25 Azubi's).

1999 wurde die SLF mit dem „Großen Preis des Mittelstandes“ geehrt, 2004 mit dem „Premier“ und 2006 und 2012 sogar mit der „Premier-Ehrenplakette“ ausgezeichnet. Im November 2008 erhielt die SLF vom Ostdeutschen Sparkassenverband die Auszeichnung „Unternehmen des Jahres 2008“.

SLF. DA BEWEGT SICH WAS.

Kugellager Rollenlager Spindeleinheiten



Rekonkonditionierung
von Wälzlagern

Spindel- und Lagerungstechnik
Fraureuth GmbH
Fabrikgelände 5
08427 Fraureuth
Tel.: +49 (0) 37 61 / 80 10
Fax: +49 (0) 37 61 / 80 11 50
E-Mail: slf@slf-fraureuth.de
www.slf-fraureuth.de

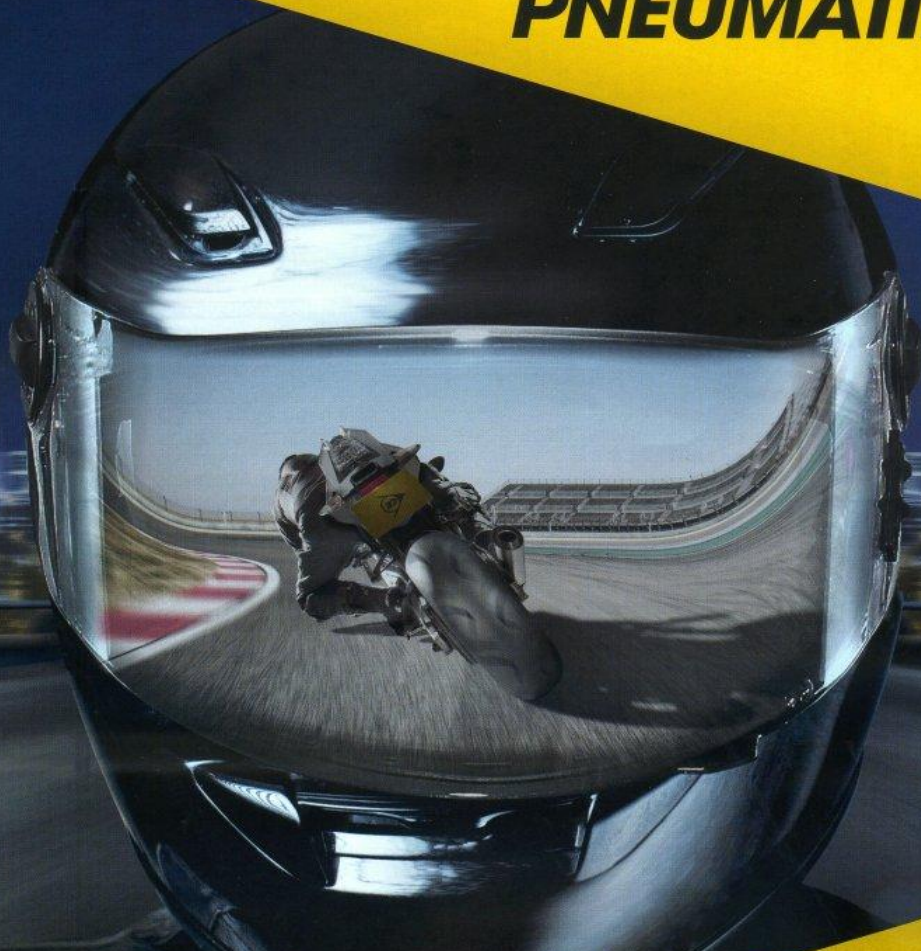
SPINDEL- UND LAGERUNGSTECHNIK FRAUREUTH GMBH



JINÝ POHLED. STEJNÁ PNEUMATIKA

TOP 6

moto2™



NOVÁ

ZE SILNICE NA ZÁVODNÍ OKRUHU A ZPĚT.

Změna pneumatik ze silničních na závodní se stává minulostí díky nové SportSmart TT. Zažijte nejmodernější závodní technologii, od vašich oblíbených cest po nejnáročnější závodní okruhy, tato úžasná pneumatika poskytuje výjimečný výkon.

Užijte si jiný pohled na řízení s novinkou SportSmart TT. Zjistěte více: dunlop.eu

SPORTSMART TT

DUNLOP
FOREVER FORWARD



42 Francesco Bagnaia

SKY RACING TEAM VR46

Vítězství v Moto2™: **Siege**. Wins: 4
Podia v Moto2™: **Podeste**. Podiums: 9

Bagnaia vstoupil do mistrovství světa v Moto3™ v týmu Italia FMI v roce 2013 a vykonatelně nižším stroji FTR Honda nedokázal získat ani jediný bod. O rok později přestoupil do týmu Sky Racing Team VR46, kde závodil na stoji KTM a výsledkových listinách se posunul vpřed. V roce 2015 znovu změnil tým a na Mahindra se dokázal vtěsnat do první patnáctky, když ve Francii získal první umístění na stupních vítězů. Získal si ale pověst velmi horkokrevného jezdce, když pět závodů pro padl nedokončil. Vspělejší Bagnaia poté o rok později naplno předvedl svůj talent a v Assenu vyhrál svůj první Grand Prix. V Sepangu přidal další první místo a v celkovém pořadí skončil čtvrtý. Tím si zajistil místo v Moto2™ v novém týmu Sky VR46 a v sedle stoje Kalex získal titul nováčka roku. Letos zůstal v týmu Sky a do sezóny vstoupil jako hurakán. Vyhrál čtyři GP v Kataru, Americe, Le Mans a Assenu a do Brna přijíždí se sedmibodovým náskokem jako lídr Moto2™.

Francesco „Pecco“ Bagnaia kam 2013 in die Moto3™ Weltmeisterschaft und schaffte auf der nicht konkurrenzfähigen FTR Honda des Team Italia keine einzige Punktplatziierung. Er wechselte ins SKY VR46 Team und auf KTM und sofort stellten sich die Ergebnisse ein. Bald aber war Bagnaia, der unglaublich hohe Kurvenspeeds fährt, davon überzeugt, dass sein Fahrstil besser zu Mahindra passen würde. Er war aber auch ein Hitzkopf, der zu fünf Stürzen führte. 2016 war er gereifter und ging einig ruhiger an – sodass er in Assen den ersten Grand-Prix-Sieg für Mahindra einfahren konnte. Auch in Sepang gewann er und holte den vierten WM-Rang. Damit empfahl er sich für das neue SKY VR46 Moto2™ Team, wo er auf Kalex den Rookie-of-the-Year-Titel abräumte. Auch 2018 fährt er für diese Mannschaft und hat in Katar, Circuit of the Americas, Le Mans und Assen schon vier der ersten neun Rennen gewonnen. Er führt in der WM mit sieben Punkten Vorsprung.

A fresh-faced Francesco ‘Pecco’ Bagnaia’s debut season in Moto3™ in 2013 was an inauspicious one, the Italian failing to score a point while riding for the Team Italia squad aboard the uncompetitive FTR Honda machine. A move into the Sky VR46 fold the following year using KTM machinery saw a rapid upturn in results, but Bagnaia soon became convinced his style, which values high corner speed, would be more suited to Mahindra’s Moto3™ racer. While he scored his first Grand Prix podium in 2015 aboard the Mahindra, he became known for a slightly hot-headed approach, which resulted in five DNFs. A calmer, more mature rider attacked the 2016 season, and Bagnaia was inspired, scoring Mahindra’s first Grand Prix victory at Assen, before adding another at Sepang. Fourth place in the championship earned him a call up to Sky VR46’s new Moto2™ team, where he rode a Kalex chassis to claim the ‘Rookie of the Year’ title. He stays with the same team for 2018, and after an excellent pre-season, stormed to four impressive victories (Qatar, Circuit of the Americas, Le Mans and Assen) from the first nine races to lead the championship by 7 points.





44 Miguel Oliveira

RED BULL KTM AJO



Vítězství v Moto2™. **Siege**. Wins: 4
Podia v Moto2™. **Podeste**. Podiums: 14

Oliveira na sebe upozornil v roce 2010 v závodech mezinárodního mistrovství Španělska FIM CEV Repsol 125 cc, když o titul tvrdě bojoval s Maverickem Viñalem. Nakonec skončil druhý o pouhé dva body. Do mistrovství světa nastoupil v roce 2012 v prestižním týmu Estrella Galicia 0,0, se kterým získal dvě umístění na stupních vítězů. Následující rok přestoupil do týmu Mahindra Racing a pro indického výrobce získal v Malajsií vůbec první podium v historii. O rok později neodmítl nabídku na přestup do týmu Red Bull KTM Ajo a ukázalo se, že si vybral správně. V druhé polovině sezóny dokázal snížit neuvěřitelný 110 bodový náskok na Dannyho Kenta v boji o titul mistra světa. Ten se nakonec rozhodl až v posledním závodě ve Valencií. Olivera zůstal těsně druhý v celkovém pořadí. V roce 2017 debutoval v kubatuře Moto2™ a nejlepším dosaženým výsledkem bylo osmé místo. Vloni se vrátil do Red Bull Ajo Motorsport týmu a s motocyklem KTM udělal obrovský krok vpřed, když získal celkem devět umístění na stupních vítězů, z toho třikrát vystoupal na stupíněk nejvyšší. Letos začal výborně, tři podiílová umístění v prvních pěti závodech včetně tvrdě vybojovaného vítězství v Mugello. V průběžné klasifikaci je těsně druhý.

2010 fightete Miguel Oliveira noch gegen den heutigen MotoGP™-Star Maverick Viñales in der FIM CEV Repsol 125ccm-Klasse, den Titel verpasste der Portugiese am Ende um nur zwei Punkte. Er stieg 2012 mit dem Estrella Galicia 0,0 Team in die Moto3™ Weltmeisterschaft auf und fuhr in Barcelona und auf Phillip Island auf das Podest. Damit holte ihn 2013 und 14 das Mahindra-Werksteam an Bord, doch der Portugiese holte pro Saison nur jeweils ein Podest. Mit seiner Konstanz auf einer untermotorisierten Maschine aber – die WM-Ränge sechs und zehn sprachen für sich – zog er das Interesse von Talent-Entdecker Aki Ajo auf sich. In dessen Ajo Red Bull KTM Moto3™ Team sammelte er schließlich sechs Siege. Mit seinem ersten Triumph in Mugello wurde er auch zum ersten Portugiesischen Grand-Prix-Sieger. Oliveira wechselte ein Jahr später mit Kiefer Racing in die Moto2™, ein Jahr später wechselte er zurück zu Ajo, wo er das neue KTM-Moto2™-Chassis einsetzte. Neun Mal fuhr er damit auf das Podest, drei Mal konnte er gewinnen. Dieses Jahr startete er mir drei Podesten aus den ersten fünf Rennen in die Saison, gewann in Mugello und holte in Barcelona Platz zwei.

To prove his pedigree at such a tender age, Oliveira pushed current MotoGP™ star Maverick Viñales all the way in the 2010 FIM CEV Repsol 125cc category. Although he just missed out on the title by two points, he soon progressed to the world championship, making his Moto3™ debut with the Estrella Galicia 0,0 team in 2012, a year in which he scored podium finishes at Barcelona and Phillip Island. Those showings earned him a call up to Mahindra's factory Moto3™ squad for 2013 and '14, and although the Portuguese rider only scored a podium in each year, his consistency (sixth in the 2013 championship, tenth a year later) aboard a machine that was consistently outgunned on the straights caught the eye of renowned talent spotter Aki Ajo. A year in Ajo's Red Bull KTM Moto3™ squad resulted in six wins – the first of which at Mugello marked him out as Portugal's inaugural Grand Prix winner – and a championship challenge. Oliveira moved to Moto2™ the following year with Kiefer Racing, and by 2017 he was reunited with Ajo, fronting the KTM chassis' impressive assault on the intermediate class, which resulted in nine podiums and three wins. He has started the season in his own inimitable fashion, collecting three podiums in the first five races before riding to an epic victory in Mugello and a second in Barcelona to place himself firmly in the championship fight.



73 Alex Márquez

EG 0,0 MARC VDS



Vítězství v Moto2™. **Siege**. Wins: 3
Podia v Moto2™. **Podeste**. Podiums: 12



Mladší bratr úřadujícího mistra světa MotoGP™ Marca Marqueze, Alex, vyhrál v roce 2012 mezinárodní mistrovství Španělska CEV Moto3™. Také se několikrát představil v mistrovství světa s divokou kartou. O rok později získal stálé místo v MS s týmem Estrella Galicia 0,0 a v Japonsku vybojoval první vítězství. V roce 2014 přidala další tři triumfy, sváděl velké biby s Jackem Millerem, až si nakonec třetím místem v posledním závodě ve Valencií dokázal zajistit titul mistra světa ve Moto3™. Rok 2015 znamenal přestup do Moto2™ do týmu EG0,0 Marc VDS. Série pádů v úvodu sezóny 2016 poznamenala celkovou klasifikaci, nejlepším výsledkem pro Marqueze bylo první podiílové umístění v Aragonu. V loňské ročníku celkové třetí, když dokázal vyhrát poslední tři závody sezóny. Marqueze už také ví, jaké to je, jet na prototypu MotoGP. Na konci loňské sezóny dostal příležitost zastoupit zraněného Luthiho při testování a za nejrychlejšího Doviziosoem zaostal jen o pouhé 2 vteřiny. Mladý Marqueze ale dobře ví, že k přestupu do MotoGP™ potřebuje nejprve získat titul v Moto2™. V prvních devíti závodech letošní sezóny přišli v souborých nevyhnik, ale stabilní umístění mezi prvními pěti, i přes pád v Jerezu. Jej stavi na třetí příčku průběžného pořadí.

Alex Márquez ist der jüngere Bruder des derzeitigen MotoGP™ Weltmeisters Marc Marqueze. Alex gewann 2012 die Moto3™ CEV Meisterschaft und bestritt bereits einige Moto3™-WM-Läufe mit Wildcards. 2013 kam er mit dem Estrella Galicia 0,0 Team als Stammpilot in die Weltmeisterschaft und feierte in Japan seinen ersten Sieg. Ein Jahr später gewann er drei Grand-Prix. Beim Finale in Valencia holte er Rang drei und damit den Weltmeistertitel, knapp vor Konkurrent Jack Miller. Es folgte ein schwieriges Rookie-Jahr im EG0,0 Marc VDS Team in der Moto2™. 2016 gab es einige Stürze zu verbuchen, aber in der zweiten Saisonhälfte fing sich Alex Márquez. In Aragon stand er als Zweiter erstmals auf dem Moto2™-Podest. 2017 folgten dann in Jerez, Barcelona und Motegi die ersten Siege. Letzten November saß er dann für einen Test in Jerez als Ersatz für den verletzten Thomas Lüthi auf dem MotoGP™-Bike – und lag am Ende nur zwei Sekunden hinter der Bestzeit von Andrea Dovizioso. Dieses Jahr war er unglaublich konstant und holte aus den ersten acht Rennen sieben Top-Fünf-Ergebnisse, hatte aber in Jerez auch einen Sturz. Derzeit liegt er auf dem dritten WM-Rang.

The younger brother of reigning MotoGP™ World Champion Marc Marqueze, Alex won the Moto3™ CEV title in 2012, and enjoyed numerous wildcard rides in the Moto3™ World Championship. For the 2013 season, he stepped up full time with the Estrella Galicia 0,0 team and secured his first victory in Japan. A year later and Marqueze won three races. A third place in the final round in Valencia secured a maiden world title after an epic year-long scrap with Jack Miller. A tough rookie year in Moto2™ with EG0,0 Marc VDS team followed. A series of crashes undermined his early challenge in 2016, but he recovered well to take his first Moto2™ podium with second at Motul/Aragon. There was another progression over that winter, with Marqueze proving himself capable of winning races in 2017, with successes arriving at Jerez, Barcelona and Motegi. What's more, the younger Marqueze had his first serious run out on a MotoGP™ machine last November, when he stepped in for the injured Thomas Lüthi at a private test in Jerez, where he was just over 2s off Andrea Dovizioso's best time. He knows as well as anyone, a championship challenge must materialise, should he wish to follow his brother's path into the premier class. The younger Marqueze brother has rarely been spectacular in the first eight races, but seven solid top five finishes (and a costly crash at Jerez) see him sitting third in the World Championship.



7 Lorenzo Baldassarri

PONS HP40



Vítězství v Moto2™. **Siege**. Wins: 2
Podia v Moto2™. **Podeste**. Podiums: 6



V roce 2011 Baldassarri vyhrál Pohár nováčků Red Bull MotoGP Rookies Cup, když v sezóně celkem osmkrát vystoupal na stupně vítězů včetně dvou vítězství. Na světové scéně se poprvé objevil v roce 2013 v týmu Fausta Gresiniho, ale nejlepším výsledkem bylo jen 17. místo na japonské dráze v Motegi. O rok později přestoupil Baldassarri společně s týmem Gresini do kategorie Moto2™. O rok později přišel k týmu Forward Racing a o téměř rok získal také své první podium, když v Austrálii dojel třetí. S týmem zůstal i v roce 2016 a před domácím publikem v Mugello získal druhé místo a v Misano první vítězství. O rok později začal sezónu velmi nadějně, ale pád v Assenu poznamenala jeho formu a vykonostnost šel dolů. Letos přestoupil k týmu Pons Kalex a s jedním vítězstvím a dvěma podii mu patří páté místo v průběžné klasifikaci.

Baldassarri holte 2011 den Titel im Red Bull MotoGP Rookies Cup – mit zwei Siegen und sechs Podesten. 2013 gab es das Debüt in der Moto3™ Weltmeisterschaft, wo er für das Gresini Team auf dem Twin Ring Motegi mit Platz 17 sein bestes Ergebnis holte. Baldassarri wechselte 2014 mit dem gleichen Team in die Moto2™ Weltmeisterschaft, ein Jahr später fuhr er für das Forward Racing Team. Baldassarri holte das erste Podest seiner Karriere 2015 in Australien und beendete die WM auf Rang neun. Auch 2016 fuhr er für Forward Racing und feierte mit ihnen beim Heimrennen in Mugello den zweiten Platz. Seine Liebe zu Heimrennen unterstrich er dann auf dem Misano World Circuit Marco Simoncelli – von Startplatz drei aus ging es zum ersten Grand-Prix-Sieg. 2017 startete er stark in die Saison, hatte aber in Assen einen schlimmen Ablauf, der den Rest der Saison beeinflussen sollte. Trotzdem gilt er 2018 im Pons Kalex Team als Titelanwärter, denn er hat mit einem Sieg und zwei weiteren Podesten derzeit den fünften WM-Rang inne.

Baldassarri won the Red Bull MotoGP Rookies Cup in 2011 with two wins and six podiums. In 2013 he made his Moto3™ World Championship debut with the Gresini team and scored a best result of 17th at the Twin Ring Motegi. Baldassarri switched to Moto2™ with the same team in 2014 before he headed to the Forward Racing squad in 2015. Baldassarri took a career first podium in Australia and end the championship in ninth. He remained with Forward Racing in 2016 and was back on the podium with a brilliant second place in front of his crowd at Mugello. And his love affair with racing at home continued at the Misano World Circuit Marco Simoncelli when he took an outstanding debut win from third on the grid. After a promising start to 2017, Baldassarri's form tailed off after a terrifying qualifying spill at Assen and he is seeking to be reconsidered as a title contender after switching to a Pons Kalex for 2018. After one victory and two podiums he is fifth in the championship.

36 Joan Mir

EG 0,0 MARC VDS



Vítězství v Moto2™. **Siege**. Wins: –
Podia v Moto2™. **Podeste**. Podiums: 3



Španělský jezdec původem z Mallorky vstoupil do mistrovství světa Moto3™ na současně poměry v „pokročilém“ věku osmácti let v roce 2016. Na světovou scénu byl ale velmi dobře připraven z Poháru nováčků Red Bull Rookies Cup a cenná zkušenosti si přinesl i z juniorského mistrovství světa, kde v roce 2015 vyhrál čtyři závody. První rok v Moto3™ začal pozvolna, ale v druhé polovině si dojel pro první vítězství v Rakousku a do konce roku přidal další dvě podiumová umístění a celkově skončil pátý. Následující rok tým Leopard Racing přešel od KTM k Hondě, což se ukázalo být klíčovým bodem. Mir přidal své jezdecké umění, nevidaný cit pro brždění a plynulou jízdu a titul mistra světa získal s náskokem neuvěřitelných 93 bodů. V letošním roce přestoupil do vítězného týmu v Moto2™ Estrella Galicia 0,0 Marc VDS. Ke dvěma třetím místům v Le Mans a Mugellu přidal na Sachsenringu místo druhé a v průběžném celkovém pořadí je na čtvrtém místě. Nováček v prostřední kategorii již podepsal smlouvu na rok 2019 se Suzuki v MotoGP™.

Joan Mir von der Insel Mallorca kam 2016 in die Moto3™ Weltmeisterschaft. Mit 18 Jahren hatte er bereits in der FIM Junior World Championship gezeigt, dass er schnell ist – 2015 sammelte er vier Siege dort, allerdings aber auch vier Nuller. In der Weltmeisterschaft ließ er dann sein wahres Talent: Nach schwierigen ersten neun Rennen, gewann er überraschend auf dem Red Bull Ring in seinem zehnten Grand Prix. Sein Leopard Racing Team wechselte schließlich von KTM zu Honda und mit der NSF250RR fand er sich mehr als gut und schnell zurecht. Mir holte zehn Siege und dominierte das Jahr, wurde Moto3™ Weltmeister und wechselte 2018 in die Moto2™. Dort fährt er für das Titeltteam von Estrella Galicia 0,0 Marc VDS. Der Rookie hat bereits für 2019 einen Vertrag im Suzuki-Werksteam in der MotoGP™ unterschrieben. Dieses Jahr stand er in der Moto2™ bereits in Frankreich und Italien auf dem Podest, allerdings gab es in Barcelona auch einen Sturz – auf dem Sachsenring katapultierte ihn ein Podest zurück zu Rang vier in der Weltmeisterschaft.

The Majorcan was marginally older than a band of talented rookies when he joined the Moto3™ World Championship in 2016. At 18 years of age, Mir had proven he was fast in the FIM Junior World Championship. Four wins in 2015 bore testament to that. But there was inconsistency too, with four DNFs disrupting his campaign. That first season in the world championship showed real promise. After an iffy first nine races, Mir claimed a surprise first win at Austria's Red Bull Ring the tenth time out. An insistence on his Leopard Racing team switching from KTM to Honda machinery was pivotal for the following year; Mir's exceptional braking ability and fluent movements were a match made in heaven with the NSF250RR. Ten wins followed in a dominant championship romp that enabled a graduation to the Moto2 class in 2018 with the world championship winning Estrella Galicia 0,0 Marc VDS team. The rookie has already secured a ride with Suzuki's MotoGP™ team for 2019 after two promising podiums in France and Italy. A podium at the Sachsenring pushed him to fourth in the championship.

97 Xavi Vierge

DYNAVOLT INTACT GP



Vítězství v Moto2™. **Siege**. Wins: –
Podia v Moto2™. **Podeste**. Podiums: 2



Mladý závodník původem z Barcelony před vstupem do MS závodil v mistrovství Evropy Moto2, kde získal titul vicemistra v roce 2015. Jeho vynikající výsledky přispěly k tomu, že do MS vstoupil v téměř roce, aby se zúčastnil posledních devíti závodů sezóny. S francouzským týmem na stroji Tech3 pokračoval i v roce 2016 a v poslední třetině seriálu již pravidelně obsazoval bodované pozice. V roce 2017 naplno prokázal svůj potenciál, s podvozkem Mistral 610 se devětkrát umístil v první desítce, poprvé odstartoval z první řady a získal také první umístění na stupních vítězů v deštivém Motegi. Letos Vierge přestoupil do německého týmu Dynavolt a poprvé závodil se strojem Kalex. V Argentině získal první podium na suchu a přidal i další umístění mezi prvními pěti v Jerezu, Le Mans a Barceloně.

Xavi Vierge aus Barcelona tritt nach vielen Jahren des stetigen Wachstums dieses Jahr ins Rampenlicht der Grand-Prix-Bühne. 2015 zog er ein erstes Interesse auf sich, als er auf dem Tech3 Mistral Chassis in der Moto2™-Europa-Meisterschaft fuhr. Den Titel verpasste er knapp, trotzdem wurde er von Tech 3 für die zweite Saisonhälfte 2015 in die Moto2™ Weltmeisterschaft geholt. 2016 fuhr er dann für das französische Team seine erste vollständige Saison und schaffte es zum Saisonende hin permanent in die Punkteränge. 2017 schaffte er den Durchbruch und brachte das Mistral 610 Chassis neun Mal in die Top-Ten, fuhr in Motegi damit auch in Reihe eins und auf das Podest. 2018 ist er ins deutsche Dynavolt GP Team gewechselt, wo er eine Kalex fährt. Damit schaffte er in Argentinien sein erstes Trocken-Podest und in Jerez, Le Mans und Catalunya die Top-Fünf.

The young Barcelona rider is finally making waves on the Grand Prix scene after years of steady improvement. Vierge first caught the eye with a string of impressive showings in the Moto2™ European Championship in 2015 aboard the Tech3 Mistral chassis. His performances, which saw him narrowly miss out on the championship win, earned him a call up to Tech 3's Moto2™ effort in the world championship for the second half of 2015. A full-time berth in the French squad followed in 2016, a year in which he became a point-scoring regular by the season's final third. And in 2017 he really came into his own, taking the Mistral 610 chassis to nine top ten finishes, including a stunning first front row start and podium finish at a soaking wet Motegi. For 2018, Vierge moves to the German Dynavolt squad to contest his first season on a Kalex chassis. He has started the season impressively, scoring a first dry weather podium in Argentina and excellent top fives at Jerez and Le Mans and Catalunya.



Motor Oils and Additives made in Germany. For your Motorbike.



LIQUI MOLY GMBH

Jerg-Wieland-Str. 4

89081 Ulm

Germany

Phone: 0731 / 1420-0

Fax: 0731 / 1420-71

E-mail: info@liqui-moly.de

EXCLUSIVE LUBRICANT

MotoGP™ WORLD CHAMPIONSHIP

WWW.LIQUI-MOLY.DE

STARTOVNÍ LISTINA · STARTLISTE · ENTRY LIST

05 JAUME MASIA 
 TÝM.TEAM BESTER CAPITAL DUBAI
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

07 ADAM NORRODIN 
 TÝM.TEAM PETRONAS SPRINTA RACING
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA

08 NICOLÒ BULEGA 
 TÝM.TEAM SKY RACING TEAM VR46
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

10 DENNIS FOGGIA 
 TÝM.TEAM SKY RACING TEAM VR46
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

11 LIVIO LOI 
 TÝM.TEAM REALE AVINTIA ACADEMY
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

12 MARCO BEZZECCHI 
 TÝM.TEAM PRUESTELGP
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

14 TONY ARBOLINO 
 TÝM.TEAM MARINELLI SNIPERS TEAM
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA

15 FILIP SALAČ 
 DIVOKÁ KARTA WILD CARD
 TÝM.TEAM CUNA DE CAMPEONES CZECH TALENT TEAM
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

16 ANDREA MIGNO 
 TÝM.TEAM ANGEL NIETO TEAM Moto3
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

17 JOHN MCPHEE 
 TÝM.TEAM CIP - GREEN POWER
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

19 GABRIEL RODRIGO 
 TÝM.TEAM RBA BOE SKULL RIDER
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

21 FABIO DI GIANNANTONIO 
 TÝM.TEAM DEL CONCA GRESINI Moto3
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA

22 KAZUKI MASAKI 
 TÝM.TEAM RBA BOE SKULL RIDER
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

23 NICCOLÒ ANTONELLI 
 TÝM.TEAM SIC58 SQUADRA CORSE
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA

24 TATSUKI SUZUKI 
 TÝM.TEAM SIC58 SQUADRA CORSE
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA

27 KAITO TOBA 
 TÝM.TEAM HONDA TEAM ASIA
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA

33 ENEA BASTIANINI 
 TÝM.TEAM LEOPARD RACING
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA

37 TIM GEORGI 
 DIVOKÁ KARTA WILD CARD
 TÝM.TEAM FREUDENBERG RACING TEAM
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

40 DARRYN BINDER 
 TÝM.TEAM RED BULL KTM AJO
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

41 NAKARIN ATIRATPHUVAPAT 
 TÝM.TEAM HONDA TEAM ASIA
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA

42 MARCOS RAMÍREZ 
 TÝM.TEAM BESTER CAPITAL DUBAI
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

44 ARÓN CANET 
 TÝM.TEAM ESTRELLA GALICIA 0,0
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA

48 LORENZO DALLA PORTA 
 TÝM.TEAM LEOPARD RACING
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA

65 PHILIPP OETTL 
 TÝM.TEAM SUDMETAL SCHEDL GP RACING
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

71 AYUMU SASAKI 
 TÝM.TEAM PETRONAS SPRINTA RACING
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA

72 ALONSO LOPEZ 
 TÝM.TEAM ESTRELLA GALICIA 0,0
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA

75 ALBERT ARENAS 
 TÝM.TEAM ANGEL NIETO TEAM Moto3
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

77 VINCENTE PEREZ 
 DIVOKÁ KARTA WILD CARD
 TÝM.TEAM REALE AVINTIA ACADEMY
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

81 STEFANO NEPA 
 TÝM.TEAM CIP - GREEN POWER
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

84 JAKUB KORNFEIL 
 TÝM.TEAM PRUESTELGP
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM

88 JORGE MARTÍN 
 TÝM.TEAM DEL CONCA GRESINI Moto3
 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA

Klasifikace. Klassifikation. Classification

Jezdci Rider

	#	JEZDEC RIDER	ZEMĚ NAT	TÝM TEAM	MOTOCYKL BIKE	BODY TOTAL
1	88	Jorge Martín	SPA	Del Conca Gresini Moto3	Honda	130
2	12	Marco Bezzecchi	ITA	Redox PruestelGP	KTM	123
3	44	Arón Canet	SPA	Estrella Galicia 0,0	Honda	92
4	21	Fabio Di Giannantonio	ITA	Del Conca Gresini Moto3	Honda	91
5	33	Enea Bastianini	ITA	Leopard Racing	Honda	84
6	19	Gabriel Rodrigo	ARG	RBA BOE Skull Rider	KTM	65
7	84	Jakub Kornfeil	CZE	Redox PruestelGP	KTM	61
8	16	Andrea Migno	ITA	Angel Nieto Team Moto3	KTM	60
9	42	Marcos Ramírez	SPA	Bester Capital Dubai	KTM	57
10	48	Lorenzo Dalla Porta	ITA	Leopard Racing	Honda	46
11	23	Niccolò Antonelli	ITA	SIC58 Squadra Corse	Honda	45
12	65	Philipp Oettl	GER	Sudmetal Schedt GP Racing	KTM	44
13	05	Jaume Masiá	SPA	Bester Capital Dubai	KTM	44
14	17	John McPhee	GBR	CIP- Green Power	KTM	39
15	24	Tatsuki Suzuki	JPN	SIC58 Squadra Corse	Honda	38
16	72	Alonso Lopez	SPA	Estrella Galicia 0,0	Honda	31
17	75	Albert Arenas	SPA	Angel Nieto Team Moto3	KTM	30
18	27	Kaito Toba	JPN	Honda Team Asia	Honda	26
19	07	Adam Norrodin	MAL	Petronas Sprinta Racing	Honda	24
20	14	Tony Arbolino	ITA	Marinelli Snipers Team	Honda	24



Tým Team

TÝM TEAM	QAT	ARG	USA	SPA	FRA	ITA	SPA	NED	GER	CZE	AUT	GBR	RSM	SPA	THA	JPN	AUS	MAL	SPA	TOTAL
Del Conca Gresini Moto3	35	21	36	9	13	41	9	32	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	221
Redox PruestelGP	9	27	25	28	10	20	25	11	29	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	184
Leopard Racing	16	22	20	-	-	18	25	26	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	130
Estrella Galicia 0,0	20	30	8	13	8	5	8	20	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	123
Bester Capital Dubai	5	4	-	27	22	1	-	19	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	101
Angel Nieto Team Moto3	6	3	14	3	45	13	-	2	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	90
SIC58 Squadra Corse	13	8	7	15	18	7	11	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	83
RBA BOE Skull Rider	14	7	4	6	-	13	16	8	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	69
CIP - Green Power	-	-	2	2	7	4	17	-	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48
Petronas Sprinta Racing	13	11	5	4	-	-	3	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	47

Konstruktér Constructor

TÝM TEAM	QAT	ARG	USA	SPA	FRA	ITA	SPA	NED	GER	CZE	AUT	GBR	RSM	SPA	THA	JPN	AUS	MAL	SPA	TOTAL
Honda	25	20	25	13	13	25	25	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	196
KTM	11	25	16	25	25	20	20	13	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	175



Jorge Martin na špičce v Moto3™

Těsný bodový rozdíl mezi dosavadním lídrem Jorge Martinem a druhým Markem Bezzecchim je zárukou, že i druhá polovina sezóny bude velmi napínavá. Vedoucí dvojici po devíti závodech od sebe dělí pouhých sedm bodů. V posledním závodě v Německu vyhrál Martin letos již popáté, ale poprvé s pohodlným náskokem 2,5 vteřiny před Bezzecchim.

Bezzecchi je ale jinak velmi tvrdým soupeřem. Osmnáctiletý Ital získal šest pódiových umístění v první polovině sezóny a ve zbývajících třech závodech upadl, když bojoval ve vedoucí skupině. Martin má na Brno dobré vzpomínky, právě zde v roce 2016 získal své první umístění na stupních vítězů. Oproti tomu jeho rival na brněnské trati dojel při svém jediném účinkování na 22. místě.

Třetí v pořadí Aron Canet ztrácí na vedoucího krajana 38 bodů. Pády v Jerezu a Katalánsku poznamenaly nepřehlednější úvod sezóny. Canet ale v posledních dvou závodech dojel v elitní pětce, a tak v bodovém hodnocení postoupil nahoru.

O pouhý bod je na čtvrtém místě Fabio de Giannantonio. Jezdec týmu Estrella Galicia Honda ztratil v Německu 25 bodů, a tak se jeho ztráta na vedoucího Martina zvýšila ze 14 na 39 bodů. Pátý v průběžném pořadí Enea Bastianini musí v Brně také předvést nejlepší výsledek, pokud se chce po pádu na Sachsenringu ještě zapojit do boje to mistrovský titul.



Real Road Racing in Frohburg

Text: Thorsten Horn

Wenn aus normalen Straßen und einem Gewerbegebiet eine Rennstrecke mit richtigem Fahrerlager und auch sonst allem was dazu gehört wird, dann ist wieder „Road Racing“ auf höchstem Niveau in Sachsen angesagt. In diesem Jahr findet dieser motorsportliche Leckerbissen, das nun schon 56. Internationale Frohburger ADAC Dreieckrennen, am 22. und 23. September statt. Highlights der Veranstaltung sind, wie in den Vorjahren, die Finalläufe zur IRRC - International Road Racing Championship - mit ihren Klassen Superbike und Supersport, die hochkarätige Starterfelder garantieren. Bevor es für die Aktiven ernst wird, gibt es am Freitag, dem 21. September, ab 18.00 Uhr in der Frohburger Innenstadt den Markt-Event „Rennstadt trifft Rennen“. Dazu wird der Großteil der Fahrer mit ihren Rennmaschinen in einem Korso zum Frohburger Markt fahren, sich rund um den Centauren-Brunnen aufstellen und den zahlreichen Fans Rede und Antwort stehen und Autogramme geben. Am Samstag (22.9.) dröhnen die Motoren ab 8.00 Uhr zu den Trainingsessions, an die sich am Nachmittag die ersten drei Rennen anschließen. Am Abend sorgt Live-Musik im Festzelt für beste Unterhaltung. Das erste Rennen des Rennsonntags (23.9.) wird 9.00 Uhr gestartet. Wiederum am Abend findet im Festzelt die Gesamtsiegerehrung der IRRC 2018 statt, zu der ebenfalls alle Motorsportfreunde recht herzlich eingeladen sind. Neben der IRRC sind zum diesjährigen Frohburger Dreieckrennen die Klassen Superport/STK600/Moto2, SBK/STK 1000/OPEN, Frohburg Twins inkl. Belgischer Meisterschaft, 2-Takt Klassik (von 125 bis 350 ccm bis Mitte der 1980er-Jahre) und 2-Takt Grand Prix (von 125 bis 500 ccm bis in die Neuzeit) ausgeschrieben.

Weitere Infos gibt es unter www.frohburger-dreieck.de und im Facebook.

Road Racing 56. Int. Frohburger Dreieckrennen



22.-23.09.2018

- Joey Dunlop OPEN -

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



EUR 29,95

Das BUCH zum 90-jährigen Jubiläum des Sachsenrings



Am 26. Mai 1927 dröhnten in Hohenstein-Ernstthal zum ersten Mal die Motoren, Badberg-Vierecks-Rennen nannten die Organisatoren das Spektakel. Es war die Geburtsstunde des Sachsenrings, obwohl der Kurs erst seit 1937 offiziell diesen Namen trägt. Noch vor dem Zweiten Weltkrieg fanden hier die Großen Preise Deutschlands und sogar von Europa statt. Durch den hohen fahrerischen Anspruch und das große Zuschauerinteresse entwickelte sich der Sachsenring immer mehr zu einer beliebten Adresse. Daran hat sich bis heute nichts geändert! Von 1961 bis 1972 schrieb die zwischen Chemnitz und Zwickau gelegene Strecke erstmals Geschichte in der Weltmeisterschaft.



EUR 19,95

Barry - Die Geschichte der Motorrad-Legende Barry Sheene

Dies ist die außergewöhnliche Geschichte von Barry Sheene, dem Astmattiker und frechen Jungen aus Cockney, der aufwuchs, um eine Legende des Sports zu werden. Er gewann die britische 125-ccm-Motorradmeisterschaft mit nur 20 Jahren und wurde trotz zweier lebensgefährlicher Stürze zweifach Weltmeister in der 500-ccm-Klasse. In einer Zeit, in der es der Sport und seine Persönlichkeiten nicht weiter als auf die Rückseiten der Zeitungen schafften, gelang es Barry Sheene die Brücke zwischen Sport und Berühmtheitsgrad so stilvoll, wie es bis dahin nur George Best geschafft hatte, zu überqueren.

EUR 19,00



Begrenzter Motorradrennsport

Bis einschließlich 1972 besaß der Motorradrennsport in der ehemaligen DDR wahrlich internationalen Charakter. Seit 1961 traten auf dem Sachsenring die besten Fahrer der Welt gegeneinander an. Auf den Dreieckspisten von Schleiz und Frohburg sowie den damaligen Autobahnkursen gehörten Piloten aus den westlich geprägten Ländern zum Starterfeld. Doch 1973 war damit Schluss! Die Weltmeisterschaftsläufe auf dem Sachsenring waren Geschichte, ab sofort durften nur noch Fahrer aus den Ostblockstaaten teilnehmen. In Schleiz und Frohburg war dies nicht anders. Die Enttäuschung der vielen Tausend Fans war unbeschreiblich!

Infos und weitere Motorsportartikel unter: www.top-speed.info

oder Tel. 0371 560160 **TOP-SPEED**

Jorge Martin vor Brunn in Höchstform

Der Moto3™-Titelkampf 2018 zwischen dem Spanier Jorge Martin und dem Italiener Marco Bezzecchi geht in die zweite Saisonhälfte: Nach neun Rennwochenenden trennen die Beiden an der Spitze der WM-Tabelle gerade einmal sieben Punkte. Martin zeigte in Deutschland groß auf und gewann mit komfortablen 2,5 Sekunden Vorsprung vor seinem italienischen Rivalen. Martin wurde dort den Erwartungen gerecht, die ihn schon vor Saisonbeginn zum Titelfavoriten erklärten.

Mit Bezzecchi hat Martin aber einen starken Gegner bekommen. Der 18-jährige Italiener hat in der ersten Saisonhälfte sechs Mal auf dem Podest gestanden – bei den anderen Rennen stürzte er im Kampf um das Podest. Martin holte in Brunn 2016 sein erstes GP-Podest – sein Rivale kam in seinem einzigen Rennen hier, im letzten Jahr, nicht über Platz 22 hinaus.

Zuletzt präsentierte sich auch Aron Canet wieder stark und konnte sich nun – trotz der desaströsen Stürze in Jerez und auf dem Circuit Catalunya – wieder in den Titelkampf einmischen. Der junge Spanier liegt nur 38 Punkte hinter dem WM-Leader, fuhr aber zuletzt zwei Mal in Folge in die Top-Fünf. Damit hat er die Konstanz wieder gefunden, die ihm zu Saisonbeginn noch gefehlt hatte. Dieses Wochenende will Canet den dritten Platz von Brunn aus dem Vorjahr sicher verbessern.

Nur einen Punkt hinter dem Estrella Galicia Honda-Piloten liegt Fabio Di Giannantonio. Der war in Deutschland gestürzt und rutschte damit von 14 Punkte Rückstand auf Martin zu deren 39 ab. Enea Bastianini ist Fünfter und auch er ging am Sachsenring leer aus.



Spain's Jorge Martin's engaging title fight with Marco Bezzecchi is poised to continue apace in the second half of 2018 with the pair separated by just seven points after nine weekends of racing. Martin's splendid performance in Germany, where he eased clear of his Italian rival for a comfortable 2.5 second win, was his most assured to date, and suggests he is now on course to fulfil the promise that surrounded him before the season.

But in Bezzecchi, Martin has a strong challenger. The 18-year old Italian has scored six podiums in the opening half of the season and crashed while contesting the top three in the other outings. It promises to be a fight that goes all the way. Martin has good memories of Brno, scoring his first Grand Prix podium here back in 2016, while his rival only managed 22nd in his sole visit to the track last year.

A strong recent run has pushed Aron Canet back into the title fight after disastrous crashes at Jerez and the Circuit Catalunya.

The young Spaniard sits 38 points back of the championship lead but two consecutive top five finishes running suggests he has re-found some consistency that was lacking earlier in the year. This weekend Canet will be seeking to improve on his third-place finish at Brno last year.

Just one point behind the Estrella Galicia Honda rider comes Fabio Di Giannantonio, whose crash in the German Grand Prix saw him slip from 14 points back of Martin in the title fight to 39. Enea Bastianini, fifth overall, will also be keen to bounce back in the Czech Republic after a costly DNF at the Sachsenring.

Jorge Martin riding crest of a wave on the way to Brno



TOP 6



88 Jorge Martin

DEL CONCA GRESINI Moto3

Vitězství v Moto3™. **Siege.** Wins: 6
Podia v Moto3™. **Podeste.** Podiums: 15

Stejně jako řada dalších jezdců i Jorge Martin startoval v Poháru nováčků Red Bull MotoGP Rookies Cup. Výsledky v první sezóně v roce 2012 poznamenaly pády a Martin na výraznější umístění nedosáhl. O rok později již ale bojoval o přední umístění, a nakonec skončil na celkovém druhém místě za českým jezdcem Karlem Hanikou. V následujícím roce si již titul v Poháru nováčků nenechal ujít. Na světové scéně v Moto3™ debutoval o rok později v barvách týmu Mahindra Mapfre Aspar a nejlepším výsledkem dosáhl v Aragonu, kde dojel sedmý a první podium získal v roce 2016 v Brně. V loňském roce přestoupil do italského týmu Del Conca Gresini Racing Moto3™, kde nahradil odcházejícího Eneu Bastianiniho. I přes zranění nohy během tréninku v Německu, mu devět umístění na stupních vítězů, včetně vítězství ve Valencii, vyneslo celkové čtvrté místo. Letos již získal pět prvních míst, a i přes nezávazné pády v Jerezu a Le Mans a jezdeckou chybu v Katalánsku je se sedmibodovým náskokem na čele v průběžném pořadí.

In seiner ersten Red Bull Rookies MotoGP Cup Saison im Jahr 2012, hatte Jorge Martin mit etlichen Verletzungen zu kämpfen. Ein Jahr später, 2013, wurde er hinter Karel Hanika Vizemeister, ein Jahr später holte er sich dominant den Titel. 2015 fuhr Martin dann seine erste komplette Moto3™-WM-Saison im Mahindra Mapfre Aspar Team. Im Motor Land Aragon holte er mit Rang sieben sein bestes Ergebnis. Auch 2016 blieb er in dieser Mannschaft und holte im Regen von Brunn sein erstes Podest. 2017 wechselte der Spanier ins Del Conca Gresini Racing Moto3™ Team und ersetzte dort Enea Bastianini. Trotz eines schlimmen Beinbruchs beim Deutschland Grand Prix konnte er noch den vierten Gesamtrang holen – nach neun Pole-Positions und neun Siegen, darunter dem heiß ersehnten ersten Grand-Prix-Sieg beim Finale in Valencia. Martin galt in seinem zweiten Jahr im Gresini Racing Team als Titelfavorit, hatte aber in den ersten Rennen extremes Pech. Auf Siege in Katar, Austin und Mugello folgten Stürze in Jerez und Le Mans – er wurde abgeräumt. In Catalunya stürzte er in Führung liegend. Mit Siegen in Assen und auf dem Sachsenring eroberte er sich um derzeit sieben Punkte die WM-Führung.

After an injury-hit first season in the Red Bull Rookies MotoGP Cup in 2012, Martin finished runner-up behind Karel Hanika in 2013. He went one better though in a dominant 2014 campaign to be crown champion. For 2015 Martin took the next step and participated in his first full season in the Moto3™ World Championship, where he joined the Mahindra Mapfre Aspar team. He scored a season best seventh in MotorLand Aragon and remained with the team in 2016 to register his first podium in a rain-hit race in Brno. For 2017, the Spaniard moved to Del Conca Gresini Racing Moto3™ to replace Enea Bastianini and despite a nasty leg break during free practice for the German Grand Prix, he placed fourth overall in a year that saw him rack up nine pole positions and nine podium finishes, including a long-awaited debut triumph at the Grand Prix of Valencia. He begins his second year with the Gresini Racing team as the championship favourite but bad luck has prevented him from starting the season stronger. Wins in Qatar, Austin and Mugello were tempered by crashes – caused by other riders – at Jerez and Le Mans, as well as a crash out of the lead in Catalunya, which was all of his own doing. Martin responded brilliantly by winning at Assen and the Sachsenring and now holds a 7-point championship lead.



44 Arón Canet

ESTRELLA GALICIA 0,0



Vítězství v Moto3™. **Siege**. Wins: 3
Podia v Moto3™. **Podeste**. Podiums: 9



• V roce 2013 Canet startoval ve španělském mezinárodním mistrovství CEV v přípravné třídě Pre-Moto3™ a rok později postoupil do Moto3™. Stát se členem týmu Estrella Galicia 0,0 Junior Team bylo zlomovým bodem v jeho kariéře. V roce 2015 v barvách nového týmu bojoval o titul juniorského mistra světa v šampionátu FIM CEV Repsol Moto3™. Bohužel kvůli zranění ke konci sezóny nakonec v celkové klasifikaci skončil třetí. Talent a úsilí mladému španělskému jezdcovi zajistilo místo v mistrovství světa o rok později. Vkládané naděje potvrdil vynikajícími výsledky čítající první podium na světové scéně v Austrálii a první vítězství na domácí trati ve Valenci. V loňském roce skončil celkově třetí, když si připsal tři vítězství – v Jerezu, Assenu a Silverstone. Aron, stále v barvách stejného týmu, tak byl po výborných letošních předsezónních testech považován za jednoho z favoritů na získání titulu. V prvních dvou GP sezóny získal druhé místa, pak ale přišel nešťastný Jerez. Jezdeckou chybou srazil další tři jezdce a i přes následně penalizace a výhry ve výkonech se díky zlepšení v Assenu a Sachsenringu radí na třetí místo průběžného celkového pořadí.

• Canet fuhr 2013 in der CEV die Pre-Moto3™-Klasse und wechselte 2014 in die größere CEV Moto3™ Meisterschaft. 2015 feierte er mit dem Estrella Galicia 0,0 Junior Team in der CEV Repsol Moto3™ Junioren-Weltmeisterschaft den Durchbruch und kämpfte um den Titel. Allerdings verletzte er sich gegen Ende der Saison unglücklich und musste sich am Ende mit dem dritten Meisterschaftsrank begnügen. Damit hatte er sich aber für 2016 für einen Platz in der Weltmeisterschaft im Estrella Galicia 0,0 Team empfohlen. Auf Phillip Island fuhr der Rookie auf das Podest, in Valencia schnappte er sich die Pole-Position. Er blieb auch 2017 in diesem Team, doch die Saison gestaltete sich inkonstanter. Trotzdem holte er in Jerez, Assen und Silverstone die Siege. Auch 2018 fährt er für diese Mannschaft – und holte in den ersten beiden Rennen auch zwei Podeste. In Jerez machte er einen Fehler und räumte dabei noch drei weitere Fahrer ab. Die Strafen dafür und nicht ganz so konstante Leistungen bedeuteten, dass er in der WM-Tabelle etwas abrutschte. In Assen und auf dem Sachsenring war er wieder in Form und brachte sich auf WM-Rang drei nach vorn.

• In 2013, Canet joined the CEV in the Pre-Moto3™ category, graduating to the full CEV Moto3™ championship in 2014. His major break came in 2015 in the FIM CEV Repsol Moto3™ Junior World Championship when he joined the Estrella Galicia 0,0 Junior Team and challenged for the title. It was only an unfortunate late season injury that set him back before he finished third. His efforts earned him a seat with the Estrella Galicia 0,0 team on the world stage in 2016, where he took a rookie podium at Phillip Island a maiden pole at home in Valencia. He remained in the same team in 2017 and, although inconsistent, he scored three victories at Jerez, Assen and Silverstone. Staying with the same team, preseason performances suggest he will be capable of mounting a championship challenge in 2018. After two second places in the first two races, Canet's season went awry at Jerez, where his mistake took out three other riders. Subsequent penalties and inconsistency led to a brief dip, but he recovered his form at Assen and the Sachsenring to sit third in the championship.

21 Fabio di Giannantonio

DEL CONCA GRESINI Moto3



Vítězství v Moto3™. **Siege**. Wins: –
Podia v Moto3™. **Podeste**. Podiums: 10



• Fabio Di Giannantonio je považován za jednoho z nejnadějnějších jezdců, který prošel Pohárem nováčků Red Bull Rookies Cup v posledních letech. Ve své debutové sezóně v mistrovství světa v roce 2016 zajel výborně a zastínil další dva populárnější nováčky Nicola Bulegu a Arona Caneta. V týmu Gresini Moto3™ získal první výsňné podium na domácí trati v Mugellu. V sezóně pak přidal další dvě umístění na stupních vítězů v Assenu a v Brně. V nadcházejícím ročníku ale pozici favorita na titul mistra nedokázal proměnit v realitu. Přesto, že dosáhl na pět podíiových umístění, včetně tvrdého souboje s pozdějším mistrem světa Joanem Mirem v Aragonu, v celkovém pořadí to stačilo jen na pátou příčku. Ambice mladého Itala, který třetím rokem pokračuje s týmem Gresini, jsou letos vysoké. V průběžném pořadí mu patří čtvrté místo a ke dvěma podíiovým umístěním v Argentíně a Mugellu potřebuje přidat další, pokud chce opravdu pomýšlet na titul.

• Fabio di Giannantonio kommt aus dem Red Bull Rookies Cup und debütierte 2016 in der Moto3™ Weltmeisterschaft – und hatte die besser eingeschätzten Rookies Niccolò Bulega und Aaron Canet in den 18 Rennen fast immer im Griff. Er fuhr für das Gresini Moto3™ Team und fuhr bei seinem Heim-Rennen in Mugello erstmals auf das Podest. Zwei weitere Treppchen folgten in Assen und Brünn. 2017 galt er als Titelfavorit, doch das konnte er nicht umsetzen. Trotzdem sammelte er weitere fünf Grand-Prix-Podeste und den vierten WM-Rang. Er bleibt für seine dritte Saison – 2018 – im Gresini-Team und gilt als Titelanwärter. Nach zwei Podesten in Argentinien und Mugello ist er derzeit Dritter in der WM.

• One of the most exciting prospects to emerge from the Red Bull Rookies Cup in recent years, Fabio Di Giannantonio caused a stir in 2016 – his debut season in Grand Prix – by outshining more fancied rookies Niccolò Bulega and Aron Canet across 18 races while riding for the Gresini Moto3™ squad. A first podium arrived courtesy of a daring showing during an epic home Grand Prix at Mugello and further podiums followed at Assen and Brno. An expected championship challenge never quite materialised in 2017 when riding for the same squad, although 'Digga' still managed to rack up a further five podiums, including a narrow defeat to eventual World Champion Joan Mir at Aragon, and fifth in the championship. He remains with Fausto Gresini's Moto3™ team for his third full Grand Prix campaign in 2018, a year in which he is among the fancied favourites for the world title. He is fourth in the standings after two podiums in Argentina and Mugello.

16 Andrea Migno

ANGEL NIETO TEAM Moto3



Vítězství v Moto3™. **Siege**. Wins: 1
Podia v Moto3™. **Podeste**. Podiums: 4



• Andrea Migno působil v Poháru nováčků Red Bull Rookies Cup v roce 2011, ale výsledky na sebe téměř neupozornil. A tak na místo očekávané kariéry v mistrovství světa zamířil následující dvě sezóny do španělského šampionátu CEV Moto3. V roce 2014 byl přijat do akademie VR46 a tak se mu konečně otevřela cesta do světa. V Mahindra Racing zaskočil za nevyrazného Arthura Sissise a osmé místo při druhém startu mu zajistilo místo stálého jezdce na rok 2015. Na sezónu 2016 získal dokonce místo v předním týmu Sky VR46 KTM. I přesto, že jej nevyrovnané výsledky provázely celou sezónou, dokázal v Assenu a Valenci vystoupit na podium. První nezapomenutelné vítězství vybojoval v roce 2017 v legendárním závodě skupinky 21 jezdců na domácí trati v Mugellu. Pravidelně bodovaná umístění mu v celkovém pořadí zajistila deváté místo. To ale nestačilo, aby pokračoval v týmu Sky, a tak letos přestoupil do týmu Angel Nieto.

• Andrea Migno fuhr 2011 im Red Bull Rookies Cup – aber seine Leistungen dort ließen nicht gerade vermuten, dass eine erfolgreiche Grand-Prix-Karriere vor ihm liege. 2012 und 2013 dann aber fuhr er in der CEV Moto3™ und zeigte starke Leistungen. Damit empfahl sich der Italiener für 2014 für die VR46 Academy – und damit war der Weg in die Weltmeisterschaft gebahnt. Er ersetzte bald den schwächelnden Arthur Sissis und fuhr bei schon seinem zweiten Rennen für Mahindra Racing zu Rang acht. Damit schnappte er sich auch den Stammpplatz für das Folgejahr. Die Ergebnisse blieben da aber aus, trotzdem wurde er für 2016 vom SKY VR46 KTM Team unter Vertrag genommen. Migno mangelte es noch an Konstanz, trotzdem fuhr er in Assen und Valencia auf das Podest. 2017 holte er in Mugello in einem Kampf aus 21 Piloten spektakulär seinen ersten Grand-Prix-Sieg. Auch wurde er konstanter und holte damit am Ende den neunten WM-Rang. 2018 ist er ins Team Angel Nieto gewechselt.

• Andrea Migno's fairly unremarkable stint in the Red Bull Rookies Cup in 2011 did not hint that a solid grand prix career lay ahead. But after several promising outings in the Spanish CEV Moto3™ championship in 2012 and '13, the Italian was recruited by the VR46 Academy in 2014, and a route into the world championship was almost immediately seized upon. Replacing the struggling Arthur Sissis, Migno placed a highly promising eighth in just his second outing for Mahindra Racing, earning him a full-time place for the following year. Results were not forthcoming, but Migno was nonetheless called up to the SKY VR46 KTM squad for 2016. Although wildly inconsistent, there were two podiums at Assen and Valencia, results he built upon in 2017 when he won out in a famous 21-rider duel at his home Grand Prix at Mugello. His regularity was much improved too, earning him ninth overall in the World Championship. That wasn't enough to keep his ride however, and Migno moves to the Team Angel Nieto squad for 2018.

33 Enea Bastianini

LEOPARD RACING



Vítězství v Moto3™. **Siege**. Wins: 3
Podia v Moto3™. **Podeste**. Podiums: 21



• Mladý jezdec na světovou scénu přímo vletěl, ale po vynikající úvodní sezóně přišel pokles ve výsledcích. Tehdy šestnáctiletý Enea Bastianini debutoval ve třídě Moto3™ v barvách juniorského týmu GO&FUN KTM Fausta Gresiniho, který si jej vybral na základě skvělých výsledků v Poháru nováčků Red Bull Rookies Cup. Enea nezklamal a již v Barceloně získal první umístění na stupních vítězů. K tomu přidal v Brně a Silverstone další dvě bedny. Následující sezónu tým Gresiniho přestoupil k japonské značce Honda a vykonnost italského jezdce stoupala. Získal své první vítězství na domácí půdě v Misano a společně s Danny Kentem a Migualem Oliveira bojoval o mistrovský titul. V následující sezóně přišel další pokrok v kariéře Bastianiniho a celkově skončil na druhém místě, a to i přesto, že vyhrál jen jediný závod. V roce 2017 přestoupil do týmu Estrella Galicia 0,0 opět na Hondě, ale v týmu se necítil a tak nakonec místo očekávané boje o titul, skončil v celkovém pořadí až šestý. Letos je Enea zpět v italském týmu, a to přímo v Leopard Honda, který v loňském roce slavil mistrovský titul. Úvod sezóny italskému jezdcovi příliš nevyšel, ale i přes pády v Kataru, Jerezu a Francii, se díky vítězství v Katalánsku a podiu v Assenu dokázal dostat až na současnou pátou příčku průběžného pořadí serialu.

• Enea Bastianini fuhr eine spektakulär starke erste Saison in der Moto3™ Weltmeisterschaft. Als 16-Jähriger hatte ihn das Junior Team GO&FUN KTM von Fausto Gresini nach nur einem Jahr im Red Bull Rookies Cup in die WM geholt. Bastianini trumpfte auch bald schon groß auf und fuhr in Barcelona das erste Mal auf das Podest, stand dann in Brünn und Silverstone wieder auf dem Treppchen. 2015 wechselte das Team von Gresini zu Honda und Bastianini holte in Misano seinen ersten Sieg. Im WM-Kampf unterlag er aber Danny Kent und Miguel Oliveira. 2016 brauchte es 14 Anläufe, ehe er wieder ein Rennen gewinnen konnte. Mit dem Estrella Galicia 0,0 Honda Team lief es ab 2017 nicht richtig zusammen. 2018 tritt er für das Weltmeister-Team von Leopard Honda an, doch der Saisonstart verlief holprig: In Katar, Jerez, Frankreich und Deutschland stürzte er, in Catalunya und Assen katapultierte er sich mit einem Sieg und einem zweiten Platz zurück auf WM-Rang fünf.

• A rider who's explosion onto the scene was so thrilling and spectacular, the following years have not quite lived up to the billing. A 16-year old Enea Bastianini thrilled in his first season in Moto3™, promoted to Fausto Gresini's Junior Team GO&FUN KTM after just a single year in the Red Bull Rookies Cup. His impact was almost immediate; a podium in Barcelona was soon followed by further top threes at Brno and Silverstone. With Gresini switching to Honda machinery for 2015, a first title challenge was formed. That debut win arrived in front of home fans at Misano but he ultimately came up short in a title fight against Danny Kent and Miguel Oliveira. Since then Bastianini has flattered to deceive. It took 14 races to score a win in 2016 and he never gelled with the Estrella Galicia 0,0 Honda team when he moved there in 2017. 2018 sees Enea back in an Italian set-up – the World Championship winning Leopard Honda team – but inconsistency has hindered his start to the year. Costly crashes in Qatar, Jerez, France and Germany were tempered by a win in Catalunya and a podium at Assen, leaving him fifth in the championship.

ELF Racing Fuels The Motorsport Reference



TURBO . ATMOSPHERIC
4-STROKE . 2-STROKE
MON . OXYGEN . OLEFIN
FIA . FIM . CIK
UNLEADED

ELF Racing Fuels are a reference in motorsport.
Thanks to many victories all over the world, ELF, a brand of Total, has become synonym for top-level performance. Available now for you at RACING REIFEN CZ, s.r.o., your local representative of the ELF Racing Fuels.

Josef KRENEK / +42 02 83 98 17 66
krenek@krenek.cz / www.elfracing.cz

www.acs.total.com



A brand of TOTAL



REDO X

SLOVAKIA

Lídr v prodeji komunální techniky na Slovensku

REDOX s.r.o. Lučenec je největší dodavatel komunální techniky na Slovensku. Od roku 2011 je generálním partnerem Jakuba Kornfeila v M3 silničních motocyklů Moto 3.



V sezóně 2018 je generálním reklamním partnerem týmu REDOX PRŮSTEL Moto GP s jezdcem Jakubem Kornfeilem a Marco Bezzecchim.

84 Jakub Kornfeil

PRUESTELGP



Vítězství v Moto3™. **Siege.** Wins: –
Podia v Moto3™. **Podeste.** Podiums: 3



Domácí jezdec Jakub Kornfeil se může pyšnit titulem mistra z Poháru nováčků Red Bull MotoGP Rookies Cup z roku 2009, v téměř roce také debutoval v Misano v MS stopěťadvacitce. Výrazněji na sebe roduak z Kyjova upozornil v roce 2013, když šestkrát dojel v první desítce a od té doby se vždy drží v přední skupině. První podium získal na mokru v Silverstonu v roce 2015 a další pódiové umístění přidal ve Valencii. Přestup k Hondě o rok později mu přinesl další umístění na stupních vítězů a také zatím nejlepší výsledek v celkovém pořadí, když skončil osmý. Pěťadvacetiletý jezdec, je letos ve vrcholné formě a v sedle KTM získal šest umístění v první desítce. V průběžně celkové klasifikaci mu před závodem na domácí trati patří sedmé místo.

Jakub Kornfeil hat sich in den letzten Jahren als eine feste Größe in der kleinsten GP-Klasse etabliert. Seit 2012 die Moto3-Klasse die 125er abgelöst hat, ist er in allen Seasons dabei gewesen. Kornfeil kämpfte in den letzten Jahren immer an der Spitze mit. 2013 fuhr er – vier Jahre nach seinem 125ccm-Debüt in Misano 2009 – insgesamt sechs Mal in die Top Ten. In Silverstone schaffte er im Regen 2015 sein erstes Podest, sechs Rennen später, in Valencia, gelang ihm dies erneut. 2016 wechselte er zu Honda und der sammelte ein weiteres Podest und beendete die Saison auf dem achten Platz. Der 25-Jährige fährt 2018 KTM und holte bereits fünf Top-Ten-Ergebnisse.

A mainstay of the junior category in recent years, Jakub Kornfeil, has the distinction of starting each Moto3™ season since the class replaced the 125s in 2012. A rider who has consistently fought among the leaders in recent years without racking up podium finishes, the rider from Kyjov first started showing his world championship mettle in 2013 by finishing in the top ten six times – 4 years after making his debut in 125cc class at Misano in 2009. Kornfeil scored a first podium finish at a soaking wet Silverstone in 2015, a feat he repeated six races later at Valencia that year. A switch to Honda machinery a year later brought about another podium and a best championship finish of eighth. Rarely spectacular, the 25-year old has re-found some excellent form in 2018 after returning to KTM machinery and has amassed five top ten finishes thus far.

15 Filip Salač

CUNA DE CAMPEONES CZECH
TALENT TEAM



Vítězství v Moto3™. **Siege.** Wins: –
Podia v Moto3™. **Podeste.** Podiums: –



Talentovaný jezdec z Mladé Boleslavi se v Brně postaví poprvé na startovní rošt závodu mistrovství světa ve třídě Moto3™. Salač letos jezdí třetím rokem v Poháru nováčků Red Bull Rookies Cupu. Se závoděním začal na minibicích a do prestižní soutěže byl vybrán v roce 2016. Ve své první sezóně byl jedním z nejrychlejších jezdců, kteří do seriálu vstoupili, a tak se od něj v loňském roce očekával tvrdý útok na špičku. Bohužel ale zranění nohy, které utrpěl v Barceloně při startu v juniorském mistrovství světa, jej vyřadilo na delší dobu ze závodů. Letos ale bojuje v každém závodě a již třikrát vystoupil na stupně vítězů – v Jerezu, Assenu a na Sachsenringu. V Brně na světě by se rád ukázal v dobrém světle a jeho cílem je umístění v první dvacítkě a proč ne, třeba i zisk prvních bodů.

Das junge Talent Filip Salač stammt aus Mladá Boleslav und feiert dieses Wochenende – nach einer Reihe starker Ergebnisse und Rennen im Red Bull MotoGP Rookies Cup – sein WM-Debüt. Sein Karrierepfad führte über die Minibikes in ganz Europa, 2016 wurde er für den Rookies-Cup ausgewählt. Dort wurde er auf Anhieb bester Neuling in der Klasse. Ein Jahr später galt der Pilot aus der Tschechischen Republik als Titelanwärter, doch er brach sich auf dem Circuit Catalunya-Barcelona beim Lauf zur FIM Junior World Championship das Bein, was eine längere Pause nach sich zog. 2018 aber ist er wieder in Top-Form und hat in Lauf 1 von Jerez und Rennen 2 von Assen, sowie im zweiten Rennen auf dem Sachsenring drei Podeste gesammelt. Für sein WM-Debüt hat sich Salač eine Platzierung unter den besten 20 vorgenommen – und hofft insgeheim auf Punkte vor Heimpublikum beim ersten Rennen in der Moto3™-Klasse.

The talented rider from Mladá Boleslav makes his World Championship debut this weekend after a series of highly promising showings in the Red Bull Rookies Cup. Having bolstered his reputation by riding across Europe on minibikes, he was selected to race in the RBR series in 2016, and was the fastest novice in the class for much of the campaign. Big things were expected of the young Czech a year later, but a painful leg break when contesting the FIM Junior World Championship at the Circuit of Catalunya put him out of action for some time. He has returned to his best form in 2018, however, and he has scored two podium finishes (Jerez race 1, Assen race 2) from the first five races. Salač is aiming high too, and believes he can finish inside the top 20. He even retains the hope of scoring World Championship points on his debut in the Moto3™ class.

JEDINÝ LIMIT KTERÝ MÁŠ

JE TEN KTERÝ SI SÁM URČÍŠ

#DRZIMEPALCEKUBAJZOVI



PÁTEK 3. 8. 2018

9:00 - 9:40 FREE PRACTICE 1
13:10 - 13:50 FREE PRACTICE 2

SOBOTA 4. 8. 2018

9:00 - 9:40 FREE PRACTICE 3
12:35 - 13:15 QUALIFYING

NEDĚLE 5. 8. 2018

8:40 - 9:00 WARM UP
11:00 RACE



BMW Synot Auto



Je to už docela dávno, kdy se jeden motocyklový závodník a jedna novinářka vydali do Afriky. Zemí, o které zde mluvíme bylo Somálsko, a tím, kdo touto zemí v roce 1988 projížděl nebyl nikdo jiný než Randy Mamola, tehdy dlouhověký pihovatý závodník, který je dnes nejen uznávanou osobností v paddocku, ale také legendou MotoGP™.

Tito dva dobrodruzi při svých cestách Somálskem zjistili, že zde existuje závažný problém s přípravou léků do odlehlých oblastí. Přestože ministerstva a dobročinné organizace mají k dispozici lékaře, kteří jsou schopni poskytnout zdravotní pomoc potřebným, vakcíny pro děti a další zdravotnický materiál, bojují s tím, jak nejen lékaře, ale i základní léky dostat na ta místa, kde jsou zapotřebí. Problémem tedy paradoxně není nedostatek lékařů nebo zdravotnického materiálu, ale zastaralá a věčně rozbitá technika, která znemožňuje transport léků a pomoci tam, kde jsou potřeba.

Randy Mamola zjistil, že se místní lidé snažili kromě automobilů používat pro přepravu také motocykly, které byly pro daný terén mnohem vhodnější. Zde se však objevil zásadní problém, který transport léků a lékařů znemožňoval. Místní zdravotníci používali motocykly a další vozidla pro dopravu v nedostupném terénu, bohužel však neměli téměř žádné informace o tom, jak vozidla a motocykly udržovat v pojižděném stavu, navíc neměli k dispozici žádné náhradní díly pro jejich opravu. A tak vznikl program, jehož byl Randy Mamola spoluzakladatelem, a který dodnes zachraňuje životy lidem v sedmi státech Afriky.

Randy, společně se spoluzakladatelkou Andreou Colemanovou a neuváženou, dnes již zesnulou Jeanette Wraggovou, začali tvrdě pracovat na tom, aby celý paddock přidal svou ruku k dílu. Další spoluzakladatel, Barry Coleman, započal s vývojem systému, který se věnoval nejen výcviku řízení ve složitém terénu, ale především údržbě motocyklů. Cílem bylo dosáhnout minimální poruchovosti a hlavně naučit zdravotníky základy údržby, aby si byli



Nadace Two Wheels for Life (Dvě kola pro život)



sami schopni motocykl kdykoliv a kdekoliv opravit. Operace, která dostala název Jezdci pro zdraví (Riders for Health) postupně začala překračovat možnosti závodního paddocku a program se tak ukázal být tou správnou cestou. Přestože je nadace dodnes podporována zveňcí, celý systém je plně ve všech sedmi zemích řízen a rozvíjen místními lidmi.

Zahraniční podpora tohoto projektu i nadále z velké části pochází z paddocku MotoGP™. Nadace se přejmenovala na Two Wheels for Life (Dvě kola pro život) a všichni jezdci, stejně jako závodní týmy, jí věnují velkou pozornost. Věděli jste, že motocyklové mistrovství je jediným sportem, který založil vlastní humanitární organizaci? Two Wheels for Life je opravdu unikátní projekt na celosvětové úrovni.

Cesta ale zdaleka není u konce. Úspěch programů Two Wheels/Riders je velký a lidé, kteří v Africe na projektu pracují, potřebují pro rozšíření programu do dalších odlehlých částí více motocyklů, další tréninková centra, další náhradní díly, techniky, kteří by předávali své vědomosti, ale také další účetní, aby dohlíželi na správný chod a využití peněžních zdrojů.

I vy jste součástí tohoto humanitárního hnutí. Letos se během závodů mistrovství světa pořádá ještě více akcí, které mají podpořit projekt Two Wheels, než kdykoliv předtím. Počínaje návštěvami do zákulisi

světa MotoGP™, aukcemi osobních věcí jezdci a týmů a v neposlední řadě i klasická mega show Den šampionů v anglickém Silverstonu. Pro více informací můžete kontaktovat: Andreu Colemanovou (andrea.coleman@twowheelsforlife.org.uk) nebo Donnu Leonardovou (donna.leonard@twowheelsforlife.org.uk) nebo navštívte oficiální webovou stránku Two Wheels for Life - www.twowheelsforlife.org.uk

MotoGP™, Two Wheels a Riders vám představují všechny tyto aktivity s cílem, abyste si nejen užili daný okamžik, ale chtějí vám nabídnout možnost, jak si z MotoGP odnést něco navíc. Užijete si závodní víkend a přitom věte, že i vaše účast na závodech pomáhá dětem získat vakcíny a nemusejí tak jen čekat, zda budou mít v životě dostatek štěstí na přežití.

Toto je náš úžasný příběh, toto je váš sport.



BMW M – 20 let „oficiálním vozem“ MotoGP™

Mistrovství světa MotoGP™ v sezóně 2018 je pro BMW M velmi významné, jelikož právě letos BMW M slaví dvacetileté výročí v roli „oficiálního vozu“ MotoGP™. Okouzlující, nabitě emocemi i moderními technologiemi, takové jsou vlastnosti, které společně s mezinárodním rozměrem spojují MotoGP™ se značkou BMW M. Nejnepřínávnější a nejprestižnější motocyklové závody na světě se skvěle doplňují s automobily, které jsou dovedené k dokonalosti. Společně tvoří silnou dvojici už druhé desetiletí.

Již od roku 1999, BMW M hrdě dodává oficiální vozy pro závody. BMW M používá technologii, jež nabylo v závodech a společně s vývojem nových prvků se stará o bezpečnost závodní dráhy. V roce 2018 rozšířil historickou flotilu „safety cars“, jak se v motoristickém světě obecně říká zásohových vozidlům, senzační model BMW M5 (kombinovaná spotřeba: 10,5 l/100 km; kombinované emise CO₂: 241 g/km). Vůz prošel úpravami tak, aby dokonale fungoval na okruzích MotoGP™ po celém světě.

M – nejsilnější písmeno na světě

Nemůžete se nabážit adrenalinu, který vám do žil dokáže vehnat jen závodění? Milujete ten požitek z rychlosti a vysokého výkonu? My také! Právě těmito pocity se řídíme, když vytváříme auta, co vám dokáží rozbušit srdce na dvojnásobnou rychlost. Vozy BMW M mají závodění v genech. Díky jejich prostřednictvím se desetiletí závodních zkušeností značky BMW dostávají do běžného provozu. Ve vozech BMW M se technologie, jež byly vyvinuté na závodních tratích, prolínají s moderním designem a špičkovými materiály. Pojďte to vyzkoušet. Uvidíte, proč je písmeno M tím nejsilnějším na světě.



BMW M MotoGP™ Experience – nahlédněte do zákulisí

Jste připraveni na nejlepší zážitek Vašeho života? Připojte se k rodině značky BMW M přímo v dějišti závodů MotoGP™. Jako hosta MotoGP VIP Village™ vás provedeme zákulisím závodění a budete moci nahlédnout i do boxů. Navštívíte s námi vybrané týmy a budete mít šanci promluvit si s jezdci MotoGP™, Moto2™ nebo Moto3™. Čeká vás neskuzečná porce adrenalinu přímo na dráze, po které se projedete jako spolujezdec v BMW M Safety Car. A to je jen vyčet několika málo věcí, které vám BMW M MotoGP™ Experience může nabídnout. Buďte si jisti, že na tento závodnický zážitek nezapomenete.

BMW M Award: motivace s velkým „M“ pro kvalifikaci

Pokud jde o poražení soupeře v kvalifikaci, tak pole position není pro hvězdy MotoGP™ jedinou motivací. Od roku 2003 se totiž nejrychlejšímu jezdci kvalifikace za celou sezonu uděluje cena BMW M Award. Odměna je jasná – zcela nový vůz řady BMW M.



U příležitosti 20. výročí bude BMW představovat exkluzivní nový model BMW M3 CS s ledově tmavomodrým lakováním „Frozen Dark Blue“. M Power pod kapotou vychází ze šestiválcového motoru s výkonem 460 koní (kombinovaná spotřeba 8,5 l/100 km; kombinované emise CO₂: 198 g/km). Vozu nechybí 7-rychlostní dvouspojková převodovka se systémem Drivelogic. Řada dalších exkluzivních prvků činí z BMW M3 CS skutečně vysoce výkonný sportovní vůz a vítěz ceny BMW M Award se má opravdu na co těšit.

Více informací o aktivitách BMW M v MotoGP™ včetně fascinujících fotoreportáží a videí najdete na www.bmw-m.com.

NEUVĚŘITELNÝ START.

 ZCELA NOVÉ BMW M5
S POHONEM M xDRIVE.



Renocar Brno
Řípská 5c
627 00 Brno – Slatina
Tel: 548 141 548
<https://www.renocar-bmw.cz/>

BMW M5 s pohonem M xDrive:
Spotřeba paliva v l/100 km (kombinovaná): 10,5
Emise CO₂ v g/km (kombinované): 241
Spotřeba paliva je určována normami odpovídajícími evropskému jízdnímu cyklu a závisí na rozměrech použitých kol a pneumatik. Zobrazené modely disponují volitelnou výbavou.



Radost z jízdy

2018.Kalendář.Kalender.Calendar

 QAT	18.03.18	Grand Prix of Qatar <i>Losail International Circuit, Qatar</i>
 ARG	08.04.18	Gran Premio Motul de la República Argentina <i>Autódromo Termas de Río Hondo, Argentina</i>
 USA	22.04.18	Red Bull Grand Prix of the Americas <i>Circuit of the Americas, USA</i>
 SPA	06.05.18	Gran Premio Red Bull de España <i>Circuito de Jerez, Spain</i>
 FRA	20.05.18	HJC Helmets Grand Prix de France <i>Le Mans, France</i>
 ITA	03.06.18	Gran Premio d'Italia Oakley <i>Autodromo del Mugello, Italy</i>
 SPA	17.06.18	Gran Premi Monster Energy de Catalunya <i>Circuit de Barcelona-Catalunya, Spain</i>
 NED	01.07.18	Motul TT Assen <i>TT Circuit Assen, Netherlands</i>
 GER	15.07.18	Pramac Motorrad Grand Prix Deutschland <i>Sachsenring, Germany</i>
 CZE	05.08.18	Monster Energy Grand Prix České republiky <i>Automotodrom Brno, Czech Republic</i>
 AUT	12.08.18	eyetime Motorrad Grand Prix von Österreich <i>Red Bull Ring – Spielberg, Austria</i>
 GBR	26.08.18	GoPro British Grand Prix <i>Silverstone Circuit, UK</i>
 RSM	09.09.18	Gran Premio Octo di San Marino e della Riviera di Rimini <i>Misano World Circuit Marco Simoncelli, San Marino</i>
 SPA	23.09.18	Gran Premio Movistar de Aragón <i>MotorLand Aragón, Spain</i>
 THA	07.10.18	PTT Thailand Grand Prix <i>Buriram International Circuit, Thailand</i>
 JPN	21.10.18	Motul Grand Prix of Japan <i>Twin Ring Motegi, Japan</i>
 AUS	28.10.18	Michelin® Australian Motorcycle Grand Prix <i>Phillip Island, Australia</i>
 MAL	04.11.18	Shell Malaysia Motorcycle Grand Prix <i>Sepang International Circuit, Malaysia</i>
 SPA	18.11.18	Gran Premio Motul de la Comunitat Valenciana <i>Circuit Ricardo Tormo, Spain</i>



Official Logistics Partner



WIN AN AMAZING MOTOGP™ EXPERIENCE WITH DHL!

Whether it's a daring overtake on a MotoGP™ track, or a breathtaking view enjoyed after a long journey, every motorcyclist has moments which they carry with them forever. DHL want to celebrate these moments and help create new ones!

Throughout the 2018 MotoGP™ season, DHL are asking you to vote for your favourite moment from each race weekend and also share your own #BestBikeMoment.

Get involved and DHL could be sending you and a friend on a VIP trip to the 2019 Grand Prix of Qatar to witness the best MotoGP™ moments first hand!

dhl.com/BestBikeMoment

[DHLMotorsports](#)
[#BestBikeMoment](#)

TOP6



12 Marco Bezzecchi

REDOX PRUESTELGP

Vítězství v Moto3™. **Siege.** Wins: 1
Podia v Moto3™. **Podeste.** Podiums: 7

Živý teenager na sebe upozornil v italském mistrovství CIV Moto3™ v roce 2014. Vyjel si celkové druhé místo a dostal se tak do hledáčku řady světových týmů. Titulem mistra Itálie o rok později a se sedmi vítězstvími v kapse potvrdil narůstající reputaci talentovaného jezdce. Poprvé se na světové scéně objevil v roce 2015, když dostal dvě divoké karty a v barvách týmu Italia Mahindra odjel GP v Kataru a Mugellu. Dva starty na divokou kartu si zopakoval i rok později, tentokrát již v oficiálním týmu Mahindry a to na okruzích v Rakousku a Anglii. Vloni se stal permanentním jezdcem startovního pole s týmem CIP Mahindra. Na výkonnostně nižším stroji dokázal získat neskutečné podium v Motegi, čímž se definitivně zapsal do seznamu velmi nadějných jezdců. Letos přestoupil k týmu PruestelGP KTM a oslnil již při předsezónních testech. První vysněné vítězství si připsal v Argentíně a přidal i pódiová umístění v USA, Jerezu, Itálii, Katalánsku a Sachsenringu. Pád v Assenu jej připravil o vedení v šampionátu a do Brna přijíždí na druhém místě se sedmibodovou ztrátou na vedoucího Jorgeho Martina.

Der Teenager Marco Bezzecchi schrieb in der italienischen CIV Moto3™ Meisterschaft 2014 Schlagzeilen, als er gleich Vizemeister wurde. Damit katapultierte er sich auf das Radar einiger Teams in der Weltmeisterschaft. Sein Ansehen wuchs nur noch mehr, als er ein Jahr später den Titel abräumte – und auf dem Weg da hin sieben Mal gewann. 2015 feierte er auch sein Debüt in der Weltmeisterschaft, als er für das Team Italia Mahindra in Losail und Mugello mit Wildcards an den Start ging. 2016 gab es weitere Einsätze im offiziellen Mahindra-Team, er fuhr in Österreich und England. 2017 stieg Bezzecchi vollends in die Weltmeisterschaft ein und zeigte auf der untermotorisierten CIP Mahindra starke Leistungen, darunter ein Podest in Motegi. 2018 wechselt er ins PrüstelGP KTM Team. Bereits die Saisonvorbereitung lief für Bezzecchi stark und rund, das konnte er in die Saison mitnehmen: In Argentinien gewann er, in den USA, Jerez, Italien, Catalunya und auf dem Sachsenring stand er auf dem Podest. In Assen stürzte Bezzecchi, was ihn teuer zu stehen kam: Er nahm nicht nur keine Punkte mit, sondern verlor die WM-Führung an Jorge Martin. Nach Deutschland verliert er nun sieben Punkte auf Martin.

The exciting teenager made an instant impact the national Italian CIV Moto3™ championship in 2014, finishing as runner up and placing his name on the radar of several world championship teams. His burgeoning reputation was done no harm when he coasted to the national title a year later, thanks to seven victories. 2015 was also the season in which he made his world championship debut, with one-off rides for the Team Italia Mahindra squad at Losail and Mugello, a pattern he followed in 2016 when appearing for Mahindra's official squad in Austria and England. A full-time debut arrived in 2017, when he contested the year aboard the underpowered CIP Mahindra machine. The Italian still managed a fantastic podium at Motegi, earmarking him as a possible star of the future. He moves to the PruestelGP KTM squad for 2018 and has already impressed during preseason testing. He has kicked on in the first part of the year, scorching to a dominant debut victory in Argentina before securing podiums in the USA, Jerez, Italy, Catalunya and the Sachsenring. A costly crash at Assen led to him losing the championship lead, however and he now sits seven points back of Jorge Martin.





ZASTAVTE SE PŘES VÍKEND V
MONSTER RIGU
A POZDRAVTE SE S **MONSTER JEZDCI**
A **MONSTER GIRLS**

