

PROGRAMOVÉ NOVINY 10€/300Kč



TEXT/TEXTS/TEXT
CZECH+DEUTSCH+ENGLISH

MONSTER ENERGY GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY

 02-04.08.2019



5€ DISCOUNT
ON MOTOGP™ OFFICIAL
MERCHANDISE
SEE PAGE 4

T+ TISSOT

OFFICIAL TIMEKEEPER



TISSOT T-RACE MotoGP™
LIMITED EDITION 2019.
CHRONOGRAPH WATCH
INSPIRED BY MOTORBIKES.



ROUND 10 BRNO MONSTER ENERGY GRAND PRIX ČESKÉ REPUBLIKY



5€ DISCOUNT*
*FOR A MINIMUM PURCHASE OF 25€

5€ DISCOUNT*
ON MOTOGP™ OFFICIAL MERCHANDISE
ONE VOUCHER PER PURCHASE

*FOR A MINIMUM PURCHASE OF 25€



Obsah / Inhalt / Contents

- 06 FIM UVÍTÁNÍ / Grußwort / Welcome
- 08 UVÍTÁNÍ / Grußwort / Local Welcomes
- 10 ČASOVÝ PLÁN / Zeitplan / Timetable
- 12 PLÁN OKRUHU / Streckenplan / Circuit Info
- 14 STARTOVNÍ LISTINA MotoGP™ / Startliste / Entry List
- 16 KLASIFIKACE MotoGP™ / Punktestand / Standings
- 18 MotoGP™ - PRŮBĚH SEZÓNY / Was bisher geschah / Season So Far
- 24 MotoGP™ - PROFILY JEZDCŮ MotoGP™ / Fahrerprofile / Rider Profiles
- 56 30 MINUT S KARLEM ABRAHAMEM / 30 Minuten mit Karel Abraham
30 Minutes with Karel Abraham
- 60 SOCIALMEDIaweek
- 64 WAYNE RAINEY - AKČNÍ HRDINA / WAYNE RAINEY - Alle Action-Held/
WAYNE RAINEY - All Action Hero
- 68 BRNO 2012 - LORENZO VS PEDROSA
- 72 RIDERS FOR HEALTH
- 76 SVĚTOVÝ POHÁR FIM MotoE™ / FIM ENEL MotoE™ World Cup
- 78 Moto2™ - STARTOVNÍ LISTINA / Startliste / Entry List
- 80 Moto2™ - KLASIFIKACE / Punktestand / Standings
- 82 Moto2™ - PRŮBĚH SEZÓNY / Was bisher geschah / Season So Far
- 86 Moto2™ - PROFILY JEZDCŮ / Top 6 Piloten / Top 6
- 90 Moto3™ - STARTOVNÍ LISTINA / Startliste / Entry List
- 92 Moto3™ - KLASIFIKACE / Punktestand / Standings
- 94 Moto3™ - PRŮBĚH SEZÓNY / Was bisher geschah / Season So Far
- 98 Moto3™ - PROFILY JEZDCŮ / Top Piloten / Top 6
- 104 JAKUB KORNFEIL - PROFIL JEZDCE / Fahrerprofile / Rider Profile
- 106 BRITISH TALENT CUP
- 110 KALENDÁŘ / Kalender / Calendar

Promotér / Veranstalter / Promoter

Spolek pro GP ČR Brno, Radnická 366/4, 602 00 Brno, Czech Republic

TRMG

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 Mo Rami

Display Sales Czech Republic: Jaromír Havranek
+420547226221

Display Sales: Hendrik Nöbel, HB-Werbung und Verlag
+49 371 / 561600

Head of Production Charles Dragazis

Design & Production David Colderley

Photography Dorna

Printed by Catch Print NL

Whilst every effort is made to ensure the accuracy of this publication, the organisers and the publishers TRMG cannot accept responsibility for any statement or error contained herein. ©2019 TRMG Ltd.



VÍTEJTE



Rok 2019 je 70. výročí závodu Grand prix. Za těchto sedm dekad se událo mnoho změn, a to nejen v oblasti obrovského vývoje motocyklů, ale také v tom, jakou zábavu dnešní závody nabízejí svým divákům. FIM MotoGP™ World Championship, mistrovství světa silničních motocyklů, je po právu považováno za jeden z nejlepších závodních seriálů na naší planetě. Zasloužily se o to především neuvěřitelně těsné souboje, při kterých se o tituly bojovalo vždy až do konce sezóny.

Mistrovství světa silničních motocyklů (FIM MotoGP™ World Championship) svým divákům nabízí nekonečná dramata, dokonalou přehlídku neuvěřitelné odvahy, ale také obrovských schopností. Seriál stále baví obrovské masy lidí po celém světě, fanoušci se stále v obrovském počtu vydávají na závodní okruhy sledovat své hrdiny. Závodů však nesledují jen diváci přímo na okruzích. Další miliony fanoušků o víkendů usedají nejen před televizní obrazovky, ale také k různým mobilním zařízením, aby si vychutnali souboje svých oblíbených jezdců. Díky rozvoji technologie a internetu může závody sledovat stále více diváků i v dříve nedostupných oblastech. Technologie tedy posouvá nejen vývoj motocyklů, ale také dostupnost závodů pro diváky.

V motocyklových závodech se rok od roku limity posouvají dál a dál. Velký vliv na překračování hranic mají nejen technologie, ale i stále se zvyšující profesionalita jezdců. Je to

ale nejen neuvěřitelná komplexnost v přípravě jezdců, svůj podíl na neustálém zvyšování úrovně souborů mají jednotlivé týmy, které se snaží v rámci měnících se pravidel být neustále na technologickém vrcholu a zároveň svým závodníkům nabízet stále vyspělejší zázemí pro jejich přípravu.

FIM, společně se svými partnery přebírá v plném rozsahu zodpovědnost za rovnováhu mezi neustálým technologickým vývojem závodních strojů a bezpečností jezdců. Na jednu stranu podporuje honbu za co nejlepšími technologickými inovacemi, zároveň se ale soustředí na maximální bezpečnost všech jezdců, kteří se víkend, co víkend po celou sezónu vrhají do nelitostných soubojů na trati. Spolupráce mezi FIM, promotéry, výrobci helem a dalšími zainteresovanými subjekty je nesmírně důležitá. Díky ní vznikl například FIM definovaný standard pro helmy jezdců, ze kterého těží nejen závodníci. Bezpečnostní standard se postupně přenosává do celé komunity, a v budoucnu se postupně stane samozřejmostí pro všechny motoristy na silnicích.

S ohledem na všechny výše uvedené skutečnosti je FIM zodpovědná také za to, aby závody a pokroky v technologii šly ruku v ruce s ideály, které motocyklový sport v posledním století představoval. Spravedlnost, respekt ke svým soupeřům a obecně vyjimečná úroveň sportovního chování, kterou mohou fanoušci a média po celém světě skutečně obdivovat.

Na závěr bych chtěl jménem FIM popřát jezdcům ve všech třech třídách – MotoGP™, Moto2™ a Moto3™ úspěšnou závodní sezónu. Opravdu doufám, že to bude další ročník plný soubojů, na které budeme všichni z naší motocyklové rodiny velmi hrdi.

Na závěr bych chtěl poděkovat Dorně, týmům, výrobcům, okruhům, dobrovolníkům a všem, kteří jsou zapojeni do širšího zázemí závodů Grand Prix. Obrovské díky patří také fanouškům, kteří s obrovskou vášní a nadšením podporují a spoluvytváří Mistrovství světa MotoGP.

Jorge Viegas
Prezident Mezinárodní motocyklové federace (FIM)

HELP THE PLANET SHIFT YOUR MINDSET



**USE PUBLIC
TRANSPORT
OR SHARE YOUR CAR!**



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



#FIMRideGreen



**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**

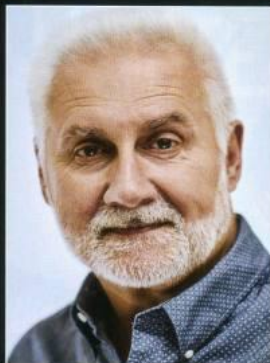


RIDE WITH US!

@FIM_live **FIM-LIVE.COM**

👋 Vážení sportovní přátelé, příznivci motorismu,

Jižní Morava není pouze krajem vína a folkloru, ale je také místem skvělých sportovních akcí. Těší mne, že motocyklová Velká cena, kterou jako součást seriálu mistrovství světa hostí brněnský Masarykův okruh, se zařadila mezi ty nejvýznamnější. Její výhlas už dávno překročil hranice města a regionu a propaguje dobře jméno České republiky po celém světě. A to nejen mezi motoristickými nadšenci.



Spolu s Vámi se těším na jedinečnou atmosféru, kterou do moravské metropole přinášejí odvážní jezdci na silných strojích. Přejí divákům špičkovou sportovní podívanou, jezdčům hodně štěstí.

JUDR. BOHUMIL ŠIMEK
HEJTMAN JIHO-MORAVSKÉHO KRAJE

👋 Sehr geehrte Sportsfreunde, Anhänger des Motorsports,

Südmähren ist nicht nur eine Gegend des Weins und der Folklore, sondern auch ein Ort herausragender Sportveranstaltungen. Es freut mich, dass der Motorrad Grand Prix, der als Bestandteil der Weltmeisterschaftsserie auf dem Brünner Masaryk-Ring ausgetragen wird, mit zu den bedeutendsten zählt. Seine Bekanntheit hat längst die Grenzen der Stadt und der Region überschritten und er propagiert den guten Namen der Tschechischen Republik in aller Welt. Und das nicht nur unter den Motorsportbegeisterten.

Gemeinsam mit Ihnen freue ich mich auf die einzigartige Atmosphäre, die kühne Fahrer auf starken Maschinen in die mährische Metropole bringen. Ich wünsche den Zuschauern ein erstklassiges sportliches Spektakel und den Fahrern viel Glück.

DR. JUR. BOHUMIL ŠIMEK
KREISHAUPTMANN VON SÜDMÄHREN

👋 Dear sports friends, fans of motoring,

South Moravia is not only a region of wine and folklore, but it is also a place for great sporting events. I am pleased that the Motorcycle Grand Prix, which as part of the World Championship series hosts the Brno Masaryk Circuit, has ranked among the most significant. Its fame has long passed the boundaries of the city and the region and promotes the reputation of the Czech Republic around the world. And not only among motoring enthusiasts.

Together with you, I look forward to the unique atmosphere brought to the Moravian metropolis by brave riders on powerful machines. I wish a top sporting spectacle to spectators, good luck to riders.

JUDR. BOHUMIL ŠIMEK
GOVERNOR OF THE SOUTH MORAVIAN REGION

👋 Vážené dámy, vážení pánové, milí příznivci motorsportu,

po roce opět nadešel víkend, který je svátkem pro všechny fanoušky motorismu. Na Masarykův okruh se sjela absolutní světová špička jezdců na silných strojích. Poprvé si tento víkend užívám v roli primátorky města Brna, s čímž se v souvislosti s pořádáním Grand Prix pojila spousta vynaložené energie a snah o záchranu letošního ročníku. Jsem moc ráda, že se nám společně s představiteli Jihomoravského kraje a vládními činiteli podařilo vyjednat finanční podporu a vy si tak můžete vychutnat lýtý boj o umístění na stupních vítězů.

Právě tato podpora je to, co nás vůči vám, fanouškům, zavazuje i nadále. Naším cílem je zajistit stabilní systémové financování tohoto významného závodu. Díky tomu pak budeme moci jednat o prodloužení promotérské smlouvy na další ročníky. Brno a Velká cena k sobě totiž patří již více než 50 let a já pevně věřím, že si její atmosféru budete moci užívat i v následujících letech.

MARKÉTA VAŇKOVÁ
PRIMÁTORKA STATUTÁRNÍHO MĚSTA BRNA

👋 Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrte Motorsportfans,

es jährt sich das Wochenende, das ein Feiertag für alle MotoGP-Fans ist. Zum Masarykring kam die absolute Weltspitze der Fahrer auf starken Maschinen zusammen. Zum ersten Mal kann ich dieses Wochenende in der Rolle der Bürgermeisterin der Stadt Brünn genießen, womit viel Energie und Bemühung zur Rettung des diesjährigen MotoGP™ verknüpft wurde. Ich freue mich sehr, dass es uns gemeinsam mit den Vertretern der Südmährischen Region und der Tschechischen Regierung gelungen ist, finanzielle Unterstützung auszuhandeln, mit deren Hilfe Sie die wilden Kämpfe um Platzierung auf Siegerpodest miterleben können.

Genau diese Unterstützung ist für uns weiterhin eine große Verpflichtung allen MotoGP-Fans gegenüber. Unser Ziel ist es, eine stabile Systemfinanzierung dieses bedeutenden Wettrenns sicherzustellen. Dadurch können wir über eine Verlängerung der Förderverträge für die nächsten Jahrgänge verhandeln. Brünn und der MotoGP gehören seit mehr als 50 Jahren zusammen und ich glaube fest daran, dass Sie die Atmosphäre auch in den kommenden Jahren genießen können.

MARKÉTA VAŇKOVÁ
OBERBÜRGERMEISTER DER STADT BRÜNN

👋 Ladies and Gentlemen and Fellow Motorsport Fans,

It is that time of year again when the weekend turns into a holiday for all motorsport fans. At the Masaryk Circuit the world's top riders will come together to compete on their powerful machines. For the first time I am enjoying this weekend in the role of Mayor of Brno, and in this position I have expended a lot of energy and effort connected with the organisation of the Grand Prix and with rescuing the event this year. I am very glad that we, together with representatives of the South Moravian Region and government officials, have managed to negotiate the financial support necessary so that you can enjoy the fierce fight for a place on the podium. It is this continued support that we are committing to you, the fans. Our goal is to ensure a stable system of funding for this important event. We will then be able to discuss the extension of the promotion contract for the future. Brno and the Grand Prix have belonged together for more than 50 years, and I firmly believe that we will also be able to enjoy its atmosphere for more years to come.

MARKÉTA VAŇKOVÁ
MAYOR OF BRNO



👋 Vážení fanoušci motocyklového sportu,

Jsem velmi šťastná, že se podařilo společné dílo a po roce se my všichni příznivci této jedinečné sportovní události můžeme opět potkat na Masarykově okruhu s těmi nejlepšími motocyklovými závodníky na světě.

Grand Prix České republiky jako už tradičně nabízí tři dny plné adrenalinu, napětí a emocí. Letošní ročník je po dlouhé době výjimečný počtem stálých českých účastníků mistrovství světa. Na startovním roštu královské kubatury MotoGP™ přivítáme brněnského rodáka Karla Abrahama a ve třídě Moto3™ pozdravíme Jakuba Kornfeila a nováčka šampionátu Filipa Salače.

Věřím, že diváci na tribunách Masarykova okruhu společnými silami vytvoří úžasnou sportovní atmosféru, která naše piloty požehe k co nejlepšímu umístění mezi světovou špičkou.

Jen těžko bychom hledali akci, která je pro Brno, Jihomoravský kraj a celou Českou republiku natolik významná, jako právě tuzemský závod Mistrovství světa silničních motocyklů. Na Masarykův okruh se v následujících třech dnech bude soustředit pozornost celého, nejen motoristického, světa.

Dovolte, abych vám za všechny, kteří se na organizaci Grand Prix České republiky podílejí, poděkovala za neustávající podporu, jež akci projevujete. Zároveň si vážím toho, že všechny zainteresované strany veřejné správy – vláda České republiky v čele s premiérem a ministryni pro místní rozvoj, Jihomoravský kraj a statutární město Brno – našly společnou cestu k úspěšnému uspořádání letošního ročníku. Přála bych si, aby takto nastolená spolupráce pokračovala i v dalších letech.

Milí návštěvníci, přejí vám jménem společnosti Automotodrom Brno nezapomenutelnou závodní podívanou.

Vítejte na Masarykově okruhu v Brně!

IVANA ULMANOVÁ
STATUTÁRNÍ ŘEDITELKA SPOLEČNOSTI AUTOMOTODROM BRNO, A. S.

👋 Sehr geehrte Motorsportfans,

ich bin sehr froh, dass das gemeinsame Werk gelungen ist und dass wir, die Anhänger dieses einzigartigen Sportereignisses, uns erneut auf dem Masaryk-Ring mit den besten Motorradrennfahrern der Welt treffen können.

Wie immer bietet der Grand Prix der Tschechischen Republik drei Tage Adrenalin, Spannung und Emotionen. Die Veranstaltung ist aufgrund der Anzahl der regelmäßig an der Weltmeisterschaft teilnehmenden tschechischen Fahrer einzigartig. In der Startaufstellung der Königsklasse MotoGP™ begrüßen wir den gebürtigen Brünner Karel Abraham und in der Moto3™-Klasse Jakub Kornfeil und den Weltmeisterschafts-Debütanten Filip Salač.

Ich bin mir sicher, dass das Publikum auf den Tribünen des Masaryk-Rings mit vereinten Kräften für eine tolle Sportatmosphäre sorgt, die unsere Piloten zur besten Platzierung in der Weltspitze antreibt.

Nur schwer ließe sich eine Veranstaltung finden, die für Brünn, die Region Südmähren und die gesamte Tschechische Republik ähnlich wichtig ist wie die hiesige Motorrad-Weltmeisterschaft. Auf den Masaryk-Ring wird für die nächsten drei Tagen die Aufmerksamkeit der gesamten Welt gerichtet sein, und zwar nicht nur die der Motorsportwelt.

Erlauben Sie mir, allen, die sich an der Organisation des Grand Prix der Tschechischen Republik beteiligen, für die fortgesetzte Unterstützung der Veranstaltung zu danken. Gleichzeitig begrüße ich die Tatsache, dass alle Akteure der öffentlichen Verwaltung – die Regierung der Tschechischen Republik unter der Leitung des Ministerpräsidenten und der Ministerin für regionale Entwicklung, die Region Südmähren und die Statutarstadt Brünn – einen gemeinsamen Weg zur erfolgreichen Abhaltung der diesjährigen Veranstaltung gefunden haben. Ich würde mir wünschen, dass diese Zusammenarbeit auch in den kommenden Jahren fortgesetzt wird.

Liebe Besucher, ich wünsche Ihnen im Namen des Automotodroms Brünn ein unvergessliches Rennspektakel.

Willkommen auf dem Masaryk-Ring in Brünn!

IVANA ULMANOVÁ
STATUTARISCHE DIREKTORIN DER AUTOMOTODROM BRNO, A. S.

👋 Dear MotoGP fans,

With great pleasure I can say that our joint effort has been rewarded – after one year all fans of this unique sporting event can once again gather at the Brno Circuit to meet the very best motorcycle riders in the world.

As ever, the Grand Prix of the Czech Republic will be offering three days of pure adrenaline, excitement and emotion. After a long wait, this year there is an exceptional number of permanent Czech participants in the Grand Prix: onto the starting grid of the MotoGP™ class we welcome Brno's home-grown star Karel Abraham, while in Moto3™ we wish the best for Jakub Kornfeil and championship rookie Filip Salač.

I believe that together on the grandstands of the Brno Circuit, fans will create an amazing sporting atmosphere that will drive our riders to achieve their highest possible position among the world's racing elite.

In terms of importance for the city of Brno, the South Moravian Region and indeed the country as a whole, it would be hard to find any other event that could possibly rival our nation's Grand Prix in the FIM Road Racing World Championship. Over the coming three days the whole world, not just its motorsports contingent, will have its eyes drawn to the Brno Circuit.

Please allow me, on behalf of everyone engaged in organizing the Grand Prix of the Czech Republic, to thank you for the unwavering support you have given this event. At the same time, I appreciate the fact that all the stakeholders in public office – from the government of the Czech Republic, the Prime Minister and the Minister for Regional Development at the top, down to the authorities of the South Moravian Region and the Statutory City of Brno – were successful in finding a joint formula that enables this year's event to be successfully organized. Now that this cooperation has been established, I sincerely hope it can continue in the years ahead.

Dear visitors, on behalf of the company Automotodrom Brno, I wish you an unforgettable racing spectacle.

Welcome to the Brno Circuit!

IVANA ULMANOVÁ
CEO, AUTOMOTODROM BRNO, A. S.



ČASOVÝ PLÁN | ZEITPLAN | TIMETABLE

ČTVRTEK / DONNERSTAG / THURSDAY				01.08.2019
16:30-18:30			Offenes Fahrerlager / Paddock Visit / Pit Lane Walk	
17:00			Tisková konference / Pre-Event Presse-Konferenz / Pre-Event Press Conference	
PÁTEK / FREITAG / FRIDAY				02.08.2019
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	
10:55-11:35	40 min.	Moto2™	Volný trénink 1 / Freies Training 1 / Free Practice 1	
11:50-12:20	30 min.	British Talent Cup	Volný trénink 1 / Freies Training 1 / Free Practice 1	
13:15-13:55	40 min.	Moto3™	Volný trénink 2 / Freies Training 2 / Free Practice 2	
14:10-14:55	45 min.	MotoGP™	Volný trénink 2 / Freies Training 2 / Free Practice 2	
15:10-15:50	40 min.	Moto2™	Volný trénink 2 / Freies Training 2 / Free Practice 2	
16:05-16:35	30 min.	British Talent Cup	Volný trénink 2 / Freies Training 2 / Free Practice 2	
17:50-18:20	30 min.	British Talent Cup	Kvalifikace / Qualifying	
SOBOTA / SAMSTAG / SATURDAY				03.08.2019
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	
10:55-11:35	40 min.	Moto2™	Volný trénink 3 / Freies Training 3 / Free Practice 3	
12:35-12:50	15 min.	Moto3™	Kvalifikace 1 / Qualifying 1	
13:00-13:15	15 min.	Moto3™	Kvalifikace 2 / Qualifying 2	
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	
15:05-15:20	15 min.	Moto2™	Kvalifikace 1 / Qualifying 1	
15:30-15:45	15 min.	Moto2™	Kvalifikace 2 / Qualifying 2	
16:30		British Talent Cup	Závod 1 (14 kol) / Rennen 1 (14 Runden) / Race 1 (14 laps)	
NEDĚLE / SONNTAG / SUNDAY				04.08.2019
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	
10:05-10:10			Exhibiční jízda - Energica MotoE™ Ride for Life Lap / Energica MotoE™ Ride for Life Lap	
11:00		Moto3™	Závod (18 kol) / Rennen (18 Runden) / Race (18 laps)	
12:20		Moto2™	Závod (19 kol) / Rennen (19 Runden) / Race (19 laps)	
13:20-13:30			Exhibiční jízda Policie / Police Bike Parade	
13:26-13:35			Letecká Show Gripen Jet Fighters / Gripen Jet Fighters Aerial Display	
13:51-13:53			Národní hymna / Nationalhymne / National Anthem	
14:00		MotoGP™	Závod (21 kol) / Rennen (21 Runden) / Race (21 laps)	
15:30		British Talent Cup	Závod 2 (14 kol) / Rennen 2 (14 Runden) / Race 2 (14 laps)	

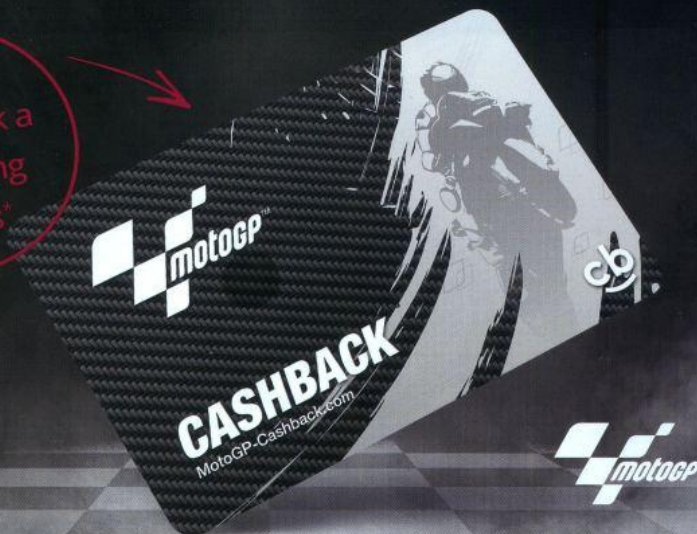


Staňte se součástí MotoGP™
Cashback Community a vyzvedněte
si svoji MotoGP™ Cashback Card

Zaregistrujte se online na MotoGP-Cashback.com.

Jako fanoušek MotoGP™ obdržíte nyní peníze zpět při každém nákupu u přibližně 130.000 Partnerských společností po celém světě, např. u čerpacích stanic, rezervačních portálů a obchodů se sportovním vybavením.*

Až 5%
Cashback a
Shopping
Points*



cb cashback
world

CASHBACK
MotoGP-Cashback.com

BRNO CIRCUIT . AUTOMOTODROM BRNO



-  silnice
road route
landstrasse
-  pěší cesty
food path
fussweg
-  závodní dráha
race track
rennstrecke
-  přírodní tribuny
banked areas
natur tribunen
-  sedadlové tribuny
grandstands
sitz tribunen
-  fan shop
fan shop
fan shop
-  parkoviště
parking
parkplatz
-  velkoplošná obrazovka
large screen
großflächebildschirm
-  traťoví komisaři
marshal posts
streckenkomisaren
-  restaurace
restaurant
gaststätte
-  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 JEDNÝCH PODNIKŮ LIŠÍ. VYŠKLENÉ TRIBUNY, GRANDSTANDS, BANKED AREAS, TV SCREENS, PARKING AREAS AND OTHER SERVICES MAY VARY FROM BUSINESS TO BUSINESS. DIE OFFENEN TRIBÜNEN, GROSSFLÄCHEBILDSCHIRMEN, PARKPLÄTZE UND WEITERE DIENSTE - NACH EVENT UND KONKRETES RENNEN

www.brno-circuit.com





**STARTOVNÍ
LISTINA
STARTLISTE
ENTRY LIST**

04
ANDREA DOVIZIOSO
DUCATI
TEAM






5
JOHANN ZARCO
RED BULL
KTM FACTORY
RACING






41
ALEX ESPARGARÓ
APRILIA
RACING TEAM
GRESINI




42
ÁLEX RINS
TEAM
SUZUKI
ECSTAR



43
JACK MILLER
PRAMAC
RACING

9
DANILO PETRUCCI
DUCATI
TEAM






12
MAVERICK VINALES
MONSTER
ENERGY
YAMAHA MotoGP



17
HAREL ABRAHAM
REALE
AVINTIA
RACING






44
POL ESPARGARÓ
RED BULL
KTM FACTORY
RACING

46
VALENTINO ROSSI
MONSTER
ENERGY
YAMAHA MotoGP

53
TITO RABAT
REALE
AVINTIA
RACING

20
FABIO QUARTARARO
PETRONAS
YAMAHA SRT






21
FRANCO MORBIDELLI
PETRONAS
YAMAHA SRT





29
ANDREA IANNONE
APRILIA
RACING TEAM
GRESINI




55
HAFIZH SYHRIN
RED BULL
KTM TECH3

63
FRANCESCO BAGNAIA
PRAMAC
RACING



88
MIGUEL OLIVEIRA
RED BULL
KTM TECH3




30
TAKAHI NAKAGAMI
LCR HONDA
IDEMITSU






35
CAL CRUTCHLOW
LCR HONDA
CASTROL



36
JOAN MIR
TEAM
SUZUKI
ECSTAR




93
MARC MÁRQUEZ
REPSOL
HONDA TEAM

99
JORGE LORENZO
REPSOL
HONDA TEAM

WILD CARDS
06 • STEFAN BRADL (GER)
HRC TEAM
50 • SYLVAIN GUINTOLI (FRA)
TEAM SUZUKI ECSTAR

* = INDEPENDENT TEAM RIDER



KLASIFIKACE | KLASSIFIKATION | CLASSIFICATION

JEZDCI / FAHRER / RIDER

POINTS

01		93 Marc MÁRQUEZ REPSOL HONDA TEAM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	185
02		04 Andrea DOVIZIOSO DUCATI TEAM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE DUCATI	127
03		09 Daniilo PETRUCCI DUCATI TEAM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE DUCATI	121
04		42 Álex RINS TEAM SUZUKI ECSTAR MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE SUZUKI	101
05		12 Maverick VIÑALES MONSTER ENERGY YAMAHA MotoGP MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE YAMAHA	85
06		46 Valentino ROSSI MONSTER ENERGY YAMAHA MotoGP MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE YAMAHA	80
07		43 Jack MILLER PRAMAC RACING MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE DUCATI	70
08		20 Fabio QUARTARARO PETRONAS YAMAHA SRT MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE YAMAHA	67
09		35 Cal CRUTCHLOW LCR HONDA CASTROL MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	67
10		44 Pol ESPARGARÓ RED BULL KTM FACTORY RACING MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM	56
11		21 Franco MORBIDELLI PETRONAS YAMAHA SRT MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE YAMAHA	52
12		30 Takaaki NAKAGAMI LCR HONDA IDEMITSU MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	50
13		36 Joan MIR TEAM SUZUKI ECSTAR MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE SUZUKI	39
14		41 Aleix ESPARGARÓ APRILIA RACING TEAM GRESINI MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE APRILIA	31
15		29 Andrea IANNONE APRILIA RACING TEAM GRESINI MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE APRILIA	21
16		99 Jorge LORENZO REPSOL HONDA TEAM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	19
17		05 Johann ZARCO RED BULL KTM FACTORY RACING MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM	16
18		88 Miguel OLIVEIRA RED BULL KTM TECH3 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM	15
19		53 Tito RABAT REALE AVINTIA RACING MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE DUCATI	14
20		06 Stefan BRADL HRC TEAM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	12



TÝM / TEAM

	QAT	ARG	USA	SPA	FRA	ITA	SPA	NEO	GER	CZE	AUT	GBR	RSM	SPA	THA	JPN	AUS	MAL	SPA	POINTS
DUKATI TEAM	35	26	23	24	36	41	16	23	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	248
REPSOL HONDA TEAM	23	29	-	29	30	23	25	20	31	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	210
MONSTER ENERGY YAMAHA	20	20	25	26	11	10	-	25	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	165
TEAM SUZUKI ECSTAR	21	11	25	20	06	17	23	08	09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	140
PETRONAS YAMAHA SRT	05	08	20	09	17	06	20	27	07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	119
LCR HONDA	23	12	06	15	07	19	08	09	18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	117
PRAMAC RACING	-	15	23	-	13	-	11	09	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	81
RED BULL KTM FACTORY RACING	05	07	11	05	13	07	15	05	04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	72
APRILIA RACING TEAM GRESINI	08	07	04	05	04	06	05	10	03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52

KONSTRUKTÉR / CONSTRUCTOR

	QAT	ARG	USA	SPA	FRA	ITA	SPA	NEO	GER	CZE	AUT	GBR	RSM	SPA	THA	JPN	AUS	MAL	SPA	POINTS
HONDA	20	25	06	25	25	20	25	20	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	191
DUKATI	25	16	16	13	20	25	16	13	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	157
YAMAHA	11	20	20	16	11	13	20	25	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	153
SUZUKI	13	11	25	20	06	10	13	08	09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	118
KTM	04	06	08	03	10	07	09	05	04	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	56
APRILIA	06	07	04	05	04	05	05	06	03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	45

Letošní sezóna se nese ve znamení pěti vítězství v podání sedminásobného mistra světa Marqueze. Španělský jezdec tak pohodlně vede průběžné celkové pořadí. V první polovině sezóny téměř nechyboval a tak si stihl připsat i tři druhá místa. Zbývajících pět závodů vyhrálo dalších pět jezdců reprezentujících celkem čtyři značky. Největší soupeři šestadvacitiletého Marqueze se sice dostali na nejvyšší stupínek, všem ale chybí vyrovnanost ve výsledcích. Zato Marquez jezdí svou vlastní ligu a závody vyhrává systémem start - cíl. V Argentíně, Jerezu, Francii, Barceloně i Německu vyhrál s přehledným náskokem před zbytkem startovního pole. Je tedy na místě předpokládat, že ho jen stěží některý z dalších jezdců dokáže zastavit v cestě za již osmým titulem.

I piloti Ducati zahájili sezónu velmi dobře a jak Dovizioso, tak i Petrucci vyhráli každý jeden závod a pravidelně se umísťují na předních pozicích. Bohužel ale Lorenzo při pádu



MARC MARQUEZ S NÁSKOKEM VE VEDENÍ

jezdec Alex Rins v sedle Suzuki. I Rins letos vyhrál, když pro Suzuki vyjel triumf v Austinu a cenných pětadvacet bodů mu vyneslo průběžné čtvrté místo. A pátý v pořadí je Maverick Viñales, který měl v úvodních závodech obrovskou smůlu, když jej třikrát ze závodů vyřadily nezaviněné pády. V Assenu ale vyhrál a druhým místem na Sachsenringu bodový náskok svých soupeřů snížil.



v Barceloně nechtěně srazil Dovizioso, který tak přišel o velmi cenné body. Když k tomu připočteme, že Dovi se nedostal mezi první tři ani v Assenu a na Sachsenringu, je rázem jasno, proč brilantní Marquez vede o 58 bodů. Třetí v průběžném pořadí je Danilo Petrucci, který je symbolem vyrovnanosti. Ve všech zatím odjetých závodech skončil nejhůře šestý a závod na domácí trati v Mugellu vyhrál. V tabulce jej následuje další španělský



LS2
HELMETS

ALWAYS AHEAD

NEW

DISCOVER
NEW GRAPHIC **KONIC**

FF327

CHALLENGER CARBON

ROAD TOURING



Official Distributor

WWW.LS2.CZ / WWW.LS2.SK



Follow us



MAGIC MARQUEZ HAT DIE ZÜGEL IN DER HAND

Eine nahezu perfekte Saisonhälfte 2019 hat Marc Marquez hinter sich gebracht. Der amtierende Weltmeister geht daher mit einem komfortablen Vorsprung in die zweite Hälfte. Der siebenfache Weltmeister hat in den ersten neun Rennen fünf Mal gewonnen und war drei Mal Zweiter. In der Königsklasse haben dieses Jahr fünf verschiedene Fahrer auf vier verschiedenen Marken gewonnen. Die Konkurrenz hat vor allem ein Problem bei der Konstanz – und Marquez fährt meist in seiner eigenen Liga. Dabei hat er neue Taktiken entwickelt – er versucht meist so schnell es geht an die Spitze zu kommen und sich abzusetzen. In Argentinien, Spanien, Frankreich, Barcelona

und Deutschland hat er dominant gewonnen und die Konkurrenz auf geschnupft. Derzeit sieht es nicht danach aus, dass einer den 26-Jährigen von seinem achten Weltmeister-Titel abbringen könnte. Wäre da nicht diese Dominanz des Marc Marquez, Andrea Dovizioso und Danilo Petrucci haben nicht nur jeweils einen Sieg gefeiert, sondern auch konstant gepunktet. Aber Dovizioso wurde in Barcelona auch von Jorge Lorenzo mit abgeräumt und das ist den Roten mehr als teuer zu stehen gekommen. Dovizioso hat in Assen und am Sachsenring nicht um das Podest mit fahren können – und damit konnte sich Marquez um 58 Punkte Vorsprung in der Weltmeisterschaft etwas absetzen.

Petrucci war in Punkto Konstanz das Maß der Dinge: er ist in allen Rennen in diesem Jahr in die Top-Sechs gefahren und hat damit den dritten Gesamttrng inne. In Mugello feierte er außerdem seinen ersten MotoGP™ Sieg. In Assen und am Sachsenring ist Suzuki-Pilot Alex Rins im Kampf um den Sieg gestürzt, auf der anderen Seite hat er in Austin seinen ersten Königsklasse-Sieg gefeiert. Er ist derzeit Vierter in der WM. Maverick Viñales hatte großes Pech: in den ersten sieben Rennen ist der Spanier drei Mal abgeräumt worden. In Assen beendete er diese Seuche und holte sich den ersten Yamaha-Sieg der Saison. Am Sachsenring wurde er Zweiter, sodass er den fünften Gesamttrng übernehmen konnte.



COMFORTABLY IN THE DRIVING SEAT



Thanks to a near flawless first half of 2019, Marc Marquez carries a commanding championship lead into the season's second half. The seven-time World Champion amassed five wins and three second places during an action packed opening nine races, that saw five riders and four manufacturers triumph in the premier class.

While his rivals have struggled for consistency, Marquez has been in a league of his own, deploying new tactics to lead from the front and set his own pace. Wins in Argentina, Spain, France, Barcelona and Germany were won by commanding margins as he sought to put his competitors on the ropes. From here, it's difficult to envision anyone stopping the 26-year old from securing his eighth World Championship.

Was it not for Marquez's brilliance, Ducati would be contemplating a fine start to the year. Riders Andrea Dovizioso and Danilo Petrucci have secured a victory apiece, and scored solid, consistent points. However, the Jorge Lorenzo-led collision that took out Andrea Dovizioso in Barcelona was so costly. His inability to finish on the podium at either Assen or the Sachsenring contributed to Marquez's 58-point advantage in the World Championship.

Behind, Petrucci has been the measure of consistency, scoring top six finishes in every race to sit third overall, including that memorable first win at Mugello. Despite crashes



out of the leading positions at Assen and the Sachsenring, it has been an encouraging start to the year for Alex Rins and Suzuki, who scored a memorable first victory in Austin. The Spaniard's results are enough for him to sit fourth. And Maverick Viñales' run of terrible luck (he was taken out on three occasions in the first seven races) came to an end at Assen, where he scored Yamaha's first win of the season. His second place at the Sachsenring pushed him up to fifth overall.



RACING TECHNOLOGY

For Everyday Use

11mm hex nut

Enables easy removal and lock wiring for race use

heavy duty canister

Reinforced canister is capable of withstanding extreme pressure

special relief valve

High quality pressure relief valve to provide a perfect seal

advanced filtration media

Tri-fiber media providing optimum filtration, high capacity, and improved oil flow, capturing particles as small as 5 microns



Commuter



Leisure



Race

HIFLO® RC

Performance Oil Filter

HIFLOFILTRO®
PREMIUM FILTERS



SENIOR TT WINNING FILTER
MICHAEL DUNLOP
BENNETTS SUZUKI GSXR-1000



Hiflofiltro - the world's only
TUV approved oil filter
ISO/TS 16949:2009 certified

MARC MÁRQUEZ

REPSOL HONDA TEAM



◉ O tom, kdy Marquez naplno ukázal světu svůj talent by se dalo polemizovat, ale většina odborníků se shodne na tom, že to byl závod v Portugalsku v roce 2010. Jel se tehdy předposlední závod sezóny a Marquez vedl průběžné celkové pořadí. V zaváděcím kole ale upadl. To ale pro mladíčka Španěla nebyl důvod k obavám. Tehdy sedmnáctiletý Marquez musel odstartovat do závodu z posledního místa, ale závod i přesto dokázal vyhrát. O dva týdny později získal svůj první titul mistra světa ve stopětdvacítkách. Od toho okamžiku už jeho kariéra stoupala jen vzhůru. Po přestupu do Moto2™ skončil při debutu celkové druhé a rok později získal svůj druhý titul mistra světa. A spanilá jízda pokračovala, když v roce 2013 vybojoval rovnou svůj první titul v královské třídě MotoGP™. V posledních letech Marquez vyzrál a své jezdcké umění dokázal dovést téměř k absolutní dokonalosti. Nesmírně talentovaný jezdec z katalánského městečka Cervera má dnes na svém kontě celkem pět titulů v elitní třídě MotoGP™, ty tři poslední získal v řadě za sebou. Jen Giacomo Agostini a Valentino Rossi dokázali získat titulů více než on. Šestadvacetiletý jezdec v prosinci prodělal náročnou operaci zraněného ramene a celou zimní přípravu věnoval rehabilitaci. Nic ale nezabránilo číslu 93 zahájit rok opět ve svém stylu – pět vítězství v první polovině sezóny mu zajistilo pohodlný náskok v průběžné celkové klasifikaci.

◉ Marc Márquez hat in seiner Karriere immer wieder Verblüffendes gezeigt, erstmals wahrscheinlich 2010 in Portugal. Er kam als WM-Leader nach Estoril. Im vorletzten 125ccm-Grand-Prix des Jahres stürzte er in der Besichtigungsrunde – und musste damit von ganz hinten starten. Das bereitete dem 17-Jährigen allerdings keine Probleme: Er gewann das Rennen trotzdem und wurde zwei Wochen später erstmals Weltmeister. Danach gab es kein Halten mehr. 2012 holte er die WM in der Moto2™ Klasse, 2013 schrieb er sich in die Geschichtsbücher ein, als er als Rookie die MotoGP™ Weltmeisterschaft im ersten Anlauf gewann. In den letzten Jahren hat der Spanier aus Cervera vor allem gelernt, auch den Kopf einzusetzen und diesen mit seinem schieren Talent zu kombinieren. Sein Grundspeed ist unglaublich, was auch zeigt, dass er bis heute schon fünf Königsklasse-Titel gewonnen hat – darunter die letzten drei in Folge. Nur Giacomo Agostini und Valentino Rossi haben mehr gewonnen. Im letzten Dezember ließ sich der 26-Jährige an seiner Schulter operieren, das hat ihn aber weder ausgebremst, noch zurückgeworfen. Nach der Reha im Winter ist aber alles im Lack. Die #93 ist perfekt in die Saison gestartet, wie fünf Rennsieg und eine dominante WM-Führung belegen.

◉ It could be argued that the earliest signs of Marquez's greatness appeared in Portugal, 2010. Then the championship leader crashed on the sighting lap of the penultimate 125cc grand prix, an incident that necessitated him starting from the back of the grid. Not to worry. The then 17-year old still won the race and, two weeks later, the championship. From there, he's rarely slowed down. A Moto2™ World Championship was achieved in 2012, and he confirmed his place in history by winning the MotoGP™ title at his first attempt in 2013. In recent years, the Spaniard from Cervera has combined brains and maturity with his blistering speed and other worldly talent. Five premier class titles – including the past three in a row – are the result. Only Giacomo Agostini and Valentino Rossi have won more. The 26-year old had "aggressive" and "complicated" surgery to repair a badly damaged left shoulder last December. His winter has centred around rehabilitation. But the #93 has started the year perfectly, winning five races in the season's first half to hold a commanding lead over his rivals.



JORGE LORENZO

REPSOL HONDA TEAM



◉ Lorenzo ušel dlouhou cestu od prvního závodu v Jerezu v roce 2002, kde musel vmechat první den tréninku, protože až do soboty nedosáhl minimální věk, aby mohl závodit v mistrovství světa. Ten víkend tehdy patnáctiletý mladíček skončil na 22. místě, po té, co v kvalifikaci skončil 33. Tato čísla nenapovídala o tom, že Lorenzo bude jednou vícenásobným mistrem světa. Účinkování ve stopětdvacítkách posléze nahradila vyšší třída. Ve dvěstěpadesátkách už Lorenzo naplno dokázal, že je páneň jezdcem. V letech 2006 a 2007 získal v řadě za sebou své první dva tituly mistra světa. Následoval logický postup do MotoGP™ a kariéru mezi elitou odstartoval ve velkém stylu. První tři závody se v sedle Yamahy vždy umístil na stupních vítězů a třetí závod sezóny v Portugalsku dokonce vyhrál. Proto nebylo žádným překvapením, když v letech 2010, 2012 a 2015 dokázal porazit hvězdy jako Daniho Pedrosa, Casey Stonera či Valentina Rossioho a získal tři tituly mistra světa. Přechod k Ducati v roce 2017 mu přinesl tři vítězné závody, ale do boje o titul nezasáhl. Letos přestoupil do továrního týmu Repsol Honda. Adaptace na zcela odlišný motocykl ale Lorenzovi trvá déle než sám očekával. Pád v Barceloně následoval další pád v Assenu, kde si zlomil šestý a osmý obratel a tak o poslední dva závody přišel. Lorenzo ale doufá, že v druhé polovině sezóny se vše obrátí k lepšímu.

◉ Ein langer und oftmals auch steiniger Weg liegt seit Mai 2002 hinter Jorge Lorenzo. Damals musste er bei seinem ersten 125ccm-Grand-Prix die Trainings vom Freitag auslassen, weil er erst am Samstag Geburtstag hatte und damit dann alt genug für die Teilnahme war. Nachdem er vom 33. Startplatz los gefahren war, holte er den 22. Platz. 2006 und 2007 holte er dann zwei Mal in Folge die WM-Titel in der Klasse bis 250ccm und stieg in die MotoGP™-Klasse auf. Als Rookie holte er für Yamaha in seinen ersten drei Rennen drei Podeste, darunter einen Sieg. 2010, 2012 und 2015 wurde Lorenzo auf Yamaha MotoGP™ Weltmeister, rang Größen wie Dani Pedrosa, Casey Stoner und Valentino Rossi nieder. 2017 wechselte er zu Ducati, wo er weitere die Siege sammelte, aber nicht in den Kampf um die WM eingreifen konnte. 2019 ist Lorenzo ins Repsol Honda Werksteam gewechselt, doch die RC213V ist für den Spanier noch Neuland. Verletzungen und Pech haben den Spanier bislang ausgebremst. In Barcelona stürzte er im Rennen, in Assen im Training – dort brach er sich dann den T6- und T8-Rückenwirbel, womit er die Rennen in den Niederlanden und Deutschland verpasste. Neuangriff in der zweiten Saisonhälfte?

◉ Lorenzo has come a long way since May, 2002, when he had to skip the first day of practice in order to legally qualify for his first 125 Grand Prix, which, fittingly, came at Jerez. That weekend, the then 15-year old finished 22nd after qualifying 33rd, not exactly numbers that spelled out greatness. But Lorenzo's time in the smaller classes was brief and spectacular. He graduated to MotoGP™ as a double 250cc World Champion, thanks to convincing title wins in 2006 and 2007. By then he was a fully-formed champion, claiming three successive podiums and a debut win in his first three MotoGP™ races for Yamaha. It came as no great surprise that he went on to win three MotoGP™ World Titles (2010, 2012 and 2015) for the Japanese factory, overcoming modern greats such as Dani Pedrosa, Casey Stoner and Valentino Rossi to do so. A move to Ducati for 2017 gained three more wins, but a title challenge never materialised. Now, in 2019, Lorenzo now calls Repsol Honda his home, where it has taken him some time to adapt to the radically different RC213V. Injuries and misfortune have slowed that process. A careless crash in Barcelona was followed by a fall at Assen that fractured his T6 and T8 vertebrae, putting him out of the Dutch and German GPs. A turnaround in his fortunes must surely be incoming.

HONDA RC213V

MOTOR: 1000 CCM V4, KAPALINOU CHLAZENÝ, PNEUMATICKÉ VENTILE, 4-VENTILOVÝ ROZVOD DOHC **VÝKON:** PŘES 250 KONÍ **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPNOVÁ BEZZTRÁTOVÁ **PODVOZEK:** ÖHLINS **RÁM:** HLINÍKOVÝ, TWIN-TUBE **BRZDY:** BREMBO **KAPACITA NÁDRŽE:** 22 LITRŮ **ELEKTRONIKA:** MAGNETI MARELLI **PNEUMATIKY:** MICHELIN, 17" PŘEDNÍ | ZADNÍ **SUCHÁ HMOTNOST:** 157 KG

MOTOR: 1000CC V4, FLÜSSIGKEITSGEKÜHLT, PNEUMATISCHE VENTILE, 4 VENTILE, DOPPELT OBEENLIEGENDE NÖCKENWELLEN **LEISTUNG:** ÜBER 250 PS **GETRIEBE:** 6-GANG STUFENLOSGETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM DOPPELRÖHREN-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157KG

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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157 KG

TECHNISCHE DATEN | TECHNICAL DATA

TECHNISCHE ÚDAJE | TECHNICAL DATA

HONDA RC213V

MOTOR: 1000 CCM V4, KAPALINOU CHLAZENÝ, PNEUMATICKÉ VENTILE, 4-VENTILOVÝ ROZVOD DOHC **VÝKON:** PŘES 250 KONÍ **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPNOVÁ BEZZTRÁTOVÁ **PODVOZEK:** ÖHLINS **RÁM:** HLINÍKOVÝ, TWIN-TUBE **BRZDY:** BREMBO **KAPACITA NÁDRŽE:** 22 LITRŮ **ELEKTRONIKA:** MAGNETI MARELLI **PNEUMATIKY:** MICHELIN, 17" PŘEDNÍ | ZADNÍ **SUCHÁ HMOTNOST:** 157 KG

MOTOR: 1000CC V4, FLÜSSIGKEITSGEKÜHLT, PNEUMATISCHE VENTILE, 4 VENTILE, DOPPELT OBEENLIEGENDE NÖCKENWELLEN **LEISTUNG:** ÜBER 250 PS **GETRIEBE:** 6-GANG STUFENLOSGETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM DOPPELRÖHREN-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157KG

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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157 KG

marcmarquez93 marcmarquez1993



Jorge.Lorenzo.Official lorenzo99 jorgelorenzo99





DILLINGER
TECHNIK

INDIVIDUÁLNÍ VESTAVBY / INDIVIDUELLE AUSBAUTEN

WWW.DILLINGER-TECHNIK.DE
FREYUNG, BAYERN MLUVIME ČESKY!

NEW



ALWAYS AHEAD



SOLID CARBON

FF327
CHALLENGER
ROAD TOURING

Ask a motorcyclist about the "best helmet" in the world, and invariably you will hear a very short list of names. This is an elite club that is the dream of every brand in the world. It is a challenge worthy of the fight and LS2 has entered the arena. We are proud to introduce the Challenger. Fit. Finish. Function. Performance. The Challenger will face the competition head-to-head and feature-for-feature. Bold. Unafraid. The Game Has Changed.



The eye port is extra wide to allow the rider to see everything at his sight, whether another motorcycle or an oncoming car. Challenger's eye port is also extra tall, so you can easily tuck-in while still being able to see farther with less strain on your neck. The high performance visor is easy to change thanks to LS2 advanced Quick Release System.

Dual fully adjustable top intake ports are connected inside the helmet trough the channeled EPS with closeable rear exhaust ports. Paired with our flow separator spoiler, the rider will enjoy truly dynamic air flow. The adjustable chin vent is dual-ported to help to keep the shield free from fog, while also keeping the rider cool and comfortable.

Moisture wicking interior fabric is hypoallergenic and fully removable. It pulls sweat and perspiration away from the rider and dries quickly, keeping the rider cool and comfortable. The Challenger helmet uses multi-density foam for maximum safety. Our Emergency Release cheek pads allow for quick and easy removal if the situation demands.

Zeptejte se motokářů na „nejlepší helmu na světě“, a uslyšíte poměrně krátký seznam jmen. Je to elitní klub a dostat se do něj je snem každé značky. Je to výzva hodná boje a LS2 do něj vstoupila. S hrdoostí představujeme Challenger, vysokovýkonnou karbonovou sportovní-cestovní přilbu. Challenger je připraven čelit konkurenci. Hra se změnila.

OTHER GRAPHIC



KONIC BLUE

NEW



KONIC RED

NEW

Mimořádně široký průzor umožňuje vidět do stran více než v jiných přilbách. Průzor Challengeru je také mimořádně vysoký, takže můžete zalehnout za řídkta a přitom budete vidět dál a s menším namáháním krku. Opticky korektní lexanové plexi lze snadno měnit díky systému rychlého vyjímání bez potřeby nářadí.

Plně nastavitelné horní větrací otvory jsou vnitřními kanálky propojené s uzavíratelnými zadními výdechy. Společně s předním spojlerem si tak budete moci užívat skutečně dynamického proudění vzduchu uvnitř helmy. Přední nastavitelný větrací otvor účinně pomáhá zabránovat zamřžování plexi a udržuje hlavu jezdce v chladu a pohodě.

Interiér je příjemný, rychleschnoucí a hypoalergenní. Společně s vícehustotní vstetkou zajiřtuje vysokou bezpečnost a optimální pohodlí při jíždě. Navic, systém rychlého vyjímání ličnic umožňuje snadně sejmout helmu, pokud to situace vyžaduje.



Follow us

WWW.LS2.CZ / WWW.LS2.SK



VALENTINO ROSSI

MONSTER ENERGY YAMAHA MotoGP

46



● Světový rekordman Rossi se bezesporu blíží ke konci své kariéry. Letošní sezóna je již jeho dvacátou v MotoGP™. Rossi, který letos v únoru oslavil čtyřicátiny, ale rozhodně motivaci k závodění nepostrádá. Poslední dva závody loňské sezóny vedl a nešťastné pády v obou Grand Prix jej připravily o další záznamy v historických tabulkách. V celkovém pořadí italský jezdec nakonec loni skončil třetí. Ponecháme-li stranou dva černé roky u Ducati (2011 a 2012), ročník 2018 byl jediným, kdy Rossi nevyhrál ani jeden závod během své čtyřadvacetileté kariéry v mistrovství světa. Letos by Rossi rád opět vyhrál a Yamaha mu postavila na rošt silnější stroj M1. Pokud budeme dále studovat tabulky vítězů, pak Rossi nemá v královské třídě konkurenci. I přesto, že překročil čtyřicetku, je stále největším lákadlem pro miliony fanoušků z celého světa. A že má na trati stále co ukázat vynikajícím druhým místem v Argentíně. Bohužel pády v Mugello, Barceloně a Assenu snížily jeho šance na titul, na který si bude tedy muset s největší pravděpodobností počkat další rok.

● Zahlen- und Faktentechnisch geht es in die Spätkarriere von Valentino Rossi, denn 2019 wird seine 20. Saison in der Königsklasse. Im Februar feierte der Italiener seinen 40. Geburtstag. Zum alten Eisen gehört Rossi aber noch lange nicht, wie auch die letzten Rennen 2018 bewiesen: Er führte in Sepang und kämpfte in Valencia um den Sieg, bevor er in beiden Rennen stürzte. Trotzdem wurde er Dritter der MotoGP™ Weltmeisterschaft. Lässt man die beiden Ducati-Jahre 2011 und 2012 aus seiner Statistik raus, war 2018 das einzige Jahr, in dem er in 24 Jahren Grand-Prix-Sport keinen Rennsieg erringen konnte. Die Hoffnung liegt nun darauf, dass Yamaha 2019 ein konkurrenzfähigeres Motorrad in Form der neuen M1 bringt. Was die Siege in der Königsklasse angeht: Da hat niemand mehr als Valentino Rossi. Er ist weltweit mit Sicherheit der beliebteste Fahrer mit den meisten Fans. In Argentinien war er Zweiter – sein erstes Podest seit dem Deutschland-GP 2018. In Mugello, Montmelo und Assen gab es aber auch Stürze, die den Italiener aus dem WM-Kampf geworfen haben.

● The numbers suggest Rossi should be entering the twilight of his career. 2019 will be his 20th season as a MotoGP™ rider, while he turned 40 in February. But the last two performances of 2018 – leading three quarters of the race at Sepang, and fighting for second at Valencia before crashing out of both – coupled with his championship position (third), served as a timely reminder of his near insatiable hunger. Still, those dark days at Ducati (2011, 2012) aside, 2018 was the only winless year of Rossi's glittering 24-year Grand Prix career. He has plenty to prove in the year ahead, especially as Yamaha returns with a more competitive M1. In terms of premier class race wins, no one has more. His popularity remains as strong as ever the world over, and even as he enters into his fifth decade, the gangly Italian is still a giant of the sport. His excellent second place in Argentina was his first podium since the German GP in 2018 and confirmed he is as competitive as ever. Yet costly crashes at Mugello, Montmelo and Assen mean another title challenge may have to wait another year.



12

MAVERICK VIÑALES

MONSTER ENERGY YAMAHA MotoGP



● Letošní rok je pro Viñalese velmi důležitým bodem v kariéře. Jezdec pocházející ze severního Katalánska nutně potřebuje potvrdit, že opravdu patří mezi absolutní elitu. V roce 2016 podepsal velmi lukrativní smlouvu s Yamahou jako nejtalentovanější mladý pilot, ale očekávání do něj vkládané jak týmem, tak jím samotným, se zatím bohužel nenaplnila. Pouhé čtyři vítězství ze 36 startů u Yamahy jsou čísla, která španělský jezdec potřebuje vylepsit. Podíváme-li se na začátek kariéry, vidíme 16-ti letého jezdce s hollywoodským jménem, který dokázal proměnit svůj čtvrtý start v mistrovství světa ve vítězství na Le Mans v roce 2011 a zapojit se do boje o mistrovský titul. O něj bojoval i další dvě sezóny a nakonec jej získal v nesutečně napínavém posledním závodě v roce 2013, když o něj bojoval až do poslední zatáčky posledního kola. Nato dokázal proměnit ve vítězství svůj druhý start ve třídě Moto2™. O rok později, již v nejsilnější kubitě, získal titul Nováčka roku, když skvěle podpořil Suzuki při svém návratu na světové startovní pole. V následující sezóně pro Suzuki vyjel vysněné vítězství na Silverstone a v celkovém pořadí skončil na vynikající čtvrté příčce. Letos se na start postavil opět v sedle tovární Yamahy a počítá i s novým týmovým šéfem a novým koučem. Nepříliš vydařený začátek sezóny obrátil v Assenu a druhým místem v Německu a v průběžném celkovém pořadí je před Brnem pátý.

● 2019 könnte das wichtigste Jahr in der Karriere von Maverick Viñales bisher werden: Ende 2016 war er von Suzuki zu Yamaha gewechselt, doch so richtig rund ist es für den Spanier bislang nicht gelaufen. Vier von 36 Rennen für das Yamaha-Werksteam hat er nur gewonnen – zu wenig, selbst für seine eigenen Erwartungen. Viñales hatte als 16-Jähriger bei seiner erst vierten Grand Prix Teilnahme seinen ersten Sieg gefeiert – in Le Mans 2011. Zwei Jahre später hatte er alles, was es brauchte, um einen Kampf um die MotoGP™ Weltmeisterschaft in der letzten Kurve der letzten Runde beim Finale in Valencia für sich zu entscheiden. 2014 stieg er in die Moto2™ um und der erste Sieg sollte nicht lange auf sich warten lassen. 2015 kam er auf Suzuki in die MotoGP™ und staubte den Rookie of the Year Titel ab. In Silverstone beendete er 2016 die lange Sieg-Durststrecke von Suzuki in der MotoGP™ und holte sich selbst seinen ersten Königsklasse-Sieg. Viñales tauschte für diese Saison den Crewchief und holte sich einen neuen Riding-Coach. Nach einem schwierigen Saisonstart, scheint Viñales wieder auf der Erfolgspur zu sein: Er gewann in Assen und wurde am Sachsenring Zweiter.

● 2019 could well be the most crucial year in Viñales' career to date. In some respects the protégée from Roses in northern Catalonia, has fluttered to deceive since his high profile move to Yamaha at the end of 2016. Four wins from 36 races are well below the lofty expectations he sets himself. And with a career as successful as Viñales', who can blame him? A spotty 16-year old with a Hollywood name won just his fourth ever Grand Prix in thrilling fashion at Le Mans, 2011. Two years on and his cool head prevailed in an epic fight for the Moto3™ World Championship that went all the way to the last corner of the final lap at the very last race. He soon won his second ever race in Moto2™ in 2014 before claiming the MotoGP™ Rookie of the Year title in 2015 in Suzuki's return to the top class. If there were still doubts surrounding his talent, he ended Suzuki's factory's MotoGP™ win drought at Silverstone in 2016 with his first premier class victory, and finished an incredible fourth in the championship. Equipped with a new crew chief and rider coach for the year ahead, Viñales turned a difficult start around with a brilliant win at Assen and a second in Germany.

YAMAHA YZR-M

MOTOR: 1000 CCM, KAPALINOU CHLAZENÝ, ČTYŘVÁLEC INLINE S KŘÍŽOVÝM HRÍDELEM
VÝKON: PŘES 240 KONÍ **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPNOVÁ BEZZTRÁTOVÁ
PODVOZEK: ÖHLINS **RÁM:** HLINÍKOVÝ, TWIN-TUBE **BRZDY:** BREMBO **KAPACITA NADRŽE:** 22 LITRŮ **ELEKTRONIKA:** MAGNETI MARELLI **PNEUMATIKY:** MICHELIN, 17" **PŘEDNÍ I ZADNÍ SUCHÁ HMOTNOST:** 157 KG

MOTOR: 1000CC FLÜSSIGKEITSGEKÜHLTER REIHENVIERZYLINDER MIT KURBELWELLENVERSATZ **LEISTUNG:** ÜBER 240 PS **GETRIEBE:** 6-GANG-STUFENLOSGETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM DOPPELRÖHREN-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157KG

ENGINE: 1000CC LIQUID COOLED INLINE FOUR-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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157KG

TECHNISCHE ÚDAJE
TECHNISCHE DATEN | TECHNICAL DATA

TECHNISCHE ÚDAJE
TECHNISCHE DATEN | TECHNICAL DATA

YAMAHA YZR-M

MOTOR: 1000 CCM, KAPALINOU CHLAZENÝ, ČTYŘVÁLEC INLINE S KŘÍŽOVÝM HRÍDELEM
VÝKON: PŘES 240 KONÍ **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPNOVÁ BEZZTRÁTOVÁ
PODVOZEK: ÖHLINS **RÁM:** HLINÍKOVÝ, TWIN-TUBE **BRZDY:** BREMBO **KAPACITA NADRŽE:** 22 LITRŮ **ELEKTRONIKA:** MAGNETI MARELLI **PNEUMATIKY:** MICHELIN, 17" **PŘEDNÍ I ZADNÍ SUCHÁ HMOTNOST:** 157 KG

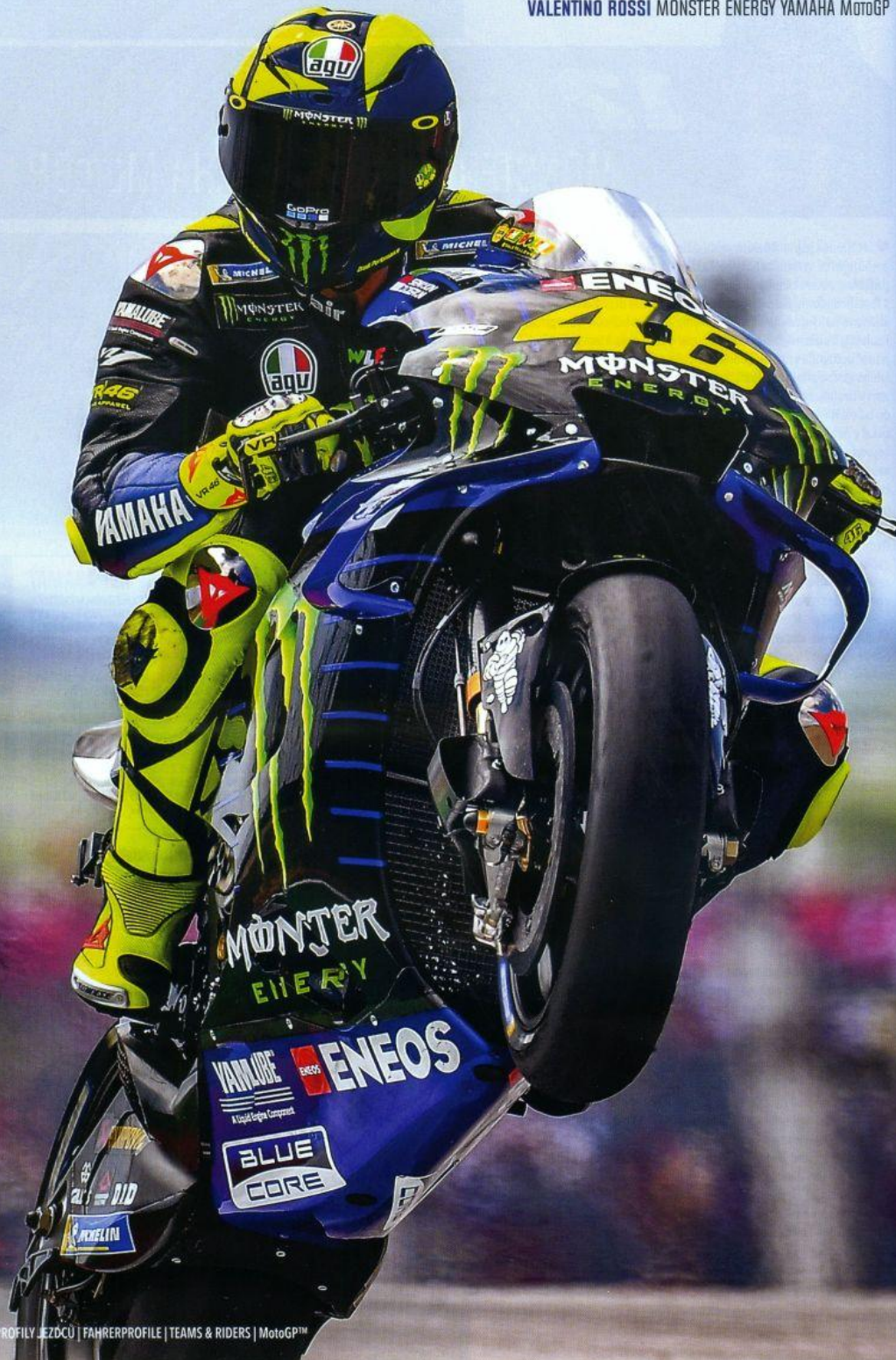
MOTOR: 1000CC FLÜSSIGKEITSGEKÜHLTER REIHENVIERZYLINDER MIT KURBELWELLENVERSATZ **LEISTUNG:** ÜBER 240 PS **GETRIEBE:** 6-GANG-STUFENLOSGETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM DOPPELRÖHREN-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157KG

ENGINE: 1000CC LIQUID COOLED INLINE FOUR-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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157KG

ValeYellow46 ValentinoRossiVR46Official

MaverickVinalesOficial maverickvinales25





oficiální sponzor Ondřeje Vostatka,
jezdce juniorského
Mistrovství světa Moto3


COMPOS
DISTRIBUTION
COMPOS.CZ


INTERCARS.CZ

sponzor Ondřeje Vostatka, jezdce juniorského Mistrovství světa Moto3 pro rok 2019, a distributor značek:



ONDREJVOSTATEK.COM

ANDREA DOVIZIOSO

DUCATI TEAM

04



TECHNISCHE ÜDAGE
TECHNISCHE DATEN / TECHNICAL DATA

DUCATI DESMOSEDICI GP

MOTOR: 1000CCM, KAPALINOU CHLAZENÝ ČTYŘVÁLEC, ÚHEL VÁLCŮ 90°, DESMODROMICKÝ EVO DOHC ROZVOD, ČTYŘI VENTILY NA VÁLEC **VÝKON:** PŘES 250 KOŇI **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPŇOVÁ BEZTRZATOVÁ **PODVOZEK:** ÖHLINS **RAM:** HLINÍKOVÝ TWIN-SPAR EVO **BRZDY:** BREMBO **KAPACITA NÁDRŽE:** 22 LITRŮ **ELEKTRONIKA:** MAGNETI MARELLI **PNEUMATIKY:** MICHELIN, 17" PŘEDNÍ I ZADNÍ **SUCHÁ HMOTNOST:** 157 KG

MOTOR: 1000CCM FLÜSSIGKEITSGEKÜHLTER, 90-GRAD-V4, VIERTAKTER, EVO-DESMODROMIK, DOPPELT OBERLIEGENDE NOCKENWELLEN, VIER VENTILE PRO ZYLINDER **LEISTUNG:** ÜBER 250 PS **GETRIEBE:** 6-GANG-STUFENLOSGETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM DOPPELPROFIL-EVO-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157KG

ENGINE: 1000CC LIQUID-COOLED, 90 DEGREE V4, FOUR-STROKE, EVO DESMODROMIC DOHC, FOUR 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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157KG

AndreaDovizioso dovi4



Poslední dva roky Dovizioso potvrdil, že je jedním z největších rivalů Marca Marqueze. Výbornými výsledky z úvodu sezóny 2017 mohl své soupeře překvapit, ale Dovi se na vrcholu udržel a ve skvělé formě pokračoval i další rok. Jedenácti prvními místy v posledních 38 startech se stal druhým nejúspěšnějším jezdcem v MotoGP™ v éře pneumatik Michelin. Vezmeme-li v úvahu délku jeho kariéry, je až neskutečné, kde dvatřicetiletý jezdec našel novou mizu stanout opět na vrcholu startovního pole. Nesmíme zapomenout, že italský jezdec je mistrem světa stopětatřicetkrát z roku 2004 a v letech 2006-2007 tvrdě bojoval s Jorge Lorenzem o titul třídý do 250 ccm, bohužel vždy v celkovém pořadí skončil těsně druhý. Po přestupu do královské třídy v roce 2008 se dlouho hledal a na novou kubaturu se jen pomalu adaptoval. Nyní ale v barvách továrního týmu Ducati Dovizioso právem pomýšlí na královský titul. Jeho forma částečně stagnovala v úvodu sezóny, ale i přesto dokázal jedenkrát vyhrát a třikrát vystoupit na stupně vítězů. V boji o titul má ale Marquez téměř 60-ti bodový náskok.

Zwei Jahre lang war Andrea Dovizioso nun der ärgste Kontrahent von Marc Marquez. 2017 mag das noch eine Überraschung gewesen sein, doch 2018 unterstrich der Italiener, dass das kein "One-Hit-Wonder" war. Mit elf von 38 möglichen Siegen ist Dovizioso der zweiterfolgreichste Fahrer der MotoGP™ Michelin-Ära, die seit 2016 andauert. Dabei kann man bei Dovizioso wahrlich von einem Spätzünder sprechen. Der heute 32-Jährige war 2004 Weltmeister der Klasse bis 125ccm und fightete dann 2006 und 2007 mit Jorge Lorenzo um den Titel der Klasse bis 250ccm, in der MotoGP™ aber hatte Dovizioso zwischen 2008 und 2012 nur mäßigen Erfolg. Seit einigen Jahren ist er jetzt Ducati-Werksfahrer und 2019 könnte seine beste Chance auf den Königsklasse-Titel werden. Allerdings konnte er Marquez in den ersten neun Rennen nicht wirklich richtig Paroli bieten – und das trotz einem Laufsieg und drei weiteren Podesten.

For two years, Dovizioso has proved to be Marc Marquez's greatest rival-in-chief. While performances in 2017 may have come as a surprise, his form in the second half of 2018 ensured his previous success was no one-season wonder, and he's here to stay at the top. Eleven wins in the past 38 races make him the second most successful rider in MotoGP™'s Michelin era (post-2016). Considering his earlier career, this new found status at 32 years of age is still near unprecedented. The wily Italian won the 2004 125cc World Championship and pushed Jorge Lorenzo hard in two impressive, but ultimately unsuccessful 250cc campaigns in 2006 and 2007. But his performances in MotoGP™ from 2008 to 2012 only occasionally suggested greatness. Now with the full support of Ducati behind him, Dovizioso views 2019 as his best chance to claim the premier class crown to date. However he has been powerless to stop a rampant Marquez in the first nine races, despite one win and three further podiums.



9

DANILO PETRUCCI

DUCATI TEAM



TECHNISCHE ÜDAGE
TECHNISCHE DATEN / TECHNICAL DATA

DUCATI DESMOSEDICI GP

MOTOR: 1000CCM, KAPALINOU CHLAZENÝ ČTYŘVÁLEC, ÚHEL VÁLCŮ 90°, DESMODROMICKÝ EVO DOHC ROZVOD, ČTYŘI VENTILY NA VÁLEC **VÝKON:** PŘES 250 KOŇI **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPŇOVÁ BEZTRZATOVÁ **PODVOZEK:** ÖHLINS **RAM:** HLINÍKOVÝ TWIN-SPAR EVO **BRZDY:** BREMBO **KAPACITA NÁDRŽE:** 22 LITRŮ **ELEKTRONIKA:** MAGNETI MARELLI **PNEUMATIKY:** MICHELIN, 17" PŘEDNÍ I ZADNÍ **SUCHÁ HMOTNOST:** 157 KG

MOTOR: 1000CCM FLÜSSIGKEITSGEKÜHLTER, 90-GRAD-V4, VIERTAKTER, EVO-DESMODROMIK, DOPPELT OBERLIEGENDE NOCKENWELLEN, VIER VENTILE PRO ZYLINDER **LEISTUNG:** ÜBER 250 PS **GETRIEBE:** 6-GANG-STUFENLOSGETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM DOPPELPROFIL-EVO-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157KG

ENGINE: 1000CC LIQUID-COOLED, 90 DEGREE V4, FOUR-STROKE, EVO DESMODROMIC DOHC, FOUR 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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157KG

danilopetrucci9 Petrucci9



Z dvaadvaceti členného startovního pole MotoGP™ měl Petrucci ze všech nejneobyklejší vzestup. Vicemistr Evropy v kategorii Superstock z roku 2011 přestoupil o rok později přímo do královské kubatury mistrůvství světa. Debutoval v nepříliš silném týmu IodaRacing Project CRT Aprilia. Kdo by tehdy byl býval řekl, že to dotáhne až do továrního týmu Ducati a bude závodit po boku Andrea Dovizioso. Cesta na vrchol ale nebyla procházkou růžovou zahradou a Petrucci se v roce 2014 se závoděním téměř rozloučil, když zraněné zápěstí vyžadovalo velmi dlouhou rekonvalescenci. Naštěstí ale jeho kvalitní jízda v sedle netovárních modelů CRT upoutala vedení týmu Pramac Racing, který mu nabídl místo pro rok 2015. Petrucci se týmům odměnil prvním pódiovým umístěním na deštivém Silverstonu. V následujících třech sezónách získal několik dalších umístění v nejlepší trojici, zvláště druhé místo na Le Mans v roce 2018 bylo výsledkem vystupujícím z řady. Tím vším si zasloužil místo v továrním týmu Ducati. A první vítězství na sebe nenechal dlouho čekat. Petrucci letos v Mugello vyhrál svoji první Grand Prix a stabilními výsledky v první polovině seriálu si zajistil dočasné třetí místo v průběžném pořadí a také potvrzení smlouvy s Ducati i na příští rok.

Von den diesjährigen 22 MotoGP™ Piloten hatte Danilo Petrucci den ungewöhnlichsten Karriere-Weg: 2011 wurde er Zweiter im FIM European Superstock 1000 Cup und stieg dann 2012 in die MotoGP™ um – auf die untermotorisierte IodaRacing Project CRT Aprilia. Wer hätte damals gedacht, dass er eines Tages als Teamkollege von Andrea Dovizioso im Ducati-Werksteam fahren würde? Sein Karriere-Weg war derweil kein gerader, 2014 hätte Petrucci den Helm beinahe an den berühmten Nagel gehangen, als ein komplizierter Handbruch eine lange Pause nach sich zog. Doch immer wieder zeigte er auf der CRT-Maschine groß auf und so kam er 2015 ins Pramac Racing Team – und der Italiener holte im Regen von Silverstone sein erstes MotoGP™-Podium. In den folgenden drei Jahren stand er immer wieder auf dem Treppchen, in Le Mans holte er 2018 den zweiten Platz. Danach bekam er für 2019 ein Angebot für das Ducati-Werksteam. In Mugello feierte er seinen ersten MotoGP™-Sieg, mit seinen konstant starken Ergebnissen hat er sich bereits seinen Platz im Werksteam für 2020 bestätigt.

Of MotoGP™'s 22 full-time competitors, Petrucci has had the most unusual ascent of all. A former European Superstock runner-up in 2011, the stocky Italian switched to MotoGP™ in 2012, where he rode the underpowered IodaRacing Project CRT Aprilia. Who, then, could have foreseen the coming years, which resulted in him joining Andrea Dovizioso in Ducati's factory team? Not that his path was straightforward; Petrucci came close to retiring from racing in 2014, when a wrist injury necessitated a lengthy spell on the sidelines. But his brave, gutsy displays aboard CRT machinery earned him a call up to Pramac Racing in 2015, a year in which he scored a memorable first podium at a wet Silverstone. Further podiums arrived in the following three years, with a second place at Le Mans, 2018, essentially earning him a spot in Ducati's factory ranks for 2019. A brilliant win at Mugello, plus a string of consistent finishes and third place in the championship confirmed his place in the factory team for 2020.



WANT TO TAKE A RIDE WITH US?

Fill the boots of a MotoGP rider on the back of a Ducati Desmosedici GP in a once-in-a-life time opportunity.

Find out more at
[@missionwinnow](#) on



MISSION WINNOW



JOHANN ZARCO

RED BULL KTM FACTORY RACING

5



● Jeden z nejúspěšnějších nováčků, které kdy královská třída viděla. Ročník 2017 ukázal světu francouzského jezdce v tom nejlepší světě. Během dvou prvních let v MotoGP™ dokázal získat šest umístění na stupních vítězů a do sbírky rekordů přidal i pět pole position. I přesto, že úvod působení v nejsilnější kubatuře doprovázela nevyrovnanost ve výsledcích, je úctyhodné to, co Zarco v sedle netovárního stroje Yamaha dokázal. Mladý jezdec, který má v kapse také dva tituly mistra světa ve dvěstěpadesátkách z let 2015 a 2016, tak po delší době dostal francouzskou školu opět na výsluní. Šestnáctinásobný vítěz závodů Grand Prix na letošní sezónu pokoušel po Hondě a Suzuki, ale nakonec se svým týmem přestoupil ke KTM. Začátek sezóny se mu sice vůbec nevydařil, ale ve druhé polovině sezóny nám určitě předvede své vynikající jezddecké vlastnosti.

● 2017 kam Johann Zarco in die MotoGP™ und dieses erste Jahr zu toppen war von Anfang an schwierig. Zarco aber zeigte, dass das geht und war auch 2018 oftmals ein Dorn im Auge der Werksfahrer – trotzdem gab es auch einige Rückschläge. Der Franzose holte sechs Podeste und fünf Pole-Positions – und das auf einer Satelliten-Yamaha. Zarco ist der derzeit erfolgreichste Franzose, gewann 2015 und 2016 die Moto2™ Weltmeisterschaft als bislang auch einziger Fahrer zwei Mal in Folge. Seit 2019 ist er nun voll unterstützter Werksfahrer. Der 16-fache Grand Prix Sieger entschied sich für KTM, als er auch Angebote von Honda und Suzuki auf dem Tisch hatte. Zarco hatte in der ersten Saisonhälfte in Orange klar Schwierigkeiten, aber sein Talent steht außer Frage. Die ersten neun Rennen 2019 kann man wirklich als Desaster abstemeln – in der zweiten Saisonhälfte ist er einer derjenigen, die am meisten zu beweisen haben.

● His stunning rookie MotoGP™ campaign in 2017 was always going to be difficult to follow. But Zarco proved himself to be a regular thorn in the side of factory runners once again in 2018, even if the year featured as many ups as it did downs. The Frenchman's haul of six podiums and five pole positions aboard satellite Yamaha machinery really shouldn't have come as a surprise. Zarco is, after all, France's most successful two-wheel export, his back-to-back World Championship triumphs in Moto2™ (in 2015 and 2016) the culmination of years of somewhat erratic promise. And from last year, he has longed for the support of a major manufacturer, something he will have for 2019. The 16-time Grand Prix race winner opted for KTM, at a time when the likes of Honda and Suzuki were open admirers. While early impressions haven't been great, Zarco's ability is without question. After a disastrous opening to 2019, he has much to prove in the season's second half.

TECHNICKÉ ÚDAJE
TECHNISCHE DATEN / TECHNICAL DATA

HTM RC16

MOTOR: ČTYRVALEC UMÍSTĚNÝ DO V. VÝKON: PŘES 250 KONÍ **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPNOVÁ BEZTRÁTOVÁ **PODVOZEK:** WP **RÁM:** OCELOVÝ TRUBKOVÝ **BRZDY:** BREMBO **KAPACITA NÁDRŽE:** 22 LITRŮ **ELEKTRONIKA:** MAGNETI MARELLI **PNEUMATIKY:** MICHELIN, 17" PŘEDNÍ I ZADNÍ **SUCHÁ HMOTNOST:** 157 KG

MOTOR: 4-ZYLINDER-V LEISTUNG: ÜBER 250 PS **GETRIEBE:** 6 GANG-STUFENLOS-GETRIEBE **FAHRWERK:** WP **CHASSIS:** STAHL-GITTERROHR-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157 KG

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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157 KG

JohannZarcoOfficiel JohannZarco1 JohannZarcoOfficial05



44

POL ESPARGARÓ

RED BULL KTM FACTORY RACING

● Mladší z bratrů Espargaro Pol na sebe upoutal pozornost, když při svém teprve sedmém závodě ve stopětatřicítkách v roce 2006 dojel na vynikajícím šestém místě. Po čtyřech plných sezónách v nejnižší kubatuře, kde se nejlépe umístil celkově třetí v roce 2010, následoval postup o třídu výš. Po třech letech získal titul mistra světa v Moto2™, když po celý rok sváděl krásné souboje s jeho největším rivalem Scottem Reddingem. Když španělskému jezdcovi nabídla francouzská stáj Monster Yamaha Tech3 místo pro sezónu 2014 v nejprestižnější třídě MotoGP™ nezaváhal a nabídnutou šanci proměnil v titul Nováčka roku. Další dvě sezóny v sedle Yamahy ale průlom v kariéře nepřinesly, a tak v roce 2017 přestoupil ke KTM. Rakouská značka začínala v MotoGP s ambiciózním projektem a Espargaro v sedle RC16 dokázal vybojovat umístění v elitní desítku v Brně, Aragonu, Phillip Islandu a Sepangu. O rok později se ale očekávaný postup nahoru ve výsledkových listinách nekonal. Jedním z důvodů byly těžké pády a následná zranění, které si přivodil při trestech v úvodu sezóny v Sepangu, poté v Brně a Aragonu. Nakonec si sezónu oslادil třetím místem na desíte trati ve Valencii. Jeho cílem pro letošní rok jsou pravidelná umístění mezi prvými šesti. V průběžném celkovém pořadí zatím uzavírá první desítku.

● 2006 setzte der jüngere der Espargaró-Brüder in seinem nur siebten Rennen in der 125ccm-Weltmeisterschaft als Sechster das erste Highlight. Nach vier Jahren in der kleinsten Klasse wechselte er 2011 in die Moto2™. 2013 wurde er in dieser Klasse Weltmeister, nachdem er das ganze Jahr über in Scott Redding einen harten Kontrahenten hatte. Es kam der Aufstieg in die MotoGP™ im Monster Yamaha Tech3 Team – und Pol Espargaró gewann den Rookie of the Year Award. 2015 zeichnete sich als schwieriges Jahr ab, 2016 zeigte er gleichermaßen sein bestes Jahr. Damit setzte KTM auf ihn und holte ihn 2017 ins Werks-Team. Espargaró überfüllte alle Erwartungen und fuhr mit dem neuen RC16-Prototypen in Brünn, Aragon, auf Phillip Island und in Sepang in die Top-Ten. 2018 wurde ein schwierigeres Jahr, denn bei den Tests in Sepang, sowie den Rennwochenenden in Brünn und Aragon hatte er jeweils schwere Stürze zu verdauen, war über die Saison hinweg kaum fit. Im Regen von Valencia beim Finale aber stand er auf dem Podest. Dieses Jahr kämpft Espargaró immer wieder um die Top-Sechs und ist klar bester KTM-Pilot.

● The younger Espargaro 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 Espargaro 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 was more complicated, as huge crashes at the Sepang test, Brno and Aragon meant he was rarely fully fit. A stunning podium in the rain at Valencia recaptured some of that missing momentum, and Espargaro will be hoping to achieve regular top six finishes by the end of 2019.



HTM RC16

MOTOR: ČTYRVALEC UMÍSTĚNÝ DO V. VÝKON: PŘES 250 KONÍ **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPNOVÁ BEZTRÁTOVÁ **PODVOZEK:** WP **RÁM:** OCELOVÝ TRUBKOVÝ **BRZDY:** BREMBO **KAPACITA NÁDRŽE:** 22 LITRŮ **ELEKTRONIKA:** MAGNETI MARELLI **PNEUMATIKY:** MICHELIN, 17" PŘEDNÍ I ZADNÍ **SUCHÁ HMOTNOST:** 157 KG

MOTOR: 4-ZYLINDER-V LEISTUNG: ÜBER 250 PS **GETRIEBE:** 6 GANG-STUFENLOS-GETRIEBE **FAHRWERK:** WP **CHASSIS:** STAHL-GITTERROHR-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157 KG

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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157 KG

pol.espargaro.44 polespargaro



ÁLEX RINS

TEAM SUZUKI ECSTAR



Jak Rins jede letošní sezónu je jedním z nejnepřínávnějších závodních příběhů. Od mladého Španěla, který v minulosti dvakrát získal titul vicemistra, se očekávají nadstandardní výsledky. V roce 2013 o titul v Moto3™ přišel až v poslední zatáčce, posledního kola v poslední sezóně. I po další dva roky jezdil na špičce a v Moto2™ byl tvrdým soupeřem Johanna Zarca. Po přestupu do MotoGP™ v roce 2017 se Suzuki se v první polovině sezóny potýkal se zraněními. Po té ale světu předvedl svůj potenciál v plné síle a rok později již získal pět umístění na stupních vítězů. Úvod letošní sezóny mu vyšel nad očekávání a v Austinu si připsal první zasloužené vítězství v nejvyšší kubatuře. K tomu přidal druhé místo v Jerezu a pokračoval dalšími umístěními mezi prvními čtyřmi. Bohužel pády ve dvou posledních závodech jej řadily v průběžném pořadí na čtvrté místo.

Alex Rins hat unbestritten Talent. Der Spanier hat in seiner Karriere schon zwei Mal ganz vorn um Weltmeisterschaften mitgekämpft, allerdings blieb ihm die Krone in der Gesamtwertung beide Male verwehrt. 2013 verlor er den Moto3™ WM-Titel beim Finale in der letzten Kurve der letzten Runde. Zwei Jahre später war er als Rookie der Moto2™ ärgster Konkurrent im Titelkampf von Johann Zarco. 2017 wechselte Rins mit Suzuki in die MotoGP™. Der Aufstieg war zunächst von Verletzungen geplagt, aber als die gegen Saisonhalbezeit bewältigt waren, ging es steil nach oben. Ende 2017 fuhr er noch zwei Mal in die Top-Sechs, ein Jahr später gab es ganze fünf Podeste. Auch 2019 hat sich Rins schon im Spitzfeld der MotoGP™ etabliert – und holte auf dem Circuit of the Americas in Texas seinen ersten Königsklasse-Sieg, zeigte aber auch auf anderen Strecken groß auf.

Just how Rins manages expectations during 2019 will be one of the season's most interesting storylines. Big things are expected from a rider who has twice challenged for World Championship glory in his Grand Prix career without achieving the overall crown. The Spaniard came within one corner of securing the Moto3™ World Championship in 2013, and was Johann Zarco's chief rival when still a rookie in Moto2™ two years later. But Rins has built on his massive promise since moving to MotoGP™ with Suzuki in 2017. A succession of injuries pocked his first half-season, but since then he has never looked back. Two top six finishes at the close of 2017 were then backed up by five podium finishes a season later. Rins took one significant step in the first three races, by securing an excellent first win in the MotoGP™ class in Austin and followed that up with strong showings elsewhere.



JOAN MIR

TEAM SUZUKI ECSTAR



Španělský jezdec původem z Majorky vstoupil do mistrovství světa Moto3™ v roce 2016. Osmnáctiletý Mir byl o něco starší než většina nováčků, kteří v dnešní době do MS přicházejí. Mir plný zkušeností z juniorského mistrovství světa se velmi rychle adaptoval a tři umístění na stupních vítězů a celkové páté místo jeho talent potvrdily. Prvního vítězství v Rakousku dosáhl již při svém desátém startu a z nováčka byl rázem plnohodnotný soupeř v boji o titul. Pro úspěch v následující sezóně byl klíčový přestup týmu Leopard Racing z KTM na Honda. Mirův cit pro brzdění, plynulost jízdy a vysoké závodní tempo jej dostalo na samý vrchol. Deset prvních míst a mistrovský titul mu zajistilo přestup do střední kategorie Moto2™. Umístění na stupních vítězů v Le Mans a Mugello okouzily Suzuki a Mir dostal nabídku na přestup do továrního týmu v MotoGP™ na rok 2019. Nováček v nejsilnější kubatuře se dostal na špičku v několika závodech a celkem čtyřikrát se již umístil v první desítku, čímž potvrdil Suzuki svůj potenciál.

Der Mallorquiner Joan Mir kam 2016 in die Moto3™ Weltmeisterschaft und war da schon nicht mehr der jüngste Rookie. Mit 18 Jahren hatte er gerade in der FIM Junior Weltmeisterschaft sein Talent gezeigt, sammelte 2015 dort fünf Rennsieg. Aber es mangelte auch noch an Konstanz, den Mir holte in jenem Jahr auch vier Nuller. In seiner ersten WM-Saison aber trumpfte er zeitweise groß auf. Verliehen die ersten neun Rennen noch durchwachsen, feierte er bei der zehnten Saisonstation auf dem Red Bull Ring in Österreich seinen ersten Sieg. Jahrs darauf wechselte er ins Leopard Racing Team und von KTM zu Honda – und das war die richtige Entscheidung: Mit seinen Fähigkeiten beim Umlegen der Maschinen und auf der Bremse war die NSF250RR wie für ihn gemacht. Zehn Mal gewann er – und holte den Weltmeistertitel. Es folgte 2018 der Aufstieg in die Moto2™ Klasse, wo er schon in Le Mans und Mugello auf dem Podest stand. Das überzeugte die Marke Suzuki, ihn für 2019 in die MotoGP™ zu holen. Dort kämpft er dieses Jahr um den MotoGP™ Rookie of the Year Titel. In Katar und den Niederlanden mischte er in den Rennen ganz vorn mit.

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, and early podiums at Le Mans and Mugello convinced Suzuki to take him to MotoGP™ for 2019. The rookie was fighting at the front in Qatar and the Netherlands, rewarding Suzuki's faith in his abilities.

SUZUKI GSX-RR

MOTOR: 1000 CCM, VODOU CHLAZENÝ, ČTYŘTAKT, ČTYŘVÁLEC IN-LINE, ČTYŘVENTILOVÝ DOHC ROZVOD **VÝKON:** PŘES 240 KONÍ **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPNOVÁ BEZZTRÁTOVÁ **PODVOZEK:** ÖHLINS **RAM:** HLINÍKOVÝ, TWIN-SPAR **BRZDY:** BREMBO **KAPACITA NÁDRŽE:** 22 LITRŮ **ELEKTRONIKA:** MAGNETI MARELLI **PNEUMATIKY:** MICHELIN, 17" PŘEDNÍ I ZADNÍ **SUCHÁ HMOTNOST:** 157 KG

MOTOR: 1000CCM, WASSERGEKÜHLTER REIHEN-VIERZYLINDER, VIERTAKT, DOPPELT OBERLIEGENDE NOCKENWELLEN, VIER VENTILE **LEISTUNG:** ÜBER 240 PS **GETRIEBE:** 6-GANG-STUFENLOSGETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM DOPPELPROFIL-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157KG

ENGINE: 1000CC WATER-COOLED, FOUR-STROKE IN-LINE FOUR-CYLINDER, DOHC FOUR-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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157KG

TECHNISCHE DATEN / TECHNICAL DATA

Joan-Mir-36 Joanmir36



TECHNISCHE DATEN / TECHNICAL DATA

SUZUKI GSX-RR

MOTOR: 1000 CCM, VODOU CHLAZENÝ, ČTYŘTAKT, ČTYŘVÁLEC IN-LINE, ČTYŘVENTILOVÝ DOHC ROZVOD **VÝKON:** PŘES 240 KONÍ **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPNOVÁ BEZZTRÁTOVÁ **PODVOZEK:** ÖHLINS **RAM:** HLINÍKOVÝ, TWIN-SPAR **BRZDY:** BREMBO **KAPACITA NÁDRŽE:** 22 LITRŮ **ELEKTRONIKA:** MAGNETI MARELLI **PNEUMATIKY:** MICHELIN, 17" PŘEDNÍ I ZADNÍ **SUCHÁ HMOTNOST:** 157 KG

MOTOR: 1000CCM, WASSERGEKÜHLTER REIHEN-VIERZYLINDER, VIERTAKT, DOPPELT OBERLIEGENDE NOCKENWELLEN, VIER VENTILE **LEISTUNG:** ÜBER 240 PS **GETRIEBE:** 6-GANG-STUFENLOSGETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM DOPPELPROFIL-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157KG

ENGINE: 1000CC WATER-COOLED, FOUR-STROKE IN-LINE FOUR-CYLINDER, DOHC FOUR-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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157KG

Rins42 AlexRins



JACK MILLER

PRAMAC RACING

43



• Mladý Miller byl opravdovou střelou v nejnižší kategorii Moto3™ a zaujal vedení Hondy natolik, že v roce 2015 přestoupil přímo do MotoGP™. Jeho působení v malorázkách fascinovalo motocyklové odborníky a jeho výsledky na nepřilíživých strojích FTR Honda byly úctyhodné. Před přestupem do královské třídy byl velmi tvrdým soupeřem Marca Marqueze a v celkovém pořadí nakonec skončil druhý. První rok na velkém motocyklu byl pro Millera zklamáním, mnoho pádů a nevyrovnané výkony nebyly tím, čím by se Australan chlubil. O rok později přestoupil k týmu Marc VDS a v sedle Hondy se dokázal koncentrovat a postupně své výkony zlepšovat. Odměna přišla v podobě nečekaného vítězství v deštivém Assenu. O rok později jeho forma stoupala a v druhé polovině sezóny se pravidelně umisťoval do osmého místa. Poté přestoupil k Ducati, ale rok 2018 očekávaný průlom mezi absolutní elitou nepřinesl, Miller se dokázal jen dvakrát umístit do šestého místa. Letos má k dispozici Ducati GP19 a výkonnostně polepsil. V Austinu tak po dvou letech znovu vystoupil na stupně vítězů, když za americké trati dojel třetí.

• Der Australier Jack Miller überzeugte in der Moto3™ Klasse so sehr, dass Honda den damals 20-jährigen Australier für 2015 direkt in die MotoGP™ holte. Überzeugend war vor allem, wie Miller 2014 in der Moto3™ auf der eigentlich unterlegenen FTR-Honda bis zum Schluss mit Alex Márquez um den WM-Titel kämpfte. In seinem ersten Jahr in der MotoGP™ fuhr Miller eine Open-Honda, das Jahr war von Verletzungen und mangelnder Konstanz geprägt. 2016 wechselte Miller ins Marc VDS Honda Team, wo er sich nicht nur stetig steigerte und verbesserte, sondern im Regen von Assen auch spektakulär seinen ersten MotoGP™-Sieg errang. Auch 2017 steigerte er sich stetig und fuhr Ende der Saison regelmäßig unter die besten Acht. 2018 wechselte er ins Pramac Ducati Team, schaffte aber nur zwei Top-Sechs-Ergebnisse, zeigte aber starke Trainingsleistungen. Dieses Jahr hat er in der gleichen Mannschaft die aktuelle Ducati GP19 zur Verfügung. In Texas holte er sein erstes MotoGP™-Podest seit seinem Sieg in Assen 2016.

• Such was Miller's early speed in the Moto3™ class, Honda felt it appropriate to bring a then 20-year old Australian straight to MotoGP™ in 2015. Before then, he mesmerised observers with gutsy displays on an underpowered FTR Honda in Moto3™, before pushing Alex Marquez all the way for the 2014 junior class title. His first year aboard Honda's 'Open' MotoGP™ machinery was pockmarked by injury and inconsistency. Miller moved to Marc VDS Honda for 2016, where he steadily improved before scoring a memorable debut MotoGP™ win in the rain at Assen. 2017 saw yet more progress and by the autumn he was a regular top eight finisher. A switch to Pramac Ducati for 2018 was a little underwhelming, as Miller scored just two top six finishes. But for 2019 he has Ducati's GP19 at his disposal. A first MotoGP™ podium since Assen, 2016 at the Circuit of the Americas has helped Miller start the year on the front foot.



63

FRANCESCO BAGNAIA

PRAMAC RACING

• „Pecco“ Bagnaia debutoval jako většina jezdců v nejnižší kategorii mistrovství světa v roce 2013. V barvách týmu Team Italia, ale získal za celou sezónu jen jediný bod. Přestup do stáje Sky VR46 s KTM o rok později přinesl očekávaný posun nahoru ve výsledkových listinách. Jezdecký styl mladého Itala byl ale více vhodný pro motocykl Mahindra a tak následoval přestup k indické značce. V sedle Mahindry získal první podium v roce 2015, ale svou horkokrevností si přivodil řadu pádů a pět nedokončených závodů jej poškodilo v celkovém hodnocení. Vyzralejší a klidnější Bagnaia se pak v roce 2016 dočkal svého prvního vítězství v Assenu a další přidal v Sepangu. Jezdec, který Mahindře vyjel historicky první vítězství v celkovém pořadí skončil čtvrtý. Svými výkony si vysloužil návrat do týmu Sky VR46, ale tentokrát již ve třídě Moto2™. S podvozkem Kalex vyjel titul Nováčka roku. A loni kulminoval své úsilí, když v sezóně celkem osmkrát vyhrál a získal i tolik vysněný titul mistra světa. Letos debutuje ve nejsilnější kubatuře MotoGP™ s týmem Pramac Ducati. Bohužel sezóna mu zatím nevychází podle představ a nevyrovnané výsledky v podobě pěti nedokončených závodů od Le Mans až po Assen znamenají, že zatím dokázal získat jen jedenáct bodů.

• Francesco „Pecco“ Bagnaia kam 2013 mit dem Team Italia in die Moto3™ Weltmeisterschaft – und holte keinen einzigen Punkt. Im Folgejahr wechselte er ins Sky VR46 Team und auf KTM – und schon stellten sich Ergebnisse ein. Trotzdem war der Italiener davon überzeugt, dass er mit seinem Fahrstil, der vom hohen Kurvenspeed geprägt ist, besser auf die Mahindra-Maschinen passen würde. 2015 holte er auf dem indischen Motorrad seinen ersten Podestplatz, machte sich aber auch einen Namen als Hitzkopf, sammelte fünf Nuller. 2016 war Bagnaia gerelift, wurde konstanter und holte für Mahindra in Assen den ersten Grand Prix Sieg und gewann schließlich noch ein Mal in Sepang. Als WM-Vierter verließ er die Moto3™ und wechselte in das neue Sky VR46 Team in der Moto2™. Dort wurde er auf Kalex Rookie of the Year. In seiner zweiten Saison holte er acht Siege und seinen ersten WM-Titel. 2019 ist Bagnaia mit Pramac Ducati in die MotoGP™ aufgestiegen. Dort mangelt es ihm an Konstanz: Von Le Mans bis Assen stürzte er in vier Rennen hintereinander.

• A fresh-faced '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. 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. A second season with the squad saw him claim eight wins and his first World Title. He steps up to MotoGP™ with Pramac Ducati in 2019, but has struggled to find consistency and crashed out of four consecutive races from Le Mans to Assen.



DUCATI DESMOSEDICI GP – 2019 MODEL/VERSION

MOTOR: 1000 CCM, KAPALINOU CHLAZENÝ ČTYŘVÁLEC, ÚHEL VÁLCŮ 90°, DESMODROMICKÝ EVO DOHC ROZVOD, ČTYŘI VENTILY NA VÁLEC **VÝKON:** PŘES 250 KONÍ **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPNOVÁ BEZTRÁTOVÁ **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

MOTOR: 1000CCM FLÜSSIGKEITSGEKÜHLTER, 90-GRAD-V4, VIERTAKTER, EVO-DESMODROMIK, DOPPELT OBERNIEGENDE NOCKENWELLEN, VIER VENTILE PRO ZYLINDER **LEISTUNG:** ÜBER 250 PS **GETRIEBE:** 6-GANG-STUFENLOSGETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM DOPPELPROFIL-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157KG

ENGINE: 1000CC LIQUID-COOLED, 90 DEGREE V4, FOUR-STROKE, EVO DESMODROMIC DOHC, FOUR 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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157KG

TECHNISCHE DATEN / TECHNICAL DATA

DUCATI DESMOSEDICI GP – 2019 MODEL/VERSION

MOTOR: 1000 CCM, KAPALINOU CHLAZENÝ ČTYŘVÁLEC, ÚHEL VÁLCŮ 90°, DESMODROMICKÝ EVO DOHC ROZVOD, ČTYŘI VENTILY NA VÁLEC **VÝKON:** PŘES 250 KONÍ **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPNOVÁ BEZTRÁTOVÁ **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

MOTOR: 1000CCM FLÜSSIGKEITSGEKÜHLTER, 90-GRAD-V4, VIERTAKTER, EVO-DESMODROMIK, DOPPELT OBERNIEGENDE NOCKENWELLEN, VIER VENTILE PRO ZYLINDER **LEISTUNG:** ÜBER 250 PS **GETRIEBE:** 6-GANG-STUFENLOSGETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM DOPPELPROFIL-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157KG

ENGINE: 1000CC LIQUID-COOLED, 90 DEGREE V4, FOUR-STROKE, EVO DESMODROMIC DOHC, FOUR 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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157KG

JackMillerAus



FrancescoBagnaia PeccoBagnaia pecco63



TITO RABAT

REALE AVINTIA RACING

53



Pouhå tři tñtí místa během pñtiletého období ve třídě do 125ccm rozhodně nenaznačila, že Rabat bude jednou mistrem světa. Španělský jezdec stál u zrodu kategorie Moto2™ a přechod na čtyřtákní motocykly mu sedl. Při svém debutu v roce 2011 získal první umístění na stupních vítězů v Indianapolis a stabilní výsledky s podvozkem FTR mu zajistily místo v týmu Sito Pons v následující sezóně. Přechod na podvozek Kalex mu prospěl a v celkovém pořadí získal postupně sedmé a třetí místo. V roce 2014 přestoupil k týmu Marc VDS a pod jeho křídly sedmkrát vyhrál a mistrovský titul si zajistil již tři závody před koncem sezóny. O rok později titul ale nedokázal obhájit a v roce 2016 postoupil s týmem Estrella Galicia 0,0 Marc VDS do elitní kategorie MotoGP™. Nejlepším výsledkem v následujících dvou sezónách v sedle Hondy RC213V bylo ale jen jediné deváté místo. Přechod k Ducati s týmem Reale Avintia znamenal rychlý posun ve výsledcích, ale velmi nešťastný pád při tréninku na Silverstone, kde si na třikrát zlomil dolní končetinu, znamenal automatický stop do konce sezóny. Bohužel dosavadní letošní výsledky neodpovídají kvalitám španělského jezdce.

In seiner fünf Saisons andauernden Karriere in der Klasse bis 125ccm konnte Tito Rabat nur gelegentlich vermuten lassen, dass in ihm ein zukünftiger Weltmeister stecken würde. Doch der Spanier stieg schließlich in die Moto2™ Klasse um und trumpte dort mehr als auf. 2011 fuhr er in Indianapolis mit der FTR bereits in seinem ersten Jahr auf das Podest. 2012 stieg er ins Team von Sito Pons und auf Kalex um, holte 2012 und 2013 die Gesamtränge sieben und drei. 2014 kam der Wechsel ins Marc VDS Team: Mit sieben Siegen holte er sich bereits drei Rennen vor Saisonende den Weltmeistertitel. Ein Jahr später konnte er aufgrund einer Verletzung seinen Titel nicht verteidigen, stieg aber 2016 dennoch in die MotoGP™ um. Auf der unterlegenen Estrella Galicia 0,0 Marc VDS Honda RC213V war sein bestes Ergebnis in zwei Jahren ein neunter Platz. Er wechselte ins Reale Avintia Team und auf Ducati und schon stellten sich wieder Ergebnisse ein. Doch in Silverstone zog er sich bei einem Sturz im Training einen dreifachen Bruch seines rechten Beins zu. Dieses Jahr ist Rabat wieder dabei und weiß, dass er etwas zu beweisen hat.

Only on occasion did Rabat's performances during a five-year stay in the 125cc class suggest he was a future World Champion. But the Spaniard really came into his own when competing on four-stroke machinery, as witnessed by his rapid turnaround in Moto2™. A surprise podium in 2011, his debut year in the class, at Indianapolis aboard an FTR chassis earned him a move to Sito Pons' squad for 2012. Using a Kalex frame, Rabat placed seventh and third overall in 2013, results that attracted Marc VDS to acquire his services for 2014. It was to be his finest year to date as seven victories saw him wrap the title up with three races to spare. Although he was unable to retain his crown a year later, Rabat joined MotoGP™ in 2016. But thanks to an underpowered Estrella Galicia 0,0 Marc VDS Honda RC213V his best race over two seasons was a single ninth place. A move to Ducati machinery in the Reale Avintia team saw an immediate upturn in results until a horrific practice crash at Silverstone fractured his right leg in three places. His place on this year's grid owes as much to his strength of character than anything else.



17

KAREL ABRAHAM

REALE AVINTIA RACING

Karel Abraham debutoval v mistrovství světa v roce 2005 ve stopětadvacitkách. O dva roky později přestoupil do vyšší kategorie. Bylo to ale v roce 2010, prvním ročníku Moto2™, kdy na sebe upoutal prvním vítězstvím v Grand Prix ve Valencii. Výsledky se tak zařadil mezi nadějně jezdce a získal si tím místo v královské třídě MotoGP™. S Ducati potvrdil svůj jezdecký talent, když se v celkové klasifikaci vyšplhal na 14. místo. O rok později již dojížděl pravidelně v první desítce, ale další postup bohužel poznamenala zranění a Abraham byl nucen přestoupit na motocykl ART. Ani další dvě sezóny s Hondou nepřinesly očekávaný zlom ve výsledcích. Následoval přesun do mistrovství světa superbiků, kde v roce 2016 závodil s produkční Hondou. Po té přišel návrat do mistrovství světa MotoGP™ k týmu Pull&Bear Aspar s dva roky starou Ducati. I přesto se Karel dokázal dvakrát, v Argentině a Holandsku, vměstnat do elitní desítky. Letos přestoupil k týmu Reale Avintia Ducati a před domácími fanoušky v Brně byl velmi rád zajeil co nejlepší výsledek.

Karel Abraham kam 2005 in die 125ccm-Weltmeisterschaft und stieg 2007 zu den 250ern auf. Im ersten Moto2™ Jahr 2010 gewann er beim Finale in Valencia seinen ersten Grand-Prix und stieg anschließend in die MotoGP™ auf. Auf der Ducati fuhr er viele starke Rennen und holte den 14. Gesamtrang. 2012 fuhr er weiter auf Ducati und schaffte es regelmäßig in die Top-10, hatte die viele starke Rennen und holte den 14. Gesamtrang. 2012 fuhr er weiter auf Ducati und schaffte es regelmäßig in die Top-10, hatte 2013 aber unter vielen Verletzungen zu leiden und zu kämpfen, als er die ART-Open-Maschine fuhr. Abraham wechselte für eine Saison in die FIM Superbike Weltmeisterschaft, kam aber 2015 auf Honda-Open wieder in die MotoGP™ zurück. 2017 kehrte er auf einer zwei Jahre alten Ducati im Pull&Bear Aspar Team wieder in die MotoGP™ zurück – und fuhr in Argentinien und den Niederlanden in die Top-Ten. 2019 ist er zu Reale Avintia Ducati gewechselt – und peilt nun beim Heimrennen in Brunn ein starkes Ergebnis an.

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 2019 he switches to Reale Avintia Ducati for the year ahead and will be keen to score a good result in front of his home fans at Brno.



DUCATI DESMOSMEDICI GP – 2018 MODEL/VERSION

MOTOR: 1000 CCM, KAPALINOU CHLAZENÝ ČTYŘVÁLEC, ÚHEL VÁLCŮ 90°, DESMODROMICKÝ EVO DOHC ROZVOD, ČTYŘI VENTILY NA VÁLEC **VÝKON:** PŘES 250 KONÍ **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPŇOVÁ BEZTRÁTOVÁ **PODVOZEK:** ÖHLINS **RÁM:** HLINÍKOVÝ, TWIN-SPAR **BRZDY:** BREMBO **KAPACITA NÁDRŽE:** 22 LITRŮ **ELEKTRONIKA:** MAGNETI MARELLI **PNEUMATIKY:** MICHELIN, 17" PŘEDNÍ I ZADNÍ **SUCHA HMOTNOST:** 157 KG

MOTOR: 1000CCM FLÜSSIGKEITSGEKÜHLTER, 90-GRAD-V4, VIERTAKTER, EVO-DESMODROMIK, DOPPELT OBEŇLIEGENDE NOCKENWELLEN, VIER VENTILE PRO ZYLINDER **LEISTUNG:** ÜBER 250 PS **GETRIEBE:** 6-GANG-STUFENLOSGETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM-DOPPELPROFIL-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157 KG

ENGINE: 1000CC LIQUID-COOLED, 90 DEGREE V4, FOUR-STROKE, EVO DESMODROMIC DOHC, FOUR 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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157KG

TECHNISCHE DATEN / TECHNICAL DATA

TitoRabat TitoRabatBergada



FABIO QUARTARARO

PETRONAS YAMAHA SRT

20



Quartararo debutující s podporou závodního okruhu Sepang v novém týmu Petronas Racing je nejmladším jezdcem startovního pole třídy MotoGP™. Přestup francouzského jezdce do MotoGP™ byl ale překvapením. Opravdu stačilo jedno vítězství a jedno druhé místo v Moto2™ k tomu, aby získal místo v elitní třídě na jedné z nejprestížnějších značek a navíc po boku bývalého mistra světa Franca Morbidelliho? Pravděpodobně ano. Zjevně jeho nejlepší výsledky v loňském roce, jedno první a jedno druhé místo potvrdily jeho jezdecký talent. Při ohlédnutí zpět, Quartararo vstoupil do mistrovství světa Moto3™ v roce 2015, po té, co dvakrát za sebou vyhrál juniorské mistrovství světa. S nálepkou hyper-talentovaného jezdce neměl ale v úvodu svého účinkování příliš štěstí. Zranění a nepříliš výkonný stroj jen příležitostně přinesly dobrá umístění. Do dvouletém trápení v Moto3™, v roce 2017 přestoupil o třídu výš. Opět nepříliš vydařená sezóna znamenala, že přišel o místo v týmu Sita Pons. V loňském roce však Quartararo potvrdil svůj talent prvním vítězstvím v Barceloně a druhým místem v Holandsku v sedle motocyklu Speed Up. Dosavadní výsledky při debutu v MotoGP™ předčily veškerá očekávání. Quartararo již má na kontě tři pole position, skvělé druhé místo z Assenu a třetí příčku z Assenu. Všem je již jasné, že Fabio je bezesporu novou hvězdou nastupující generace.

Fabio Quartararo ist 2019 der jüngste Fahrer der MotoGP™ - im jüngsten und neuesten Team in Form des Petronas Sepang Racing Teams. Dennoch war seine Verpflichtung eine Überraschung, denn in seinem zweiten Moto2™ Jahr konnte er nur einen Sieg und ein weiteres Podest holen, trotzdem wurde er an die Seite von Ex-Weltmeister Franco Morbidelli geholt. Und das auf einer Maschine mit dem besten Handling im ganzen Feld! Der Franzose fand 2018 in der Moto2™ noch eine gewisse Konstanz und sein Sieg in Barcelona war großes Kino, auch seine Aufholjagd zu Rang zwei in Assen. Quartararo war 2015 als zweifacher FIM Junior World Champion™ in die Moto3™ WM aufgestiegen und um ihn rankte sich ein großer Hype. Allerdings bekam er nicht das beste Material und verletzte sich oft, sodass er 2015 und 2016 eben nicht wirklich sein Talent zeigen konnte. 2017 erfolgte der Aufstieg in die Moto2™ und auch das wurde ein schweres Jahr. Das Pons-Team verlängerte seinen Vertrag nicht und 2018 fuhr er für Speed Up, wo es aufwärts ging. Dieses Jahr holte er schon als Rookie drei Pole-Positions und stand in Barcelona als Zweiter und in Assen als Dritter auf dem Podest. Quartararo ist die Zukunft der MotoGP™

The youngest rider on the MotoGP™ grid, Quartararo's inclusion in the brand new Petronas-backed Sepang Racing Team came as a surprise. Did just one win and a further podium in his second campaign in Moto2™ really merit a place alongside ex-World Champion Franco Morbidelli aboard one of the grid's sweetest handling machines? Possibly. For the young Frenchman finally found some consistency during 2018, and produced astonishing performances – a sensational debut win in Barcelona, an excellent comeback to second at Assen – that we all suspected his talent was capable of producing. Quartararo joined the Moto3™ class in 2015 as one of the most-hyped rookies in recent memory as a result of back-to-back triumphs in the FIM Junior World Championship™. But injury and uncompetitive machinery restricted him to only the occasional decent result in 2015 and 2016, before he stepped up to Moto2™ in 2017. An inconsistent year meant he was dropped by Sita Pons' team. But he was something of a revelation when he found his feet aboard the Speed Up chassis in 2018. Three pole positions, a brilliant second place at the Circuit of Barcelona and a third at Assen in his first races have exceeded even the most optimistic preseason expectations. Quartararo is MotoGP™'s future star.



21

FRANCO MORBIDELLI

PETRONAS YAMAHA SRT



Morbidelli je prvním jezdcem akademie Valentina Rossiho VR46, který to v roce 2018 dotáhl až do královské třídy MotoGP™. Cesta italského jezdce na vrchol je ale zcela nekonvenční. Původem z Říma, mladý závodník vstoupil do mistrovství světa v roce 2014 s týmem Italtrans Racing po té, co o rok dříve získal titul mistra Evropy ve třídě Superstock 600 ccm. Druhou sezónou v Moto2™ měl dobře rozjetou, ale veškeré úsilí zmařilo zranění při tréninku, které jej vyřadilo ze čtyř závodů. Morbidelli ještě před zraněním podepsal na rok 2016 smlouvu s týmem Estrella Galicia 0,0 Marc VDS Moto2™ a s novým týmem získal osm pódiových umístění. Na první vítězství si ale musel ještě rok počkat. Sezóna 2018 pak viděla Morbidelliho v nejlepší formě, osmkrát vyhrál a mistrovský titul si zajistil již dva závody před koncem seriálu. Následný přestup do MotoGP™ v sedle netovární Hondy RC213V s týmem Marc VDS ale očekávané výsledky nepřinesl. Letos přešel do týmu Petronas a s týmovým šéfem Ramonem Forcadou udělal obrovský postup vůči.

Franco Morbidelli wollte zum ersten Fahrer von Valentino Rossi's VR46 Rider Academy werden, der es in die Königsklasse des Motorradrennsportes schafft – und das gelang dem Italiener 2018. Doch sein Weg dorthin war kein leichter und auch kein normaler Werdegang. Der Römer kam 2014 mit dem Italtrans Racing Team als amtierender European Superstock 600 Meister in die Moto2™. 2015 zeigte Morbidelli einige beachtliche Ergebnisse, doch verletzte er sich bei einem Trainingsunfall. Seinen Platz im Estrella Galicia 0,0 Marc VDS Moto2™ Team hatte er da für 2016 aber schon sicher – und in jenem Jahr sollte er dann acht Mal auf dem Podest stehen. Doch der erste Sieg, er ließ auf sich warten. Den holte er im kommenden Jahr – und zwar gleich deren acht davon und dann schließlich auch den Moto2™ Weltmeister-Titel 2017. Und das schon zwei Rennen vor dem Finale. Er stieg in die MotoGP™ auf, saß aber im Marc VDS Team auf einer untermotorisierten Honda RC213V. 2019 wechselte er daher ins neue Petronas Sepang Racing Team und holte sich Ramon Forcada als Crewchief – und die Ergebnisse sollten sich ziemlich schnell einstellen.

Morbidelli had the distinction of becoming the first member of Valentino Rossi's VR46 Riders' Academy to make it into the premier class of motorcycle racing in 2018 – a just reward for the Italian, whose trail to Grand Prix racing was less than conventional. The laconic Roman joined Moto2™ in 2014 with Italtrans Racing after winning the European Superstock 600cc title the year before. 2015 showed definite 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 move to MotoGP™ with Marc VDS was undermined by an underpowered Honda RC213V. But a switch to the Petronas-backed Sepang Racing Team with Ramon Forcada as his crew chief for 2019 has led to an upturn in results.

TECHNICKÉ ÚDAJE
TECHNISCHE DATEN / TECHNICAL DATA

YAMAHA YZR-M1

MOTOR: 1000 CCM, KAPALINOU CHLAZENÝ, ČTYŘVÁLEC INLINE S KŘÍŽOVÝM HRÍDELEM **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

MOTOR: 1000CC FLÜSSIGKEITSGEKÜHLTER REIHEN-VIERZYLINDER MIT KURBELWELLENVERSATZ **LEISTUNG:** ÜBER 240 PS **GETRIEBE:** 6-GANG-STUFENLOSGETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM-DOPPELPROFIL-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" **VORN UND HINTEN TROCKENGEWICHT:** 157 KG

ENGINE: 1000CC LIQUID COOLED INLINE FOUR-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 AND REAR DRY WEIGHT:** 157KG

fabioquartararo20 FabioQ20 ElDiablo.Fabio



TECHNICKÉ ÚDAJE
TECHNISCHE DATEN / TECHNICAL DATA

YAMAHA YZR-M1

MOTOR: 1000 CCM, KAPALINOU CHLAZENÝ, ČTYŘVÁLEC INLINE S KŘÍŽOVÝM HRÍDELEM **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

MOTOR: 1000CC FLÜSSIGKEITSGEKÜHLTER REIHEN-VIERZYLINDER MIT KURBELWELLENVERSATZ **LEISTUNG:** ÜBER 240 PS **GETRIEBE:** 6-GANG-STUFENLOSGETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM-DOPPELPROFIL-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" **VORN UND HINTEN TROCKENGEWICHT:** 157 KG

ENGINE: 1000CC LIQUID COOLED INLINE FOUR-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 AND REAR DRY WEIGHT:** 157KG

FrancoMorbideiOfficial FrankyMorbido12 FrankyMorbido





PETRONAS YAMAHA SRT PETRONAS YAMAHA SRT

BARRACUDA

Italian Design

LUXURY MOTORBIKE COMPONENTS



BARRACUDAMOTO.CZ

20 RACING DAYS 19
RUPERT-HOLLAUS-RENNEN
17./18. AUG
Red Bull RING SPIELBERG

ALL ACCESS
ab 30€

www.igfc.at

RENNLEGENDES HAUTNAH ERLEBEN
AUTOGRAMMSTUNDE MIT RENNSTARS
 Moderne und historische Motorräder • Youngtimers
 Supersäcke • Int. Sidecar Trophy

SPIELBERG
 RING EST OPEN

Racing Days 2019 – Rupert-Hollaus-Rennen

Der 17. und 18. August 2019 sind für Fans des Motorradrennsportes ein Pflichttermin am Red Bull Ring/Spielberg in der Steiermark. Das 16. Int. Rupert Hollaus Gedächtnisrennen bietet alles, vom Klassiker bis hin zum topmodernen Bike, historische Seitenwagen und Sidecar Trophy – mit 350 Teilnehmern quer durch die Motorsportgeschichte, hier treffen sich Tradition und Moderne.

Mit einer gültigen Eintrittskarte (Tageskarte € 30,-, Zweitageskarte € 40,-) haben Sie auch Zutritt ins Fahrerlager und geöffnete Tribünen. Zeit für Benzingespräche mit Weltmeistern, Profis und Rennfahrern aus früheren Zeiten und der Jetztzeit.

Nicht nur die großen Namen aus der Szene sind unsere Stars, es sind auch die 350 Teilnehmer aus 10 Nationen, die ihr Können und ihre schönen Motorräder zeigen. Viel Einsatz und Akrobatik zeichnen diese Motorsportler auf Solomotorrädern und im Seitenwagen aus. Tolles, umfangreiches Programm mit Solo- und Seitenwagenmaschinen – Motorsport auf hohem Niveau zum Angreifen erwartet Sie – 2 Tage lang – Action in 14 Klassen.

Samstag und Sonntag von 08:30 Uhr bis 17:30 Uhr!
 Veranstalter: IG Formel Classic
 Rennleiter: Andy MEKKLAU
 EIN BESUCH LOHNT SICH!



ANDREA IANNONE

APRILIA RACING TEAM GRESINI

29

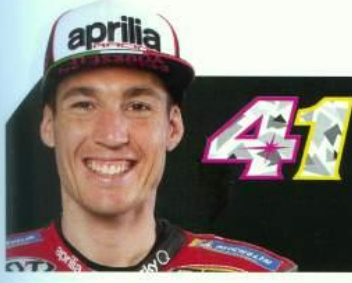


Iannone opustil nejnižší třídu s nepříliš lichotivým image díky explozivní reakci při pádu s Polem Espargarem v roce 2009. Do té doby energií nabitý Ital sbíral v juniorské kategorii úspěchy a neúspěchy stejným dílem. Příchod do Moto2™ byl zahalen kontroverzními vyjádřeními a plný kritiky ze všech stran. Iannone ale záhy dokázal změnit téma titulků na oslavu jeho úspěchů. Tři po sobě jdoucí šampionáty dojel na vynikajícím celkovém třetí místě (2010, 2011 a 2012), čímž si vysloužil přestup do elitní kategorie s týmem z továrního týmu Ducati. Ve své druhé sezóně s Ducati zajel velmi dobře, celkově skončil desátý a získal tak místo v továrním týmu Ducati pro následující sezónu. A právě v roce 2015 přišla první pódiová umístění. Prvního vítězství se dočkal o rok později v Rakousku, když pro Ducati ukončil sérii 100 závodů bez vítězství. Následující přechod k Suzuki nebyl příliš úspěšný a teprve při své druhé sezóně s japonskou značkou získal další, tentokrát čtyři pódiová umístění. Letos startuje v barvách továrního týmu Aprilia, ale zatím má na skóre jen jedno umístění mezi elitní desítkou. Vylepšit statistiky je tedy jeho cílem v druhé polovině sezóny.

Andrea Iannone verliebte die 125ccm-Klasse, nachdem er 2009 in einem Sturz mit Pol Espargaro eine Überreaktion gezeigt hatte und dafür groß gescholten wurde. Bis da hin hatte der Italiener in der kleinsten GP-Klasse nur mäßige Erfolge gezeigt, daher stieg er in die Moto2™ auf. Seine Kopfnuss gegen Espargaro aber sollte ihn weiterhin unter besondere Beobachtung stellen. Drei Mal in Folge – 2010, 2011 und 2012 – wurde er Gesamtdritter der Moto2™ Weltmeisterschaft. Daher holte ihn Pramac Ducati für 2013 und 2014 für die MotoGP™ an Bord. Nach einer richtig starken zweiten Saison in der Königsklasse, nahm ihn das Ducati-Werksteam für 2015 unter Vertrag. Da holte er gleich drei Podeste und ein Jahr später in Österreich auch seinen ersten Sieg. Iannone beendete damit eine sieglose Serie Ducatis in der MotoGP™ von 100 Rennen! 2017 wechselte er zu Suzuki. Zunächst war der Italiener dort frustriert, aber selbst diese Liaison kam 2018 zu vier Podestplätzen. Iannone ist 2019 ins Werksteam von Aprilia gewechselt und fuhr erst ein Mal in die Top-Ten. Daran wird in der zweiten Saisonhälfte gearbeitet.

Iannone left the 125cc class as a much-maligned figure, thanks to an explosive reaction to a crash involving Pol Espargaro in 2009. Before then the colourful Italian had enjoyed only mixed success in the junior category, and he stepped up to Moto2™ amid a cloud of controversy after his head-butting of Espargaro drew criticism from the watching world. But soon Iannone would be making the right kind of headlines. He achieved third place in the intermediate category for three years running (2010, 2011 and 2012), earning him a place in MotoGP™ at Pramac Ducati for 2013 and 2014. An extremely promising second season pushed him toward the factory Ducati team, for 2015, a year when he scored three podium finishes. A first win came a year later in Austria, as he broke Ducati's 100-race winless duck. And a move to Suzuki for 2017 frustrated at first, but bore four podiums in 2018, showing Iannone still has the speed. He moves to Aprilia's factory team for 2019 and has just one top ten finish to his name: a figure he needs to put right from round nine.

Andreallannone Instagram Andreallannone29 Twitter Facebook



41

ALEIX ESPARGARÓ

APRILIA RACING TEAM GRESINI



Starší z bratrů Espargaro, je jedním z nejtalentovanějších jezdců závodního pole a zvláště vyniká svými schopnostmi při vývoji nových motocyklů. Technicky vynikající jezdec se dokáže umístit i v elitní šestce. Katalánský závodník se poprvé v MS představil v roce 2004 ve stápětdvacítkách. Od roku 2006 závodil ve dvěstěpadesátkách, ale do elitní desítky celkového pořadí se nikdy nedostal. V roce 2009 zaskočil za zraněného Mika Kallia v MotoGP™. Výborné výsledky ve čtyřech závodech těsně za bránou nejlepší desítky upoutaly tým Pramac Ducati a Espargaro tak dostal angažmá v MotoGP™. Dva roky po sobě získal titul v rámci klasifikace netovárních strojů CRT a další vzestup přišel v roce 2014 v sedle Yamahy. I přesto že závodil v klasifikaci Open, se dokázal umístit na stupních vítězů v Aragonu. Jeho nesporný talent v technické vývoji představoval pro Suzuki ideálního kandidáta pro svůj návrat do MS. V roce 2015 tedy Espargaro vedl Suzuki zpět a velkým dílem přispěl k rychlému vývoji motocyklu GSX-RR. V roce 2017 jej přetáhla Aprilie, kde se opět podílel na vylepšení výsledků italské značky. Letos sedlá Aprilii již třetím rokem a dosavadní nejlepší deváté místo je za jeho očekáváním.

Aleix ist der ältere der beiden Espargaró-Brüder, die beide in der MotoGP™-Klasse unterwegs sind. Er ist als Entwicklungsfahrer bekannt und schafft gelegentlich den Sprung in die Top-Sechs. In seinen frühen Grand-Prix-Jahren wechselte er immer wieder zwischen den Klassen bis 125ccm und 250ccm, 2009 kam dann der Sprung in die MotoGP™, als er den verletzten Mika Kallio ersetzte. Mit seinen vier Rennen, die er dabei fuhr, holte er sich einen Permanent-Startplatz im Pramac Ducati Racing Team. Seither ist er fester Bestandteil der Königsklasse. 2012 und 2013 gewann er die Gesamtwertung der CRT-Klasse in der MotoGP™. 2014 erhielt er in der Open-Klasse eine Forward Yamaha – und fuhr damit in Aragon sogar auf das Podest. Damit hatte er Suzuki überzeugt, die ein Jahr später das Werks-Comeback in der MotoGP™ planten. Die schnelle Entwicklung der GSX-RR geht zu großen Teilen auf Espargaro zurück. 2017 wechselte er zu Aprilia, wo die RS-GP seither ebenfalls große Fortschritte machen konnte. In seinem dritten Jahr im Aprilia-Werksteam hat Espargaro als bestes Ergebnis nur einen neunten Platz zu Buche stehen.

One of the grid's unsung talents, the elder of the two Espargaro brothers has proven his ability as a fine development rider, and one capable of occasional top six results. The Catalan spent much of his early Grand Prix career swapping classes, from 125cc to 250cc and then MotoGP™, as he stood in for an injured Mika Kallio in 2009 while still a teenager. His four showings were enough to earn a full-time call up to Pramac Ducati racing and from there he has never looked back. Espargaro won the coveted CRT title in MotoGP™ for two years running (2012 and 2013) before stellar performances aboard an 'Open' Forward Yamaha in 2014, including a brilliant podium finish at Aragon, convinced Suzuki he could lead the factory's comeback to the premier class a year later. The rapid progress of the GSX-RR was partly down to Espargaro's speed. A switch to Aprilia in 2017 led to the RS-GP enjoying a similar uplift in results. Now in his third year with Aprilia's factory team, Espargaro's best result of ninth place has been disappointing.

APRILIA RS-GP 2019

MOTOR: APRILIA RACING „KOMPAKT“-V4, ENTGEGENGESETZT DREHENDE KURBELWELLE, PNEUMATISCHE VENTILE **LEISTUNG:** ÜBER 250 PS **GETRIEBE:** 6 GANG-STUFENLOS-GETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **RÄM:** HLINIKOVÝ, TWIN-TUBE **BRZDY:** BREMBO **KAPACITA NADRŽE:** 22 LITRŮ **ELEKTRONIKA:** MAGNETI MARELLI **PNEUMATIKY:** MICHELIN, 17" PŘEDNÍ I ZADNÍ **SUCHÁ HMOTNOST:** 157 KG

MOTOR: APRILIA RACING „KOMPAKT“-V4, ENTGEGENGESETZT DREHENDE KURBELWELLE, PNEUMATISCHE VENTILE **LEISTUNG:** ÜBER 250 PS **GETRIEBE:** 6 GANG-STUFENLOS-GETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM DOPPELPROFIL-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157 KG

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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157KG

Aleix.Espargaro.41 Instagram AleixEspargaro



CAL CRUTCHLOW

LCR HONDA CASTROL

35



• V roce 2011 se v mistrovství světa MotoGP™ představil zatím neúspěšnější britský jezdec od dob Barryho Sheena. Crutchlow přišel po té, co vyhrál několik závodů v mistrovství světa superbiků. Přestup mezi šampionáty ale nebyl pro Crutchlowa v týmu Tech3 vůbec lehký. Změna v pravidlech a zvýšení výkonů motocyklů z 800ccm na 1000ccm ale britskému jezdcovi sedlo a v následujících dvou ročních získal celkem šest umístění na stupních vítězů. Poté Crutchlow podepsal velmi dobrou smlouvu s Ducati, ale jízda na italském stroji neměla dlouhého trvání. V roce 2015 přestoupil k týmu LCR Honda, který vede bývalý závodník Lucio Cecchinello. A úspěch na sebe nechal čekat jen pár závodů, když v Argentině skončil třetí. O rok později sice začal sezónu s výsledky, na které by rád zapomněl, ale v Brně přišlo tolik vytožené a vyděné vítězství. Poprvé od roku 1981 opět zazněla britská hymna na závodech MotoGP™. Crutchlow přidal další první místo v Austrálii. V roce 2018 se umísťoval pravidelně mezi prvními pěti a v Argentině získal třetí vítězství. Bohužel ale zranění pravého kotníku, které utrpěl při tréninku na Phillip Islandu, ukončilo předčasně dobře rozjetou sezónu. Ponecháme-li stranou potřebnou rekonvalescenci, Crutchlow se letos v sedle Hondy '19 RC213V příliš necítí. Na Sachsenringu konečně vystoupil na stupních vítězů a tak určitě v druhé polovině sezóny své výsledky vylepší.

• Cal Crutchlow kam 2011 als Ex-Supersport-Weltmeister und Superbike-WM-Laufsieger in die MotoGP™, doch sein erstes Jahr in der Königsklasse im Tech3 Yamaha Team war sicher kein leichtes. Erst zum Wechsel von 800ccm auf 1000ccm Motoren konnte der erfolgreichste Brit seit Barry Sheene wieder auftrumpfen: Crutchlow holte 2012 und 2013 im Yamaha-Satelliten-Team insgesamt sechs Podeste. 2014 wechselte er in die Ducati-Werksmannschaft, doch das Projekt wurde vorzeitig beendet. 2015 wechselte Crutchlow zu Lucio Cecchinello in das LCR Honda Team. Das war der große Boost, den Crutchlow benötigt hatte, auch wenn das erste Jahr erneut wenig von Erfolg gekrönt war. Das hakte er 2016 ab und gewann in Brunn – als erster Brit seit 1981 in der MotoGP™ - und dann noch auf Phillip Island. 2018 gewann er auch in Argentinien und fuhr konstant in die Top-Fünf. Ein schlimmer Sturz auf Phillip Island richtete sein rechtes Fußgelenk übel hin, damit war seine Saison vorzeitig gelaufen. Crutchlow aber hat sich mittlerweile gut erholt und stand auch dieses Jahr schon auf dem Podest – zuletzt am Sachsenring.

• During 2011, Great Britain's most successful MotoGP™ exponent since Barry Sheene, appeared as though he had bit of more than he could chew. Crutchlow's move from World Superbike race winner to MotoGP™ rookie was far from seamless in the Tech3 Yamaha squad. But a subsequent switch from 800cc to 1000cc engine capacity saw his form revitalised, with the Englishman scoring six podiums for the satellite squad in 2012 and 2013. A high-profile switch to Ducati's factory team in 2014 was tough at first, and short-lived, as he chose to move to Lucio Cecchinello's LCR Honda squad for 2015. Then his successes really gained traction. Crutchlow put a disastrous opening year in 2016 behind him to win races at Brno – Britain's first in MotoGP™ since 1981! - and Phillip Island. Another followed suit in Argentina 2018, as he consistently placed among the top five. A nasty right ankle fracture during free practice at Phillip Island prematurely ended what was a strong year, and has left him in a race to regain his full fitness for the start of 2019 season. Injury recovery aside, Crutchlow has largely struggled to get comfortable aboard Honda's '19 RC213V. But a podium at the Sachsenring suggested he is back on track.

CalCrutchlow Crutchlow35



30

TAKAAKI NAKAGAMI

LCR HONDA IDEMITSU



• Nakagami se poprvé představil v mistrovství světa ve stopětadvacích v roce 2008. Po dvouletém působení v nejnižší kubatuře se z mistrovství světa stáhnul, aby se vrátil v roce 2012 a to přímo do Moto2™. První rok pod křídly týmu Italtrans Racing zajel několik dobrých umístění v elitní pěti, ale svůj talent světu naplno ukázal o rok později. Pětkrát vystoupil na stupních vítězů a v celkovém pořadí skončil na osmém příčce. Přestup k týmu Idemitsu Honda Team Asia sice znamenal krok zpět v roce 2014, ale následující sezónu byl opět mezi elitou a v Misano dojel třetí. Prvního vítězství se dočkal v roce 2016 v Assenu. O rok později přidal další první místo v Anglii na Silverstonu. Přesto, že v celkovém pořadí nikdy nedosáhl výše než na šesté místo, jeho zkušenosti s obsahově větším motocyklem z osmihodinovky na Suzuce stačily HRC jako záruka, aby jej jako jediného japonského jezdce nominovali do MotoGP™ v sezóně 2018. Nakagami je železákem v ohni japonské továrny a vkládané naděje potvrdil letos vynikajícím pátým místem v Mugellu.

• 2008 und 2009 fuhr Takaaki Nakagami zwei Jahre in der 125ccm-Klasse, ab 2012 war er in der Moto2™ Klasse unterwegs. In seinem ersten Jahr mit dem Italtrans Racing Team ließ er sein Talent schon blitzen, doch ein Jahr später kam der Durchbruch: Nakagami fuhr fünf Mal auf das Podest und wurde Gesamt-Achter. 2014 wechselte er ins Idemitsu Honda Team Asia, aber das war zunächst keine erfolgreiche Liaison. Der Japaner kam nur auf den 22. Gesamtrang. Erst ein Jahr später schaffte er wieder Podeste. 2016 schaffte er dann endlich seinen ersten Grand-Prix-Sieg: Bei der Dutch TT in Assen stand der Japaner ganz oben auf dem Podest. Seinen zweiten Sieg holte er wenige Wochen später in Silverstone. Lediglich der Moto2™ WM-Titel blieb ihm verwehrt. Nakagami nahm aber auch an den 8 Stunden von Suzuka teil und überzeugte dort die HRC. Seit 2018 ist er nun der einzige Japaner im MotoGP™ Feld. Beim Finale in Valencia holte er den sechsten Rang und für dieses Jahr erhielt er die 2018er Honda RC213V. Nakagami ist dieses Jahr einer derjenigen, die sich am stärksten steigern konnten. In Mugello war er Fünfter.

• 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 Suzuka 8 Hour convinced HRC to make him the sole Japanese representative in the MotoGP™ class in 2018. He ended the year with a fine sixth place, and, with Honda's 2018 RC213V at his disposal for the season ahead, Nakagami has arguably been the paddock's most improved rider in 2019. Anyone doubting that statement need only look at his fifth at Mugello.

HONDA RC213V

MOTOR: 1000 CCM, V4, KAPALINOU CHLAZENÝ, PNEUMATICKÉ VENTILY, ČTYŘVENTILOVÝ ROZVOD DOHC **VÝKON:** PŘES 250 KONÍ **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPŇOVÁ BEZTRÁTOVÁ **PODVOZEK:** ÖHLINS **RÁM:** HLINÍKOVÝ, TWIN-TUBE **BRZDY:** BREMBO **KAPACITA NADRŽE:** 22 LITRŮ **ELEKTRONIKA:** MAGNETI MARELLI **PNEUMATIKY:** MICHELIN, 17" **PŘEDNÍ I ZADNÍ SUCHÁ HMOTNOST:** 157 KG

MOTOR: 1000CC V4, FLÜSSIGKEITSGEKÜHLT, PNEUMATISCHE VENTILE, 4 VENTILE, DOPPELT OBENLIEGENDE NOCKENWELLEN **LEISTUNG:** ÜBER 250 PS **GETRIEBE:** 6-GANG-STUFENLOSGETRIEBE **FAHRWERK:** ÖHLINS **CHASSIS:** ALUMINIUM DOPPELPROFIL-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157KG

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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157KG

taka.nakagami.jp TakaNakagami30 TakaNakagami





VŠE PRO CESTOVÁNÍ

VÝHRADNÍ DOVOZCE DO ČESKÉ REPUBLIKY

Moto S&P s.r.o.
 NA DRAŽKÁCH 173, 266 01 BEROUN, WEB: www.motosp.cz
 TEL.: 311 685 131, 311 685 254, E-MAIL: info@motosp.cz

ALUMÍNÍKOVÉ KUFRY



K42A 7990 Kč



OBK 58B 10 490 Kč



K37A 8190 Kč



OBK 48B 8750 Kč

PLASTOVÉ KUFRY



V 56N 6790 Kč



V 47NT 5650 Kč



TRK 52N 6790 Kč



V 37N pár 10990 Kč

OPRAVČÍ RÁMY, OCHRANY MOTORU, NOSIČE



#5108CX 5790 Kč



RP 5108 3990 Kč



... horní od 2750 Kč



PLX ... boční od 3600 Kč

TEXTILNÍ ZAVAZADLA



EA 101B 2950 Kč



XS 307 Tanklock 2990 Kč



ST 602 Tanklock 2390 Kč



EA 114BY 1350 Kč

ŠTIČKY NA NAVIGACE



S 954B 1290 Kč



S 955B 1290 Kč



S 956B 1290 Kč



S 957B 1290 Kč

PŘILBY



X.23 Sydney 4490 Kč



50.6 Stoccarda 3390 Kč



11.1 Round 2690 Kč



40.5 X-Fiber 5995 Kč

MIGUEL OLIVEIRA

RED BULL KTM TECH3



Ještě před vstupem do závodů Grand Prix, Miguel Oliveira bojoval tvrdě o mistrovský titul v juniorském mistrovství světa s Maverickem Viñalem. Přesto, že v roce 2010 o něj o pouhé dva body přišel, záhy získal angažmá v Moto3™. Debutoval s týmem Estrella Galicia 0,0 v roce 2012 a jako nováček se dvakrát, v Barceloně a na Phillip Islandu, umístil na stupních vítězů. O rok později mu tovární tým Mahindra nabídl místo ve své stáji. Oliveira zopakoval dvě umístění na stupních vítězů, ale celkově šesté a desáté místo nebylo tím, co očekával. Proto v roce 2015 přijal angažmá v týmu Akiho Aja Red Bull KTM Moto3™ a to se ukázala být správná volba. V sezóně šestkrát vyhrál, když se v Mugellu stal prvním Portugalcem, který kdy vyhrál závod Grand Prix. Celkově skončil druhý a následoval logicky posun o třídu výš do Moto2™. Po úvodním ročníku, kdy se jen několikrát dokázal vtěsnat do první desítky, přišla zlatá léta. Oliveira, opět v týmu Aja, s podvozkem KTM zaútočil přímo na titul. V roce 2017 skončil celkově třetí a rok později velmi těsně druhý za italským jezdce Bagnaia. Přesto jeho šest vítězství přesvědčilo vedení KTM, aby jej angažovali pro letošní rok ve svém satelitním týmu.

2010 kämpfte der Portugiese Miguel Oliveira in der FIM CEV Repsol 125ccm-Klasse gegen einen gewissen Maverick Viñales um den Titel – den er allerdings um zwei Punkte verpasste. 2012 debütierte Oliveira dann im Estrella Galicia 0,0 Team in der Moto3™ Weltmeisterschaft und fuhr bereits in Barcelona und auf Phillip Island auf das Podest. Damit hatte er sich für 2013 und 2014 für das Mahindra-Werksteam in der Moto3™ empfohlen. 2015 wechselte er ins Red Bull KTM Moto3™ Team von Aki Ajo – und dort wurde er zum ersten Grand Prix Sieger aus Portugal, außerdem kämpfte er um die Weltmeisterschaft. Oliveira stieg ein Jahr später in die Moto2™ auf und kehrte 2017 ins Ajo-Team in der gleichen Klasse zurück. Dort setzte man dann die neuen KTM-Rahmen ein. 2018 verpasste er den Moto2™ Weltmeistertitel knapp an Francesco Bagnaia. Trotzdem holte er für KTM in zwei Jahren ganze sechs Siege und empfahl sich damit für den MotoGP™-Aufstieg. Er fährt dieses Jahr im neuen KTM Satelliten-Team in der Königsklasse.

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. A year in Aki Ajo's Red Bull KTM Moto3™ squad in 2015 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 and by 2017 he was reunited with Ajo, fronting the KTM chassis impressive assault on the intermediate class. He just fell short of beating Francesco Bagnaia to the Moto2™ World Championship in 2018, but six wins in two years was enough to convince KTM he was deserving of a place in its new satellite MotoGP™ team for 2019.

[_moliveira88](#) [migueloliveira44](#)



HAFIZH SYAHRIN

RED BULL KTM TECH3



Syahrin je první malajským jezdce v historii, který závodí v elitní třídě mistrovství světa MotoGP™ a jeho jméno v Malajsií zdomácnělo všem obyvatelům. Do startovní listiny se v loňském roce dostal až na poslední chvíli, jako náhradník za Jonase Folgera v týmu Tech3. A nabídnutou šanci plně využil, když se ve svém teprve druhém závodě v sedle motocyklu s výkonem přesahujícím 260 koní dokázal umístit v první desítku. Znalci motocyklového sportu ale překvapení nebyli, protože si ještě velmi dobře pamatují raketový nástup Syahrina, když v roce 2012 proměnil svůj start na divokou kartu na domácí trati v Sepangu ve třetí místo v Moto2™. Mokrá trať v Malajsií byla svědkem, jak talentovaný mladík dokázal získat podílové umístění při svém vůbec druhém startu v mistrovství světa. O rok později odjel čtyři závody a od roku 2014 se stal pravidelným účastníkem MS. V následujících letech působil v Moto2™ a poté získal v roce 2016 celkově deváté a rok později desáté místo, když třikrát dojel čtvrtý – v Kataru, Barceloně a na Silverstonu. Přestup do MotoGP™ v loňském roce mu přineslo v sedle Yamahy 16. místo. Letos přestoupil na KTM a s novým strojem zatím nedosahuje takových výsledků, které si představoval.

Hafizh Syahrin ist der erste Malaysier, der in der MotoGP™ Königsklasse antritt und schon allein das ist in seiner Motorradverrückten Heimat genug, um ihm den Status des Nationalhelden zu verpassen. 2018 kam er in letzter Minute zu diesem Einsatz im Tech3-Team, nachdem Jonas Folger krankheitsbedingt für die Saison absagen musste. Syahrin fühlte sich auf den 260PS-Geschossen aber sofort wohl und fuhr in seinem zweiten Rennen schon in die Top-Ten. Doch das war für aufmerksame Beobachter keine Überraschung: 2012 nahm er mit einer Wildcard am Moto2™ Lauf in Sepang teil – und fuhr bei seinem erst zweiten Grand Prix auf das Podest. 2013 folgten vier weitere Gaststart-Einsätze, 2014 stieg Syahrin Vollzeit in die Moto2™ WM ein. 2016 beendete er die Saison als Neunter, war in Katar, Barcelona und Silverstone jeweils Vierter. Nach einem MotoGP™-Jahr mit Yamaha ist sein Tech3 Team für 2019 zu KTM-Satelliten-Maschinen gewechselt – und das war alles andere als einfach für den Malaysier.

Syahrin has the distinction of being the first Malaysian to compete in MotoGP™, his new-found status making him a household name in the bike-mad country. Called up to Tech3 as a last-minute replacement for Jonas Folger early into 2018, Syahrin looked entirely at home aboard a 260bhp machine from the off, scoring a sensational top ten finish in just his second race. Those who remember his explosive opening performances in Grand Prix wouldn't be surprised. 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. 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. After a year with Yamaha, Syahrin and Tech3 switch to KTM machinery for 2019, which hasn't been an easy switch so far.

HAFIZH SYAHRIN
MOTOR: ČTYŘVÁLEC UMÍSTĚNÝ DO VÝKON: PŘES 250 KONÍ **PŘEVODOVKA:** ŠESTISTUPNOVÁ BEZZTRÁTOVÁ **PODVOZEK:** WP **RAM:** OCELOVÝ TRUBKOVÝ **BRZDY:** BREMBO **KAPACITA NÁDRŽE:** 22 LITRŮ **ELEKTRONIKA:** MAGNETI MARELLI **PNEUMATIKY:** MICHELIN, 17" PŘEDNÍ I ZADNÍ **SUCHÁ HMOTNOST:** 157 KG
MOTOR: 4-ZYLINDER-V **LEISTUNG:** ÜBER 250 PS **GETRIEBE:** 6 GANG-STUFENLOS-GETRIEBE **FAHRWERK:** WP **CHASSIS:** STAHL-GITTERROHR-RAHMEN **BREMSEN:** BREMBO **SPRIT-MENGE:** 22 LITER **SOFTWARE:** MAGNETI MARELLI **REIFEN:** MICHELIN, 17" VORN UND HINTEN **TROCKENGEWICHT:** 157 KG
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 AND REAR **DRY WEIGHT:** 157 KG

[HafizhSyahrinPescas50Official](#) [Hafizh_pescao55](#) [hafizh_syahrin](#)



30 MINUT S...

Nejlepší závod Vašeho života?

Tohle není jednoduchá otázka, i když to tak může vypadat. Pokud by se to bralo podle výsledků, tak by to byl samozřejmě rok 2010 a závod Moto2™ ve Valencii, kde jsem vyhrál. Protože zvítězit se mi podařilo v mé závodní kariéře pouze jedinkrát a musím říci, že to byl skvělý pocit. Takže z mého pohledu to byl vykonanostně určitě nejlepší výsledek. Ale nejhezčí pocit jsem zažil, když jsem stál v Japonsku poprvé na stupních vítězů, což bylo pár závodů před Valencii. Bylo to prostě skvělé, stát poprvé na stupních vítězů, neuvěřitelný pocit.

Kdo je pro Vás na závodní trati nejtěžším soupeřem?

To zajímavá otázka. Každý rok se najde jeden jezdec, který je pro všechny danou sezónu největším soupeřem. Takže nemůžu vybrat jednu osobu, vždycky se však někdo takový najde. Je to vtipné, zvláště když to říkám já, ale myslím si, že největším soupeřem jsem si já sám. Opravdu věřím, že bych mohl být mnohem lepší, ale je to prostě těžké.

Diváte se pokadě na celé závody?

Ne pokadě, ale většinou ano. Většinou sleduji celé závody.

Mluvili jsme o nejlepší závodě. Jakou největší chybu jste ve své dosavadní kariéře udělal?

Tak těch bylo určitě hodně. Někdy to byla příliš rychlá jízda, jindy to byly hloupé chyby v průběhu závodu nebo před jeho začátkem. Někdy to bohužel byly i přešlapy v soukromém životě, které ovlivnily můj výkon na závodní dráze. Například bláznivé věci s mými přáteli, při kterých jsem si přivodil zbytečná zranění, a podobné věci.

Co je nejlepší na tom, že jste závodní jezdec?

Miluju řízení motorky a možnost jezdit na nejlepších motocyklových strojích světa. Není nic lepšího než tohle, jezdit v těchto třídách na závodních okruzích, prostě to miluju.

A co je naopak nejtěžší?

Když se vám nedaří – stres, tlak okolí, špatné výsledky, když se nedaří tak, jak si představujete. Nebo když se zraníte. Tohle je nejsložitější, protože nepomáhá to, že se opravdu snažíte. Prostě se trápite. Tyhle momenty jsou nejtěžší, to hledání motivace jít dál a zkoušet to znovu.

Kdybyste si mohli vybrat kteréhokoli jezdce z minulosti, a mohl mít jeho stroj do závodu, koho byste si vybral?

Odpovím trochu jinak. Rád bych zažil situaci, kdy by všichni jezdci ve startovním poli měli naprosto identické stroje. Zajímalo by mě, jak je kdo opravdu dobrý a jak bych v takovém porovnání s ostatními dopadnul. Ale to není odpověď na Vaši otázku. Pokud bych si měl někoho vybrat, pravděpodobně by to byl někdo jako Ago, protože je prostě cool.

Kdybyste měl vytvořit perfektního závodního jezdce, který by měl ty nejlepší vlastnosti Vašich soupeřů, koho a proč byste vybral?

Myslím, že by to byla preciznost Lorenza nebo



KARLEM ABRAHAMEM

Stonera, hlad po vítězství, jaký má Valentino nebo Marquez. A mám rád Dovizioso, takže toho bych do výběru také přidal.

Jak byste si přál, aby si Vás lidé pamatovali, až přestanete závodit?

Jsem jeden z mála Čechů, kterým se podařilo dostat do kategorie MotoGP™. V podstatě by se dalo říci, že jsem jediný český jezdec, který kdy závodil na motocyklu ve třídě MotoGP™. Myslím si, že se mi povedlo pár dobrých výsledků. Řekl bych, že už jen tohle není vůbec špatná vizička.

Co bude Karlem Abrahamem dělat od teď za 20 let?

Budu upřímný, vůbec netuším. Už jsem o tom občas začal přemýšlet, ale nevím. Je pár věcí, které by se my líbily, ale upřímně, je hrozně těžké dostat se na vrchol v nějaké další oblasti. Je jedno, jestli jste jezdec MotoGP™, astronaut nebo manažer. Prostě je hrozně náročné, být top odborníkem v dané oblasti. Každopádně doufám, že se budu ubírat směrem, který mě bude naplňovat a pro který budu mít stejnou vášni, jako pro závodění. Zatím mohu říci jen to, že nevím, co to bude. Sám jsem zvědavý, zda budu mít dost odvahy na to, abych znovu začal budovat špičkovou kariéru v nějaké nové oblasti, ve které budu muset začít od nuly.

Závodil jste někdy nemocný?

Ano. Ale závodění je adrenalin. A adrenalin vám pomůže takové chvíli zvládnout a překonat se, i když jste třeba nemocný.

Když hrajte videohry MotoGP™, kterého jezdce si vybíráte?

Sám sebe, samozřejmě. A pak si jako dalšího jezdce vyberu Valentina.

Kdybyste si s někým z Vašeho týmu mohli vyměnit roli, co byste si vybral? Jakou práci byste si chtěl zkusit?

Bylo by to něco s managementem. Nebo bych si vybral Carmela Ezpeletu. Kdyby to musel být někdo z týmu, tak pravděpodobně nějaká řídicí funkce, takže bych si asi zkusil práci Rubena.

Jak byste jednoduše popsal rozdíl mezi kategoriemi 250 ccm nebo Moto2™ a pak MotoGP™?

Mluvíme o rozdílu mezi dvoutaktními a čtyřtaktními motocykly. Podle mého názoru je škoda, že už se nezávodí na dvoutaktních motocyklech, já osobně jsem závodil pouze na dvoutaktu z kategorie 250ccm, nikdy s pětistovkou. Myslím si, že v kategorii do 250ccm to bývaly opravdové závodní motocykly, kategorie Moto2™ je, co se týče síly, prostě jiná.

Jaký byl Váš oblíbený předmět ve škole?

Zeměpis, ten jsem měl rád. A angličtina, protože tu jsem se nemusel moc učit. Prostě jsem se učil v rámci cestování.

Na co myslíte, když se vidíte v televizi?

Přepnu na jiný program. Nerad se na sebe dívám, hlavně nemám rád, když v televizi vidím svůj obličej a slyším svůj hlas.

Zpíváte si ve sprše?

Občas, trochu. Ztejte se Tita, ten mívá pokoj hned vedle mě.

Šel byste někdy do reality show?

Určitě, proč ne? Myslím si, že je to zábava, ale samozřejmě záleží na tom, jaká show by to byla. Připadá mi to zajímavé, uvidíme, třeba to někdy vyzkouším.

30 MINUTEN MIT... KAREL ABRAHAM



Wir haben schon über Dein bestes Rennen gesprochen, aber was war der größte Fehler Deiner Karriere?

Oh! Da gab es viele. Es gab viele große Fehler, die ich in meiner Karriere gemacht habe. Manchmal ist es etwas zu schnell gegangen. Manchmal waren es dumme Fehler im Rennen selbst oder gar kurz vor dem Rennen. Manchmal habe ich auch in meinem privaten Leben dumme Fehler gemacht, die mich dann bei den Rennen beeinflussen haben. Manchmal haben wir auch mit meinen Kumpels verrücktes Zeug gemacht und das endete in Verletzungen. Solche Sachen halt...

Was ist das Beste daran, ein Rennfahrer zu sein?

Ich finde nichts großartig daran, Rennfahrer zu sein! Ich finde viele Dinge toll, wenn man ein Motorrad fährt und wenn man die besten Motorräder der ganzen Welt fährt. Es gibt nichts Besseres – zumindest nicht in dieser Klasse, im Straßenrennsport und bei allem. Das ist beeindruckend! Ich liebe es.

Was ist das Schwierigste daran, ein Rennfahrer zu sein?

Die schwierigen Zeiten – Druck, schlechte Ergebnisse, wenn die Dinge nicht so laufen, wie du willst, du dich verletzt oder sowas. Das sind die schwierigen Zeiten, denn du gibst ja immer alles. Du hast aber dann Probleme. Wenn es nicht in die richtige Richtung läuft. Danach dich wieder zu motivieren, das ist das Schwierigste im Rennsport.

Das beste Rennen Deines Lebens?

Das ist keine leichte Frage! Sprechen wir nur von den Ergebnissen, dann natürlich 2011 das Moto2™-Finale in Valencia, als ich gewonnen habe. Das war ein erster Platz! Ich habe nur dieses eine Rennen in meinem Leben gewonnen. Das war ein großartiges Gefühl! Ergebnis-Orientiert, war das das beste Rennen meines Lebens. Definitiv. Aber eines der besten Erlebnisse war, als ich in Japan mein erstes Podest holte – nur ein paar Rennen vor dem Tag Valencia-Lauf. Das war einfach überwältigend, denn ich stand das erste Mal auf dem Podest. Das war ein unglaublich gutes Gefühl.

Wer war auf der Strecke Dein härtester Konkurrent?

Interessante Frage! Denn jedes Jahr hast du einen anderen „Jahres-Kontrahenten“, wenn man so will. Ich kann daher nicht sagen, wer der schwerste und härteste war, denn da gibt es immer jemanden. Ich glaube das geht jedem so. Eigentlich ist es ja ganz witzig, dass ich selbst sagen würde, dass ich eben selbst mein härtester Kontrahent bin. Ich glaube, dass ich wirklich viel besser sein könnte, wenn ich mir nicht selbst immer im Weg stehen würde – aber das ist alles halt nicht einfach.

Schaust Du Dir die Rennen immer noch mal an?

Nicht immer, aber meistens schon, ja. Normalerweise schaue ich das ganze Rennen noch einmal.

richtigen MotoGP™ Motorrad bin ich der einzige Tscheche. Ich glaube, dass mir schon ein paar richtig gute Ergebnisse gelungen sind. Ich bin mir nicht sicher, ob ich da der einzige bin, aber vielleicht aus Ost-Europa, oder wenigstens aus allem östlicher als die Tschechische Republik. Ich glaube, dass das schon eine große Leistung ist.

Heute in zwanzig Jahren: Was macht Karel Abraham?

Ich habe keine Ahnung, um ehrlich zu sein. Darüber habe ich schon ein paar Mal nachgedacht. Was werde ich als nächstes machen? Es gäbe da ein paar Dinge, die einfach ein Traum wären, aber ehrlich gesagt: Heutzutage ist es einfach unglaublich schwer, bei dem, was du machst, egal was, gut zu werden. Da ist es egal, ob das die MotoGP™ ist, oder ob du Astronaut oder ein Manager sein willst. Es ist unglaublich schwer, da der Top-Mann zu sein. Ehrlich – wenn ich da drüber nachdenke, macht mir das schon ein wenig Sorgen. Ich hoffe, dass es etwas sein wird, mit dem ich mich identifizieren kann. Da gibt es natürlich ein paar Dinge, aber ich bin mir nicht sicher, ob ich die Eier dafür habe, irgendwas komplett anderes anzufangen, so ohne Erfahrung – und mir dann wieder etwas Neues aufbauen muss.

War Dir schon Mal schlecht beim Fahren?

Mir war schlecht beim Motorradfahren. Das mag vielleicht überraschen, aber ich glaube, dass das einfach das Adrenalin ist, was da seine Arbeit macht.

Wenn Du das MotoGP™ Spiel spielst – Welchen Fahrer nimmst Du dann?

Natürlich mich selbst! Dann nehme ich manchmal Valentino – und noch einen anderen Fahrer.

Wenn Du mit jemandem aus deinem Team tauschen könntest – wer wäre das und warum?

Das wäre irgendwo im Management. Oder vielleicht mit Carmelo Ezpeleta. Im Team hier, wäre das aber im Management. Vielleicht mit Ruben.

In wenigen Worten: Kannst Du kurz und knapp den Unterschied zwischen 250 oder Moto2™ und MotoGP™ beschreiben?

Wenn wir über den Unterschied zwischen Zwei- und Viertaktrennen sprechen ist es, meiner Meinung nach, einfach schade, dass es keine Zweitakter mehr gibt. Ich bin leider nur 250er-Zweitakter gefahren, nie 300er. Ich denke, dass die 250er richtige Rennmotorräder waren – dort konnte man den Motor auch mal offen sehen. In der Moto2™ war die Leistungsentfaltung einfach anders. Viel weicher. Die haben weniger Leistung, aber sind sanfter und kommen mehr von unten heraus.

Was war in der Schule Dein Lieblings-Fach?

Geografie. Das hat mir Spaß gemacht. Und Englisch, denn da musste ich nicht viel lernen, ich habe einfach auf meinen Reisen gelernt.

Wenn Du Dich selbst im Fernseher siehst: Was denkst du dann?

Schalte um! Ich hasse es, mich selbst zu sehen, besonders, wenn ich gerade Rede oder wenn man dann noch dazu mein Gesicht sieht und meine Stimme hört.

Singst Du unter der Dusche?

Manchmal vielleicht ein bisschen. Fragt Tito! Er hat das Zimmer neben mir.

Würdest Du an einer Reality-TV-Show teilnehmen?

Klar! Warum nicht? Ich denke, dass das lustig sein kann – es kommt aber darauf an, welche das ist, ganz klar. Das könnte lustig werden, aber ich weiß nicht, wie lange mir das gefallen und wenn mir das zu viel werden würde. Ich weiß nicht. Aber ich denke, das könnte Spaß machen. Vielleicht würde ich das versuchen.

Best race of your life?

This is not as easy a question as it might sound, because if I would say by result then obviously 2011 Moto2™ race in Valencia where I won. It's the first place. I won only one time in my life. It was a great feeling. So that was definitely the best race on a results sheet, but one of my best feelings that I ever had was when I made my first podium in Japan, a couple races before Valencia actually, that was amazing because it was the very first time I stood on the podium. So that was so good feeling.

Who is the toughest opponent that you've faced on track?

It's interesting because every year there is a guy who is the opponent of the year. So I cannot say who is the toughest because it's always someone. I think everyone has it. It's actually funny to say that especially from me, I think I am my toughest opponent. I really believe that I could be a lot better without having myself as an opponent, but it's not easy.

Do you watch the race every time it's finished?

Not every time, but most of the times yes. I do watch the whole race.

We talked about your best race. What was the biggest mistake you've made in your career?

Oh, there were many. There were many big mistakes that I made in my career. Sometimes it was moving too quickly. Sometimes it was making stupid mistakes in the race or before the race. Sometimes it was even making stupid mistakes in my private life that affected my racing life. Just doing crazy things with the friends and getting some stupid injury. Things like this.

What's the best thing about being a rider?

I don't find anything great about being the rider. I find many things that are great about riding a motorcycle and

about riding the best motorcycles from all around the world. There is nothing better than this, in this class at least, circuit racing and everything. This is amazing. I love it.

What's the most difficult thing about being a rider?

When you are experiencing some hard times - pressures, bad results, things are not going the way you want, you get injured or something - this is the most difficult times because you are trying really hard. You are struggling. Things aren't going your way. To find the motivation after that, this is the hardest thing about racing.

If you could choose any rider from history, you'll race this rider on the same machinery, which rider would you choose?

I'll answer first a bit differently. I would like to get the same machinery as the rest of the field to really see how good we are, how good is each rider and where would I finish having similar or same machinery as all the other ones. But it's not really the answer to your question. If I could race somebody and it would be fair and I would win, I'd probably choose someone like Ago because he's just a super cool guy.

If you could make a kind of perfect rider from the best qualities of the people that you've raced against, how would you make this?

I think the precision of Lorenzo or Stoner, the hunger of Valentino or Marquez. I like Dovizioso so he's in it too.

How would you like to be remembered when you finish racing?

I'm one of very few Czech riders who ever sat on a MotoGP™ bike. You can almost say the only one if you'd. So I'm the only Czech rider riding a MotoGP™ bike. I think I made some really good results. I'm not sure if the only one, but maybe only one from eastern Europe

or anyway more east of Czech Republic. I think this is already not a bad achievement.

Twenty years in the future, what will Karel Abraham be doing?

I have no idea, to be honest. I was thinking about it already a couple of times. What do I want to do next? There are some things that would be my dream doing, but honestly nowadays anything you do is just so difficult to get good at anything. It doesn't matter if it's MotoGP™, if you an astronaut, if you are a manager. It's just really difficult to be the top guy. Honestly, thinking about it, it worries me a little bit almost. Hopefully it will be something that I will be passionate about. So there are some things, but I'm not sure if I'll have the balls to jump into another really, really hard thing with no experience and try to build it up.

Have you ever been sick when you were riding?

I have been sick when I was riding a bike. People are surprised about that. But I think it's the adrenaline that works.

When you play the MotoGP™ video game, which rider do you choose?

I choose myself, obviously. Then I choose Valentino and another rider.

If you could swap jobs with anyone from this team, who would you choose to swap jobs with?

It would be something to do with management. Or probably with Carmelo Ezpeleta. If it will be in the team, some management job. So maybe Ruben.

Very briefly, could you describe the difference between 250 or Moto2™ and then MotoGP™?

You are talking difference between two and four-stroke bikes. In my opinion it's just such a shame that there are no more two-strokes because I think that the two-stroke, I only rode 250, never 500. I think that 250 was the real racing bike because you could see the engine completely open. Then Moto2™ the power delivery is just different. It's more soft. It's less powerful but it's more soft and going from the bottom.

At school, what was your favorite subject?

Geography. That was something I liked. And English, because I didn't have to study much. I just studied when I was traveling.

When you see yourself on TV, what do you think?

Switch the channel. I don't like to watch myself, especially when I'm talking or when my face and voice is there.

Do you sing in the shower?

Maybe sometimes a little bit. Ask Tito. He's got a room right next to me.

Would you ever go on a reality TV show?

Sure. Why not? I think it's fun, but it depends which one, obviously. I think it's interesting, but I don't know how long time I would like it and when I would be like, it's too much. I'm not sure. But I think it's fun. So maybe I'd try.

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

30 MINUTES WITH... KAREL ABRAHAM

SOCIAL MEDIA WEEK

VAŠI OBLIBENÍ JEZDCI MOTOGP™ NA SOCIÁLNÍCH SÍTÍCH DIE SOCIAL MEDIA HIGHLIGHTS DEINER MOTOGP™ STARS
 SOCIAL MEDIA HIGHLIGHTS FROM YOUR FAVOURITE MOTOGP™ RIDERS



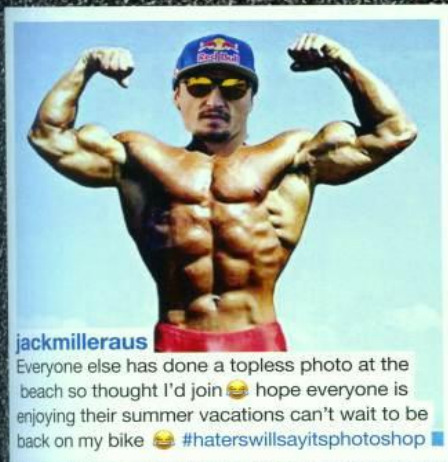
karel_abraham17

📍 Circuit Andorra Pas De La Casa
 Amazing training here in Andorra with @11rubenxaus at @circuit_andorra! @realeavintia #ka17 #motogp #supermoto #sm #racing #training 🇇🇵 @gohd.cz #gopro #hero7black 🇇🇵



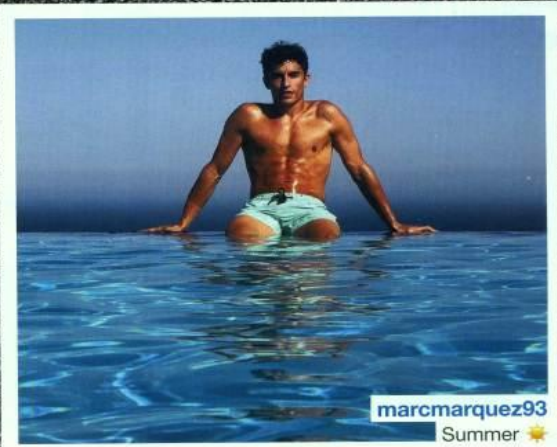
bradleysmith38

#team38 British rider is the first person to achieve rostrums in 125cc, Moto2™, MotoE™ and MotoGP™



jackmilleraus

Everyone else has done a topless photo at the beach so thought I'd join 😊 hope everyone is enjoying their summer vacations can't wait to be back on my bike 😊 #haterswillsayitsphotoshop 🇇🇵



marcmarquez93

Summer 🇇🇵



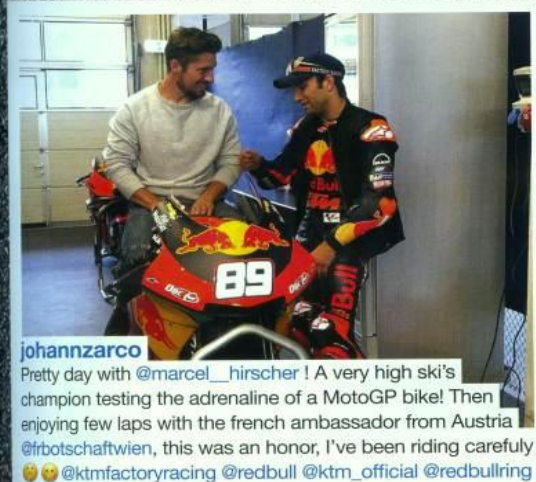
alexrins

📍 Agroturismo Can Toni Xumeu
 Thanks ibz for these incredible days 🍷
 #summer #summertime 🇇🇵



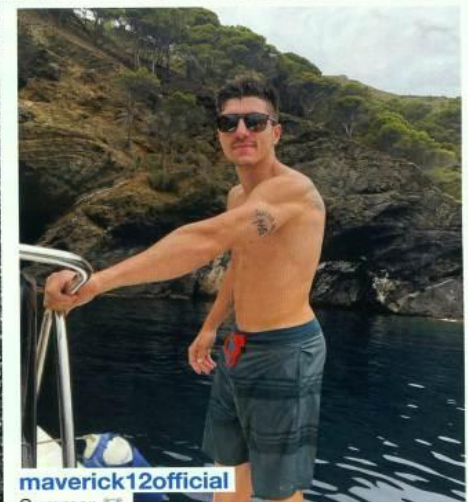
jakubkornfeil84

📍 Sachsenring
 You learn every day! 🇇🇵 @talmacsigabor #coach #jk84 #pitlane #advices #experience #listen #doit #job #work #passion #racing #history #done #worldchampion #sachsenring #moto3 #hungary #redox #lovers #sun #strategy #limit #goals #target 🇇🇵



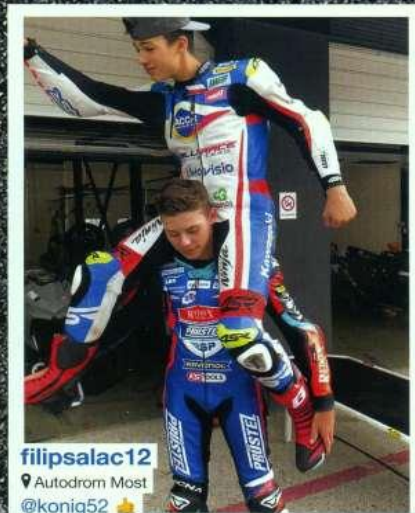
johannzarco

Pretty day with @marcel_hirscher! A very high ski's champion testing the adrenaline of a MotoGP bike! Then enjoying few laps with the french ambassador from Austria @frbotschaftwien, this was an honor, I've been riding carefully 🇇🇵 @ktmfactoryracing @redbull @ktm_official @redbullring



maverick12official

Summer 🇇🇵



filipsalac12

📍 Autodrom Most
 @konig52 🇇🇵



andreaiannone

Heaven can wait we're only watching the skies... Hoping for the best, but expecting the worst.. Are you gonna drop the bomb or not? #maniac 🇇🇵



polespargaro

Holidays ✅ back to business! 🇇🇵



aleixspargaro

📍 Ibiza Formentera
 Sunset w my love and M&M uncles! 🇇🇵 🍷



fabioquartararo20

📍 Barcelona, Spain
 Today's second massage session with Physium technology 🇇🇵 My forearm is moving at a good pace 🇇🇵



fabioquartararo20



karel_abraham17

Automotodrom Brno - Brno Circuit
Who wouldn't feel romantic with such a nice view over the racetrack
❤️ @hanavag sure did! #ka17 @brnocircuit_official #racing



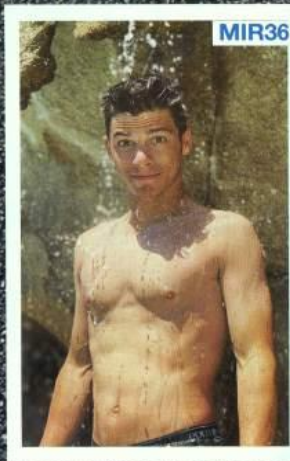
takanakagami

Haneda Airport International Terminal
Home



pecco63

San Francisco Javier, Islas Baleares
Formentera 2.0
#gofree



MIR36



jorgelorenzo99

Mövenpick Resort Kuredhivaru Maldives

#mondomaldives #movenpickkuredhivarumaldives



aleixespargaro

Cala Saona, Formentera Isla Balear.

Patrón Polycchio / Captain Polycchio



MOTORRAD PS

www.idm.de



POWERED BY

INTERNATIONALE DEUTSCHE
MOTORRADMEISTERSCHAFT 2019



Lausitzring	17.-19.05.	Schleiz	26.-28.07.
Oschersleben	06.-09.06.	Most / CZ	09.-11.08.
Zolder / BE	21.-23.06.	Assen / NL	06.-08.09.
Nürburgring	19.-21.07.	Hockenheim	27.-29.09.

Rennklassen IDM Superbike 1000, IDM Supersport 600, IDM Supersport 300, ADAC-Junior Cup, DMSB Superstock 600 Cup, Sidecars, GSX R-1000 Cup, Twin Cup, BMW Motorrad BoxerCup

Günstige Tickets mit Fahrerlagerzugang Eintritt bis einschl. 17 Jahre frei, Freitag freier Eintritt für alle, Samstag 19 €, Sonntag 25 €, Wochenende 35 €





Phillip Island

AKČNÍ HRDINA



1992



Laguna Seca 1989

Je jen málo jezdců, kteří motoristickému sportu byli oddáni tak, jako Wayne Rainey. Pro tohoto Kaliforniána se vítězství stalo posedlostí, jezdec s nebyvalým talentem dokázal vyhrát 24 závodů Grand Prix a titul mistra světa třikrát po sobě.

„Díváš se na ty chlápky, kteří se v minulosti postavili na startovní čáru s (Waynem) Gardnerem, Eddieem (Lawsonem) a Mickem (Doohanem) a Kevinem (Schwartzem), se mnou... To jsou velká jména minulosti,“ vzpomíná Rainey.

Po dospívání stráveném na kalifornských oválech ploché dráhy, sezóně v kategorii 250 ccm a dvou národních titulech AMA Superbike, přišel Rainey v roce 1988 do Mistrovství světa kategorie 500 ccm spolu s Yamahou Kennyho Robertse. V této době se stroje třídy do 500 ccm rychle vyvíjely a Rainey se postupně naučil porozumět zvláštnostem strojů této kubatury a sžít se s nimi.

„V této fázi jsme řídili silné motocykly s pokročilými technologiemi, ale s nulovou elektronickou podporou a s pneumatikami, které se snažily držet krok se výkonem motoru. Navíc pvozky v té době vyvíjelo mnoho inženýrů.“

„Takže jsme nevěděli, jestli něco bude fungovat, a když se něco upravilo

a najednou to fungovalo, bylo to v podstatě něco jako překvapení. Takže výsledky v té době mnohem více ovlivňoval výkon jezdců, rozhodně jezdci měli na výsledcích dříve větší podíl než dnes.“

Poté, co vyhrál svou první Grand Prix v Doningtonu Parku v roce 1988, Rainey po celou sezónu útočil na Eddieho Lawsons, ale na mistrovský titul v roce 1989 ještě nedosáhl. O rok později kulminoval vítězná tažení a po sedmi vítězstvích v závodech, právě tady v Brně definitivně potvrdil zisk svého prvního titulu mistra světa.

Další dva tituly si připsal v letech 1991 a 1992. Hlavním soupeřem mu byl Kevin Schwantzem.

„Oba dva jsme závodili velmi, velmi tvrdě“, vzpomíná Rainey. „Kevin byl ten typ chlapa, o kterém jsem během týdne musel přemýšlet. Když se ocitl přede mnou, byl na koni, byl tak volný, ale zároveň vypadal tak trochu bláznivě. Dalo mi to úplně jinou perspektivu, jiný pohled na naše souboje.“

„Co se týče Kevinem, na prvním místě byl vždycky můj závod s Kevinem a pak tam byl můj závod se všemi ostatními. Vždycky jsem měl pocit, že v každém závodě se účastním dvou soubojů.“

Raineovy naděje na zisk čtvrtého

titulu v řadě skončily díky zranění v Misani v roce 1993, kdy byl donucen předčasně ukončit jezdeckou kariéru. Jeho příběh však zdaleka neskončil. V roce 1994 se vrátil do paddocku jako manažer týmu a nyní je prezidentem seriálu MotoAmerica, kde pracuje se stejným odhodláním, s jakým závodil, a díky kterému je považován za jednoho z největších světových sportovců.

„Poté, co vyhrál svou první Grand Prix v Doningtonu Parku v roce 1988, Rainey po celou sezónu útočil na Eddieho Lawsons, ale na mistrovský titul v roce 1989 ještě nedosáhl“



Rainey / Schwantz 1991



1988

WAYNE RAINEY

WAYNE RAINEY ALL ACTION HERO

developing the chassis at that time," he said. "So we didn't know if something was going to work, and when something did work it was kind of a surprise. It was more the riders that had to do with the outcome of the result than probably it is now."

Having won his first Grand Prix at Donington Park in 1988, Rainey pushed Eddie Lawson all the way for the title in 1989 but just lost out. But that was all just a warm-up for 1990, when he soared to seven race wins. It was here in Brno where that first title was confirmed.

Two more titles followed in 1991 and 1992, achieved with varying degrees of difficulty. And all while Rainey's glorious rivalry with fellow American Kevin Schwantz was playing out on the world stage.

"We raced each other very, very hard," Rainey remembers. "He was the guy I started to think about during the week and you know. When he got in front of me he was riding in a way he was kind of loose, kind of crazy looking, it gave me a new perspective to what I was racing against on the asphalt in road racing."

"As far as with Kevin, there was my race with Kevin and then there was my race with everybody else. So I always had two races that I always was involved with in each race."

Rainey's hopes of collecting a fourth straight title ended at Misano in 1993 when he suffered a career ending injury. But his story was far from over. He returned to the paddock as a team manager in 1994 and is now President of the MotoAmerica series, showing the same dedication and willing that made him one of the sport's true greats.



Eastern Creek 1991



Jarama 1987

There were few riders as dedicated to the sport than Wayne Rainey. For the Californian, winning became an obsession that took him to 24 500cc Grand Prix race wins and three consecutive World Championships in an unprecedented spell of depth and talent.

"You look at the guys that lined up on the starting line back then, with [Wayne] Gardner, Eddie [Lawson] and Mick [Doohan], and Kevin [Schwartz], myself... Those are big names, especially back in that time," Rainey recalls.

After an adolescence spent on Californian Dirt Track ovals, a year in the 250cc World Championship, and two national AMA Superbike titles, Rainey arrived in the 500cc Championship with Kenny Roberts' Yamaha squad in 1988. In his own meticulous style, he began to understand the particularities of riding the 500 in a time of rapid machine development.

"The bikes in that stage, the power they had, the technology we were riding, with no electronic help, but also with the tyres trying to keep up with the power of the horsepower, and a lot of engineers were

"HAVING WON HIS FIRST GRAND PRIX AT DONINGTON PARK IN 1988, RAINEY PUSHED EDDIE LAWSON ALL THE WAY FOR THE TITLE IN 1989 BUT JUST LOST OUT"



1991 Team Roberts: Rainey / Kocinski



WAYNE RAINEY ACTION-HELD

Nur wenige Fahrer waren von diesem Sport so besessen, wie Wayne Rainey. Für den Kalifornier wurde „Gewinnen“ zu einer Sucht. Insgesamt gewann er 24 Grands Prix der Klasse bis 500ccm und holte drei Mal in Folge den Weltmeister-Titel. Rainey war eines der größten Talente, das die Motorrad-Weltmeisterschaft je gesehen hatte.

„Wenn man sich die Namen anschaut, die damals neben mir in der Startaufstellung gestanden haben... [Wayne] Gardner, Eddie [Lawson] und Mick [Doohan] und Kevin [Schwartz]... das sind große Namen, besonders in der Zeit damals“, erinnert sich Rainey.

In seiner Jugend war Rainey vorrangig auf kalifornischen Dirt-Track-Ovalstrecken unterwegs. Später fuhr er ein Jahr in der 250ccm-Weltmeisterschaft und holte zwei Mal den AMA Superbike-Titel. 1988 kam er dann mit dem Kenny Roberts Yamaha Team in die 500ccm-Weltmeisterschaft. Mit seinem akkurat genauen Fahrstil verstand Rainey die Besonderheiten der 500er unglaublich schnell – und das in einer Zeit, als auch die Technik-Entwicklung

explosionsartig vorangetrieben wurde.

„Die Motorräder in unserer Zeit waren unglaublich, mit der ganzen Power, mit der Technologie, mit der wir gefahren sind, ohne elektronische Hilfen. Selbst die Reifen hatten Probleme, mit der unglaublichen Leistung mitzuhalten. Und wir hatten zu der Zeit unglaublich viele Ingenieure, die das Chassis entwickelten“, sagt er.

„Wir wussten nicht, ob etwas funktioniert und wenn etwas funktionierte, war das eigentlich eine Überraschung. Damals lag es vermutlich etwas mehr am Fahrer, welche Ergebnisse hinten raus kommen, als heute.“

1988 gewann Rainey im Donington Park seinen ersten Grand Prix – und 1989 kämpfte er mit Eddie Lawson um den WM-Titel, den er knapp verpasste. Aber für 1990 waren die Weichen gestellt. In jenem Jahr gewann er sieben Rennen – und holte seine erste Weltmeisterschaft in Brünn.

1991 und 1992 folgten zwei weitere Titel, allerdings waren die alles andere als leicht gewonnen und Durchmärsche. Die legendäre Rivalität mit seinem US-Amerikanischen Landsmann Kevin Schwantz war geboren und in vollem Gange.

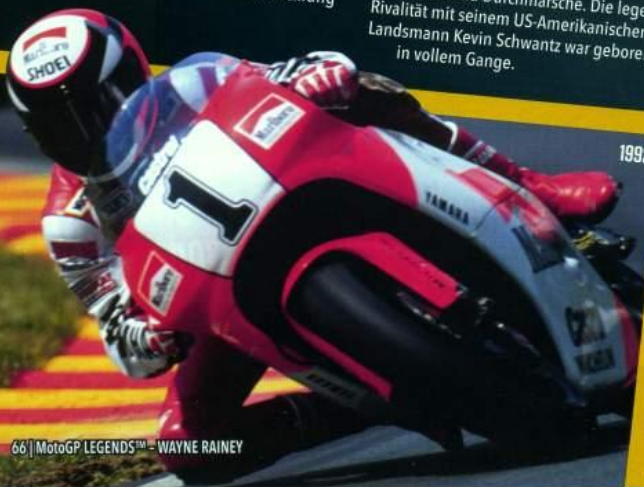
„Wir haben es uns richtig, richtig, hart gegeben in den Rennen“, erinnert sich Rainey. „Das war der Typ, über den ich mir dann schon in der Woche Gedanken machte. Wenn er vor mir fuhr, sah das irgendwie locker aus, aber auch irgendwie verrückt und durchgeknallt. Das hat mir neue Perspektiven gegeben und für mich hat sich das Rennfahren auf dem Asphalt dann komplett geändert.“

„Bei Kevin, da hatte ich immer mein persönliches Rennen gegen Kevin und dann war da noch das Rennen gegen alle anderen. Ich hatte also in jedem Rennen immer zwei Rennen in einem.“

Rainey's Hoffnungen auf einen vierten Titel in Folge zerbrachen 1993 beim Grand Prix von Misano. Der US-Amerikaner stürzte und die Verletzungen beendeten seine aktive Fahrerkarriere. Aber damit war nicht genug. 1994 kam er als Teammanager zurück ins Fahrerlager und heute lenkt er die Geschicke der MotoAmerica Series als Präsident – mit dem gleichen Einsatz und Willen, die ihn zu einem der besten dieses Sportes gemacht haben.



1992



BRNO 2012 LORENZO VERSUS PEDROSA



Bezesporu jedním z nejnápinavějších momentů ročníku 2012 byl duel dvou španělských es v podání Lorenza a Pedrosi právě v Brně. Pedrosa světu dokazoval, že je také vážným kandidátem na získání mistrovského titulu v královské třídě.

Po prvních jedenácti závodech Pedrosa zaostával za svým největším rivalem jen 18 bodů. Honda jakoby v letní pauze nabrala druhý dech a utýl Španěl do úplně vše do každého kola závodu proti svému věčnému rivalovi.

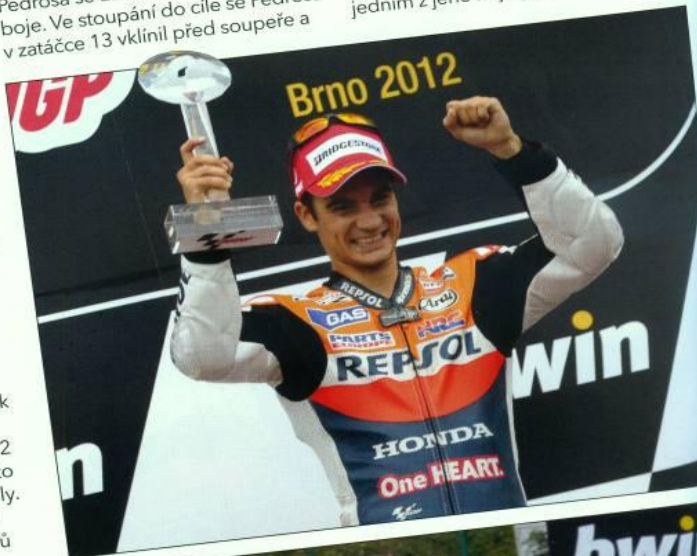
Dvojice vedla závod ve vysokém tempu a náskok před zbytkem startovního pole zvyšovala o více než půl vteřiny v každém kole. Nikdo jiný než Pedrosa se nedokázal k Lorenzovi přiblížit. Ve dvanáctém kole Pedrosa svého krajana předjel a poslal tak Lorenza za sebe. Třetí v pořadí Cal Crutchlow ztrácel více než 12 sekund a tak se boj o první místo odehrál jen mezi dvěma Španěly. A nebojovalo se jen o vítězství v závodě, získání cenných 25 bodů za první místo byl klíčový pro celkovou klasifikaci.

Poslední kolo bylo vysokou hrou. Pedrosa v nájezdu do posledního

kola vedl, ale na Stadionu se motocykl s číslem 99 dostal na čelo. Lorenzo mohl pomýšlet, že má hotovo a že si domů odnese o pět bodů více než jeho rival. Pedrosa se ale nemínil vzdát bez boje. Ve stoupání do cíle se Pedrosa v zatáčce 13 vklínil před soupeře a



v předposlední zatáčce jej předjel. Vítězství v závodě tak snížilo vedení Lorenza jen na 13 bodů a boj o titul zůstal otevřený. Bohužel v následující Grand Prix Pedrosu smetl chybným manévrem Hector Barbera, čímž jej z boje o celkové prvenství v podstatě vyřadil. Lorenzo tak získal pohodlný náskok a nakonec i titul mistra světa. Pedrosa ale zajel výtečně a brněnský závod je dodnes jedním z jeho nejlepších v kariéře.



BRNO 2012



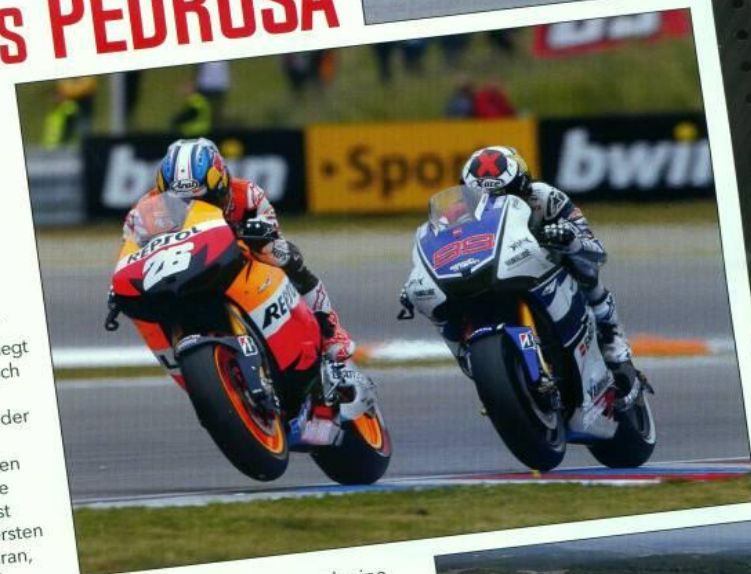
LORENZO VS PEDROSA

Es war eines der Highlights der Saison 2012: Das Duell zwischen den Spaniern und Titelkontrahenten Dani Pedrosa und Jorge Lorenzo in der MotoGPTM. Für Pedrosa war es die größte Chance seiner Karriere auf den Königsklasse-Titel.

Elf Rennen waren gefahren und er lag nur 18 Punkte hinter Jorge Lorenzo zurück. Honda hatte in der Sommerpause noch einmal nahegelegt und der Spanier kam auf einem Hoch nach Brünn: Und hier sollten sie Pedrosa und Lorenzo dann auf jeder der 22 Runden hart bekriegen.

Streckenweise waren die Beiden um mehr als eine halbe Sekunde pro Runde schneller, als der Rest des Feldes. Pedrosa blieb die ersten elf Runden direkt an Lorenzo dran, auf der zwölften ging er vorbei. Nun studierte Lorenzo den Gegner. Cal Crutchlow auf Rang drei lag zu diesem Zeitpunkt schon über zwölf Sekunden hinter den Beiden.

Eingangs der letzten Runde lag Pedrosa vorn, doch im Omega-C-Abschnitt von Brünn holte sich Lorenzo die Führung – und auch den wichtigen Sieg. Oder doch nicht? Hoch zu Kurve 13, den Berg rauf, setzte sich Pedrosa innen neben



seinen Landsmann. Nur noch eine Kurve übrig.

Pedrosa gewann und verkürzte den Rückstand in der WM-Tabelle auf 13 Punkte. Beim nächsten Rennen schlug dann das Pech wieder zu, als der Honda-Pilot von Hector Barbera abgeschossen wurde. Aber in Brünn hatte Pedrosa die WM-Tür wieder weit offen gestoßen – und in jenem Rennen fuhr er vermutlich besser denn je zuvor.



TRACK DATA

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





BRNO 2012 LORENZO vs PEDROSA



Undoubtedly the high-point of the 2012 season, this thrilling duel between two of Spain's heavyweights in the midst of a tense MotoGP™ title fight at indicated Dani Pedrosa may well be on his way to a first premier class title. Eleven races in and he found himself just 18 points behind his once bitter rival Jorge Lorenzo. 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. At times the pair were more than half a second faster than the rest per lap. No one could get close as Pedrosa shadowed Lorenzo for the first eleven laps before clinically taking the lead on lap twelve. Then it was the #99's turn to look on from behind. With third placed

Cal Crutchlow more than 12 seconds back, it was a straight fight for the win in a decisive moment for the title. 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. With his title lead reduced to 13 points, Lorenzo was sweating. But fortune would go against Pedrosa at the very next race, as an errant Hector Barbera took him out, providing his rival with real breathing space. But the Brno victory was one that ignited the title race, and was the time when Pedrosa was riding better than ever.



MotoGP™ TRACK RECORDS

Race: 21 laps (3/4 laps = 15)
All time record: 2016 - M. Márquez (SPA) - Honda
 1'54.596 - 169.7 km/h
Best Race Lap: 2014 - D. Pedrosa (SPA) - Honda
 1'56.027 - 167.6 km/h
Best Pole: 2016 - M. Márquez (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)
All time record: 2016 - J. Zarco (FRA) - Kalex
 2'01.581 - 159.9 km/h
Best Race Lap: 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)
All time record: 2013 - Á. Rins (SPA) - KTM
 2'07.622 - 152.4 km/h
Best Race Lap: 2014 - R. Fenati (ITA) - KTM
 2'08.064 - 151.8 km/h
Best Pole: 2013 - Á. Rins (SPA) - KTM
 2'07.622 - 152.4 km/h
Top Speed: 2015 - R. Fenati (ITA) - KTM
 226.0 km/h



Official Logistics Partner



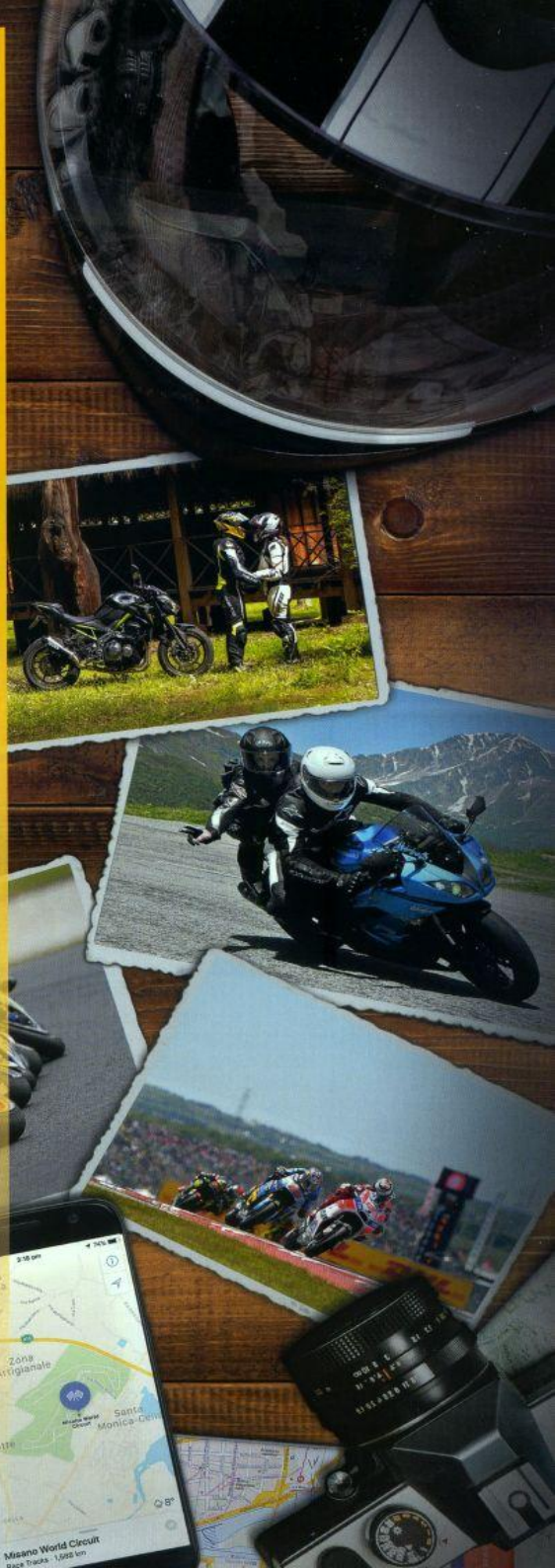
WIN AN AMAZING MotoGP™ EXPERIENCE WITH DHL!

DHL knows that when fans think about MotoGP™, they remember it in moments. An amazing overtake, a lucky escape, an earth-shattering announcement...

Throughout the 2019 MotoGP™ season, DHL are asking you to vote for your favourite moment from each race weekend.

Get involved and DHL could be sending you and a friend on a VIP trip to a Grand Prix in 2020!

[InMotion.dhl/BestBikeMoment](https://www.inmotion.dhl/BestBikeMoment)
 #BestBikeMoment



Svět je plný nebezpečí a obav. Po celém světě se lidé a organizace – od Spojených národů až po jednotlivé nadšence, kteří obětují část svého času a úsilí pomoci nemocným – pokouší udělat něco pro ty, kteří potřebují podporu od jiných. Veškerá pomoc se počítá.

Ale mezi všemi lidmi s dobrou vůlí neexistuje žádný jiný program jako právě „Two Wheels for Life“ (Dvě kola pro život). Pokud jste závodním fanouškem, a zvláště pokud máte rádi MotoGP™, patří program „Two Wheels for Life“ i vám. Vše začalo tady, v motocyklovém mistrovství světa v 80. letech, když si malá skupina lidí z paddocku Grand Prix všimla, že se organizace s dobrým úmyslem snaží poskytovat zdravotní péči vzdáleným komunitám v Africe dodáváním motocyklů, ale selhávají ve výsledcích.

A právě lidé, kteří se v motocyklech vyznají, nabídlí programu pomoc. V dnešní době tak organizace „Two Wheels for Life“ i její předchůdkyně, nadace „Riders for Health“ (Jezdci pro zdraví), spolupracují s ministerstvy zdravotnictví po celém africkém kontinentu. Společnosti dokázaly zajistit zdravotní péči – očkování dětí, zdravotní péči o matku a dítě, urgentní ošetření v nemocnicích a preventivní kampaně na udržení nemoci, jako je Ebola a HIV/AIDS.

Fungování programu je náročná a nikdy nekončící práce. Tato dlouhodobá, smysluplná aktivita je možná především díky neúnavné podpoře ze strany svého mateřského prostředí – závodů mistrovství světa. Koneckonců je to náš vlastní humanitární program a ve světě opravdová výjimka. Žádný jiný sport nikdy nezačal a neudržel rámcově soběstačný humanitární program takového rozměru.

Podpora MotoGP™ se každoročně prohlubuje a ať je vašim oblíbeným jezdcem kdokoli v MotoGP™, můžete si být jisti, že podporuje akce „Two Wheels for Life“. Je jím Pol Espargaro? Každý rok Pol tvrdě pracuje s naší organizací. Je jím Cal Crutchlow? Ano, jako vždy, Cal pomáhá. Marquez? Samozřejmě, každý rok. Valentino? Přirozeně! Vale byl hvězdou získávání prostředků po mnoho, mnoho let.

V loňském roce však došlo k výrazné změně. Samotné týmy zahájily svou vlastní iniciativu „Two Wheels“, aby pomohly zvýšit příjem pro program, o který se tak rádi starají – jedna aukce vybraného týmu na každé Grand Prix. A netřeba dodávat, že to týmy považují za další příležitost k soutěži – samozřejmě tím nejkrásnějším možným způsobem. A kdo byl na vrcholu charitativní základny v roce 2018? Dámy a pánové, byla to... Yamaha! Tentokrát byla Honda a Ducati na druhém místě.

Největším lákadlem na aukci týmů je fakt, že je to opět zábavná akce, tak jako mnoho dalších, které „Two Wheels“ v paddocku pořádá. Přítomnost „Two Wheels“ je znát na každém kroku, počínaje procházkou boxovou uličkou, pohoštěním v týmových prostorech, až po možnost dostat se na startovní rošt hlavního závodu. A opravdovou třešničkou na dortu je unikátní příležitost být pasažérem na dvoumístné Ducati v sedle s Randy Mamolou. Nesmíme ale zapomenout ani na vrcholový podnik „Den mistrů“, který se již tradičně pořádá v Anglii na Silverstonu.

Letos je tu další neuvěřitelná cena. Jen pár šťastných vítězů získalo šanci exhibiční jízdy po trati na motocyklu Energica Ego Corsa z mistrovství MotoE™ před nedělním závodem na každé Grand Prix.

Nadační program je jednou z aktivit, na které jsme v našem sportu nejvíce hrdí. I vy se můžete zapojit na náš program a přispět na fungování organizace „Two Wheels for Life“, která zahájila svoji činnost před více než 30 lety.



NADAČNÍ PROGRAMY „TWO WHEELS FOR LIFE“ A „RIDERS FOR HEALTH“ CHLOUBA NAŠEHO SPORTU



Road Racing Frohburg

Road Racing vom Feinsten
57. Frohburger Dreieckrennen am 21. und 22. September 2019

Text: Thorsten Horn



DMSB
57.
Internationales
Frohburger ADAC-Dreieckrennen
21./22.09.2019

Das Frohburger Dreieckrennen ist Kult, und findet in diesem Jahr am 21. und 22. September zum nun schon 57. Mal an der dort heutzutage ehemaligen B 95 zwischen Leipzig und Chemnitz statt. Auf dem beliebten Straßenrennkurs wird nach wie vor „Road Racing“ auf höchstem Niveau geboten und lockt alljährlich zum Finale der IRRC (International Road Racing Championship) mehrere Tausend Zuschauer an.

Das bunte Programm beginnt am Freitag, dem 20. September, ab 18.00 Uhr auf dem Frohburger Markt mit der beliebten Fahrervorstellung. Am Samstag dröhnen die Motoren ab 8.00 Uhr zu den Trainings, an die sich am Nachmittag die ersten drei Rennen anschließen. Der erste Wertungslauf des Rennsonntags wird 9.00 Uhr gestartet. Wie jeden Abend, geht es anschließend ins Festzelt, nun zur Jahressiegerfeier der IRRC, wobei stimmungsvolle Musik wieder nicht zu kurz kommt.

Neben der IRRC mit den Klassen Superbike und Supersport sind auch zum diesjährigen Frohburger Dreieckrennen je eine weitere offene 1.000er- und eine 600er-Klasse, die Frohburg Twins und Monos sowie ein Zweitakt-Klassik-Klasse am Start.

Weitere Infos unter www.frohburger-dreieck.de und der Facebook-Seite des MSC Frohburger Dreieck.

Hendrik Nöbel

TOP-SPEED

Das Jahr 2019 – Die Rennen zur Motorrad-Weltmeisterschaft

Am 17. Juni 1949 begann zur legendären Tourist Trophy die Geschichte der Motorrad-Weltmeisterschaft.

70 Jahre nach der Premiere auf der Isle of Man begeistern Ausnahmekönner wie Marc Marquez, Valentino Rossi, Andrea Dovizioso, Maverick Viñales, Alex Rins und viele weitere mehr die Zuschauer auf den Tribünen der weltweit ausgetragenen Grand Prix oder vor den TV-Geräten.

Atemberaubende Windschattenduelle, spektakuläre Überholmanöver oder Schräglagen jenseits aller physikalischen Gesetze charakterisieren die MotoGP-Königsklasse des Motorradrennsports wird diese Kategorie zurecht genannt. Auch in den Läufen der Moto2 und Moto3 ist die Leistungsdichte enorm und die Zeitabstände gering.

Im Buch „Das Jahr 2019 – Die Rennen zur Motorrad-Weltmeisterschaft“ berichtet Autor Hendrik Nöbel über die wichtigsten Details aller 19 ausgetragenen Grand Prix.

Die Stimmen, Meinungen und Urteile der Fahrer sowie eine Vielzahl toller Momentaufnahmen gehören selbstverständlich dazu.

SONDERPREIS
24,95 EUR
bei Bestellung
bis 31.08.2019!



Bei Bestellung
ab 01.09.2019! EUR 29,95

Erscheint Anfang Dezember 2019.
Titellayout unter Vorbehalt.

Weitere Motorsportartikel unter shop.top-speed.info



Letos jsme svědky historicky prvního Světového poháru elektrických motocyklů. Šest závodů Poháru MotoE™ uvidíme jako rámcový program čtyř Grand Prix.

Startovní pole tvoří 18 stejných motocyklů, které vyvinul italský výrobce Energica. Již při prvních testech bylo jasné, že motocykly jsou hodně rychlé stroje dosahující až 260 km/h, schopné jezdit v rytmu na úrovni Moto3™.

Stávající týmy Grand Prix postaví na rošt po dvou motocyklech: Tech3 E-Racing, LCR E-Team, OCTO Pramac Racing, Esponsorama Racing, Trentino Gresini MotoE™ a tým Angela Nieti. S jedním motocyklem závodní pole doplní ONE Energy Racing, EG 0,0 Marc VDS, Ajo Motorsport MotoE™, Join Contract Pons 40, Dynavolt Intact GP a Ongetta SIC58 Squadra Corse.

Každý závod Světového poháru se pojede na sedm až deset kol a jeho délka bude zhruba patnáct minut. Nejnovější technologie zaručí, že baterie motocyklů budou mít plný výkon od prvního až do posledního kola. Můžeme se tedy těšit na velmi napínavé souboje až do odměvnutí vlajky.

Tréninky jsou na programu v pátek, klasifikace v sobotu a závody v neděli. Při Grand Prix, kde se jede jen jeden závod MotoE™, odstartuje 30-ti minutová E-pole ve čtyři hodiny odpoledne a hlavní závod se pojede v neděli v 10 hodin hned po Warm Up MotoGP™ a před startem Moto3™. V Misanu a Valencii, kde diváci během víkendu uvidí dva závody MotoE™, se E-pole posune na sobotu v 8:15. První závod se pojede v sobotu v 16 hodin a druhý v neděli v deset.

Čtvrteční odpolední program zahrnuje takzvanou Talk Show v Paddocku MotoE™, které se zúčastní pět jezdců a také výkonný ředitel soutěže Nicolas



Světový pohár FIM Enel MotoE™



Goubert. Hosté MotoGP VIP Village™ budou mít v neděli dopoledne příležitost se setkat s jezdci, kteří obsadili podium. V E-Paddocku pak skončení závodu Moto2™ proběhne další Talk Show.

Historicky první závod MotoE™ se odjel při německé Grand Prix. Napínavý závod vyhrál Niki Tuuli, který svedl krásný souboj s Bradley Smithem,



Mikem Di Megliem a Hectorem Garzem. První čtyři jezdci protuli cílovou pásku v rozmezí 0,9 vteřiny.

Druhý podnik se pojede na rakouském Red Bull Ringu. K první čtveřici se určitě přidají další jezdci a mezi nimi nebudou chybět Eric Granado či Jesko Raffin, který do závodu v Německu musel odstartovat z konce startovního roštu, protože překročil časový limit v E-Pole.

Po Rakousku se soutěž přesune do Misana, kde se pojedou závody dva. Po závodech na italské riviéře se MotoE™ znovu představí až při posledním Grand Prix sezóny ve Valencii. Nenechte si tedy ujít napínavé závody MotoE™.



FIM Enel MotoE™ World Cup



2019 ist ein Meilenstein in der Geschichte des Motorradrennsportes, denn der FIM MotoE™ World Cup wird ins Leben gerufen. Bei vier Saisonstationen werden insgesamt sechs Rennen ausgetragen. Die Elektro-Motorräder werden erstmals als Welt-Cup ausgetragen und werden neben den Grand-Prix-Kategorien der MotoGP™, Moto2™ und Moto3™ im Rampenlicht stehen.

Im MotoE™ World Cup kommen 18 identische Maschinen zum Einsatz. Diese stammen aus der Elektro-Bike-Schmiede

Motorsport MotoE™, Join Contract Pons 40, Dynavolt Intact GP und Ongetta SIC58 Squadra Corse.

Die sechs Rennen zum MotoE™ World Cup werden jeweils über Distanzen von sieben bis zehn Runden ausgetragen und werden um die 15 Minuten dauern. Dank der rasanten



Entwicklungen auf dem Gebiet von Batterie- und Akkumulatoren-Technologien, werden die Fahrer von der ersten bis zur letzten Runde auf eine gleichmäßig hohe und vollständige Power zurückgreifen können.

Freitags werden Trainings gefahren, das Qualifying am Samstag und die Rennen am Sonntag. Bei den Events, bei denen ein MotoE™ Rennen gefahren wird, wird die E-Pole am Samstag von 16:00 bis 16:30 Uhr ausgetragen und das Rennen startet am Sonntag um 10:00 Uhr – also direkt nach dem Warmup der MotoGP™ und vor dem Rennen der Moto3™. Bei den Wochenenden, an denen zwei MotoE™ Rennen angesetzt sind, wird die E-Pole am Samstag von 08:15 bis 08:45 gefahren. Der erste Lauf steigt dann am

des italienischen Unternehmens Energica. Bei den Test erreichten diese Maschinen schon Geschwindigkeiten von über 260 Stundenkilometern – und die Rundenzeiten waren auf einem Level wie die der schnellsten Moto3™ Maschinen und Piloten in der Weltmeisterschaft. Einige der bereits bestehenden Grand-Prix-Teams werden solche Motorräder einsetzen. Mit jeweils zwei Piloten vertreten sein werden Tech3 E-Racing, LCR E-Team, OCTO Pramac Racing, Esponsorama Racing, Trentino Gresini MotoE™ und das Angel Nieto Team. Jeweils ein Motorrad eingesetzt wird von den Teams ONE Energy Racing, EG 0,0 Marc VDS, Ajo



Samstagnachmittag um 16:00 Uhr, der zweite am Sonntag um 10:00 Uhr.

Donnerstags findet eine Stunde nach der offiziellen Pressekonferenz – die 17 Uhr Ortszeit abgehalten wird – im E-Fahrerlager eine Talk-Show statt. Diese beginnt 18:00 Uhr und es werden jeweils 5 MotoE™ Piloten dabei sein, aber auch der MotoE™ World Cup Executive Director Nicolas Goubert. Zwischen den Rennen der Moto3™ und Moto2™ werden die drei Erstplatzierten des MotoE™ Rennens im MotoGP VIP Village™ zum Meet&Greet zu Gast sein. Und zwischen dem Rennen der Moto2™ und dem der MotoGP™ werden die drei Erstplatzierten der MotoE™-Rennen erneut in der Talk-Show aus dem MotoE-Fahrerlager auftreten.

Das erste Rennen in der Geschichte der neuen MotoE™ Klasse ist im Rahmen des HJC Helmets Motorrad Grand Prix Deutschland ausgetragen worden. Und dieser erste Lauf wurde hart ausgefought – in einer Vierergruppe an der Spitze ging schließlich Niki Tuuli als Sieger hervor, nachdem er sich gegen Bradley Smith, Mike Di Meglio und Hector Garzo durchsetzen konnte. Die ersten Vier lagen im Ziel nur 0,9 Sekunden voneinander getrennt.

Der zweite Lauf zum MotoE™ World Cup findet nächstes Wochenende beim Österreich Grand Prix statt. Die vier Fahrer, die sich bereits am Sachsenring ins richtige Licht gerückt haben, sollten auch hier vorn dabei sein. Hinzu kommt noch Eric Granado, der nach etwas Pech eine starke Aufholjagd zeigte. Auch Jesko Raffin brennt darauf, zurückzuschlagen. Er hatte in der Epole die Ausfahrt aus der Box verpasst und musste von ganz hinten starten – dabei war er am Sachsenring vorn dabei gewesen.

Der dritte Lauf zum MotoE™ World Cup findet dann am Misano World Circuit Marco Simoncelli statt, an der italienischen Riviera werden zwei Läufe ausgetragen. Das Finale steigt dann im November auf dem Circuit Ricardo Tormo in Valencia, wo erneut zwei Meisterschaftsläufe auf dem Programm stehen.



FIM Enel MotoE™ World Cup



The action was fast and ferocious, with Niki Tuuli winning out in a thrilling four-rider battle that also included Bradley Smith, Mike Di Meglio and Hector Garzo. The first four rider riders were covered by just 0.9s when the result was declared.

The second round of the MotoE™ World Cup takes place at the Austrian Grand Prix next weekend. All four riders fighting at the front at the Sachsenring should be in the running for the race win. Eric Granado, who made an excellent recovery from early misfortune, should not be discounted. And had Jesko Raffin not mistimed his exit from pit lane during his Epole lap, the Swiss rider would have featured toward the front as well. Keep an eye on the double European Moto2™ Champion, too.

After Austria, the Misano World Circuit Marco Simoncelli will host the third round of the series, with two races taking place on the Italian Riviera. It won't be the season finale, however, as the last round of the Cup will now take place at the Circuit Ricardo Tormo in Valencia, where there will be another two races to end the season in spectacular style.

2019 is a landmark year in motorcycle racing history as the FIM MotoE™ World Cup gets underway. Decided over six races held at four rounds, the first ever World Cup for electric motorcycles is an additional racing category that will be held alongside the usual Grand Prix classes - MotoGP™, Moto2™ and Moto3™.

The class will be made up of 18 identical machines, designed and constructed by Italian manufacturer Energica. Testing has shown it is

Saturday (8:15 to 8:45 am). Race 1 will be at 4pm on Saturday and Race 2 at 10am on Sunday.

On Thursday, one hour after the Official Press Conference (scheduled at 5pm European time), there will be a Talk Show at the E-Paddock at 6pm with 5 MotoE™ riders and MotoE™ World Cup Executive Director Nicolas Goubert. Between the Moto3™ and Moto2™ races, the three riders on the podium will go to the MotoGP VIP Village™ for a Meet and Greet with the VIP Village guests.

And between the Moto2™ and MotoGP™ races, the three riders on the podium will then go to the E-Paddock for a Talk Show.

The first official MotoE™ race in history took place at the HJC Helmets Motorrad Grand Prix Deutschland.



capable of reaching speeds in excess of 260km/h and posting lap times on a par with those set by the world's fastest Moto3™ machines.

Existing Grand Prix teams will run the bikes and choose the riders with Tech3 E-Racing, LCR E-Team, OCTO Pramac Racing, Esponsorama Racing, Trentino Gresini MotoE™ and Angel Nieto Team all entering two machines. ONE Energy Racing, EG 0,0 Marc VDS, Ajo Motorsport MotoE™, Join Contract Pons 40, Dynavolt Intact GP and Ongetta SIC58 Squadra Corse will enter one bike apiece.

Each of the MotoE™ World Cup's six races will be between seven and ten laps and should last around 15 minutes. Thanks to the latest developments in battery technology, riders will have full power available from the first lap all the way to the finish line to produce a close, exciting, breathtaking show.

Practice sessions will take place on Friday, qualifying on Saturday and races on Sunday. For events with one MotoE™ race, the E-Pole will be from 4pm to 4:30pm on Saturday and the race will be on Sunday at 10am (between MotoGP™ Warm up and the Moto3™ race). For those rounds with two MotoE™ race events, E-Pole will be on



STARTOVNÍ LISTINA • STARTLISTE • ENTRY LIST

NO	JEZDCŮ / FAHRER / RIDER	NAT.	TÝM / TEAM
2	Jesko Raffin	SWI	Dynavolt Intact GP
4	Hector Garzo	SPA	Tech3 E-Racing
5	Alex de Angelis	SMR	OCTO Pramac Racing
6	Maria Herrera	SPA	Angel Nieto Team
7	Niccolò Canepa	ITA	LCR E-Team
10	Xavier Simeon	BEL	Avintia Esponsorama Racing
11	Matteo Ferrari	ITA	Trentino Gresini MotoE™
14	Randy de Puniet	FRA	LCR E-Team
15	Sete Gibernau	SPA	Join Contract Pons 40
16	Josh Hook	AUS	OCTO Pramac Racing
18	Nicolas Terol	SPA	Angel Nieto Team
27	Mattia Casadei	ITA	Ongetta SIC58 Squadra Corse
32	Lorenzo Savadori	ITA	Trentino Gresini MotoE™
38	Bradley Smith	GBR	ONE Energy Racing
51	Eric Granado	BRA	Avintia Esponsorama Racing
59	Niccolò Canepa	ITA	LCR E-Team
63	Mike di Meglio	FRA	EG 0,0 Marc VDS
66	Niki Tuuli	FIN	Ajo Motorsport MotoE™
78	Kenny Foray	FRA	Tech3 E-Racing

KLASIFIKACE • KLASSIFIKATION • CLASSIFICATION

	JEZDCŮ FAHRER / RIDER	NAT.	GER	POINTS
1	Niki Tuuli	FIN	25	25
2	Bradley Smith	GBR	20	20
3	Mike di Meglio	FRA	16	16
4	Hector Garzo	SPA	13	13
5	Matteo Ferrari	ITA	11	11
6	Alex de Angelis	SMR	10	10
7	Xavier Simeon	BEL	09	09
8	Eric Granado	BRA	08	08
9	Sete Gibernau	SPA	07	07
10	Nicolas Terol	SPA	06	06
11	Mattia Casadei	ITA	05	05
12	Niccolò Canepa	ITA	04	04
13	Jesko Raffin	SWI	03	03
14	Kenny Foray	FRA	02	02
15	Josh Hook	AUS	01	01
16	Maria Herrera	SPA	0	0
17	Randy de Puniet	FRA	0	0

KALENDÁŘ • KALENDER • CALENDAR

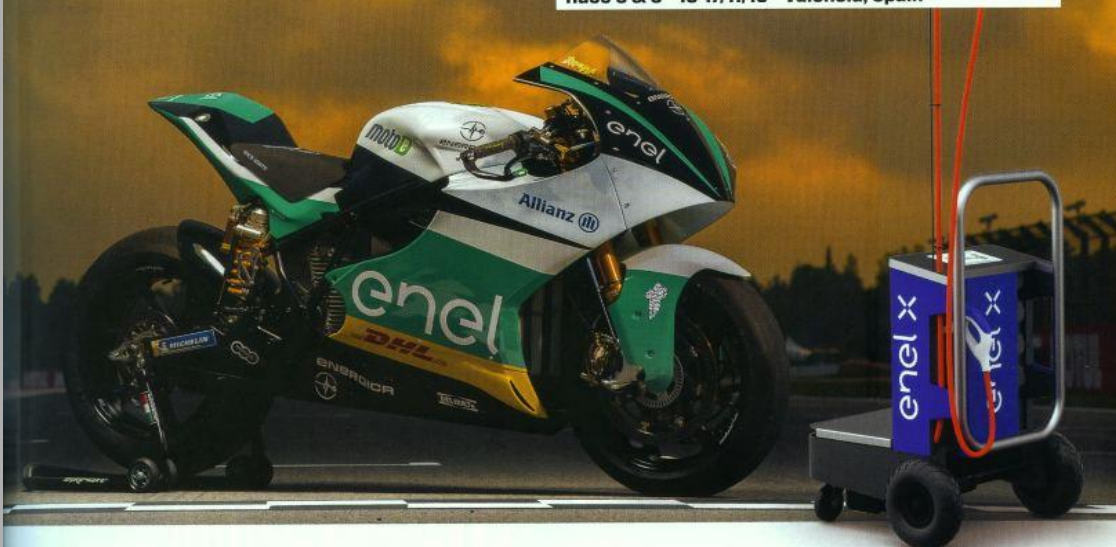
Test • 17-19/06/19 • Circuit Ricardo Tormo, Spain

Race 1 • 05-07/07/19 • Sachsenring, Germany

Race 2 • 09-11/08/19 • Red Bull Ring, Austria

Race 3 & 4 • 13-15/09/19 • Misano, Italy

Race 5 & 6 • 15-17/11/19 • Valencia, Spain



FIM Enel MotoE™ World Cup partners



STARTOVNÍ LISTINA | STARTLISTE | ENTRY LIST

moto2™

03 **Lukas TULOVIC** 
KIEFER RACING Motocykl/Motorrad/Bike HTM

16 **Joe ROBERTS** 
AMERICAN RACING HTM Motocykl/Motorrad/Bike HTM


35 **Somkiat CHANTRA** 
IDEMITSU HONDA TEAM ASIA Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

72 **Marco BEZZECCHI** 
RED BULL HTM TECH3 Motocykl/Motorrad/Bike HTM

04 **Steven ODENDAAL** 
NTS RW RACING GP Motocykl/Motorrad/Bike NTS

18 **Xavier CARDELUS** 
SAMA QATAR ÁNGEL NIETO TEAM Motocykl/Motorrad/Bike HTM

40 **Augusto FERNÁNDEZ** 
FLEXBOX HP40 Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

73 **Alex MÁRQUEZ** 
EG 0,0 MARC VDS Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

05 **Andrea LOCATELLI** 
ITALTRANS RACING TEAM Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

20 **Dimas EKKY PRATAMA** 
IDEMITSU HONDA TEAM ASIA Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

41 **Brad BINDER** 
RED BULL HTM AJO Motocykl/Motorrad/Bike HTM

77 **Dominique AEGERTER** 
MV AGUSTA IDEALAVORO FORWARD Motocykl/Motorrad/Bike MV AGUSTA

07 **Lorenzo BALDASSARRI** 
FLEXBOX HP40 Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

21 **Fabio DI GIANNANTONIO** 
BETA TOOLS-SPEED UP Motocykl/Motorrad/Bike SPEED UP

45 **Tetsuta NAGASHIMA** 
ONEOX THHR SAG TEAM Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

87 **Remy GARDNER** 
ONEOX THHR SAG TEAM Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

09 **Jorge NAVARRO** 
BETA TOOLS-SPEED UP Motocykl/Motorrad/Bike SPEED UP

22 **Sam LOWES** 
FEDERAL OIL GRESINI Moto2 Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

54 **Mattia PASINI** 
TASCA RACING SCUDERIA Moto2 Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

88 **Jorge MARTÍN** 
RED BULL HTM AJO Motocykl/Motorrad/Bike HTM


10 **Luca MARINI** 
SKY RACING TEAM VR46 Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

23 **Marcel SCHRÖTTER** 
DYNAVOLT INTACT GP Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

62 **Stefano MANZI** 
MV AGUSTA IDEALAVORO FORWARD Motocykl/Motorrad/Bike MV AGUSTA

89 **Khairul IDHAM PAWI** 
PETRONAS SPRINTA RACING Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

11 **Nicolò BULEGA** 
SKY RACING TEAM VR46 Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

27 **Iker LECUONA** 
AMERICAN RACING HTM Motocykl/Motorrad/Bike HTM

64 **Bo BENDSNEYDER** 
NTS RW RACING GP Motocykl/Motorrad/Bike NTS

96 **Jake DIXON** 
SAMA QATAR ÁNGEL NIETO TEAM Motocykl/Motorrad/Bike HTM

12 **Tom LÜTHI** 
DYNAVOLT INTACT GP Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

33 **Enea BASTIANINI** 
ITALTRANS RACING TEAM Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

65 **Philipp OETTL** 
RED BULL HTM TECH3 Motocykl/Motorrad/Bike HTM

97 **Xavi VIERGE** 
EG 0,0 MARC VDS Motocykl/Motorrad/Bike HALEX

KLASIFIKACE | KLASSIFIKATION | CLASSIFICATION

moto2™

JEZDCI / FAHRER / RIDER

			POINTS
01	73 Alex MÁRQUEZ EG 0,0 MARC VDS MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX		136
02	12 Thomas LÜTHI DYNAVOLT INTACT GP MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX		128
03	40 Augusto FERNÁNDEZ FLEXBOX HP 40 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX		102
04	07 Lorenzo BALDASSARRI FLEXBOX HP 40 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX		97
05	09 Jorge NAVARRO BETA TOOLS-SPEED UP MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE SPEED UP		97
06	23 Marcel SCHRÖTTER DYNAVOLT INTACT GP MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX		97
07	10 Luca MARINI SKY RACING TEAM VR46 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX		90
08	41 Brad BINDER RED BULL KTM AJO MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM		84
09	33 Enea BASTIANINI ITALTRANS RACING TEAM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX		58
10	45 Tetsuta NAGASHIMA ONEXO TKKR SAG TEAM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX		45
11	87 Remy GARDNER ONEXO TKKR SAG TEAM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX		44
12	97 Xavi VIERGE EG 0,0 MARC VDS MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX		39
13	22 Sam LOWES FEDERAL OIL GRESINI Moto2 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX		38
14	21 Fabio DI GIANNANTONIO BETA TOOLS-SPEED UP MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE SPEED UP		37
15	05 Andrea LOCATELLI ITALTRANS RACING TEAM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX		31
16	27 Iker LECUONA AMERICAN RACING KTM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM		27
17	54 Mattia PASINI FLEXBOX HP 40 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX		18
18	11 Nicolò BULEGA SKY RACING TEAM VR46 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KALEX		16
19	77 Dominique AEGERTER MV AGUSTA IDEALAVORO FORWARD MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE MV AGUSTA		12
20	62 Stefano MANZI MV AGUSTA IDEALAVORO FORWARD MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE MV AGUSTA		10



Helmets
MOTORRAD
AND PRIX
LAND

TÝM / TEAM

	QAT	ARG	USA	SPA	FRA	ITA	SPA	NED	GER	CZE	AUT	GBR	RSM	SPA	THA	JPN	AUS	MAL	SPA	POINTS
DYNAVOLT INTACT GP	36	11	45	14	18	24	29	21	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	225
FLEXBOX HP 40	36	25	13	41	16	24	13	25	19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	212
EG 0,0 MARC VDS	15	16	11	10	36	29	33	-	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	175
BETA TOOLS-SPEED UP	05	08	16	24	24	15	16	05	21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	134
SKY RACING TEAM VR46	08	09	10	15	09	20	13	16	06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	106
RED BULL KTM AJO	05	10	01	11	13	01	06	20	27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	94
ONEXO TKKR SAG TEAM	13	24	09	09	05	05	06	11	07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89
ITALTRANS RACING TEAM	10	12	13	07	09	10	15	10	03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	89
FEDERAL OIL GRESINI Moto2	10	-	09	-	-	07	07	-	05	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	38
AMERICAN RACING KTM	-	13	-	06	09	-	-	03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	31

KONSTRUKTÉR / CONSTRUCTOR

	QAT	ARG	USA	SPA	FRA	ITA	SPA	NED	GER	CZE	AUT	GBR	RSM	SPA	THA	JPN	AUS	MAL	SPA	POINTS
KALEX	25	25	25	25	25	25	25	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	225
SPEED UP	05	08	16	20	20	09	16	05	13	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	112
KTM	04	13	01	11	13	01	05	20	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	88
MV AGUSTA	-	-	02	03	01	-	-	09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	15
NTS	02	02	03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	07

O talentu mladšího z bratru Marqueze se spekovalo, ale letos je Alex jedním z nejzaváhavějších kandidátů na titul. Mistr světa v Moto3™ z roku 2014 v minulých letech postrádal větší vyrovnanost ve výsledcích a tahanice s týmovými soupeři jej nenechaly, aby se zapojil do boje o celkové prvenství. Letos zahájil sezonu solidně, formu stupňoval a v posledních pěti závodech čtyřikrát vyhrál.

Triadvacetiletý závodník se již zcela adaptoval na nový tříválec značky Triumph o objemu 765 ccm. Upravil svůj jezdecký styl a nyní dokáže naplno využít nižší rychlost při průjezdu zatáčkou a nasbírat cenné desetinky při rychlejších výjezdu ze zatáčky. Marquez v úvodu závodů v Le Mans, Mugello, Katalánsku i Sachsenringu do vedení nespěchal. Vždy soupeře nastudoval, v půli zahájil útok a závody nakonec s náskokem vyhrál. Dva nezaviněné pády, když ho v Jerezu srazil Remy Gardner a v Assenu Lorenzo Baldassarri, jsou jediným nespěchem. Vždy proč není jeho bodový náskok vyšší.

Švýcar Thomas Lüthi je Marquezovým největším soupeřem. V Austinu po delší době opět vyhrál a vysoce bodovaná umístění na stupních vítězů v Kataru, Mugello a Barceloně mu zajistily v průběžném pořadí druhé místo. Lüthi za vedoucím Španělem pozůstává jen o

osm bodů, když do konce sezóny zbývá ještě dalších deset Grand Prix.

Na vynikajícím třetím místě najdeme překvapivě Augusta Fernandezze. Poměrně neznámý španělský závodník si ale při tréninku v Argentíně zlomil zápěstí a následující dva závody musel vynechat. Ve zbývajících Grand Prix dojel vždy mezi prvními šesti a první vítězství vybojoval v nesmírně napínavém závodě v Assenu. Fernandez ztrácí na druhého Luthiho 26 bodů a před svým týmovým kolegou Baldassarri má jen pětibodový náskok. Baldassarri odstartoval famózně výhrami v Kataru, Argentíně a Jerezu. Ke konci první poloviny letošního ročníku ale o body přicházel obrovským tempem, když upadl v Austinu, Francii, Barceloně a Holandsku. V celkovém pořadí tedy propadl na čtvrté místo.

ALEX MARQUEZ NA ČELE MOTO2™



Alex Marquez, den einige schon abgeschrieben hatten, ist dieses Jahr der Hauptfavorit auf den Titel in der Moto2™-Klasse. Der Moto3™-Weltmeister von 2014 hatte in den letzten Jahren seine lieben Mühen, seine Teamkollegen in Schach zu halten oder in den Titelkampf einzugreifen. Dieses Jahr aber ist Marquez mehr als solide in die Saison gekommen - und von den letzten fünf Rennen hat er deren vier gewonnen.

Der 23-Jährige hat seinen Fahrstil umgestellt, um mit den neuen Triumph 765 Dreizylinder-Motoren besser klar zu kommen. Er fährt jetzt weniger Kurvenspeed und richtet das Bike am Kurvenausgang früher auf, um die Leistung zu nutzen. Seine Gegner haben bislang keine Antworten auf Marquez den Jüngeren. In Le Mans, Mugello, Catalunya und auf dem Sachsenring

MARQUEZ SETZT SICH AB

war er für zwei Rennen zum Zusehen verdonnert. Abgesehen davon war der Spanier aber immer unter den besten Sechs, in Assen feierte er seinen ersten Grand-Prix-Sieg. Fernandez liegt nur 26 Punkte hinter Lüthi und fünf vor seinem Teamkollegen Baldassarri. Der hat zwar schon drei Rennen gewonnen - Katar, Argentinien und Jerez - ist aber auch in Austin, Frankreich, Barcelona und in den Niederlanden gestürzt.

übernahm er früh die Spitze, zog das Tempo an und setzte sich ab. Die Führung in der WM wäre sogar noch größer, wenn er nicht in Jerez von Remy Gardner und in Assen von Lorenzo Baldassarri abgeschossen worden wäre - die einzigen beiden und unverschuldeten Nuller in diesem Jahr.

Thomas „Tom“ Lüthi ist Marquez' ärgster Konkurrent. Der Schweizer gewann auf dem Circuit of the Americas und stand in Katar, Mugello und Barcelona auf dem Podest. Mit seiner Konstanz ist er mehr als in Schlagdistanz zu Marquez: er hat gerade einmal acht Punkte Rückstand - und zehn Rennen werden noch gefahren.

Unglaubliche erste Saisonhälfte auch für Augusto Fernandez. Im freien Training von Argentinien stürzte er schlimm und brach sich die linke Hand. Damit



MARQUEZ BUILDS UP A HEAD OF STEAM



rider scored a brilliant return win at the Circuit of the Americas and scored additional podiums in Qatar, Mugello and Barcelona. His consistency means he is just eight points back of Marquez with ten races still to play.

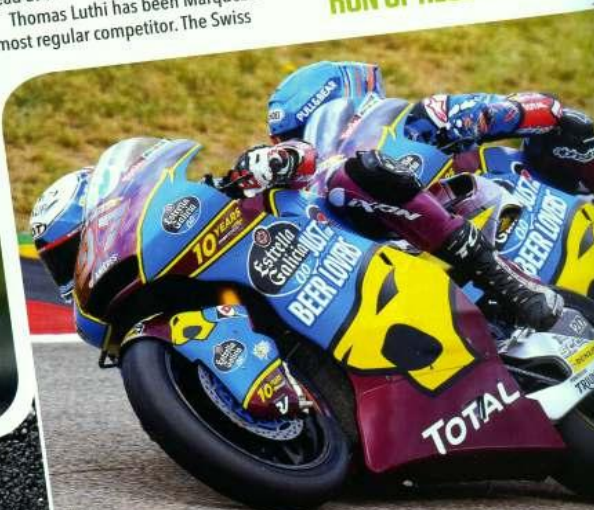
It has been a tremendous start to the year from Augusto Fernandez, who broke his left wrist in an ugly free practice fall in Argentina that put him out of two races. Other than that, the Spaniard has never finished outside the top six, and scored a fine debut Grand Prix victory in a thriller at Assen. Fernandez sits third, 26 points back of Luthi and five clear of team-mate Baladassarri, whose brilliant start (wins in Qatar, Argentina and Jerez) has fizzled out in recent weeks. Crashes in Austin, France, Barcelona and the Netherlands have been costly for the early championship favourite.

Once considered a talent unfulfilled, Alex Marquez has become Moto2™'s most exciting challenger after a brilliant run of results. The 2014 Moto3™ World Champion had struggled to consistently beat his team-mates and piece together a title challenge in previous years. But after a solid start to the year, Marquez the younger has won four of the past five races.

The 23-year old has revised his riding style in recent months to deal with

the new Triumph 765cc triple-cylinder engines, meaning he now carries less corner speed and effectively picks the bike up on corner exit. His rivals have yet to find an answer. At Le Mans, Mugello, the Circuit of Catalunya and the Sachsenring Marquez bided his time in the early laps before launching a devastating mid-race attack to win by some margin. Only crashes that were not his fault (he was taken out by Remy Gardner at Jerez and Lorenzo Baldassarri at Assen) mean he doesn't have a bigger lead at the mid-point in the season. Thomas Luthi has been Marquez's most regular competitor. The Swiss

"ALEX MARQUEZ HAS BECOME Moto2™'S MOST EXCITING CHALLENGER AFTER A BRILLIANT RUN OF RESULTS."



NEŘIŘTE SE PRAVIDLY.



NOVÁ

**PŘEDEFINOVANÝ
HYPERSPORTOVÝ VÝKON,
DOKONCE I NA MOKRU.**

Nová sportovní pneumatika SportSmart Mk3 zvýšila laťku v každém ohledu a změnila způsob jízdy. S lepší přilnavostí na mokřem povrchu, zvýšením nájezdu kilometrů a zvýšením celkového výkonu. Nyní můžete jet dále, za všech podmínek, než kdykoli předtím. Pravidla? Jaká pravidla?

Zjistěte více: dunlop.eu

DUNLOP
FOREVER FORWARD

SPORTSMART mk3

73 Alex MÁRQUEZ

EG 0,0 MARC VDS



VÍTĚZSTVÍ V Moto2™ | SÍEGE/WINS: 7
PÓDIOVÁ UMÍSTĚNÍ V Moto2™ | PÓDESTE/PODIUMS: 18

Alex Márquez to nemá lehké, aby vystoupil ze stínu svého bratra. Mladší bratr několikanásobného mistra světa MotoGP Marka si ale zasloužil naši plnou pozornost. Alex v roce 2012 získal titul Moto3™ ve španělském šampionátu CEV a v témže roce také několikrát startoval v MS na divokou kartu. První kompletní sezónu v mistrovství světa Moto3™ zahájil s týmem Estrella Galicia 0,0 v roce 2013. Vyhral závod v Japonsku a celkově skončil na vynikajícím čtvrtém místě. O rok později vyhrál tři Grand Prix. Celou sezónu bojoval s Jackem Millerem a až v posledním závodě sezóny ve Valencii si třetím místem zajistil svůj první titul mistra světa. Přestup do vyšší kategorie Moto2™ s týmem EGO,0 Marc VDS přinesl řadu pádů a zranění poznamenala i úvod sezóny 2016. Ke konci roku ale Márquez konečně přišel „metodvojc“ na chuť a v Aragonu poprvé vyhrál. Následující rok se šestkrát umístil na stupních vítězů, když třikrát závody vyhrál. Přesto, že v loňském roce žádnou Grand Prix nevyhrál, celkově skončil podruhé na čtvrtém místě. Letos má šampionát výborně rozjetý – vyhrál v Le Mans, Mugello, Barceloně a na Sachsenringu, a tak mu v průběžné klasifikaci právem patří první příčka.

In die Fußstapfen eines der erfolgreichsten Athleten einer Sportart zu treten ist niemals einfach, doch Alex Márquez – der jüngere Bruder des amtierenden MotoGP™ Weltmeisters Marc – hat das geschafft und sich selbst einen Namen gemacht. 2012 gewann er die CEV Moto3™ und nahm bereits mit einigen Wildcards an der Moto3™ Weltmeisterschaft teil. 2013 stieg er im Estrella Galicia 0,0 Team gänzlich in die WM auf und holte in Japan seinen ersten Sieg. Ein Jahr später holte er drei Rennsiege. Mit dem dritten Platz beim Finale von Valencia holte er sich im direkten Kampf mit Jack Miller schließlich seinen ersten WM-Titel. Es folgte ein schwieriges Rookie-Jahr in der Moto2™ und mit dem EGO,0 Marc VDS Team. 2016 gab es vor allem in der ersten Saisonhälfte viele Stürze, aber er holte sich in Aragon dann sein erstes Moto2™-Podest. Márquez zeigte 2017 dann, dass er auch in dieser Klasse gewinnen kann und stand in Jerez, Barcelona und Motegi ganz oben auf dem Treppchen. 2018 holte er keinen Sieg, aber dafür hat er sich 2019 schon revanchiert: Alex Márquez war der Sieger der Rennen in Le Mans, Mugello, auf dem Circuito Catalunya-Barcelona und am Sachsenring, womit er die WM-Führung übernahm.

Following in the footsteps of one of the sport's most successful figures is never easy. But the achievements of Alex Márquez, younger brother of reigning MotoGP™ World Champion Marc, have ensured he stands out in spite of the name. 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 Márquez 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 EGO,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 MotorLand Aragon. There was another progression over that winter, with Márquez proving himself capable of winning races in 2017, with successes arriving at Jerez, Barcelona and Motegi. He missed out on scoring a race win in 2018, but he has already made up for that one year on, scoring brilliant wins at Le Mans, Mugello, Catalunya and the Sachsenring to lead the championship.



12 Thomas LÜTHI

DYNAVOLT INTACT GP



VÍTĚZSTVÍ V Moto2™ | SÍEGE/WINS: 12
PÓDIOVÁ UMÍSTĚNÍ V Moto2™ | PÓDESTE/PODIUMS: 49

Lüthi získal své první pódium v roce 2003 v Barceloně již před šestnácti lety. Se čtyřmi prvými mistry si o dva roky později zajistil titul mistra světa ve stopěadvacitkách. Po přestupu do dvěstěpadesátek / třídy Moto2™ se na nejvyšší stupeň pódia postavil až v Malajsi v roce 2011. Klidný a vyrovnaný Švýcar se v letech 2010 – 2017 ale vždy dokázal vtěsnat mezi prvých šest v celkové klasifikaci. V roce 2015 přestoupil na motocykl s podvozkem Kalex a následující dvě sezóny bojoval o titul mistra světa. Bohužel v obou ročních skončil druhý, nejdříve jej předstihl Zarco a rok později Morbidelli. Lüthi se poté přesunul do MotoGP™ s týmem Marc VDS Honda, ale účinkování v královské třídě bylo totální katastrofou, když za celou sezónu nezískal ani jediný bod. Letos začal senzačním druhým místem v Kataru a ve výborných výsledcích pokračoval. V Austinu vyhrál, v Mugello skončil třetí a v Barceloně druhý. Tato pódiová umístění doplněná stabilními výkony v ostatních závodech mu zajistila druhé místo v průběžné klasifikaci.

Thomas „Tom“ Lüthi schrieb das erste Mal Schlagzeilen, als er 2003 beim Grand Prix von Catalunya auf das Podest fuhr. Seither gehört er zum Stammpersonal der Motorrad-Weltmeisterschaft. 2005 holte er vier Rennsiege und schließlich den Titel in der Klasse bis 125cm. Nach vier Saisons in der mittleren Klasse und auf 250ccm- und Moto2™-Maschinen, holte er schließlich 2011 in Malaysia seinen ersten Sieg in dieser Kategorie. Zwischen 2010 und 2017 fuhr Lüthi in der Moto2™ Weltmeisterschafts-Gesamtwertung immer in die Top-Sechs. Richtig Früchte trug ab 2015 der Wechsel auf ein Kalex-Chassis, mit dem er 2016 dann erstmals um die Weltmeisterschaft mitkämpfte. Damals kämpfte er erst mit Johann Zarco um die Krone, ein Jahr später mit Franco Morbidelli. 2018 wechselte er mit dem Marc VDS Honda Team in die MotoGP™, doch das sollte sich als Desaster heraus stellen. Dieses Jahr kehrte er mit dem Dynavolt Intact GP Team in die Moto2™-Klasse zurück und meldete sich in Katar sofort mit Platz zwei und mit dem Sieg in Austin wieder an der Spitze. Auch in Mugello und Montmeló stand er auf dem Podest – und nun kämpft er erneut um die Krone.

Lüthi's first shot to prominence was 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. A move to MotoGP™ with Marc VDS Honda in 2018 was an unmitigated disaster, but a brilliant second place in his Moto2™ return in Qatar, a dominant win in Austin and resilient podiums at Mugello and Montmeló suggest Lüthi will be a considerable obstacle that any title hopeful must overcome.

07 Lorenzo BALDASSARRI

FLEXBOX HP40

VÍTĚZSTVÍ V Moto2™ SÍGGE/WINS: 5
PÓDIOVÁ UMÍSTĚNÍ V Moto2™ PODESTE/PODIUMS: 11



Nejnovejší jezdec Akademie VR46 Lorenzo Baldassarri již triumfuje na světové scéně. Stejně jako jeho předchůdci z Akademie, Franco Morbidelli v roce 2017 a Francesco Bagnaia v roce 2018, Baldassarri letos vyhrál úvodní Grand Prix v Kataru. Oba jmenovaní kolegové vždy dotáhli sezónu do konce se získáním titulu. Uvidíme, zda je Baldassarri napodobí. Po Kataru vyhrál letos i v Argentině a Jerezu. Bohužel nuly ve výsledkových listinách díky čtyřem pádům jej řadí v průběžné klasifikaci na čtvrté místo. Je ale jasné, že dvaadvacetiletý závodník má dostatek talentu na to, aby se v sedle třívalcového motocyklu Triumph o objemu 765 ccm ještě zapojil do boje o titul. Bodová ztráta čítá nyní téměř 40 bodů, ale do konce sezóny ještě zbývá dalších 10 Grand Prix. Baldassarri letos jede druhým rokem v týmu Sita Ponsa, se kterým získal loni vítězství v Jerezu. Prvního triumfu dosáhl v Misano v roce 2016.

Für Lorenzo Baldassarri – ein weiterer Pilot aus der VR46s Academy – sind die ersten Rennen der Saison 2019 stark gelaufen. Wie seine

Academy Kollegen Franco Morbidelli (2017) und Francesco Bagnaia (2018) vor ihm, konnte er den Saisonauftakt in Katar in der Moto2™ Klasse gewinnen. Morbidelli und Bagnaia wurden später Weltmeister. Auch in Argentinien stand Baldassarri ganz oben auf dem Podest. Der schlaksige 22-Jährige glaubt mit recht, dass seine Zeit gekommen ist. 2019 ist seine sechste Saison in der Moto2™-Klasse und der Wechsel auf die Triumph Triple 765ccm-Motoren scheint ihm mehr als zu liegen. Er fährt sein zweites Jahr im Moto2™ Team von Sito Pons. Seine ersten beiden Grand-Prix-Siege feierte er 2016 in Misano und 2018 in Jerez. Jetzt hat er alles, was er für den Kampf um die WM-Krone braucht. Bislang aber hatte sein Jahr Höhen und Tiefen: Vier Stürze stehen drei Siege aus den ersten neun Rennen gegenüber. Damit hat er sich selbst aus dem Titelkampf geworfen.

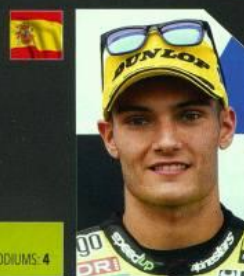
For Lorenzo Baldassarri, the latest VR46 Academy member to take the world stage by storm, the opening to 2019 bodes well. Like Academy mates Franco Morbidelli (2017) and Francesco Bagnaia (2018) before him, Baldassarri triumphed in the Moto2™ season opener in Qatar. Those successes propelled Morbidelli and Bagnaia to World Championship glory. And Baldassarri's composed ride to victory in Argentina certainly strengthened the belief he could follow in their footsteps. The lanky 22-year old certainly has the right to feel his time has come. 2019 marks Baldassarri's sixth season in the intermediate category and the switch to Triumph's triple-cylinder 765cc engine appears to have helped him immensely. Now in his second year for Sito Pons' Moto2™ squad, the rider who scored his first two Grand Prix wins at Misano in 2016 and Jerez 2018 now has all the tools to win the championship. It has been an up and down start to the year for Baldassarri. Four crashes off set three wins in the first nine races, a record that sees him now lagging behind in the title fight.



09 Jorge NAVARRO

BETA TOOLS-SPEED UP

VÍTĚZSTVÍ V Moto2™ SÍGGE/WINS: -
PÓDIOVÁ UMÍSTĚNÍ V Moto2™ PODESTE/PODIUMS: 4



Jorge Navarro, stejně jako většina jeho vrstevníků, vstoupil do závodů Mistrovství světa poté, co se umísťoval na předních pozicích v juniorském MS CEV Repsol Moto3™. Po sporadických startech v letech 2012, 2013 a 2014 s týmem Marc VDS Navarro zahájil první kompletní sezónu v MS v roce 2015. Bylo to ve stáji Estrella Galicia 0,0, kde mu byl týmovým kolegou Fabio Quartararo. Navarro se zlepšoval každým závodem a na konci roku se se čtyřmi umístěními na stupních vítězů získal titul Nováčka roku. Prvního vítězství dosáhl v roce 2016 a v celkovém pořadí skončil třetí. To vyšší třídy Moto2™ přestoupil s týmem Federal Oil Gresini v roce 2017, kde při debutu přišel neoslň. O rok později již získal šest umístění v první desítkě. Letos s týmem Speed Up Racing dokázal získat čtyři pódiová umístění v prvních devíti závodech a v průběžné klasifikaci je pátý.

Jorge Navarro kámpfe zunächst in der FIM CEV Repsol Moto3™ um den Titel, ehe er zur Saisonmitte 2014 im Marc VDS Team in die Weltmeisterschaft kam. Dort sollte er neben seinem ehemaligen CEV-Rivalen Fabio Quartararo fahren. Navarro steigerte sich über das Jahr hinweg stetig und wurde am Ende Rookie des Jahres – mit vier Podesten und eine Pole-Position. 2016 holte er dann seinen ersten Sieg und ein Jahr später stieg er mit dem Federal Oil Gresini Moto2™ Team eine Klasse höher auf. Schon da holte er einige vorzeigbare Ergebnisse – aber auch einige Verletzungen. 2018 schaffte er es dann sechs Mal in die Top Ten. 2019 fährt er für das Team Speed Up Racing ein ebensolches Chassis – und hat aus den ersten neun Rennen schon vier Podeste gesammelt. Damit kämpft er um die Gesamtkrone.

Former FIM CEV Repsol Moto3™ title challenger Jorge Navarro moved up to full time grand prix racing halfway through 2014 when he stepped into the Marc VDS Team, before he was signed by Estrella Galicia 0,0 in 2015 to ride alongside fellow CEV graduate and former title rival Fabio Quartararo. Navarro made steady progress through the year and ended as Rookie of the Year with four podium finishes and a pole, before taking his first win in 2016 as a title challenger. For 2017 he graduated to Moto2™ with Federal Oil Gresini Moto2™ and took some solid results despite some injury struggles, and he secured more positive results in 2018 – taking six top ten finishes. Now equipped with a Speed Up Racing chassis in 2019, Navarro has taken four podium finishes in nine races, a feat that has propelled him into the title fight.

OLEJ
SERVIS.CZ
MOTOSERVIS DEYL

SPIN
MADE IN ITALY

ATM-E PRO

**ZAŘÍZENÍ PRO VÝMĚNU OLEJE
V AUTOMATICKÝCH PŘEVODOVKÁCH**

**VÁŠ AUTORIZOVANÝ
DISTRIBUTOR PRO ČR**

Robert Deyl – MOTOSERVIS DEYL
oficiální distributor produktů MOTUL a SPIN pro ČR
Videňská 361 | Vestec u Prahy | 252 50
T: +420 244 911 934 | M: +420 602 330 773
info@olej-servis.cz | www.olej-servis.cz

40 Augusto FERNANDEZ

FLEXBOX HP 40



VÍTĚZSTVÍ V Moto2™ SIEGE/WINS: 1
PÓDIOVÁ UMÍSTĚNÍ V Moto2™ PODESTE/PODIUMS: 3



Fernandez je juniorským mistrem Evropy z roku 2014. Před vstupem do MS nejdříve odjel sezónu ve třídě Superstock 600 a rok později skončil pátý v mistrovství Španělska ve třídě Moto2™. S týmem Speed Up se poprvé představil v mistrovství světa Moto2™ v Mugellu v roce 2017. Loni rodák z Madridu zahájil sezónu ve španělském mistrovství, kde se velmi dobře uvedl. Když pak tým Sita Ponsé HP40 hledal náhradu za Hectora Barberu, Fernandez dostal šanci svého krajana zaskočít na domácí trati v Barceloně. Nabídnutou příležitost plně využil a třikrát se umístil mezi prvními osmi. S týmem Pons startuje i letos a v Assenu vybojoval své první vítězství v kariéře, kterým tak navázal na předcházející pódiová umístění v Jerezu a Le Mans. V průběžném celkovém pořadí je před Brnem na třetím místě.

Der European Junior Cup Champion 2014, Augusto Fernandez, stieg 2017 mit dem Speed Up Team in die Moto2™ Weltmeisterschaft auf, kam beim Italien-GP Mitte der Saison dazu. 2015 war der Spanier aus Madrid in der Superstock 600 Klasse unterwegs, 2016 wurde er Gesamt-Fünfter der FIM CEV Repsol Moto2™ in Spanien. Beim Saisonauftakt holte er ein Podest, dann der Wechsel in die WM und dann schließlich 2018 die Rückkehr in die FIM CEV Repsol Moto2™. Nach einem weiteren guten Jahr dort, wurde er ins Pons HP40 Team geholt, um ab dem Catalunya-GP Hector Barbera zu ersetzen. Er schaffte es drei Mal in die Top-Acht. 2019 bleibt er im Pons HP40 Team und will sich weiter steigern. In Assen feierte er seinen ersten Grand Prix-Sieg, in Jerez und Le Mans stand er auf dem Podest.

2014 European Junior Cup Champion Augusto Fernandez moved to the Speed Up team in Moto2™ for 2017, joining the ranks mid-season at the Italian GP. Racing in Superstock 600 in 2015, the Madrid-born Spaniard took a win in the class before 2016 saw him come home fifth in the FIM CEV Repsol Moto2™ Championship. After a podium to open the year in the same category, Fernandez moved onto the world stage at Mugello, but would move back to the FIM CEV Repsol Moto2™ Championship for the 2018 season. However, after a good opening to his campaign, the Pons HP40 team called upon the Spaniard to replace Hector Barbera from the Catalan GP, claiming a top eight finish on three occasions. Further progression with the Pons HP40 team will be the aim for the Spaniard in 2019, and first Grand Prix win in Assen and consecutive podiums at Jerez and Le Mans shows he is well ahead of schedule.

23 Marcel SCHRÖTTER

DYNAVOLT INTACT GP



VÍTĚZSTVÍ V Moto2™ SIEGE/WINS: -
PÓDIOVÁ UMÍSTĚNÍ V Moto2™ PODESTE/PODIUMS: 4



Německý závodník se v mistrovství světa představil nejdříve na divokou kartu. Při svém druhém startu se dokázal kvalifikovat na vynikajícím čtvrtém místě a v závodě na domácí trati skončil devátý. Teenager z Landsbergu si tak zasloužil další dva starty v roce 2009. Ve Valencií vloženou důvěrou potvrdil pátým místem a rázem byl pasován do role vycházející německé hvězdy. Další sezóny se ale trápil a nejlepším umístěním bylo deváté místo v Assenu v roce 2011. V roce 2012 přestoupil do třídy Moto2™ a o dva roky později dostal nabídku od týmu Tech3. V sedle motocyklu s podvozkiem Mistral 610 se pravidelně umísťoval na bodových pozicích. Následovaly přestupy od Kalexu k Suteru a zpět. Od loňského roku závodí v týmu Dynavolt Intact a udělal obrovský skok vpřed, patnáctkrát se umístil na bodech a v Misanu získal první podium. Letos má kontě třetí místo z Kataru, druhé z Austinu a další třetí z domácího závodu na Sachsenringu. V průběžné klasifikaci mu patří šesté místo.

Elf Jahre ist es her, dass Marcel Schrötter in der Weltmeisterschaft das erste Mal richtig auftrumpfte: Er qualifizierte sich bei seinem erst zweiten GP auf dem vierten Startplatz. Auf der Toni-Mang-Honda RS125 holte sich der Landsberger im 125ccm-Grand-Prix von Deutschland den beachtlichen zwölften Platz im Rennen. Damit konnte er noch zwei weitere Wildcard-Einsätze in jenem Jahr fahren. Beim zweiten dieser Einsätze landete er in Valencia auf dem fünften Rang und Schrötter galt fortan als Talent der Zukunft. Doch der Deutsche sollte einige Schwierigkeiten bekommen und in den drei Jahren in der kleinsten Klasse gab es nur ein Top-Ten-Ergebnis – Rang neun in Assen 2011. 2012 wechselte er in die Moto2™ Klasse. 2014 kam dann der Wechsel ins Tech3 Team und auf das Mistral 610 Chassis, mit dem er konstant in die Punkte fuhr. In den folgenden Jahren wechselte Schrötter zwischen Kalex- und Suter-Chassis hin und her, doch seine wahre Heimat hat er letztes Jahr im Dynavolt Intact GP Team gefunden. 2018 wurde seine beste Saison bisher, 15 Mal fuhr er in die Top-Ten und es gab auch das erste Podest. Dieses Jahr knüpfte er daran an: Schrötter stand in Katar, Austin und beim Heimrennen auf dem Sachsenring auf dem Treppchen und zeigte, dass der Aufwärtstrend anhält.

Eleven years have passed since Marcel Schrötter first turned heads by qualifying fourth in only his second appearance on the world stage. On a Toni Mang-backed Honda RS125, the fresh-faced teenager from Landsberg finished a highly respectable twelfth in the 2009 125 German Grand Prix, a showing that earned him two more appearances in that year's championship. The second of those yielded a fine fifth at Valencia, marking Schrötter out as one of grand prix racing's future stars. But the German struggled to build on that early promise; just one top-ten finish (a ninth at Assen in 2011) followed in the three junior category campaigns before a move to Moto2 in 2012. By 2014 he had earned a call up to the Tech3 squad and using its Mistral 610 chassis, he was a consistent point scorer. But after switching between Kalex and Suter chassis in the following years, Schrötter finally found his home in the Dynavolt Intact squad on a Kalex frame. 2018 was his best to date as he amassed 15 top ten finishes and a debut podium. Pre-season and strong podiums in Qatar, Austin and Sachsenring proved he will be capable of repeating that at the very least.

LIQUI MOLY



Motor Oils and Additives made in Germany.



EXCLUSIVE LUBRICANT

moto2™
moto3™

MotoGP™ WORLD CHAMPIONSHIP

LIQUI MOLY GmbH
Jerg-Wieland-Straße 4
89081 Ulm | GERMANY

Telefon: +49 731 1420-0
Fax: +49 731 1420-71
E-Mail: info@liqui-moly.de

WWW.LIQUI-MOLY.COM

STARTOVNÍ LISTINA | STARTLISTE | ENTRY LIST

moto3™

05 **Jaume MASIÁ**
BESTER CAPITAL DUBAI
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

19 **Gabriel RODRIGO**
HOMMERLING GRESINI Moto3
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 

40 **Darryn BINDER**
CIP GREEN POWER
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

69 **Tom BOOTH-AMOS**
CIP GREEN POWER
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

07 **Dennis FOGGIA**
SHY RACING TEAM VR46
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

21 **Alopo LOPEZ**
ESTRELLA GALICIA 0,0
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 

42 **Marcos RAMÍREZ**
LEOPARD RACING
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 

71 **Ayumu SASAKI**
PETRONAS SPRINTA RACING
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 

11 **Sergio GARCIA**
ESTRELLA GALICIA 0,0
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 

22 **Kazuki MASAKI**
BOE SKULL RIDER MUGEN RACE
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

44 **Arón CANET**
STERILGARDA MAX RACING TEAM
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

75 **Albert ARENAS**
SAMA QATAR ÁNGEL NIETO TEAM
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

12 **Filip SALAČ**
REDOX PRUESTELGP
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

23 **Niccolò ANTONELLI**
SIC58 SQUADRA CORSE
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 


48 **Lorenzo DALLA PORTA**
LEOPARD RACING
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 


76 **Makar YURCHENKO**
BOE SKULL RIDER MUGEN RACE
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

13 **Celestino VIETTI**
SHY RACING TEAM VR46
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

24 **Tatsuki SUZUKI**
SIC58 SQUADRA CORSE
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 

53 **Denis ÖNCÜ** Wild Card
RED BULL KTM AJÖ
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

79 **Ai OGURA**
HONDA TEAM ASIA
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 


14 **Tony ARBOLINO**
VNE SNIPERS TEAM
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 

25 **Raúl FERNÁNDEZ**
SAMA QATAR ÁNGEL NIETO TEAM
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

54 **Riccardo ROSSI**
HOMMERLING GRESINI Moto3
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 

82 **Stefano NEPA**
REALE AVINTIA ARIZONA 77
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

16 **Andrea MIGNO**
BESTER CAPITAL DUBAI
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

27 **Kaito TOBA**
HONDA TEAM ASIA
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 

55 **Romano FENATI**
VNE SNIPERS TEAM
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 

84 **Jakub KORNFEIL**
REDOX PRUESTELGP
Motocykl/Motorrad/Bike HTM 

17 **John McPHEE**
PETRONAS SPRINTA RACING
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 

33 **Yuki KUNII** Wild Card
ASIA TALENT TEAM
Motocykl/Motorrad/Bike HONDA 

KLASIFIKACE | KLASSIFIKATION | CLASSIFICATION

JEZDCI / FAHRER / RIDER

			POINTS
01		48 Lorenzo DALLA PORTA LEOPARD RACING MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	125
02		44 Arón CANET STERILGARDA MAX RACING TEAM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM	123
03		23 Niccolò ANTONELLI SIC58 SQUADRA CORSE MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	87
04		42 Marcos RAMÍREZ LEOPARD RACING MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	78
05		14 Tony ARBOLINO VNE SNIPERS TEAM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	77
06		17 John MCPHEE PETRONAS SPRINTA RACING MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	68
07		13 Celestino VIETTI SKY RACING TEAM VR46 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM	68
08		05 Jaume MASÍÀ BESTER CAPITAL DUBAI MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM	65
09		84 Jakub KORNFEIL REDOX PRUESTELGP MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM	52
10		27 Kaito TOBA HONDA TEAM ASIA MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	51
11		19 Gabriel RODRIGO KOMMERLING GRESINI Moto3 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM	50
12		79 Ai OGURA HONDA TEAM ASIA MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	46
13		07 Dennis FOGGIA SKY RACING TEAM VR46 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM	43
14		25 Raul FERNANDEZ SAMA QATAR ÁNGEL NIETO TEAM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM	41
15		16 Andrea MIGNO BESTER CAPITAL DUBAI MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM	40
16		24 Tatsuki SUZUKI SIC58 SQUADRA CORSE MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	39
17		55 Romano FENATI VNE SNIPERS TEAM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	34
18		40 Darryn BINDER CIP GREEN POWER MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM	33
19		21 Alonso LÓPEZ ESTRELLA GALICIA 0,0 MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE HONDA	33
20		75 Albert ARENAS SAMA QATAR ÁNGEL NIETO TEAM MOTOCYKL.MOTORRAD.BIKE KTM	30



TÝM / TEAM

	QAT	ARG	USA	SPA	FRA	ITA	SPA	NED	GER	CZE	AUT	GBR	RSM	SPA	THA	JPN	AUS	MAL	SPA	POINTS
LEOPARD RACING	33	16	07	08	20	20	25	29	45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	203
SIC58 SQUADRA CORSE	08	16	11	45	-	21	05	08	12	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	126
STERILGARDA MAX RACING TEAM	16	04	25	13	16	09	20	04	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	123
VNE SNIPERS TEAM	07	16	10	-	-	25	09	30	14	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	111
SKY RACING TEAM VR46	11	10	13	16	09	18	27	07	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	111
BESTER CAPITAL DUBAI	02	30	36	06	15	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	105
PETRONAS SPRINTA RACING	03	11	02	05	27	10	11	11	17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	97
HONDA TEAM ASIA	30	06	05	17	10	-	10	10	09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	97
SAMA QATAR ÁNGEL NIETO TEAM	19	01	09	11	11	09	-	-	11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71
REDOX PRUESTELGP	06	-	-	09	08	02	06	18	09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	58

KONSTRUKTÉR / CONSTRUCTOR

	QAT	ARG	USA	SPA	FRA	ITA	SPA	NED	GER	CZE	AUT	GBR	RSM	SPA	THA	JPN	AUS	MAL	SPA	POINTS
HONDA	25	16	13	25	25	25	25	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	204
KTM	16	25	25	16	16	16	20	16	16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	166



Stále konkurenceschopnější kategorie Moto3™ zaznamenala v úvodní polovině sezóny téměř bezprecedentní rozmanitost, v devíti závodech osm různých vítězů! Závody bývají velmi hektické a vedoucí skupinu vždy tvoří minimálně deset jezdců a všech deset má reálnou šanci vyhrát.



Přes absolutní nepředvídatelnost, Lorenzo Dalla Porta se nějakým způsobem dokázal čtyřikrát dostat na druhé místo a závod na Sachsenringu brilantně jízdu vyhrál v posledním kole. Šance na titul jsou velmi vyrovnané a Itala dělí od druhého Arona Caneta jen dva body. Canet letos také jeden závod vyhrál a pětkrát se umísil na stupních vítězů.



Do konce sezóny zbývá další deset závodů a mohlo by se zdát, že boj o titul bude záležitostí jen dvou jezdců. Nesmíme ale zapomenout, že třetím v pořadí je Niccolò Antonelli a i když ztrácí na vedoucího Dalla Portu 38 bodů, do boje o titul ještě určitě promluví, což ostatně potvrdil vítězstvím v Jerezu.

Na čtvrtém místě v průběžném pořadí najdeme Marcose Ramireze, který vyhrál svůj první závod v Barceloně a na Sachsenringu dojel jen těsně druhý. Na třetího Antonelliho ztrácí devět bodů. V těsném závěsu je pak Tony Arbolino. Tony je letos zatím jediným jezdcem startovního pole Moto3, který vyhrál dva závody. Bodově ceněná vítězství v Mugellu a Assenu, vystřídaly nedokončené závody v Le Mans a Barceloně a nepříliš vydařené 15. místo na Sachsenringu. A tak Arbolino na vedoucího Dalla Portu ztrácí již 48 bodů.

DALLA PORTA KOTROLUJE MOTO3™

Die Moto3™ Klasse macht sich selbst wieder alle Ehren: In den ersten neun Rennen des Jahres haben acht unterschiedliche Fahrer gewonnen. Einmal mehr kämpften in den meisten Fällen zehn - oder mehr - Fahrer um den jeweiligen Rennsieg. Die einzige Konstante war dabei aber Lorenzo Dalla Porta, der vier Mal Zweiter wurde und am Sachsenring noch auf der letzten Runde den Sieg holte. Er liegt in der WM-Tabelle vorn, aber gerade einmal zwei Punkte vor Aron Canet, der 2019 ein Rennen gewonnen und fünf Mal auf dem Podest gestanden hat.



Zehn Läufe stehen noch an und Dalla Porta und Canet sind derzeit zwar die Favoriten auf den Moto3™ Weltmeister-Titel, aber da stehen noch viele andere Fahrer bereit, in die Suppe zu spucken. Der Italiener Niccolò Antonelli fährt dieses Jahr die konstanteste Saison seiner Karriere. In Jerez hat er gewonnen und insgesamt starke Rennen gezeigt, daher ist er nun Dritter der WM-Tabelle, nur 38 Punkte hinter Landsmann Dalla Porta.



Auf dem Circuit Barcelona-Catalunya hat Marcos Ramirez seinen ersten Grand-Prix-Sieg gefeiert und ist damit in die Riege der Titelanwärter aufgestiegen. Am Sachsenring wurde er knapp geschlagen Zweiter, daher liegt er nur neun Punkte hinter Antonelli. Tony Arbolino ist dieses Jahr der einzige Moto3™-Pilot, der schon mehr als ein Mal auf dem obersten Treppchen stand. In Mugello und Assen entschied er die Rennen jeweils im letzten Moment für sich. In Le Mans und Barcelona aber musste er aufgeben und am Sachsenring gab es nur Rang 15 - daher liegt er 48 Punkte hinter Dalla Porta zurück.

DALLA PORTA HAT ALLES UNTER KONTROLLE



SAMSTAGABEND
LIVE-ACT
MIKE CANDYS



DTM

JETZT TICKETS
 SICHERN! DTM.COM
 23.-25.8.2019
LAUSITZRING

TICKETS INKL. FAHRERLAGERZUGANG
 + LIVE-KONZERT

LIVE IN
 SAT.1 SA 13:00
 SO 13:00

DEKRA
LAUSITZRING

DTM
 LAUT.NAH.DRAN.

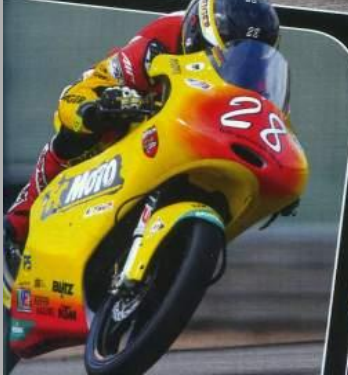


DALLA PORTA SEIZES CONTROL

The ever-competitive Moto3™ category has seen near unprecedented variety in the season's opening half, with eight different winners in nine races! The racing has often been close and hectic with ten riders (or more) contesting the race win more often than not. Amid that unpredictability, Lorenzo Dalla Porta has found a tremendous rhythm, scoring four second places before a brilliant last lap win at the Sachsenring. The title race is close, as just two points separate him and Aron Canet, a one-time race winner and five-time podium finisher in 2019. With ten rounds to play, it appears the Moto3™ Championship fight will be a two horse affair, but there are several riders waiting in the wings who have the potential to step up. Niccolò Antonelli



is one of those, the Italian enjoying his most consistent season to date. His fine win at Jerez contributes to his third place in the standings, 38 points behind countryman Dalla Porta. Marcos Ramirez also has the potential to step up and challenge for the title after securing his first Grand Prix win at the Circuit of Barcelona and taking a close second place at the Sachsenring. He sits nine points back of Antonelli. Tony Arbolino has the enviable distinction of being the only Moto3™ rider that has won more than one race in 2019. His last-gasp wins at Mugello and Assen have him sitting fifth overall, but retirements at Le Mans and the Circuit of the Barcelona, plus a poor 15th place at the Sachsenring mean he trails Dalla Porta by 48 points.



48

Lorenzo
DALLA PORTA

LEOPARD RACING

VÍTĚZSTVÍ V Moto3™ SÍEGE/WINS: 2
PÓDIOVÁ UMÍSTĚNÍ V Moto3™ PÓDESTES/PODIUMS: 10

Husqvarna Factory Laglisse Team ersetzte. Mit dem hatte er zuvor schon in der FIM Junioren-Weltmeisterschaft gekämpft. Bei seinem dritten Rennen in Silverstone fuhr er schon zu Rang acht – und wurde damit als regelmäßiger Ersatzfahrer für das kommende Jahr engagiert. Er gewann dann die FIM Junior World Championship und fuhr für das Schedl GP Racing KTM Team, Estrella Galicia Honda und Sky VR46 in der WM. 2017 bekam er im Aspar Mahindra Team einen Platz – schaffte aber in der ersten ganzen Saison nur neun Punkte. 2018 wurde da um einiges besser: Bei seinem Debüt für das Leopard Racing Team in Katar holte er das erste Podest, später in Misano den ersten Sieg. Mit einem Sieg und vier Podesten in den ersten neun Rennen ist Dalla Porta Titelkandidat 2019.

🇮🇹 Jednadvacetiletý italský závodník letos jede již svou pátou sezónu v mistrovství světa Moto3™. V roce 2015 zaskočil v továrním týmu Husquarny Laglisse za zraněného Isaaca Viñalesa. Velmi dobrý výsledek v podobě osmého místa ve třetím závodě na Silverstonu mu zajistil, že byl pasován do role automatického náhradníka i pro další rok. Dokázal vyhrát juniorské mistrovství světa a také zaskočit za jezdce v MS ve třech různých týmech – Schedl GP Racing KTM, Estrella Galicia Honda a Sky VR46. Svými výkony si zasloužil místo v týmu Aspar Mahindra pro rok 2017, ale v sezóně získal jen 9 bodů. Loňskou sezónu zahájil famózním třetím místem v Kataru v barvách týmu Leopard Racing. První vítězství pak získal v Misano. Letos v Německu vyhrál a další čtyři druhá místa mu zajistily dostatek bodů na průběžné vedení v šampionátu.

🇮🇹 Lorenzo Dalla Porto zählt irgendwie schon zum Inventar der Motorrad-Weltmeisterschaft – ist aber gerade mal 21 Jahre jung. Der Italiener kam 2015 erstmals ins Rampenlicht, als er Isaac Viñales im

🇮🇹 For a rider that's been around the block and back, it's hard to believe Lorenzo Dalla Porta is still just 21 years of age. The Italian first shot to worldwide attention in 2015, when he replaced Isaac Viñales in the Husqvarna Factory Laglisse Team, with whom he was competing in the FIM Junior World Championship. A fine eighth place came in just his third outing at Silverstone, meaning he was regularly considered as a stand-in rider the following year, when he was unable to secure a full-time ride on the world stage. As well as piecing together a championship-winning year in the FIM Junior World Championship, Dalla Porta made impressive appearances for the Schedl GP Racing KTM, Estrella Galicia Honda and Sky VR46 teams in the World Championship. He secured a seat in the Aspar Mahindra Team for 2017, but he only managed nine points through the year. 2018 was a good deal better. A first podium arrived in Qatar during his debut for the Leopard Racing Team. A first win followed in fine style at Misano. One victory and four podiums in the first nine races have Dalla Porta right in World Championship contention.

ELF Racing Fuels
The Motorsport Reference

TURBO . ATMOSPHERIC
4-STROKE . 2-STROKE
MON . OXYGEN . DLEFIN
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

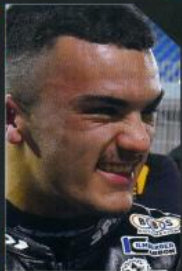




44 Arón CANET

STERILGARDA MAX RACING TEAM

VÍTĚZSTVÍ V Moto3™ SIEGEWINS: 4
PODÍOVÁ UMÍSTĚNÍ V Moto3™ PODĚSTE/PODIUMS: 15



• V roce 2013, Aron Canet, stejně jako mnoho dalších jezdců závodil v kategorii Pre-Moto3™ v mistrovství Španělska CEV. Další sezónu postoupil o třídu výš do Moto3™. Průlom v kariéře nastal o rok později, když v juniorském mistrovství světa startoval pod křídly týmu Estrella Galicia 0,0 Junior Team a byl jedním z předních jezdců. Bohužel zranění ke konci sezóny jej vyřadilo z boje o titul. I přesto postoupil s týmem Estrella Galicia 0,0 do mistrovství světa v roce 2016. V Austrálii poprvé vystoupil na stupně vítězů a v posledním závodě sezóny získal na domácí trati ve Valencii pole position. V následující sezóně vyhrál v Jerezu, Assenu a na Silverstonu a se dvěma dalšími podíovými umístění skončil v celkovém pořadí třetí. V loňském roce pak dojel šestý, když získal jen čtyři druhá místa. Pro letošek změnil tým i motocykl. V sedle KTM nového týmu Max Racing KTM v Americe vyhrál a v průběžné klasifikaci mu patří druhá příčka.

• 2013 kam Aron Canet in der CEV in die Pre-Moto3™-Klasse und stieg 2014 in die CEV Moto3™ Meisterschaft auf. Seinen Durchbruch hatte er 2015 mit dem Estrella Galicia 0,0 Moto3™ Junior Team, als er in der Junioren-WM um den Titel kämpfte. Unglücklicherweise verletzte er sich gegen Saisonende und damit blieb ihm die Meisterschaft verwehrt. Trotzdem erntete er den Platz im Estrella Galicia 0,0 Team in der WM und stieg 2016 als Rookie auf Phillip Island auf das Podest. Auch seine erste Pole-Position feierte er im ersten Jahr – beim Heimrennen in Valencia. 2017 blieb er in diesem Team und gewann in Jerez, Assen und Silverstone – konnte aber nicht in den WM-Kampf eingreifen. Nach einem Sieg und vier weiteren Podesten in den ersten neun Rennen in diesem Jahr ist der Max Racing KTM Pilot Canet vor der zweiten Saisonhalbjahrzeit Zweiter der WM.

• 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 and prevented him from fighting for the overall title. His efforts still 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 and 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. That expected title challenge never materialised in 2018, however, and Canet felt the time was right to switch teams and manufacturers. After one win and four further podiums in the first nine races for the all-new Max Racing KTM squad, Canet is second in the championship as we go into the second part of the season.

moto3™

23 Niccolò ANTONELLI

SIC58 SQUADRA CORSE

VÍTĚZSTVÍ V Moto3™ SIEGEWINS: 4
PODÍOVÁ UMÍSTĚNÍ V Moto3™ PODĚSTE/PODIUMS: 7



• Niccolò Antonelli je jedním z veteránů startovního pole nejnižší kategorie mistrovství světa. Letos jede v Moto3™ již osmou sezónu. Antonelli je jezdcem, který je schopen zajet vynikající výsledky, ale stále mu chybí vyrovnanost. Spousta chyb a pádů jej vždy vrátí o krok zpět v celkové klasifikaci. Talentovaný jezdec z Cattoliky, městečka poblíž okruhu v Misano, zahájil svoji kariéru v MS s týmem Fausta Gresiniho v roce 2012. Společně odjeli tři sezóny, v celkovém pořadí však skončil dvakrát na 14. místě a jednou sedmnáctý. A to i přesto, že se mnohokrát velmi dobře kvalifikoval do závodů a celkem osmkrát odstartoval z první řady. V roce 2015 přestoupil k týmu Ongetta, s kterým vyhrál svoji první Grand Prix právě v Brně a vítězství zopakoval v japonském Motegi. V celkovém pořadí dosáhl zatím svého nejlepšího umístění, když skončil pátý. O rok později šel ale výkonnostně dolů. Přestup v následující sezóně k týmu Red Bull KTM bohužel přinesl další propad ve výsledkových listinách. Loni se spojil s italským týmem SIC 58 Honda Squadra Corse, ale očekávaný postup nahoru se nekonal. Letos zůstal s týmem Paola Simoncelliho a zdá se, že se konečně našel. V průběžné klasifikaci je po vítězství v Jerezu zatím třetí.

• In seiner achten Grand Prix Saison ist Niccolò Antonelli einer der alten Hasen der Klasse. Der Italiener hatte immer wieder mit nicht-konstanten Leistungen und Stürzen zu kämpfen. 2012 bis 2014 fuhr er in Fausto Gresinis Moto3™-Team, stürzte aber eben auch viel: Zwei 14. und ein 17. Gesamtrang sprechen Bände. Immerhin: Acht Mal fuhr er in die erste Startreihe. 2015 kam dann der Durchbruch: Er wechselte ins Ongetta-Team und gewann in Brunn seinen ersten Grand-Prix, der zweite Sieg folgte vier Rennen später in Motegi. 2016 konnte er an diese Leistungen nicht anknüpfen, danach folgte der Wechsel ins Aki Ajo Red Bull KTM Team – wo er enttäuschender 18. der WM wurde. Er ist danach ins SIC58 Honda Squadra Corse Team von Paolo Simoncelli gewechselt und fährt dort jetzt sein zweites Jahr – und es geht wieder in die richtige Richtung. Antonelli fährt die konstanteste Moto3™-Saison seiner Karriere.

• Now in his eighth Grand Prix season, Niccolò Antonelli can be counted among the veterans of the class. So often the Italian has appeared on the cusp of staking his claim as a future star, only for inconsistencies and a spate of crashes to get in his way. The talented rider from Cattolica on Italy's east coast spent three promising – yet crash-friendly – years with Fausto Gresini's Moto3™ team from 2012 to 2014, managing 14th in the world championship on two occasions, and 17th overall in another, despite a decent qualifying record and eight front row starts. 2015 was his breakthrough year however. After a move to the Ongetta team he won his first Grand Prix at Brno, a feat he repeated four races later at Motegi. He could not follow that up in 2016, and a move to Aki Ajo's Red Bull KTM squad for 2017 yielded a disappointing 18th in the championship. A return to an Italian team – the SIC 58 Honda Squadra Corse outfit – and Honda machinery put him back on the right track, but often a considerable potential went unfulfilled. A second year for Paolo Simoncelli's homely squad has helped and Antonelli is currently enjoying his most consistent season to date.

INTERPHONE
STAY IN TOUCH



Zvol si svůj postoj.

Znáš svůj směr. Vyber si svého společníka na cestu.

Ať už máte rádi dlouhé výlety poúť a velkolepá dobrodružství, jste fanouškem nových cest a silnic, které sdílíte s přáteli, nebo se rozhodnete užít si na motorce jízdu městem, Cellularline Interphone nabízí produktovou řadu, která splní vaše potřeby. Naše interkomy v čele s novinkou AVANT vám pomohou komunikovat a zůstat ve spojení kdykoliv během cesty.

Extremně vysoký výkon, maximální spolehlivost a jednoduché ovládání. Prozkoumejte celou řadu Cellularline Interphone.

RECALL

Oficiální distributor pro ČR a SR

www.interphone.cz



42

Marcos RAMÍREZ

LEOPARD RACING



VÍTĚZSTVÍ V Moto3™: 1
PODIOVÁ UMÍSTĚNÍ V Moto3™: 6

Marcos Ramirez fuhr 2014 in der FIM CEV Repsol Moto3™ gegen zum Beispiel Fabio Quartararo und Maria Herrera – Gegner, die ein solider Gratsmesser waren. 2015 wechselte Ramirez in die Supersport-Weltmeisterschaft, erlebte dort aber ein erfolgloses Jahr. 2016 kehrte er in die FIM Junioren-Weltmeisterschaft zurück und holte sich den Vize-Titel. Außerdem fuhr er die letzten neun Grands-Prix der Weltmeisterschaft auf einer Mahindra. In Australien holte er damit einen siebten Platz und in Sepang wurde er Sechster. Damit empfahl er sich für das Bester Capital Dubai Team, die ihn für 2017 unter Vertrag nahmen. Mit der KTM fuhr er dann zwei Mal auf das Podest, auch 2018 stand er zwei mal auf dem Treppchen. Dieses Jahr ist Ramirez ins Leopard Racing Honda Team gewechselt und hat seinen ersten Grand Prix gewonnen – auf dem Circuit de Barcelona-Catalunya.

V roce 2014 Ramirez závodil v juniorském mistrovství světa, kde se mohl měřit se soupeři jako Fabio Quartararo a Maria Herrera. V roce 2015 přestoupil do mistrovství světa Supersportů, kde se mu ale příliš nedařilo. A tak se následující sezónu vrátil do juniorského mistrovství, kde vybojoval celkově druhé místo. V téže sezóně také odjel s Mahindrou druhou polovinu MS Moto3™. Solidní výsledek včetně sedmého místa v Austrálii a šesté pozici na Sepangu přesvědčily tým Bester Capital Dubai, aby mu prodloužil angažmá i pro rok 2017. Důvěru týmu Ramirez oplatil dvěma umístěními na stupních vítězů v sedle KTM. O rok později si připsal další dvě třetí místa. Letos Ramirez přestoupil do týmu Leopard Racing Honda a v Barceloně poprvé v kariéře vyhrál.

Ramirez but his teeth in the FIM CEV Repsol Moto3™ Championship in 2014 alongside the likes of Fabio Quartararo and Maria Herrera, opponents who provided a solid barometer against which to measure himself. After an unsuccessful stint in the World Supersport series in 2015, the Andalusian returned to the FIM Junior World Championship in 2016, when he finished as runner up while contesting the final nine rounds of the World Championship with Mahindra. A spate of good results, including a seventh in Australia and a sixth at Sepang convinced the Bester Capital Dubai team to retain his services for 2017. He repaid their faith by scoring two podiums with KTM machinery, a feat he repeated in 2018. For this season Ramirez switches to Leopard Racing Honda, and has broken his Grand Prix winning duck, scoring a sensation first victory at the Circuit de Barcelona.




TopKraft

FASTENERS & FIXINGS & HAND TOOLS

www.top-kraft.eu

14 Tony ARBOLINO

VNE SNIPERS TEAM



VÍTĚZSTVÍ V Moto3™: 2
PÓDIOVA UMÍSTĚNÍ V Moto3™: 3



Tony Arbolino je mistrem Itálie v kategorii Pre-Moto3 z roku 2014. O rok později závodil již v juniorském mistrovství CEV Moto3™ a ve druhé sezóně vyhrál svůj první závod. Italský závodník se poté se svým týmem SIC58 Squadra Corse přesunul z CEV do mistrovství světa Moto3™. O rok později přestoupil k týmu Marinelli Rivacold Snipers a několikrát se umístil v první desítce. Letos pokračuje ve stejném týmu, s novým jménem, a už si vyzkoušel, jaké to je vystoupit na nejvyšší stupeň vítězů. Po třetím místě v Argentině, vyhrál v Mugellu a Holandsku a v průběžném pořadí je zatím pátý.

Der Italiener Tony Arbolino gewann 2014 die CIV Pre-Moto3™-Meisterschaft und wechselte ein Jahr später in die CEV Repsol Moto3™ Junioren-Weltmeisterschaft. In dieser Klasse gewann er ein Jahr später sein erstes Rennen. Der Italiener wechselte im neuen SIC58 Squadra Corse, seinem CEV-Team, schließlich in die Moto3™ Weltmeisterschaft und sorgte da schon für Schlagzeilen. 2018 erfolgte der Wechsel ins Marinelli Rivacold Snipers Team, mit denen er einige solide Top-Ten-Ergebnisse einfahren konnte. Auch 2019 ist er im gleichen Team unterwegs, allerdings unter neuem Namen. Nach zwei Siegen und einem Podium ist er Fünfter der WM-Zwischenwertung zur Halbzeit.

CIV Pre-Moto3™ champion in 2014, Italian Tony Arbolino then moved to the FIM CEV Repsol Moto3™ Junior World Championship for 2015 and won his first race in the series the following year. The Italian then joined the Moto3™ World Championship as part of a new project with SIC58 Squadra Corse, his CEV team, as they added another string to their bow and headed out to the world stage. For 2018, the Italian switched to Marinelli Rivacold Snipers as he continued pushing forward, taking some solid top ten results, fighting at the front and securing his first two pole positions. He stays with the same team in 2019, but with a new name. After two wins and one podium he is fifth in the championship.

13 Celestino VIETTI

SHY RACING TEAM VR46



VÍTĚZSTVÍ V Moto3™: 0
PÓDIOVA UMÍSTĚNÍ V Moto3™: 3



Celestino Vietti letos debutuje v mistrovství světa Moto3™ v barvách týmu Sky Racing VR46. Vietti spolupracuje s Akademií VR46 již od roku 2015. Ještě před vstupem do MS Vietti závodil v juniorském mistrovství světa. Po solidní sezóně 2017 si o rok později připsal první vítězství. V druhé polovině loňského roku dostal možnost zaskočit za zraněného Nicola Bulegu a nabídnutou šanci naplno využil. Při svém prvním závodě získal body do celkového pořadí a druhý start v MS dokázal v Austrálii proměnit v pódium. Letos se v prvních sedmi závodech vždy umístil v elitní desítce a má na kontě i dvě pódiová umístění, první z Jerezu a druhé z Barcelony. V průběžném pořadí mu zatím patří sedmá příčka.

Zwei Jahre lang fuhr Celestino Vietti mit dem Sky VR46 Junior Team in der FIM CEV Repsol Moto3™ Junioren-Weltmeisterschaft, nun erfolgte 2019 sein Debüt in der WM mit dem Sky Racing Team VR46. Vietti ist seit 2015 in der VR46 Riders Academy und holte 2017 in der CEV solide Punkte. 2018 feierte er sein erstes Podest in der Spanischen Meisterschaft und durfte in der WM den verletzten Niccolò Bulega ersetzen – und holte in Motegi sofort Punkte. Bei seinem zweiten Einsatz fuhr er direkt auf das Podest. In seinen ersten sieben Rennen in diesem Jahr fuhr er sechs Mal in die Top-Ten, stand in Jerez und Barcelona auf dem Podest. In der WM ist er damit Vierter.

After two seasons with the Sky VR46 Junior Team in the FIM CEV Repsol Moto3™ Junior World Championship, Celestino Vietti makes his full-time debut in 2019 with Sky Racing Team VR46. Vietti has been part of the VR46 Riders Academy since 2015, scored solid points in the CEV in 2017 and then had his best season in the series as he took his first podium in 2018. The latter part of 2018 also saw Vietti get the call up to race in Moto3™ as a replacement for the injured Nicola Bulega and the Italian debutant impressed in his first race to take points in Motegi – and then promptly took an incredible first podium finish next time out. He has stormed to top ten finishes in each of the first seven races bar one – including podiums at Jerez and the Circuit of Barcelona – to sit seventh in the championship.

REDO X

SLOVAKIA X



Lídr v prodeji komunální techniky na Slovensku

REDOX s.r.o. Lučenec je největší dodavatel komunální techniky na Slovensku. Od roku 2017 je generálním partnerem Jakuba Kornfeila v Motoslovensku a dodavatelem silničních motocyklů Moto 3.



V sezóně 2019 je generálním reklamním partnerem týmu REDOX PRÜSTEL Moto GP s jezci Jakubem Kornfeilem a Filipem Salačem.



84
Jakub
KORNFEIL
REDOX PRUESTELGP



VÍTĚZSTVÍ V Moto3™ SIEGE WINS: -
PODIOVA UMÍSTĚNÍ V Moto3™ PODĚSTĚ PODIUMS: 5

• V roce 2009 se stal Jakub Kornfeil vítězem Poháru nováčků Red Bull MotoGP Rookies, navíc v této sezóně odjel také 5 závodů Mistrovství světa. To mu zajistilo pro rok 2010 místo v týmu Racing Team Germany, ve kterém jeho nejlepším výsledkem bylo páté místo na domácí trati v Brně. Po slibném debutu v roce 2009 se Jakub ve své druhé sezóně, v roce 2010, ve třídě 125ccm přesunul do týmu Ongetta-Centro Seta. Celkově v této sezóně skončil dvanáctý a tak i následující rok u týmu zůstal, v nově vytvořené kategorii Moto3™. Díky několika slibným výsledkům se v roce 2013 spojil s týmem RW Racing GP a poté v roce 2014 s týmem Calvo. V roce 2015 závodil společně s jezdcem Zulfahmi Khairuddinem za tým Sepang International Circuit na motocyklu značky KTM. Pro Kornfeila tato sezóna znamenala průlom v kariéře, když se poprvé dostal na stupně vítězů – podářilo se mu umístění na druhém místě na okruhu Silverstone, po kterém následovalo třetí místo ve Valencii. V roce 2016 se Jakub se svým týmem domluvil na pokračování spolupráce, ale už to nebylo na stroji KTM, ale na motocyklu značky Honda. V roce 2017 se přesunul do týmu Peugeot MC Saxoprint, se kterým zůstal i pro rok 2018, ale pod hlavičkou Redox Pruestel GP. V týmu pokračuje i v roce 2019, kde po

nejistém startu do sezóny zaznamenal v Assenu skvělý výsledek, kde nejenže bodoval, ale získal fantastické třetí místo.

• Der Red Bull MotoGP Rookies Cup Champion von 2009, Jakub Kornfeil, fuhr in jenem Jahr auch fünf Rennen in der Weltmeisterschaft und verdiente sich damit einen Platz im Racing Team Germany für 2010. In jenem Jahr fuhr er beim Heimrennen in Brunn als Fünfter sein bestes Ergebnis heraus. In seiner zweiten 125ccm-Saison wechselte der Pilot aus der Tschechischen Republik ins Ongetta-Centro Seta Team und holte den zwölften Gesamtrang. Er blieb für die Moto3™ im Folgejahr bei dieser Mannschaft. 2013 kam Kornfeil ins RW Racing GP Team, 2014 fuhr er dann für das Calvo Team und 2015 im Sepang International Circuit Team auf KTM. Das sollte seine Durchbruch-Saison werden, denn Kornfeil holte in Silverstone als Zweiter sein erstes GP-Podest. Das Team blieb 2016 zusammen, allerdings wechselte man auf Honda. 2017 kam Kornfeil dann ins Peugeot MC Saxoprint-Team, in dem er auch ein Jahr später fahren sollte, allerdings dann unter dem Namen Redox Pruestel GP. Auch 2019 ist er dort unterwegs und in Assen stand er als Dritter mit auf dem Podest.

• Red Bull MotoGP Rookies Cup champion in 2009, Jakub Kornfeil also rode five World Championship races, earning a seat for 2010 with Racing Team Germany in a campaign which produced a best result of fifth in his home GP at Brno. Kornfeil's second season in the 125s saw the Czech rider on the Ongetta-Centro Seta team, after a promising debut in 2010. After finishing 12th that season, he remained with the team in the Moto3™ championship. Following some promising performances he teamed up with the RW Racing GP team for 2013, and then Calvo Team for 2014. In 2015 he raced for the Sepang International Circuit team on a KTM, alongside Zulfahmi Khairuddin. It would be a breakthrough season for Kornfeil who scored a first podium finish on the world stage with second in Silverstone, followed by a third in Valencia. He and the team elected to stay together in 2016 but on Honda machinery. In 2017 he moved to Peugeot MC Saxoprint, and remains with the team for 2018 but under the banner of Redox Pruestel GP. He stays there in 2019 and after a shaky start to the year, Kornfeil recovered well by scoring a fantastic third place at Assen.

NEVER GIVE UP!



KUBAJZ 84

#DRZIMEPALCEKUBAJZOVI

PÁTEK 2. 8. 2019
9:00 — 9:40 / 40 min.
Moto3 Free Practice 1
13:15 — 13:55 / 40 min.
Moto3 Free Practice 2

SOBOTA 3. 8. 2019
9:00 — 9:40 / 40 min.
Moto3 Free Practice 3
12:35 — 13:15 / 40 min.
Moto3 Qualifying Practice

NEDĚLE 4. 8. 2019
8:40 — 9:00 / 20 min.
Moto3 Warm Up
11:00
Moto3 Race





2019 BRITISH TALENT CUP

Zbrusu nový Pohár „British Talent Cup“ byl zahájen v roce 2018. Závodní program Dorna, známý pod jménem „Road to MotoGP™“ (Cesta do MotoGP™), se tak obohatil o další šampionát. Tento Pohár je tím nejlepším stupínkem pro mladé jezdce z Britských ostrovů na cestě k absolutnímu vrcholu silničních závodů v mistrovství světa MotoGP™. Soutěž je pořádána promotérskou společností Dorna, která je také pořadatelem mistrovství světa MotoGP™, mistrovství světa FIM MOTUL Superbike a v neposlední řadě také spolupořadatelem Poháru nováčků „Red Bull MotoGP Rookies Cup“. Nový šampionát má jasný cíl – najít nové talentované jezdce na Britských ostrovech.

Jezdci závodící v Poháru British Talent Cup (BTC) musí mít mezi 12 a 17 roky a do soutěže jsou zařazeni na základě výběrových testů, které se pořádají v předvečer britské Grand Prix na okruhu v Silverstonu. V loňském roce o debutový titul soupeřilo prvních dvadřacet jezdců, letos se koná druhý ročník. Závodí se na identických motocyklech Honda NSF250R Moto3™, které zajišťují nejvyšší sportovní úroveň.

Letošní ročník byl zahájen jako doprovodný závod britského mistrovství superbiků (BSB) na Silverstonu. Druhé kolo se jelo na Doningtonu opět v rámci BSB. Jezdci v Doningtonu zůstali a třetí závod byl součástí mistrovství světa superbiků. Následoval přesun společně s BSB do Snettertonu. Předposlední závod se jede právě v Brně, jako rámcový závod MotoGP™, který je poslední přípravou na velké finále v Silverstonu. Britská Grand Prix uvidí poslední dva závodce, které přinesou nového mladého vítěze. Finální část Poháru, pořádaná v rámci dvou Grand Prix, dává jezdci jedinečnou šanci ukázat své schopnosti na světové scéně.

Organizace BTC poskytuje jezdci plný servis a podporu od profesionální infrastruktury splňující mezinárodní závodní standard až po logistiku a organizaci celé soutěže. Podpora zahrnuje také jisté cestovní náklady, a tak se mladí jezdci mohou plně soustředit na hlavní cíl celého programu: zdokonalit se a ukázat plně svůj talent jako motocykloví závodníci.

Paralelní program Idemitsu Asia Talent Cup již potvrdil, že je tou pravou lůň motocyklových jezdců a výsledky jsou vidět již při pohledu na startovní listinu mistrovství světa. British Talent Cup je dalším přírůstkem do rodiny programů Road to MotoGP™ a vítěz prvního ročníku Max Cook již postoupil do juniorského mistrovství světa FIM CEV Repsol Moto3™. Dvadřacet jezdců, kteří tvoří letošní startovní pole by tak rádo pokračovalo v jeho krocích.

Kdo získá druhý titul Poháru BTC? Nenechte si ujít dva napínavé závody, které v Brně doplní hlavní závody Grand Prix.

2018 wurde der neue British Talent Cup ins Leben gerufen – der Grundstein eines neuen Programms der Dorna unter dem Aspekt „Road to MotoGP™“. Hier im Cup können die Piloten der britischen Inseln ihre ersten Sporen verdienen und sich so für die große Bühne der Weltmeisterschaft empfehlen. Diese Plattform ist einzigartig, um den Sprung in den Grand-Prix-Sport zu schaffen. Die Dorna, die Organisatoren der MotoGP™ und MOTUL FIM Superbike Weltmeisterschaften, sowie Mitorganisatoren des Red Bull MotoGP Rookies Cups, sucht mit dieser Rennserie die besten Nachwuchstalente der britischen Inseln.

Fahrer im „BTC“ sind zwischen 12 und 17 Jahre alt und werden bei einem Auswahl-Event vor dem Großen Preis von Großbritannien in Silverstone ausgewählt. Der Kampf um den British Talent Cup Champion wird unter 22 Piloten ausgefochten und alle sitzen auf identischen Honda NSF250R Maschinen. Eine größere Challengelikeit kann es also nicht geben.

2019 startet die Saison mit der British Superbike Championship (BSB) in Silverstone und auf dem National Circuit im Donington Park, ebenfalls im Rahmen der BSB. Anschließend ist der BTC im Rahmen der WorldSBK im Donington Park unterwegs, danach geht es bei der BSB in Snetterton weiter. Das vorletzte Saisonrennen für den British Talent Cup ist ein Highlight: Im Rahmen der MotoGP™ wird im August in Brunn gefahren. Das Finale? Logisch! Beim Grand Prix von Silverstone – dann gleich mit zwei Meisterschaftsläufen.

Die Piloten dürfen sich auf von den Organisatoren gestellten Support freuen: Die Infrastruktur wird komplett gestellt und ist auf internationalem Standard. Auch alle Logistik wird von der Organisation übernommen – auch die Reisekosten – sodass sich die jungen Piloten vollständig auf ihren Job konzentrieren können: Sich als Motorrad-Rennfahrer entwickeln und ihr Potenzial zu zeigen.

Die Schwester-Serie vom Asia Talent Cup ist bereits erfolgreich gewesen – das zeigt



2019 ein Blick in die Startlisten der Motorrad-Weltmeisterschaft. Der British Talent Cup ist nun das nächste Projekt im „Road to MotoGP™“ Programm. Max Cook, der 2018 im BTC fuhr, wechselt dieses Jahr ins Junior Talent Team in der FIM CEV Repsol Moto3™ Junioren-Weltmeisterschaft – und die 22 Piloten im British Talent Cup werden nun versuchen, in seine Fußstapfen zu treten.

Der nächste – und damit erst zweite – Champion im British Talent Cup 2019 wird gesucht – und in sechs Events bei zwölf Rennen auch gefunden! Ganz sicher!

The all-new British Talent Cup began in 2018, putting in motion a whole new phase of Dorna's Road to MotoGP™ program. The Cup is designed as the perfect stepping-stone for riders from the British Isles to get onto the world stage, providing an opportunity like no other for young talent to grow and progress on the Road to MotoGP™. Run by Dorna, the organisers of the MotoGP™ World Championship and the MOTUL FIM Superbike World Championship, as well as co-organiser of the Red Bull MotoGP Rookies Cup, the competition is intended to discover the most talented young riders in the British Isles.

The riders in the BTC are aged between 12 and 17, handpicked from aspiring hopefuls at Selection Events ahead of the British Grand Prix at Silverstone. 22 riders lined up to fight for the title of first ever British Talent Cup Champion and another grid to battle in 2019, racing on identical Honda NSF250R Moto3™ machinery – ensuring maximum levels of competition.

In 2019, the calendar begins alongside the British Superbike Championship (BSB) at Silverstone and then heads to Donington Park to race on the national circuit with BSB. After that it's time for them to saddle up with WorldSBK at Donington before getting a taste of Snetterton, alongside BSB once again. For the penultimate round it's off to different shores as they race at Brno alongside MotoGP™ in August, and that sets up the season finale to perfection as the British Grand Prix at Silverstone hosts the last two races – rounding out a perfect mix of tracks and events in an exciting and challenging year of competition.

The organisation provides all-encompassing support to riders with a full, professional infrastructure meeting international racing standards, as well as also managing all the logistics involved in running the Cup. Beyond nurturing their talent, the support provided to the riders also includes some of the travel costs incurred so they can focus on the job at hand: developing their potential as motorcycle racers.

Sister series the Idemitsu Asia Talent Cup has already proven to be a resounding success when you look at the entry list for the 2019 World Championship, and the British Talent Cup is the next exciting addition to the Road to MotoGP™ program. As 2018 competitor Max Cook moves

into the Junior Talent Team in the FIM CEV Repsol Moto3™ Junior World Championship on the Road to MotoGP™, the 22-strong mix of veterans and rookies in the British Talent Cup fight to follow in his footsteps this season.

Who will take the second ever British Talent Cup? Another grid of young talent fight it out over the six events and 12 races of 2019.

BRITISH TALENT CUP ENTRY LIST

Num.	Name	Surname	Nation	Date of Birth	Age
2	JACK	NIXON	GBR	9-05-2001	18
4	SCOTT	OGDEN	GBR	16-10-2003	15
5	OSIAN	JONES	GBR	23-05-2005	14
6	JAMIE	LYONS	IRL	10-01-2005	14
7	CHARLIE	ATKINS	GBR	1-02-2003	16
8	EDWARD	O'SHEA	GBR	25-09-2006	12
9	BRIAN	HART	GBR	19-08-2002	16
10	JACK	HART	GBR	31-07-2004	14
12	TORIN	COLLINS	GBR	11-07-2005	14
13	HARVEY	CLARIDGE	GBR	2-04-2005	14



Num.	Name	Surname	Nation	Date of Birth	Age
14	COREY	TINKER	GBR	6-01-2006	13
15	RHYS	IRWIN	IRL	8-04-2002	17
16	HARRY	LEIGH	GBR	28-02-2004	15
17	ZAK	SHELTON	GBR	21-07-2004	15
18	JAMIE	DAVIS	GBR	16-12-2004	14
19	CHARLIE	FARRER	GBR	21-02-2002	17
20	SCOTT	SWANN	GBR	11-12-2002	16
21	ROSS	MAGUIRE	GBR	16-05-2005	14
22	FENTON	SEABRIGHT	GBR	14-06-2002	17
23	CAMERON	HORSMAN	GBR	10-05-2001	18
24	GEORGE	HOPPER	GBR	2-07-2004	15

CALENDAR 2019

ROUND	DATE	COUNTRY	FLAG	CIRCUIT	COINCIDING EVENT
TEST	08-09 April	SPAIN		Circuit Ricardo Tormo	None
01 -02	19-21 April	GREAT BRITAIN		Silverstone National Circuit	BSB
03 - 04	24-26 May	GREAT BRITAIN		Donington Park National Circuit	BSB
05 - 06	5-7 July	GREAT BRITAIN		Donington Park Circuit	WorldSBK
07 -08	19-21 July	GREAT BRITAIN		Snetterton 300	BSB
09 - 10	2-4 August	CZECH REPUBLIC		Automotodrom Brno	MotoGP™
11 -12	23-25 August	GREAT BRITAIN		Silverstone Circuit	MotoGP™





BMW M – více než 20 let "oficiální vůz MotoGP™"

Okouzující, nabitě emocemi i moderními technologiemi, právě tyto vlastnosti společně s mezinárodním rámcem spojují MotoGP™ se značkou BMW M. Nejnapínavější a nejpřestížnější motocyklové závody na světě se skvěle doplňují s automobily, které jsou dovedené k dokonalosti. Společně tvoří silnou dvojici po desetiletí. Letošní sezóna je již jednadvacátou v pořadí pro BMW M v roli „oficiálního vozu“ MotoGP™.

BMW M s hrdosť dodává oficiální vozy pro závody MotoGP™ už od roku 1999. BMW M používá technologii získanou v závodech a společně s vývojem nových prvků se stará o bezpečnost závodního pole. V roce 2019 tvoří flotilu „safety cars“, jak se v motoristickém světě zásahovým vozidlem obecně říká, senzační model BMW M5 MotoGP™ (kombinovaná spotřeba: 10,5 l/100 km; kombinovaná emise CO₂: 241 g/km). Vůz, založený na modelu BMW M5, prošel úpravami tak, aby dokonale fungoval na okruzích MotoGP™ po celém světě.

M – nejsilnější písmeno na světě

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



BMW M MotoGP™ Experience – nahlédněte do zákulisí

Jste připraveni na nejlepší zážitek v životě? Připojte se k rodině značky BMW M přímo v dějišti závodů MotoGP™. Jako hosta MotoGP™ VIP Village™ vás provedeme zákulisím závodění, podíváte se i do boxů. Navštívíte s námi vybrané týmy a budete mít šanci promluvit si s experty ze světa MotoGP™. Čeká vás neskutečná porce adrenalinu přímo na dráze, po které se projedete jako spolujezdec v BMW M Safety Car. A to je jen výčet několika málo aktivit, které vám BMW M MotoGP™ Experience nabídne. Buďte si jisti, že na tento závodnický zážitek nezapomenete.

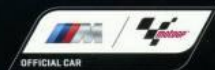
BMW M Award: motivace s velkým „M“ pro kvalifikaci

Pole position není pro hvězdy MotoGP™ jedinou motivací, proč v kvalifikaci porazit soupeře. Od roku 2003 se nejrychlejšímu jezdci kvalifikaci za celou sezónu uděluje cena BMW M Award. Odměna je jasná – zcela nový vůz řady BMW M.



V letošním roce bude BMW udílet exkluzivní nový model BMW X4 M Competition s lakem „Toronto Red Metallic“. Pod kapotou vychází ze šestiválcového motoru s výkonem 510 koní (kombinovaná spotřeba 10,5 l/100 km*, kombinovaná emise CO₂: 239 g/km*). Vozu nechybí rychlostní převodovka Steptronic M se systémem Drivelogic. Řada dalších exkluzivních prvků činí z BMW X3 M Competition skutečně výsoce výkonný 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.



* Všechny hodnoty týkající se výkonu, spotřeby paliva a emisí CO₂ jsou prozatímní.

Uvedené údaje o spotřebě paliva a emisích CO₂ byly stanoveny podle Nařízení Evropského parlamentu (EC) 715/2007 ve znění platném v době schválení typu vozidla. Údaje se vztahují k vozidlu v základním vybavení v Německu a uvedené rozptýlení zahrnuje volitelnou výbavu a rozdíly v rozměrech zvedných kol a pneumatik, které jsou dostupné u vybraného modelu, a mohou se během konfigurace lišit.

Hodnoty pro vozidla jsou již založené na nové metodice WLTP. U těchto vozidel, se pro účely dani nebo jiných poplatků souvisejících s vozidly, které se (mimo jiné) zakládají na hodnotě emisí CO₂, mohou lišit hodnoty CO₂ od hodnot zde uvedených (dle platných norem v jednotlivých zemích).

Informace k 01.02.2019.

Další informace o oficiální spotřebě paliva a emisích CO₂ nových automobilů jsou k dispozici v: „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ (manuál hodnot spotřeby paliva, emisí CO₂ a spotřeby energie nových vozidel), který můžete získat zdarma u všech prodejců od Deutsche Automobil Treuhand GmbH (DAT), Heilmuth-Hirth-Str. 1, 73780 Ostfildern-Scharnhausen and at <https://www.dat.de/co2/>.

NEUVĚŘITELNÝ START.

BMW M5 S DÍLY M PERFORMANCE PARTS.

M PERFORMANCE PARTS



RENOCAR, a.s.

Rípská 5c, 627 00 Brno-Slatina
Tel.: 548 141 548
info@renocar.cz
www.renocar.cz



Radost z jízdy

Kombinovaná spotřeba paliva pro model BMW M5 Sedan: 10,6 l/100 km. Emise: 241 g CO₂/km.

2019 KALENDÁŘ KALENDER CALENDAR

01		QATAR 10.03.19 VisitQatar GRAND PRIX OF QATAR* <i>Losail International Circuit *Evening Race</i>	
02		ARGENTINA 31.03.19 GRAN PREMIO MOTUL DE LA REPUBLICA ARGENTINA <i>Termas De Rio Hondo</i>	
03		USA 14.04.19 RED BULL GRAND PRIX OF THE AMERICAS <i>Circuit Of The Americas</i>	
04		SPAIN 05.05.19 GRAN PREMIO RED BULL DE ESPAÑA <i>Circuito de Jerez - Ángel Nieto</i>	
05		FRANCE 19.05.19 SHARK HELMETS GRAND PRIX DE FRANCE <i>Le Mans</i>	
06		ITALY 02.06.19 GRAN PREMIO D'ITALIA DAHLEY <i>Autodromo del Mugello</i>	
07		SPAIN 16.06.19 GRAN PREMI MONSTER ENERGY DE CATALUNYA <i>Circuit de Barcelona - Catalunya</i>	
08		NETHERLANDS 30.06.19 MOTUL TT ASSEN TT <i>Circuit Assen</i>	
09		GERMANY 07.07.19 HJC HELMETS MOTORRAD GRAND PRIX DEUTSCHLAND <i>Sachsenring</i>	
10		CZECH REPUBLIC 04.08.19 MONSTER ENERGY GRAND PRIX ČESKE REPUBLIKY <i>Automotodrom Brno</i>	
11		AUSTRIA 11.08.19 myWorld MOTORRAD GRAND PRIX VON ÖSTERREICH <i>Red Bull Ring - Spielberg</i>	
12		UK 25.08.19 GoPro BRITISH GRAND PRIX <i>Silverstone Circuit</i>	
13		SAN MARINO 15.09.19 GRAN PREMIO OCTO DI SAN MARINO E DELLA RIVIERA DI RIMINI <i>Misano World Circuit Marco Simoncelli</i>	
14		SPAIN 22.09.19 GRAN PREMIO MICHELIN® DE ARAGÓN <i>MotorLand Aragón</i>	
15		THAILAND 06.10.19 PTT THAILAND GRAND PRIX <i>Chang International Circuit</i>	
16		JAPAN 20.10.19 MOTUL GRAND PRIX OF JAPAN <i>Twin Ring Motegi</i>	
17		AUSTRALIA 27.10.19 PRAMAC GENERAC AUSTRALIAN MOTORCYCLE GRAND PRIX <i>Phillip Island</i>	
18		MALAYSIA 03.11.19 SHELL MALAYSIA MOTORCYCLE GRAND PRIX <i>Sepang International Circuit</i>	
19		SPAIN 17.11.19 GRAN PREMIO MOTUL DE LA COMUNITAT VALENCIANA <i>Circuit Ricardo Tormo</i>	

MICHELIN POWER PERFORMANCE

DELIVERING RACING WINNING PACE
LAP AFTER LAP!



The **MICHELIN Power Performance** tyre is aimed at both amateur and experienced competitive riders.

Benefiting from the latest MotoGP™ Technologies.



www.michelinmotorsport.com





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

 MONSTER
ENERGY
GRAND PRIX
**ČESKÉ
REPUBLIKY**

    MONSTERENERGY.COM