

SBK

CORONA EXTRA SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

OFFICIAL PROGRAM

€5/150 Kc

SS SUPERSPORT
WORLD CHAMPIONSHIP

SUPERSTOCK
FIM CUP 1000

SUPERSTOCK
EUROPEAN CHAMPIONSHIP 600



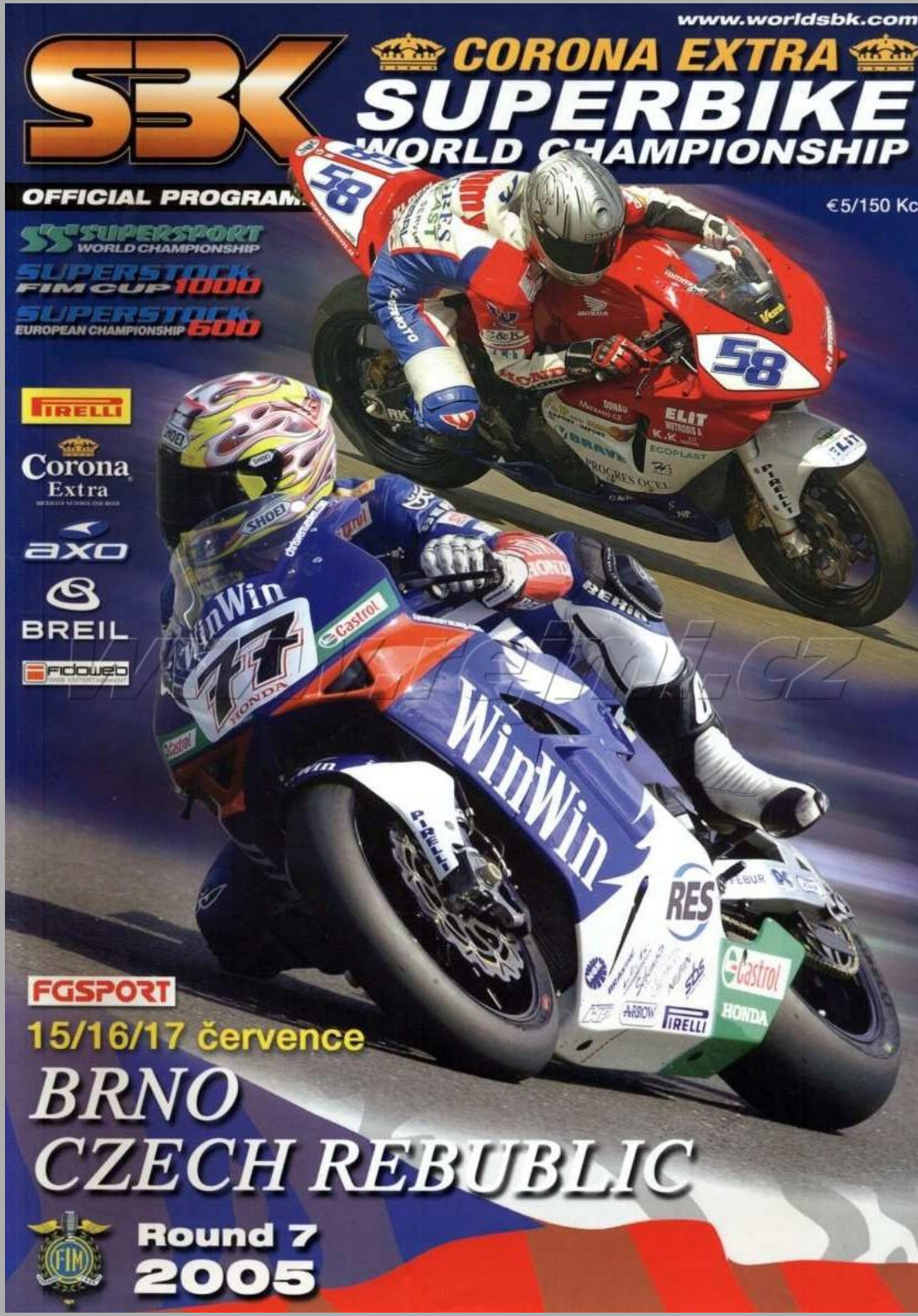
FGSPORT

15/16/17 července

BRNO CZECH REPUBLIC



Round 7
2005

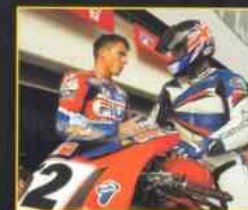


CONTENTS

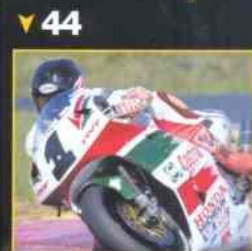


▲ 16

▼ 36



▲ 38



▼ 44

WORLD SUPERBIKE



CHAMPIONSHIP

- 4 Uvítání/Welcome
- 6 Mapa okruhu/Circuit Map
- 8 Časový rozvrh/Timetable
- 10 Aktuální zprávy o závodech
Race Update
- SBK** CORONA EXTRA
SUPERBIKE
WORLD CHAMPIONSHIP
- 14 Seznam účastníků WSBK
WSBK Entry List
- 16 Přehled o World Superbike
World Superbike Preview

- 26 Pozice v mistrovství
Championship Positions
- 30 Profily jezdců Superbiku
Superbike Rider Profiles
- SS** SUPERSPORT
WORLD CHAMPIONSHIP
- 35 Seznam účastníků Supersportu
Supersport Entry List
- 36 Přehled o Supersportu
Supersport Preview
- 45 Profily jezdců Supersportu
Supersports Rider Profiles

SUPERSTOCK
FIM CUP 1000

SUPERSTOCK
EUROPEAN CHAMPIONSHIP 600

- 50 Přehled o Superstocku
Superstock Preview
- 52 Seznam účastníků Superstocku
Superstock Entry List
- 54 Kalendář
Calendar

05 AXO COLLECTION TEXTILE APPAREL



CHILL PANTS

- Removable Hip CE protector
- Removable Knee and shin CE protectors
- HT polyamide mesh
- Reflective inserts
- Stretch inserts
- Nylon outer fabric

CHILL JACKET

- Removable CE back protector
- Removable shoulder, elbow and forearm CE protectors
- HT polyamide mesh
- Anti-bacterial anti-sweat inner collar
- Reflective inserts
- Nylon outer fabric
- Anti-bacterial, anti-sweat perforated polyester lining
- Stretch inserts



www.axosport.com_info@axosport.com_t +39 0422 832300_f +39 0422 832303
Axo America Inc www.axo.us



UVÍTÁNÍ

Je pro mě velkým potěšením uvítat všechny fanoušky závodění na Mistrovství světa Superbike Corona Extra 2005, které se konečně vrací do České republiky a na proslulou závodní trať v Brně.

Nová evropská sezóna pokračuje, ale my máme dosud v živé paměti emoce, které v nás vzbudili závodníci Mistrovství 2004 při svých fantastických soubojích během celé sezóny. A vynikající práce, kterou odvedla firma Pirelli, oficiální dodavatel pneumatik, i pozitivní dopad nových technických předpisů poskytl dokonalé podmínky pro soutěžení všech účastníků. První závody této nové sezóny jen potvrdily, jak vzrušující pro nás bude rok 2005.

Mistrovství světa Superbike Corona Extra 2005 představuje sestavu jezdců a

týmů, jaká se jen zřídka objevuje v dějinách motocyklového sportu, a my zde v FGSport pevně věříme, že Mistrovství světa Superbike stojí na počátku báječné nové éry rozmachu a rozvoje. Budeme se ze všech sil snažit, abychom vám poskytovali ještě větší a velkolepější show na dráze a bezkonkurenční úroveň zábavy v paddocku po celém světě, a doufáme, že během tohoto víkendu budete mít v obojím možnost ocenit jen to nejlepší.

Závěrem bych chtěl všem divákům, jezdcům, týmům, sponzorům a výrobcům popřát nezapomenutelný a úspěšný závodní víkend.

Paolo Flammini,
generální ředitel, FGSport

WELCOME

It gives me great pleasure to welcome all race fans to the 2005 Corona Extra Superbike World Championship, making a long overdue return to the Czech Republic and the fabulous Brno race track.

As we move through this new European season, the emotions that the 2004 Championship racers delivered to us all during their fantastic season-long duels are still clear in our memories. And the outstanding job done by Pirelli, the official tyre supplier, and the positive impact of the new technical regulations, provided perfect conditions for competition between all participating riders. The first races of this new season have only emphasised how exciting 2005 will be.

The 2005 Corona Extra Superbike World Championship presents a line-up of riders

and teams the like of which has rarely been seen in the history of motor sport, and we at FGSport firmly believe that World SBK is at the start of a wonderful new era of growth and development. Our full commitment is dedicated to providing an even bigger and more spectacular show on the track and an unmatched level of entertainment in the paddocks around the world, and we hope that during this weekend you will be able to enjoy the best of both.

Finally, I would like to wish all spectators, riders, teams, sponsors and manufacturers a memorable and successful weekend of racing.

Paolo Flammini,
CEO, FGSport

SBK CORONA EXTRA SUPERBIKE
WORLD CHAMPIONSHIP

SS SUPERSPORT
WORLD CHAMPIONSHIP

SUPERSTOCK FIM CUP 1000

SUPERSTOCK EUROPEAN CHAMPIONSHIP 600



- Motorsport-Magazin
- Motorradmagazin
- Druckerzeugnisse
- Visitenkarten
- Motorradkataloge
- Poster, Bücher, Kalender

ERFOLG
ist die Summe
richtiger
Entscheidungen



- monatlich erscheint das Speed-Motorradmagazin mit interessanten Themen rund um's Motorrad: Motorradtests, MotoGP, IDM Superbike-WM, Moto Cross Enduro, Klassik, Modellbau...

Speed-Verlag, Messe & Marketing
Sonnenstraße 1- 09212 Limbach-Oberfrohna - e-mail: speed-verlag@t-online.de
Tel.: 0 37 22/ 9 51 35 - Tel.: 0 37 22/ 40 34 12 - Tel.: 0 37 22/ 8 90 63 21

CIRCUIT MAP



CHECK REPUBLIC BRNO



OFFICIALS

JURY MEMBERS:

Chief Steward and Jury President: Igor Eskinja
 FIM Safety Officer: Claude Danis
 FIM Steward and Jury Member: Roland Berger
 Medical Director: Ruggiero Mattioli
 Race Direction members:
 FGSport – Daniele Audetto/Gianfranco Carloia (deputy);
 SBK Teams – Giulio Bardi
 Technical Director: Fabio Fazi

FGSPORT

FGSPORT

President: Paolo Flammini
 Organisation Manager: Cristina Siani
 Marketing Manager: Federico Zurleni
 International Press and PR officer: Federica Marti
 Race Director and Permanent Starter: Alberto Fantini
 TV Facilities: Daniele Sanò
 SBK Official Timekeeping: Perugia Timing;
 Ferdinando Rapetti

ORGANISER

Automotodrom Brno
 Sídlo Ostrovaice, P.O.BOX 1, 641 00, Brno, Czech Republic
 Tel: +420 (0) 546 123 311
 Fax: +420 (0) 546 123 304
 E-mail: info@czechgp.com
 Web Site:
www.automotodrombrno.cz, www.wsbk.cz
 Press Office: Tamara Hanáková
 E-mail: hanakova@automotodrombrno.cz

Autoklub eské republiky AR
 Address: Opletalova 29, 110 00, Praha 1, Czech Republic
 Tel: +420 (0) 224 230 506
 E-mail: inet@autoklub.cz
www.autoklub.cz

SBK WORLD CHAMPIONSHIP – Czech Republic Round in Brno



TIMETABLE

Čtvrtek 14. července

TIMING	CATEGORY	PROGRAMME
15.00-18.00	WSBK/WSS	Technical/Sporting Checks
18.00-19.00	SUPERSTOCK	Technical/Sporting Checks

Key:

SBK = Superbike World Championship
WSS = Supersport World Championship
STK 600 = SUPERSTOCK 600 European Championship
STK 1000 = SUPERSTOCK 1000 FIM Cup

Pátek 15. července

TIMING	CATEGORY	PROGRAMME
09.00-09.25	STK 1000	FREE PRACTICE
09.35-10.20	WSS	FREE PRACTICE
10.30-11.30	SBK	FREE PRACTICE
11.45-12.15	STK 600	FREE PRACTICE
13.15-14.00	WSS	QUALIFYING PRACTICE
14.15-15.15	SBK	QUALIFYING PRACTICE
15.30-16.15	STK 1000	QUALIFYING PRACTICE
16.30-17.00	STK 600	QUALIFYING PRACTICE
17.10	TWIN SEATER	

WORLD SUPERBIKE



CHAMPIONSHIP

Sobota 16. července

TIMING	CATEGORY	PROGRAMME
09.15-09.45	STK 1000	FREE PRACTICE
10.00-10.45	WSS	FREE PRACTICE
11.00-12.00	SBK	QUALIFYING PRACTICE
12.15-12.45	STK 600	QUALIFYING PRACTICE
12.55-13.25	PIT WALK	PIT WALK
12.55-13.25	TWIN SEATER	
13.45-14.30	WSS	QUALIFYING PRACTICE
14.45-15.45	SBK	FREE PRACTICE
16.00	SBK	SUPERPOLE
16.50-17.15	STK 1000	QUALIFYING PRACTICE
17.40	STK 600	RACE (10 LAPS)

Neděle 17. července

TIMING	CATEGORY	PROGRAMME
09.00-09.10	STK 1000	WARM UP
09.20-09.40	SBK	WARM UP
09.50-10.10	WSS	WARM UP
10.40	STK 1000	RACE (12 LAPS)
11.10-11.30	PIT WALK	PIT WALK
11.10-11.30	TWIN SEATER	
12.00	W SBK	RACE 1 (20 LAPS)
13.20	WSS	RACE (18 LAPS)
15.30	SBK	RACE 2 (20 LAPS)

HOTEL BENICA PIZZERIA TRATTORIA



HOTEL BENICA
Ke Stadionu 2045
Benešov u Prahy | Česká republika

tel : +420 317 725 611-12
fax : +420 317 725 613
GSM : +420 777 219 948
e-mail : info@benica.cz
www.benica.cz



RÉGIS JE KRÁL

Régis Laconi dominoval závodů na rozpálené závodní dráze v Misanu nedaleko jadranského pobřeží Itálie a opět dokázal, že dvouválec Ducati s válci do V rozhodně není v kotli, kterým je Mistrovství světa Superbiku, strojem, který patří minulosti.

Letos tovární jezdec Xerox Ducati vypadá úžasné, bezproblémový a úžasně rychlý, a když při tréninku nemohl stačit na rychle čtyřválců Chrise Vermeulena a Troye Corsera, v den závodu metodicky využíval vrozenou mimořádnou přilnavost svého lehčího a pneumatiky šetřícího dvouválce. Jeho mimořádná rychlost v zatáčkách byla zjevná a při obou střetnutích si bezchybnou jízdu zajistil dvě vítězství jak návdavek ke svému vítězství v první jízdě v Silverstonu. Připočteme-li k tomu další vítězství jeho týmového kolegy v Mistrovství světa Jamese Toselanda v evropském kole, znamená to, že si Ducati zablokoval poslední čtyři závody SBK, což počátkem sezóny připadalo jako neuvěřitelný sen.

I Toseland v obou závodech tvrdě bojoval. Hrozné 12. místo v kvalifikaci si zlepšil na 7. místo v Superpole, a to pak proměnil na pár 4. míst, i když skončil 3. na silnici v druhé části první jízdy po závěrečné strkanici s Troyem. A dokonce i Lorenzo Lanzi se přiznal na Ducati se svým strojem Caracchi, když se v prvním závodě probojoval celým polem až na skvělé 5. místo.

Co se tedy stalo s Alstare Suzuki, když vedoucí jezdec Mistrovství ukořistil v San Marinu jen pár třetích míst? První jízda byla zastavena po sérii havárií, které se přihodily spouště jezdců s divokou kartou. Potom se Max Neukirchner, který se při tréninku zdál klidný a rychlý, rozdráždil po pomalém startu v závodě a doslova si udělal kaňku do sešitu, když narazil do zadku svého týmového kolegy Frankieho Chiliho poté, co italský veterán již v přerušeném závodě zpomalil.

Opakovaný start se pak konal právě ve chvíli, kdy se motocykly chystaly opustit startovní čáru, a po třetím odpichu rezignovala Troyova spojka. Spojky jsou v současnosti mnohem složitější než jen jednoduchý spínač a odpojovač hnacího ústrojí, a musí sehrávat hlavní úlohu při regulaci brzdění motoru během zpomalení motocyklu. Jelikož Troyovi nefungovala řádná spojka, nemohl dost tvrdě brzdít, a dvakrát musel přenechat vedení Chrisu Vermeulenovi, který u své Hondy Ten Kate konečně našel seřízení, díky kterému je téměř tak konkurenceschopná jako byla loni přímo z bedny. Vývoj v SBK je však tak rychlý, že malé problémy se seřízením se mohou zcela neúměrně násobit. Jen se zeptejte Yamahy, jejíž dva japonští hrdinové skončili na 21. a 25. místě, a to Haga před Abem. Bylo pro tým, který má nadvládu v MotoGP, útechou, že Andrew Pitt a Jose LuEs Cardoso byli na 14. a 15. místě? Asi ne.

DOLE: Jestli bylo potřeba dokázat, že Ducati nekončí, pak to v Misanu prokázal Régis Laconi dvěma skvělými vítězstvími
BELOW: If proof were needed that Duacti is not finished, then Régis Laconi proved it at Misano with two brilliant wins



Náštesti je Noriyuki Haga 24-krátovým jezdcem a zachránil pro Yamahu pár těžce vybojovaných 6. míst, a tenhle drobný japonský závodník kouřil svou zadní pneumatikou na každého, koho míjel na své cestě kupředu.

Mistři hrdina Frankie Chili, který na domácí dráze oslavoval svůj 250. závod SBK, dosáhl 7. a 5. místo ze svého 6. místa na startovním roštu, a jeho tvrdý, ale vyrovnaný styl na Hondě Klaffi nijak nespědčil o tom, že je mu už 41 let.

O něco vzadu Karl Muggeridge na Ten Kate chvíli držel v obou jízdách krok se svými váženými týmovými kolegy, ale měl velké problémy se selhávajícími pneumatikami a propadal se dozadu, zatímco všichni směřovali kupředu. A když už mluvíme o vítězích a poražených, do této druhé kategorie postoupil jezdec Suzuki Yukio Kagayama. I když byl skvělý při tréninku poprvé na trati, zapletl se do tahačnice s Cardosoem na trati i mimo ni, která jim oběma vynesla pokutu, a pak měl obrovský akrobatický karambol, který ho vyřadil z první jízdy a vedl k tomu, že v druhé jízdě jel podprůměrně.

A Steve Martin na Foggy-Petronas FP-1 může být vyhlášen vítězem pouze poté, co se kvalifikoval jako 8. a ukořistil 11. a 8. místo. Jeho týmový kolega Garry McCoy, vítěz Grand Prix, se kvalifikoval jako 22. a dvakrát závod předčasně ukončil vzhledem k problémům se svým tyrkysovým strojem.

Ducati tedy zdůrazňuje svůj návrat k vítězství a přichází do Brna, které si již úspěšně otestoval. I tým Kawasaki zde jel úspěšně, nikoli však týmy Alstare Suzuki a Ten Kate Honda. Takže by to měl být zajímavý víkend, nemyslíte?

SUPERSPORT

Série Ten Kate Honda, která je známá i jako Mistrovství světa Supersportu, měla ve svých řadách vetřelce. Dvojnásobný vítěz z Misana Fabien Foret dostal svůj Megabike Honda na první místo na startu a uhaněl do

dál, zatímco si pomalu startující stroje Winston teprve razily cestu vpřed. Když se vedoucí jezdec série Sébastien Charpentier neuprosně dostával v půli trati do čela pole, Foret proklouzl za něj a sledoval svého francouzského soukmenovce, dokud se ke konci závodu přílišným brzděním nezpomalil a ztratil příliš mnoho času na to, aby opět získal možnost vyhrát. Katsuaki Fujiwara si udržel 3. místo před dvojicí Yamaha Deutschland Kevinem Curtainem a Brocem Parkesem, zatímco divoká karta a někdejší závodní jezdec Yamahy Simone Sanna obsadil šesté místo před Javim Foresem z týmu Alstare Suzuki a dvěma stroji Kawasaki s jezdci Alessandrem Antonellem a veteránem s divokou kartou Cristianem Migloratim.

SUPERSTOCKU

V Superstocku 1000 dosáhl Riccardo Chiarello svého prvního vítězství v sezóně na Alstare Suzuki a první letošní porážky mocných Yamah R1. Pravda, vedoucí jezdec série Kenan Sofuoglu chyběl kvůli zranění, ale i zkušený Didier van Keymeulen na druhém rychlém stroji Yamaha Deutschland se musel sklonit před 'Rockym'. A nesmíme zapomenout na 3. místo Vittoria Iannuzzu, což je první výstup MV-Agusta na stupně vítězů po návratu na světovou scénu. A nebyla to ani žádná náhoda, neboť 'Jan' se v 1000 F4 kvalifikoval na skvělém 2. místě.

Mezitím ve třídě Junior Superstock zvítězil Claudio Corti na stroji Trasimeno Yamaha, také získal 3. vítězství ve 4 závodech (jednou byl druhý), a Yoann Tiberio se na svém stroji Megabike Honda 3x umístil na 2. místě (a jednou zvítězil).

Když už hovoříme o doplňkových závodech, v Misanu proběhlo i jedno kolo Poháru Suzuki s výběrným výběrem mladých ranařů z celého světa, kteří soupeřili o nejvyšší počty. Naneštěstí pro ně však měl divokou kartu 45letý Fabrizio Provano, 10násobný vítěz v Superbiku a 6násobný vítěz v Supersportu. Drobný Ital pohodlně zvítězil a dokázal, že je i nadále silným soupeřem. ■

NAHOŘE: Ten Kate Honda Katsuakiho Fujiwary prohání Megabike CBR Fabiena Foreta
ABOVE: Katsuaki Fujiwara's Ten Kate Honda chases the Megabike CBR of Fabien Foret

RÉGIS IS KING

VPRAVO: V této sezóně Supersportu ukazuje Sébastien Charpentier neustále „vztyčený palec“
RIGHT: It is 'thumbs up' all the way for Sébastien Charpentier in Supersport this season

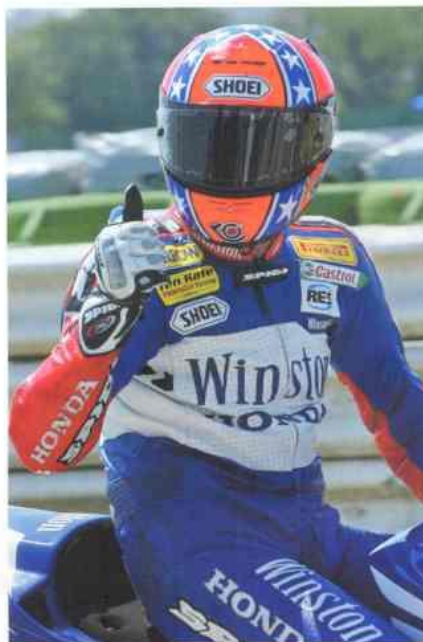
Régis Laconi dominated the race proceedings at the blistering hot Misano race track near the Adriatic coast of Italy, proving once again that the Ducati vee-twin is emphatically not an extinct machine in the cauldron that is World Superbike racing.

This year the works Xerox Ducati rider looks awesomely smooth and awesomely quick and, although he couldn't do much about the fast fours of Chris Vermeulen and Troy Corser in practice, come race day he methodically set about exploiting the inherent extra grip of his lighter and more tyre-friendly twin. His extra turn-in speed was obvious and he rode flawlessly in both encounters to secure two victories to add to his Race One win at Silverstone. With World Champion team-mate James Toseland scoring the other victory at the European round, it means that Ducati has locked out the last four SBK races, something that seemed like an unbelievable dream earlier on in the season.

And Toseland fought hard in both races as well. A horrible 12th in qualifying improved to 7th in Supersport, and these were converted into a couple of 4ths, even though he finished 3rd on the road in the second part of Race One after an elbow-to-elbow tussle at the end with Troy. And even Lorenzo Lanzi got in on the Ducati act with his Caracchi bike, curving his way through the field to a brilliant 5th in the first event.

So what has happened to Alstare Suzuki, with Championship leader Corser netting just a brace of thirds in San Marino? Well, Race One was red flagged after a succession of crashes befalling a host of wild card riders. Then Max Neukirchner, looking smooth and fast in practice, was ragged after a slow start in the race and really blotted his copybook when he hit the rear of team-mate Frankie Chili after the veteran Italian had already slowed down in the aborted event.

The re-start was then held up just as the bikes were about to leave the line and, after a third getaway, Troy's clutch had given up. These days a clutch is more complex a simple transmission connector and disconnector, and has a large role



to play in controlling the engine braking during the bike's retardation. With his clutch not co-operating Troy just couldn't brake hard enough and twice he had to give best to Chris Vermeulen, who at was last finding a set-up on his Ten Kate Honda that makes it almost as competitive as it was out of the box last year. However, such is the pace of development in SBK that small set-up problems can be multiplied out of all proportion. Just ask Yamaha, whose two All-Japan heroes qualified in 21st and 25th, with Haga ahead of Abe. Was there any consolation for the team dominating MotoGP that Andrew Pitt and Jose Luis Cardoso were 14th and 15th? Probably not.

Thankfully, Noriyuki Haga is a 24-year-old racer and he salvaged a couple of hard-fought 6th places for Yamaha, the little Japanese rider smoking his rear tyre at everyone he passed on his trip up the order.

Local hero Frankie Chili, celebrating his 250th SBK race at his home track, scored a 7th and a 5th, from his 6th on the grid, his hard yet smooth style on the Klaffi Honda belying his 41 years.

Further down Ten Kate's Karl Muggeridge ran with his esteemed team-mate for a while in both encounters but he

really struggled with failing rubber and slipped back as everyone else edged forwards. And if we are talking about winners and losers, step forward in the latter category Suzuki's Yukio Kagayama. Brilliant in practice on his first time at the track, he got involved in an on-and-off-track tussle with Cardoso that earned them both fines, and then he had an almighty cartwheeling accident that put him out of Race One and saw him riding under par in Race Two.

And Steve Martin on the Foggy-Petronas FP-1 can only be declared a winner after qualifying 8th and netting an 11th and 8th. Grand Prix-winning team-mate Garry McCoy qualified 22nd and posted two retirements for his troubles with the turquoise-liveried bike.

So, Ducati is underlining its return to winning ways, and comes to Brno having tested here successfully already. Kawasaki have run here successfully, too, but Alstare Suzuki and Ten Kate Honda haven't. That will make for an interesting weekend, then, won't it?

SUPERSPORT

In the Ten Kate Honda series that is otherwise known as World Supersport, there was an intruder in the ranks. Two-times Misano winner Fabien Foret put his Megabike Honda onto pole and drove off into the middle distance as the slow-starting Winston machines clawed their way to the front. As series leader Sébastien Charpentier moved inexorably to head the field at the half way point, Foret slipped in behind and shadowed his fellow Frenchman until towards the end of the race he outbraked himself and lost too much time to get back on race-winning terms. Katsuki Fujiwara held on for 3rd ahead of the Yamaha Deutschland duo of Kevin Curtain and Broc Parkes while wildcard, and one-time works Yamaha rider, Simone Sanna claimed sixth ahead of Alstare Suzuki's Javi Fores and the two Kawasakis of Alessandro Antonello and veteran wildcarder Cristiano Migliorati.



SUPERSTOCK

In Superstock 1000, Riccardo Chiarella scored his first win of the season on the Alstare Suzuki, and the first defeat of the mighty R1 Yamahas this year. Admittedly, series leader Kenan Sofuoglu was missing injured, but even the experienced Didier van Keymeulen on the other fast Yamaha Deutschland machine had to give best to 'Rocky'. And we all have to take note of Vittorio Iannuzzo in 3rd, the first podium for MV-Agusta since its return to the world stage. And it was no fluke either as 'Ian' qualified the 1000 F4 a stunning 2nd.

Meanwhile, in the Junior Superstock class it was a victory to give him 3 wins in 4 races (with one second) for Claudio Corti on the Trasimeno Yamaha with Yoann Tiberio making it 3 runner-up spots out of 4 (with one win) on his Megabike Honda.

And while we are talking about support races, Misano also saw a round of the Suzuki Cup with a fine selection of brilliant young hot shots from around the world competing for honours. Unfortunately for them, wildcarding was 45-year-old Fabrizio Pirovano, the 10-time Superbike and 6-time Supersport winner. The little Italian took a comfortable win, proving that he is as competitive as he ever was. ■

ZCELA NAHOŘE: Suzuki Riccardo Chiarella vede v STK 1000 v Misano před strojem MV-Agusta Vittorio Iannuzzo a Yamahou Didiera van Keymeulena
TOP: Riccardo Chiarella leads Vittorio Iannuzzo and Didier van Keymeulen in STK 1000 at Misano

NAHOŘE: Claudio Corti vládne soutěži Junior Superstock
ABOVE: Claudio Corti is dominating Junior Superstock



It závod:

Poradí v závodě:

	NAME	NAT	TEAM	BIKE
1	James Toseland	GBR	Team Ducati XEROX	Ducati 999 F05
3	Norick Abe	JPN	Yamaha Motor France - IPONE	Yamaha R1
6	Mauro Sanchini	ITA	Team PSG-1 Kawasaki Corse	Kawasaki ZX-10R
7	Pierfrancesco Chili	ITA	Team Klaffi Honda	Honda CBR 1000RR
8	Ivan Clementi	ITA	Team Pedercini	Ducati 999RS
9	Chris Walker	GBR	Team PSG-1 Kawasaki Corse	Kawasaki ZX-10R
10	Fonsi Nieto	ESP	Team Ducati SC - Caracchi	Ducati 999RS
11	Troy Corser	AUS	Team Alstare Suzuki Corona Extra	Suzuki GSX-R1000
12	Lorenzo Alfonsi	ITA	DFXtreme Sterilgarda	Yamaha R1
17	Miguel Praia	POR	DFXtreme	Yamaha R1
19	Lucio Pedercini	ITA	Team Pedercini	Ducati 999RS
20	Marco Borciani	ITA	DFXtreme Sterilgarda	Ducati 999RS
21	Michel Nickmans	BEL	Team Zone Rouge	Yamaha R1
23	Jiri Mrkyvka	CZE	JM SBK Team	Ducati 999RS
24	Garry McCoy	AUS	Foggy Petronas Racing	Petronas FP1
25	Alessio Velini	ITA	Team Pedercini	Ducati 999RS
30	Jose Luis Cardoso	ESP	DFXtreme	Yamaha R1
31	Karl Muggeridge	AUS	Winston Ten Kate Honda	Honda CBR 1000RR
32	Sébastien Gimbert	FRA	Yamaha Motor France - IPONE	Yamaha R1
41	Noriyuki Haga	JPN	Yamaha Motor Italia WSB Team	Yamaha R1
45	Gianluca Vizziello	ITA	Team Lorenzini by Leoni	Yamaha R1
55	Régis Laconi	FRA	Team Ducati XEROX	Ducati 999 F05
57	Lorenzo Lanzi	ITA	Team Ducati SC - Caracchi	Ducati 999RS
71	Yukio Kagayama	JPN	Team Alstare Suzuki Corona Extra	Suzuki GSX-R1000
76	Max Neukirchner	GER	Team Klaffi Honda	Honda CBR 1000RR
77	Chris Vermeulen	AUS	Winston Ten Kate Honda	Honda CBR 1000RR
88	Andrew Pitt	AUS	Yamaha Motor Italia WSB Team	Yamaha R1
99	Steve Martin	AUS	Foggy Petronas Racing	Petronas FP1
155	Ben Bostrom	USA	Team Renegade KQJL	Honda CBR 1000RR
200	Giovanni Bussei	ITA	Team Kawasaki Bertocchi	Kawasaki ZX-10R

81. Čihák Milos - R2

99. Draždík Jiří - R2

59. Trčka Jiří - R2 - Ducati

94. David Chrást - E - Yamaha

74. Badarik Adam - R1 -

80. Juoboda Marek - R2



DIZ Bohemia

DIZ Bohemia s.r.o.
Jiráskova 116/7
460 13 Liberec 13

Tel.: (+420) 482 726 121
Fax: (+420) 482 725 034
email: sales@obecnidum.cz
www.dizbohemia.cz

PLZEŇSKÁ RESTAURACE

v Obecním domě v Praze

OBECNÍ DŮM / THE MUNICIPAL HOUSE
Plzeňská restaurace / Francouzská restaurace

nám. Republiky 5
110 00 Praha / Prague 1
Czech Republic

tel. +420 222 002 784
fax +420 222 007 778
email: sales@obecnidum.cz
web: www.obecnidum.cz

FRANCOUZSKÁ RESTAURACE

v Obecním domě v Praze

Návštěva Obecního domu v Praze by nebyla dokonalá bez návštěvy jedné ze dvou restaurací zde umístěných. Dávate-li přednost klasické české kuchyni, nebo potřebujete ukázat svým zahraničním přátelům, jak chutná v Praze, musíte vyzkoušet Plzeňskou restauraci. Z bohatého menu převážně českých specialit si určitě vyberete. Ať už to bude obligátní knedlo-zelo-vepřo, nebo klasický český guláš, můžete si být jisti, že Vám jídlo bude chutnat.

Při návštěvě Plzeňské restaurace nikdy nesmíte zapomenout na jedno. České speciality se zapíjejí pouze a jen Plzeňským výčepním. Již nyní litujeme všechny řidiče a nechápeme abstinenty. Vždyť České pivo je pojem a každý by ho měl ochutnat.

Tak přátelé navíděnou u točené Plzně v Plzeňské restauraci Obecního domu!



Kousek Francie v centru Prahy? Ano i tak by se dal jednoduše popsat Francouzský restaurant v Obecním domě.

Zahod'te na chvíli svůj hektický svět a odpočiňte si u výběru skvělých francouzských specialit. Vždyť kdo by ododal úžasnému COQ AU VIN BORDELAISE? Jen málokdo, zvláště pokud k němu ochutnáte Cotes du Rhone, Coudoulet de Beucastel 2000.

Úžasná kombinace, co říkáte? Ale nebojte, kvůli návštěvě této restaurace se nemusíte učit francouzsky, s personálem se česky a anglicky domluvíte bez nejmenších problémů. Nejste si jisti výběrem vhodného vína k vybraným pokrmům? Samozřejmě to není problém i bez sommelierské praxe. Personál restaurantu je Vám plně k dispozici a nikdy se nestane, že Vám doporučí nevhodné víno. Kombinace pokrmů a vín je velmi důležitá, protože jedině při správném výběru si daný pokrm nejvíce vychutnáte.

Víte, že příště nemusíte za francouzskou kuchyní a francouzskými vinicemi daleko, Francouzská restaurace v Obecním domě je přeci velmi blízko!

Rezervace na www.frenchrest.obecnidum.cz

KUPŘEDU A VZHŮRU

Mistrovství světa Superbike se vrací, a v jakém stylu! Plný startovní rošt, čtyřnásobný útok Japonců a navíc úžasné rychlé závody. Ale koho by napadlo, že letos bude na startu i Suzuki?

Neže popřít, že Mistrovství světa Superbike procházelo několika obtížnými sezónami, ale právě v době, kdy ostatní série závodů motoristického světa začaly pocívat tlak a vytrácely se. Mistrovství SBK založené na produkci je opět na vzestupu a vrací se ke dnům své slávy.

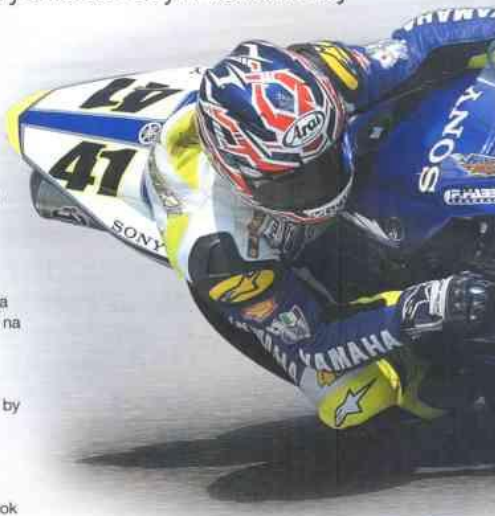
Vítáme nazpět největší motocyklové závody na světě!

DUCATI

To, co bývalo Fila Ducati, zaměnilo své sponzory v názvu za Xerox, ale jinak se pro podnikový tým Ducati velmi málo změnilo, neboť mistr světa James Toseland a druhý závodník sezóny 2004 Régis Laconi opět vyrážejí na trať.

Vidlicový dvouválec 999 nemůže výkonem motoru soupeřit s novou generací „čtyřek“ a v desmotomotoru už nezbyvá příliš mnoho prostoru ke zvýšení výkonu, který by z něj šel vymáčet. Motocykly Bologna však budou připraveny k závodní dokonalosti, a rychlostí a silou ve středně rychlých zatáčkách vynahradí to, co jinde postrádají.

Letos to bude Francouz Régis Laconi, kdo povede útok dvouválcové gardy a bude do posledního ždíbce vyžímat rychlost ze svého stroje. Měl smůlu, když se zranil při přípravě ve Valencii a vyřadil se ze soutěže, ale jinak bojuje v čele, což se vládnoucímu mistru zatím příliš nedaří.



Tým Garacchi není nic jiného než druhotivizní podnikový tým Ducati, a na papíře se zdá být jeho jízdní síla téměř tak výkonná jako u podnikového týmu. Lorenzo Lanzi je skutečně hodnocen velmi vysoko, a spolu s ním pojede jistý Alfonso Nieto z legendární španělské závodnické dynastie, pětinašobný vítěz Velké ceny 250 cm³ a druhý na Mistrovství světa v téže třídě v roce 2002. Zatím se zdá, že lepším z této dvojice je Lanzi, kromě jízdy v dešti, a Fonsi si potřebuje zlepšit formu, aby si udělal jméno v této super konkurenční aréně.

Jestě v předminulé sezóně byly stabilní součásti startovního roštu Mistrovství světa Superbike zakázkové Ducati RS, ale nyní dva z pěti, které tam pokáždě najdete, jsou motocykly Lucie Pederciniho pro jeho stejnojmenný tým. Velmi kamarádsky a občas překvapivě rychle! Lucio a jeho týmový spolujezdec Alessio Velini, který ještě musí překvapit, mohou už mít dobrou rychlost, ale uvidíme, co se stane, když bude přšet.

Český jezdec Jiří Mrkvýka se vrací do další sezóny Superbike, tentokrát na Ducati 999RS. Jiřímu se v letošní sezóně podařilo nejlepší umístění ve Valencii na 10. místě, když se vše kolem něj hroutilo, ale bude bojovat, aby se v letošní sezóně dostal na lepší místo než na konci pole. Nikdy se však nevzdává.

To by bylo o Ducati všechno, ale v Monze se Marco Borciani na DFX Yamaha konečně vzdal snahy zvyknout si na vrtkavý čtyřválec a od loňského roku přešel na starý Ducati 999 Leona Haslamu.



motocykl a v Austrálii si zlomil klíční kost, ale i on bude brzy znovu tvrdě bojovat na trati.

Tým Renegade Brita Marka Griffitha měl v loňském roce ohromující nástup do SBK, když se ztracený syn série Nori Haga těsně přiblížil k získání titulu. Tým teď ve všem prochází změnou. Svou základnu na severu Anglie zaměnili za Bolognu, a Ducati (přestože se tým přemístil na práh jejich výrobního závodu) byli nahrazeni Hondami připravenými v Británii. A přichází k nim Ben Bostrom, který se znovu sejdě se starou partou techniků z L&M Ducati. V roce 2001 vyhrál pět závodů SBK po sobě, ale od té doby jeho forma silně kolísala. Po obtížném startu v letošní sezóně tým zvýšil svoje tempo a bude zajímavé sledovat, jak bude jejich sezóna pokračovat.

HONDA

Býl to zázračně se zdokonalující Holanďan Gernt ten Kate, kdo loni rozrazil bránu pro nástup čtyřek v Superbike, jakmile dostal do ruky Hondu CBR 1000RR Fireblade. Stroj byl sotva vybalený z produkční bedny, když ho Chris Vermeulen vzal poprvé na trať, a byl to stále ještě pouhý „části závodní/zčásti silniční“ motocykl, když na něm mladý Australan naturoval první vítězství. Od té doby je tým stále silnější, za vydatné pomoci zřejmého nadbytku božského talentu mladého Australana. A nyní díky prominentnímu sponzorovi s šekovou knížkou v barvách Winstonu, jakého si tým skutečně zasloužil, začíná situace vypadat růžově.

Je zvláštní, že „famózní čtveřici“ z roku 2004 to chvíli trvalo, než se v této sezóně začala prosazovat, ale Chris dostal stroj do plné rychlosti a nyní se chystá podniknout další velký krok a zaútočit na Suzuki. Ani jeho týmový kolega Karl Muggeridge nezůstává ve stínu a dokazuje, že je silný konkurent – někdy až příliš vznešlý, jak dosvědčí několik soupeřů, na které Muggas a jeho stroj narazil.

Bývalému mistru světa v sajdkárech Klausu Klaffenböckovi se loni v Mistrovství světa Supersport tak zalíbilo, že přešel do premiérové třídy s Hondou. Přivádí s sebou vysoce hodnoceného mladého Němce Maxe Neukirchnera, který v loňské sérii WSS skončil na 9. místě mezi některými vysoce váženými talenty. Neztřáci se ani ve špičkové třídě a brzy bude jistě bojovat o vítězství. Parfáskem Maxe je Pierfrancesco Chili, superbiker, kterého všichni milují. Letošní rok zahájí divoce – musel si zvykat na

NAHOŘE: Honda Chris Vermeulena vede v Misano před Troyem Corserem a dvěma Ducati

ABOVE: Chris Vermeulen's Honda leads Troy Corser and the two Ducatis at Misano

VLEVO: Noriyuki Haga trpí na svém stroji Yamaha Italia R1 velkými problémy s hracím ústrojem a ovládáním
LEFT: Noriyuki Haga is suffering from abrupt power delivery and handling problems on his Yamaha Italia R1

KAWASAKI

Zůstalo na věčném nadšenci a neochvějném fanouškovi Kawasaki, Sergiui Bertocchimu, aby v roce 2004 pozvedl zelenou vlajku za minimální podpory výrobce na samém počátku. Firma Kawasaki začala věnovat víc pozornosti až později v sezóně a nyní je rozhodnuta poskytnout maximální podporu ve formě závodních součástek. Základní ZX-10R je malý a výkonný stroj, a již zvítězil v kotli britské Superbike (britský tým Hawk nyní dodává motor pro Bertocchiho), takže není důvodu, proč by tam neměl být i v letošní sezóně. Ivan Clementi dostává další příležitost v SBK, ale Bertocchiho zrak by se měl zaměřit na elegantního, avšak vážně podceňovaného Giovanniho Busseie. Sergio a Giovanni si zaslouží svůj podíl slávy – jsou to dva dávní a nenápadní hrdinové těchto závodů.

Tým PSG-1 sídlící v San Marinu možná tím, že přešel na zelené stroje, vytlačil Frankieho Chihlo, ale díky silné dvojici na Kawasaki po sezónu 2005 to myslí přinejmenším vážně. Pokud jde o jízdní sílu, do popředí nastupuje rychlejší z Bertocchiho chlapců z loňského roku Mauro Sanchini a věčně zelený Chris Walker, který se po velice dlouhé době vrací opět na milovaném Kawasaki. Tomuto stroji nikdy nechyběl výkon a Chris strávil hodně času snahou o vyřešení problémů s šasi. Zdá se, že od Valencie se to daří, a doufáme, že muž, kterému jeho tým s úsměvem říká „enfant terrible“, bude v průběhu roku stále rychlejší a rychlejší. ➤

► **SUZUKI**

Po sezóně mimo SBK se tým Alstare se sídlem v Belgii a sponzorovaný firmou Corona opět s důrazem vrací do premiérové třídy. Verze K5 proslulého GSX-R 1000 dobyla motoristický svět ztečí, tak jako její předchůdce na závodních drahách v Británii a Americe. Nikdo však (kromě všech lidí v Alstare...) neočekával, že stroj zaútočí na mistrovství světa takovýmto způsobem.

Troy Corser, mistr z roku 1996, ten stroj miluje a od okamžiku, kdy ho testoval, byl při všech zkouškách nebo závodech v čele nebo v těsném závěsu. A připočteme-li jeho týmového kolegu, milovaného a dravě rychlého Yukio Kagayamu, vypadá to, že Alstare Suzuki Corona Extra je o třídu vpředu. Otázkou zůstává: kdy se někdo jiný rozhodne vydat se v SBK trasou Suzuki? Troy, Yukio, všichni v Alstare, John Reynolds a Mat Mladin se přece nemohou všichni mýlit, ne?

YAMAHA

Yamaha převzala od firmy Ducato úlohu dodavatele největšího podílu na roštu SBK v roce 2005 s premiérovými týmy jako je Yamaha Italia a Yamaha France (Belgarda jaká byla). V prvním týmu je Nori Haga, oblíbenec Yamahy, a silně nedoceňovaný Andrew Pitt. Tým měl zatím poněkud problémy, ale vylepšení závodní kvyne vidlice by měla zvýšit konkurenceschopnost motocyklu a umožnit Nitrovi Norimu, aby znovu využil svůj mimořádný talent v závodech, které miluje.

Na francouzské straně ohrady Yamaha máme překrásné olivřeované stroje Martiala Garcii se stávajícím vytrvalostním mistrem Sébastienem Gimbertem na palubě. Spolu s ním je tam další favorit firmy, 29-letý Norick Abe, který je však již 11-letým veteránem Velkých cen. Norick, který má na kontě již tři vítězství v premiérové třídě GP, je nepochybně superrychlý a v této sérii bude přímo na čele.

Francouzský motocykl má od počátku sezóny radikálnější rám a Norick se postupně vrací ke své formě 500/MotoGP – slabá kvalifikace, bleskové starty a fantastická závodní rychlost.

Po loajální kariéře na Pirelli a Ducati nyní Ducati u týmu DFX se sídlem v Itálii ustupuje z cesty Yamahám R1. A

tento tým má dvě skupiny jezdců pod různými prapory, z nichž jeden se jmenuje Sterilgarda podle rodinného sponzora Marca Borcianiho. Pokud vás to zajímá, tak je to fixativ umělého chrupul Zdaleka nejrychlejší z party DFX je vládnoucí španělský šampion Formula Extreme a veterán Velkých cen Jose Luis Cardoso, který měl v této sezóně hroznou smůlu. Další jsou stávající evropský mistr Superstock Lorenzo Alfonsi a portugalský jezdec Miguel Praia. Marco sám se vzdal R1 a svému již tak dost přetáženému týmu ještě více zkomplikoval situaci.

Tým Lorenzini by Leoni v loňské sezóně bleskově zaútočil na evropském mistrovství Superstock, které Lorenzo Alfonsi vyhrál a na druhém místě skončil Gianluca Vizziello, oba na strojích Yamaha R1. Přechod na celozávodní motocykl s hladkými pneumatikami zatím 'Vizzimu' na osamělém superbiku Lorenzini příliš nepomohl a doposud se snaží dosáhnout svého tempa z loňské sezóny STK. To se však jistě brzy změní.

Sestavu mnoha Yamah na roštu SBK končí závodník belgické Zone Rouge pro tým svého šeta, 39-letý Michel Nickmans. Michel je někdejší vítěz belgického poháru Yamaha, který se rovněž proslavil závoděním na stroji Yamaha Fazer v mistních soutěžích Superbike.

FOGGY PETRONAS

Přes zimu došlo v týmu Foggy Petronas k určité změně – nastoupili do něj dva noví jezdci a kontrolu nad řízením týmu převzal nový manažer v podobě Jacka Valentina.

V této sezóně přichází Garry McCoy, bývalý plochodrážní jezdec, který vítězil jak ve Velkých cenách (5krát), tak v SBK – loni na Phillip Island. Vedle Garryho je tu i Steve Martin, tichý a kamarádský veterán, který loni zamotal na jednomu člověku hlavu na stroji DFX Ducati se třemi prvními pozicemi na startu a pěti 3. místy v roce 2004.

Petronas FP-1 je jediným trojválcem na roštu a také ho nejvíce postihly nedávné změny pravidel, neboť je stále homologován jako 900 cm³. Více změn motoru by zvýšilo jeho výkon, ale to vždy kráčí ruku v ruce s žalostnou spolehlivostí motocyklu. Proto SBK zůstává pro trojválců i nadále obtížným úkolem. ■

DOLE: Bok po boku v San Marinu – mistr světa James Toseland a Troy Corser
BELOW: Side by side for World Champion James Toseland and Troy Corser in San Marino



nová dimenze bezpečí

Osobní ochrana V.I.P

Ochrana objektů s přístupem veřejnosti

Bezpečnostní zajištění kulturních a V.I.P. akcí

Konzultační a poradenská činnost

Elektronické zabezpečovací systémy

Převoz cenin a osob

Pronájem detektorů kovů

Sídlo SBA - Expert, a.s. :

Kongresové centrum Praha,

Na Pankráci 17, 19/1685, 140 21 Praha 4

tel/fax: +420 261 174 196, mobil non-stop: +420 606 635 648

e-mail: info@sbaexpert.cz

Kancelář předsedy představenstva SBA - Expert, a.s. :

Jiráskova 371, 295 01 Mnichovo Hradiště

tel/fax: +420 326 771 986

e-mail: info@sbaexpert.cz

ONWARDS AND UPWARDS

The World Superbike Championship is back, and how! A full grid, a four-pronged Japanese attack and cracking racing to boot. But who would have guessed that Suzuki would be the ones off and running this year?

There is no denying that the World Superbike Championship has gone through a difficult couple of seasons but, just when many of the other automotive world series have started to feel the pinch and shrink, the production-based SBK Championship is on the up again and returning to its glory days. Welcome back, the greatest bike racing on earth.

Ducati

What was Fila Ducati has swapped title sponsors for Xerox but very little else has changed for the works Ducati squad, as World Champion James Toseland and 2004 season runner-up Régis Laconi take to the tracks again.

The 999 vee-twin cannot compete on horsepower with the new generation of 'fours' and the desmo engine doesn't have a great deal of power left to be squeezed out of it. The Bologna bikes will be prepared to race-bike perfection, though, and they will be making up with corner speed and sheer grunt out of medium-speed corners what they lose elsewhere.

This year it is Frenchman Régis Laconi leading the charge of the twin brigade as he wrings every last ounce of speed from his mount. He was unlucky to be injured in the warm-up at Valencia and ruled out of the races but otherwise he has taken the fight to the front, something that the reigning Champion has thus far failed to do.

The Caracchi team is anything but a second-division works Ducati Squad, and on paper the Bologna team's riding strength looks almost as strong as the works outfit. Lorenzo Lanzi is very highly rated, indeed, and joining him is one Alfonso Nieto, he of the legendary Spanish racing dynasty, some five-time 250cc Grand prix winner and runner-up in the World Championship of that class in 2002. So far, Lanzi has looked the pick of the pair, except when it has been raining, and Forzi needs to up his game to make a name for himself in this ultra-competitive arena.

Only two seasons ago, the customer-racing Ducati RS was the staple diet of the World Superbike grid, now two of the only five that are out there on a permanent basis are Lucio Pedercini's bikes for his eponymous squad. The very amiable and sometimes surprisingly quick Lucio and yet-to-impress team-mate Alessio Velini might be well off the pace, but let's see what happens if it rains.

Czech rider Jiri Mrkyvka will come back for another season in Superbike, this time on a Ducati 999RS. Jiri managed a best of 10th place at Valencia last season, when all around him fell off, but he will struggle to be anywhere other than at the back of the field this season. He never stops trying, though.

That would have been it for Ducati, but at Monza DFX Yamaha's Marco Borciani finally got fed up trying to get used to the fickle four and swapped to Leon Haslam's old Ducati 999 from last year.

HONDA

It was wonder-tuning Dutchman Gerrit ten Kate who forced open the door for the fours in Superbike last year once he got hold of the Honda CBR 1000RR Fireblade. The thing was barely out of its production crate when Chris Vermeulen first took it to the track, and it was still only 'part racer/part roadster' ➤

DOLE: Karl Muggeridge je rychlý, ale dává zabrat pneumatikám, které jsou již ojeté na jeho stroji Ten Kate Honda Fireblade
BELOW: Karl Muggeridge is fast but harder on his tyres, which are already marginal, on the Ten Kate Honda Fireblade



PLZEŇSKÁ RESTAURACE

v Obecním domě v Praze



OTEVŘENO DENNĚ / OPEN DAILY
12:00 - 23:00

tel: 222 002 784
e-mail: info@obecnidum.cz
www.obecnidum.cz

FRANCOUZSKÁ A PLZEŇSKÁ RESTAURACE V OBECNÍM DOMĚ V PRAZE
nám. Republiky 5, 110 00 Praha 1



OTEVŘENO DENNĚ / OPEN DAILY
11:30 - 23:00

tel: 222 002 770
e-mail: info@obecnidum.cz
www.obecnidum.cz



FRANCOUZSKÁ RESTAURACE

v Obecním domě v Praze



VPRAVO: Je třeba naplno využít mimořádný talent Chrise Vermeulena, protože ti, kdo ho v Hondě platí, chtějí, aby v Grand Prix vyhrával

RIGHT: Make the most of the sublime talents of Chris Vermeulen because his Honda paymasters would like to see him win in Grands Prix

DOLE: Kawasaki Chrise Walkera vede před Hondou superbikového favorita Frankieho Chihliho a Ducatim stále se zlepšujícího Fonsiho Nietu
BELOW: Chris Walker's Kawasaki leads superbike favourite Frankie Chili's Honda and the Ducati of the now improving Fonsi Nieto

by the time the young Aussie cranked up its first win. From then on, the team got stronger and stronger, not at all hindered by the young Australian's obvious abundance of God-given talent. Now with a big-time sponsor in the chequebook colours of Winston that the team truly deserve, things are looking rosy.

Strangely it took a little while for the 'fab four' of 2004 to make its presence felt this season, but Chris has got the bike up to speed and is now looking to make that next big step to challenge the Suzukis. And his team-mate Karl Muggeridge is anything but overshadowed, proving that he is a tough competitor - too tough sometimes as several competitors will testify having been skittled by Muggas and his mount.

Ex sidecar World Champion Klaus Klaffenböck enjoyed his time in World Supersport last year so much that he has moved up to the premier class with Honda. He brings with him the very highly rated German youngster Max Neulärchner, who finished 9th in last year's WSS series in among some very worthy talent. He is not out of his depth in the top class, either, and will soon be challenging for wins, that is for sure. Teaming up with Max is Pierfrancesco Chili, everybody's favourite Superbiker. He has had a torrid start to the year, both getting used to the bike and suffering a broken collar bone in Australia, but he will be back racing hard soon, too.

Briton Mark Griffith's Renegade squad had a stunning induction into SBK last year with series returnee Nori Haga getting close to taking the title. Now it is all change for the squad. They have swapped their north of England base for Bologna, and the Ducatis have been replaced (in spite of the team move to the factory doorstep) by British-tuned Hondas. And in comes none other than Ben Bostrom to be reunited with a bunch of his old L&M Ducati engineers. He won five SBK races in a row in 2001, but his form has undulated much since. After a difficult start to the season, the team have since upped their pace, and it will be interesting to see how their season progresses.

KAWASAKI

It was left to perennial enthusiast and staunch Kawasaki supporter Sergio Bertocchi to fly the green flag in 2004 with precious little factory help in the beginning. Kawasaki started to pay a bit more interest further into the season and are determined now to give it maximum support via race-kit parts. The base ZX-10R is tiny and powerful and has already



won in the cauldron of British Superbike (with the UK Hawk team now supplying their engine for Bertocchi) so there is no reason why it shouldn't be right up there this season. Ivan Clementi gets another crack at the SBK whip, but Bertocchi-focused eyes should be on the genteel but seriously underrated Giovanni Bussci. Sergio and Giovanni deserve a deal of glory: they are two of the long-standing, quiet unsung heroes of the series.

By switching to green bikes, the San-Marinese-based PSG-1 squad may have forced out Frankie Chili, but with a strong-two man squad for '05 on their Kawasakis, the team is serious and then some. For riding strength, step forward the faster of the Bertocchi boys from last year, Mauro Sanchini, and the ever-green Chris Walker who gets back on a beloved Kawasaki again after much too long away. The bike has never been short of horsepower and Chris has been spending much time getting the chassis sorted. As of Valencia that seems to have happened, and the one whom his team smilingly refer to as the 'terrible child' will hopefully be getting quicker and quicker through the year.

SUZUKI

After a season away from SBK, the Belgian-based, Corona-sponsored Alstare squad comes back to the premier class with some force. The K5 version of the fabled GSX-R 1000 has taken the roadbike world by storm, much as its predecessor had done on the race tracks of Britain and America. However, nobody (except for everyone at Alstare...) expected the bike to blitz the world series the way it has.



**SUPERRYCHLÉ MOTORKY
NABLÝSKANÁ AUTA
LUXUSNÍ ROŠTĚNKY
FUTURISTICKÉ ZBRANĚ
ADRENALIN Z AKCE**



**Tohle vše si můžete dopřát v herním eshopu
www.funshop.cz**



LIBBES



- rychlé řešení nedostatku pracovních sil
- pravidelné a stabilní zajištění pracovníků
- operativnost v požadavcích
- dodání sezonních pracovníků

LIBBES, spol. s r.o.

info@libbes.cz
www.libbes.cz



NAHOŘE: Régis Laconi vyhrál na svém továrním Ducatu tři ze čtyř posledních závodů. Kdo tvrdil, že era dvouválců do V skončila?

ABOVE: Régis Laconi has won three of the last four races on his works Ducati. Who said the era of vee-twins was over?

► 1996 Champion Troy Corser loves the bike and from the moment he tested it he has been at or near the front in every test and race session since. And with the much loved and ferociously fast Yukio Kagayama as his team-mate, Alstare Suzuki Corona Extra is looking a class apart. The question is: when will anyone else decide to go the Suzuki route in SBK? Troy, Yukio, all of Alstare, John Reynolds and Mat Mladin can't all be wrong, can they?

YAMAHA

Yamaha have taken over from Ducati as supplier of the largest portion of the SBK grid in 2005 with the premier squads being the Belgarda as was Yamaha Italia team and Yamaha France. In the former we have Nori Haga, Yamaha's favourite son, and the much underrated Andrew Pitt. The team have struggled a little so far, but a revision to a race-kit swinging arm should make the bike much more competitive and allow Nitro Nori to exploit his sublime talents in the series he loves once again.

On the French side of the Yamaha fence we have Martial Garcia's beautifully liveried bikes, with reigning Endurance Champion Sébastien Gimbert on board. Alongside him is another factory favourite in the form of Norick Abe, the 29-year old, but 11-year veteran of Grands Prix. With three wins in the premier GP class to his name, Norick is super quick for sure and will be right at the front in this series.

The French bike has had a more radical frame since the start of the season, and Norick is gradually reverting to his 500/MotoGP form: poor qualifying, lightning starts and fantastic race pace.

After a devoted career on Pirellis and Ducatis, the latter now move out of the way for Yamaha R1s for the Italian-based DFX squad. And, it is running two groups of two riders under different banners with one side branded Sterilgarda, for Marco Borciani's family sponsor. It's a denture fixant, if you really need to know! By far the quickest of the DFX bunch is

reigning Spanish Formula Extreme Champion and Grand Prix veteran Jose Luis Cardoso who has suffered appalling luck this season. Others are reigning European Superstock champion Lorenzo Alfonsi and Portuguese rider Miguel Praia. Marco himself has given up with the R1 and complicated matters further for his already overstretched squad.

The Lorenzini by Leoni squad blitzed last season's European Superstock Championship with Lorenzo Alfonsi winning it and Gianluca Vizziello finishing runner up on their Yamaha R1s. The graduation to a full-race bike on slicks hasn't really helped 'Vizzi' so far on the lone Lorenzini superbike, and he is struggling thus far to match his last-season STK pace. That will surely change soon, though.

Finishing the line-up of the many Yamahas out there on the SBK grid is the Belgian Zone Rouge entry for the team's boss, 39-year-old Michel Nickmans. Michel is a one-time Belgian Yamaha Cup winner who was also famous for racing his Yamaha Fazer in local superbike races.

FOGGY PETRONAS RACING

There has been something of a revamp over the winter for the Foggy Petronas team, with two new riders on board and a new Team Manager to take control of proceedings in the form of Jack Valentine.

In this season comes Garry McCoy, the ex-speedway racer who has won in both Grands Prix (5 times) and in SBK, at Phillip Island last year. Alongside Garry is Steve Martin, the quiet and amiable veteran who turned more than a few heads last year on the DFX Ducati with three poles and five 3rd places in 2004.

The Petronas FP-1 is the one three-cylinder machine on the grid and it is the one that has been hindered most by recent regulation changes as it is still homologated at 900cc. A series of engine developments should have boosted power, but that always goes hand in hand with woe of reliability for the bike. So SBK will remain an uphill struggle for the time being for the triples. ■

DOLE: Tito jezdcí byli v Misano na stupních vítězů v pořadí Laconi, Vermeulen a Corser!

BELOW These guys were on both podiums in Misano in Laconi, Vermeulen, Corser order!



TVOŘÍME VÁŠ VÝHLED

Textilní 191/1, 400 01 Ústí nad Labem, Česká republika
+420 477 102 530 | ravel@ravel.cz | www.ravel.cz

STAVEBNÍ FIRMA
RAVEL
ÚSTÍ NAD LABEM



Advokátní kancelář
JUDr. František Zelenický

Sokolská 52, 120 00 Praha 2

Tel.: (+420) 224 266 856-8, 60

Fax: (+420) 224 266 862

2005 WSBK CHAMPIONSHIP STANDINGS

World Superbike Rider Standings 2005

Pos	Rider	Nationality	Points
1	Troy Corser	(AUS)	254
2	Chris Vermeulen	(AUS)	181
3	Régis Laconi	(FRA)	162
4	Yukio Kagayama	(JPN)	148
5	James Toseland	(GBR)	124
6	Noriyuki Haga	(JPN)	88
7	Chris Walker	(GBR)	87
8	Pierfrancesco Chili	(ITA)	86
9	Andrew Pitt	(AUS)	70
10	Karl Muggeridge	(AUS)	65
11	Norick Abe	(JPN)	63
12	Max Neukirchner	(GER)	50
13	Giovanni Bussei	(ITA)	45
14	Lorenzo Lanzi	(ITA)	30
15	Mauro Sanchini	(ITA)	27

2005 WSS CHAMPIONSHIP STANDINGS

World Supersport Rider Standings 2005

Pos	Rider	Nationality	Points
1	Sébastien Charpentier	(FRA)	140
2	Katsuaki Fujiwara	(JPN)	106
3	Kevin Curtain	(AUS)	93
4	Fabien Foret	(FRA)	74
5	Broc Parkes	(AUS)	60
6	Stéphane Chambon	(FRA)	46
7	Michel Fabrizio	(ITA)	42
8	Gianluca Nannelli	(ITA)	40
9	Tatu Lauslehto	(FIN)	36
=	Javi Fores	(ESP)	36
11	Barry Veneman	(NL)	27
12	Johan Stigefelt	(SWE)	22
13	Sébastien Le Grelle	(BEL)	14
14	Jurgen van den Goorbergh	(NL)	11
15	Simone Sanna	(ITA)	10

World Superbike Manufacturer Standings 2005

Pos	Team	Points
1	Suzuki	263
2	Ducati	200
3	Honda	194
4	Yamaha	129
5	Kawasaki	100
6	Foggy Petronas	17

World Supersport Manufacturer Standings 2005

Pos	Team	Points
1	Honda	150
2	Yamaha	93
3	Ducati	51
4	Suzuki	47
5	Kawasaki	18

2005 STOCK 1000 CHAMPIONSHIP STANDINGS

Superstock 1000 Rider Standings 2005

Pos	Rider	Nationality	Points
1	Massimo Roccoli	(ITA)	74
2	Kenan Sofuoglu	(TUR)	66
3	Didier van Keymeulen	(BEL)	64
4	Craig Coxhell	(AUS)	57
5	Riccardo Chiarello	(ITA)	38
6	William De Angelis	(RSM)	32
7	Vittorio Iannuzzo	(ITA)	28
8	Alessandro Polita	(ITA)	26
9	Alex Martinez Mas	(ESP)	25
10	Denis Sacchetti	(ITA)	22

2005 STOCK 600 CHAMPIONSHIP STANDINGS

Superstock 600 Rider Standings 2005

Pos	Rider	Nationality	Points
1	Claudio Corti	(ITA)	95
2	Yoann Tiberio	(FRA)	85
3	Niccolò Canepa	(ITA)	45
4	Maxime Berger	(FRA)	42
5	Agostin Perez Munoz	(ESP)	29
6	Xavier Simeon	(BEL)	27
7	Andrea Antonelli	(ITA)	23
8	Javier Hidalgo	(ESP)	18
9	Alessandro Colatosti	(ITA)	16
10	Nicky Wimbauer	(USA)	15



... be the first

www.1studio.cz

HOTEL BENICA PIZZERIA TRATTORIA



HOTEL BENICA
Ke Stadionu 2045
Benešov u Prahy

tel : +420 317 725 611-12
fax : +420 317 725 613
GSM : +420 777 219 948
e-mail : info@benica.cz
www.benica.cz

Ubytování

33 pokojů s koupelnou, WC, 3 apartmá, 1 apartmá s KK
pokoje jsou vybaveny telefonem, barevnou TV se satelitním příjmem

Accommodation

33 rooms with bathroom, 3 suites, 1 suite with a kitchenette
telephone, satellite TV Unterkunft

Unterkunft

33 Zimmer mit Bad und WC, 3 Appartements, Appartement mit Koch-
nische. Die Zimmer sind mit Telefon und Satelliten-TV
ausgestattet

Vyhlašená Pizzeria

nabízí mezinárodní, tradiční českou kuchyni a italské speciality včetně
pizzy

Very popular Pizzeria

offers international and local cuisine as well as Italian specialities
including pizza

Pizzeria bieten sowohl

internationale als auch traditionelle böhmische Küche und italienische
Spezialitäten einschließlich der Pizza

Konferenční služby

konferenční sál pro 120 osob s moderním vybavením, dva salůnky

Conference services

fully equipped conference room for 100 people, two lounges

Konferenzservice

Konferenzsaal für 100 Personen mit moderner Ausstattung, Zwei Salons

Sportovní nabídka

golfová hřiště Konopiště (18ti jamkové hřiště Radecký a 9ti jamkové
- public) jsou vzdáleny od hotelu 4 km, minigolf, krytá hala na tenis,
fitness centrum, cykloturistika a jízda na koních

Sports

golf course Konopiště (18-holes "Radecký" course and 9-holes public
course) is just 4 km away. Mini-golf, indoor tennis court, fitness - 1 km.
Ideal conditions for cycling, horseback riding, fishing, an indoor pool,
indoor stadium, firing range, bowling.

Sport

Golfplätze Konopiště (ein Golfplatz mit 18 Löchern Radecký und ein
Golplatz mit 9 Löchern - public) sind 4 km vom Hotel entfernt, 1 km
entfernt befinden sich auch ein Minigolfplatz, eine Tennishalle und ein
Fitnesszentrum. In Benešov stehen Ihnen dann ein Hallenbad und ein
Winterstadion, ein Sportschiesplatz und ein Bowlingzentrum zur
Verfügung

SBK CORONA EXTRA **SUPERBIKE** WORLD CHAMPIONSHIP



All you ever wanted to know
about **Superbike**
on **worldsbk.com**

www.sbksuperstore.com

FGSPORT

Corona
Extra
The Ultimate Party Beer

Team: DUCATI XEROX



1

Bike: Ducati 999 F05
Date of birth: 05/10/80
Marital status: Single
Debut: 1995
Career highlights: 1995 1st British Junior Road Race Champion, 1997 1st British Honda CBR500 Cup, 2002 7th World Superbike Championship, 2003 3rd World SBK, 2004 World Superbike Champion
First WSBK win: 2003, Oschersleben
Team base: Sala Bolognese, Italy

James Toseland

Team: DUCATI XEROX



55

Bike: Ducati 999 F05
Date of birth: 06/07/75
Marital status: Single
Debut: 1990
Career highlights: 1992 Yamaha TZR 125 Cup Champion, 1994 French 250 Champion, 1999 500 GP winner, Valencia, 2003 4th World Superbike Championship, 2004 2nd World SBK
First World Superbikes win: 2001, Imola
Team base: Sala Bolognese, Italy

Régis Laconi

Team: YAMAHA MOTOR FRANCE - IPONE



3

Bike: Yamaha R1
Date of birth: 07/09/75
Career highlights: 3 time 500 Grand Prix winner with 17 podiums
Team base: Avenhon, France

Norick Abe

Team: YAMAHA MOTOR FRANCE - IPONE



32

Bike: Yamaha R1
Date of birth: 09/09/77
Career highlights: 1997 French 250 Champion, 2002 Winner Le Mans 24 Hours and Bol d'Or, 2003 and 2004 2nd French Superproduction Championship, 2nd Le Mans 24 Hours, 2004 World Endurance Champion
Team base: Avenhon, France

Sébastien Gimbert

Team: TEAM PSG-1 KAWASAKI CORSE



6

Bike: Kawasaki ZX-10R
Date of birth: 30/10/69
Marital status: Married
Career highlights: 1995 Italian Scooter Champion, 1997 Italian Scooter Champion, 2000 3rd Italian Superbike Championship, 2003 Italian Superbike Champion, 11th World Superbike Championship, 2004 13th World SBK
Team base: Borgo Maggiore, San Marino

Mauro Sanchini

Team: TEAM PSG-1 KAWASAKI CORSE



9

Bike: Kawasaki ZX-10R
Date of birth: 25/02/72
Marital status: Single
Career highlights: Runner-Up British Superbike Championship, 2002 9th World Superbike Championship, 2003 8th World Superbike Championship, 2004 11th World Superbike Championship
Team base: Borgo Maggiore, San Marino

Chris Walker

Team: TEAM KLAFFI HONDA



7

Bike: Honda CBR 1000RR
Date of birth: 20/06/64
Marital status: Married
Debut: 1982
Career highlights: 1985 1st Italian 125cc, 1988 1st Italian 500cc, 1989 1st Italian 500cc, 1990 1st Italian Open, 1991 1st Italian 250cc, 1997 7th World Superbikes, 1998 4th World Superbikes, 1999 6th World Superbikes, 2000 4th World Superbikes, 2001 7th WSBK, 2002 8th WSBK, 2003 4th WSBK, 2004 5th World SBK
First World Superbikes win: 1995 Italy
Team base: Peverbach, Austria

Pierfrancesco Chili

Team: TEAM KLAFFI HONDA



76

Bike: Honda CBR 1000RR
Date of birth: 24/04/1983
Marital status: Single
Debut: 1982
Career highlights: 2002 2nd German 250 GP Championship, 2003 3rd European 250 GP Championship, 2004 9th World Supersport Championship
Team base: Peverbach, Austria

Max Neuhirchner

Team: TEAM PEDERCINI



8

Bike: Ducati 999 RS
Date of birth: 18/1/75
Career highlights: 1995 Italian Sports Production 125 Champion, 1999 European 250 GP Champion, Italian 250 GP Champion, 2004 12th World Superbike Championship
Marital status: Single
Team base: Volta Mantovana, Italy

Ivan Clementi

Team: TEAM KAWASAKI BERTOCCHI



200

Bike: Kawasaki ZX-10R
Date of birth: 15/09/72
Career highlights: 1996 Italian Sport Production Champion, Winner GSX-R 750 Trophy, 1998 9th World Supersport, 2000 Italian Superbike Champion
Marital status: Single
Team base: Trieste, Italy

Giovanni Bussei

Team: TEAM DUCATI SC-CARACCHI



10

Bike: Ducati 999 RS
Date of birth: 02/12/78
Marital status: Single
Career highlights: 5 times 250 Grand Prix winner
Team base: Bologna, Italy

Fonsi Nieto

Team: TEAM DUCATI SC-CARACCHI



57

Bike: Ducati 999 RS
Date of birth: 26/10/81
Marital status: Single
Career highlights: 2003 2nd European Supersport Championship, 2004 5th World Supersport Championship
Team base: Bologna, Italy

Lorenzo Lanzi

Team: TEAM ALSTARE SUZUKI CORONA EXTRA



11

Bike: Suzuki GSX-R1000
Date of birth: 27/11/71
Marital status: Married
Debut: 1999
Career highlights: 1993 1st Australian Superbike, 1994 1st AMA Superbike, 1995 2nd WSBK, 1995 World Superbike Champion, 1996-2000 3rd World Superbike, 2001 4th World Superbike
First World Superbikes win: 1995 Austria
Team base: Alesur, Belgium

Troy Corser

Team: TEAM ALSTARE SUZUKI CORONA EXTRA



71

Bike: Suzuki GSX-R1000
Date of birth: 07/05/74
Marital status: Married
Career highlights: 2003 3 wins British Superbike Championship, 2004 3rd British Superbike Championship
Team base: Alesur, Belgium

Yuhio Hagayama

Team: DFXTRME STERILGARDA



12

Bike: Yamaha R1
Date of birth: 04/11/80
Marital status: Single
Career highlights: 2004 European Superstock Champion
Team base: Pressana, Italy

Lorenzo Alfonsi

Team: DFXTRME STERILGARDA



20

Bike: Ducati 999RS
Date of birth: 07/12/75
Marital status: Single
Debut: 1988
Career highlights: 2004 10th World Superbike Championship
Team base: Pressana, Italy

Marco Bortolani

Team: DFXTRME



17

Bike: Yamaha R1
Date of birth: 02/03/78
Marital status: Single
Career highlights: 2003 Portuguese Honda CBR 600 Cup Champion
Team base: Pressana, Italy

Miguel Praia

Team: DFXTRME



30

Bike: Yamaha R1
Date of birth: 02/02/75
Marital status: Single
Career highlights: 1993, Spanish 125 Champion, 2nd Spanish Ducados Open Championship, 1998 Spanish 250 Champion, 11th 250 Grand Prix World Championship, 2003 2nd Spanish Formula Xtreme Championship, 2004 Spanish Formula Xtreme Champion
Team base: Pressana, Italy

Jose Luis Cardoso

Team: TEAM PEDERCINI



19

Bike: Ducati 999 RS
Date of birth: 22/09/72
Marital status: Married
Debut: 1987
Career highlights: 2000 2nd Italian Superbike Championship, 2001 19th World Superbike Championship, 2002 13th World Superbike Championship, 2003 9th World Superbike Championship, 2004 16th World Superbike
Team base: Volta Mantovana, Italy

Lucio Pedercini

Team: TEAM PEDERCINI



25

Bike: Ducati 999 RS
Date of birth: 31/07/79
Marital status: Single
Debut: 1995
Career highlights: 2002 2nd European Superstock Championship, 2003 11th European Superstock Championship
Team base: Volta Mantovana, Italy

Alessio Velini

Team: ZONE ROUGE



21

Bike: Yamaha R1
Date of birth: 05/03/66
Career highlights: 2003 4th Belgian Supersport Championship, 2004 5th Belgian Supersport Championship
Marital status: Married
Team base: Couthun, Belgium

Michel Nickmans

Team: SBK TEAM JM



23

Bike: Ducati 999 RS
Date of birth: 08/12/73
Marital status: Married
Career highlights: 1994 3rd Czech Mito Cup, 1997 4th European Superbike Championship
Team base: Brno, Czech Republic

Jiri Mrkvicka

Team: FOGGY PETRONAS



24

Bike: Foggy Petronas FP1
Date of birth: 18/4/1972
Marital status: Single
Career highlights: 1996 12th World 125 GP Championship, 2000 5th World 500 GP Championship, 2001 12th World 500, 2004 6th World Superbike Championship
Team base: Burton-on-Trent, England

Garry McCoy

Team: FOGGY PETRONAS



99

Bike: Foggy Petronas FP1
Date of birth: 02/12/68
Marital status: Single
Debut: 1988
Career highlights: 1998 3rd Australian Superbike Championship, 4th Australian Production Superbike Championship, 1999 Australian Superbike Champion, 2003 8th World Superbike Championship, 2004 7th World Superbike Championship
Team base: Burton-on-Trent, England

Steve Martin

Team: WINSTON TEN KATE HONDA



31

Bike: Honda CBR 1000RR
Date of birth: 20/04/74
Marital status: Single
Debut: 1994
Career highlights: 1999 2nd British Supersport Championship, 2000 5th World Supersport Championship, 2001 7th World Supersports Championship, 2002 14th World Supersports Championship, 2003 4th World Supersports Championship, 2004 World Supersport Champion
Team base: Nieuwleusen, Holland

Karl Muggeridge

Team: WINSTON TEN KATE HONDA



77

Bike: Honda CBR 1000RR
Date of birth: 19/06/82
Marital status: Single
Debut: 1998 (road racing)
Career highlights: 1994-97 2nd Australian Junior Dirt Track Championship, 17th World Supersport Championship, 2002 7th World Supersports Championship, 2003 World Supersport Champion, 2004 4th World Supersport Championship
Team base: Nieuwleusen, Holland

Chris Vermeulen

Team: YAMAHA MOTOR ITALIA WSB TEAM



41

Bike: Yamaha R1
Date of birth: 2/3/1975
Marital status: Married
Debut: 1982
Career highlights: 1996 Suzuki 8 Hour Winner, 1997 All Japan Superbike Champion, 2000 2nd World Superbike Championship, 2002 4th World Superbike Championship, 2004 3rd World Superbike Championship
Team base: Gemo di Lesmo, Italy

Noriyuki Haga

Team: YAMAHA MOTOR ITALIA WSB TEAM



88

Bike: Yamaha R1
Date of birth: 19/06/72
Marital status: Single
Career highlights: 2001 World Supersport Champion, 2002 5th World Supersport Championship
Team base: Gemo di Lesmo, Italy

Andrew Pitt

Team: LORENZINI BY LEONI



45

Bike: Yamaha R1
Date of birth: 03/03/80
Marital status: Single
Career highlights: 2004 2nd European Superstock Championship
Team base: Pegognaga, Italy

Gianluca Vizziello

Team: TEAM RENEGADE KOJI



155

Bike: Honda CBR 1000RR
Date of birth: 07/05/74
Marital status: Single
Debut: 1992
Career highlights: 2000 7th World Superbike, 2001 3rd World Superbike Championship, 2002 5th World Superbike Championship
Team base: Bologna, Italy

Ben Bostrom

ENTRY LIST

83. Giardolini Roberto - 1 - Kawasaki
36. Nedog Luka - 10 - Honda
89. Vos Arre - 10 - Yamaha
18. Miglioratti Christiano

NAME	NAT	TEAM	BIKE
8 Stéphane Chambon	7 FRA	Team Gil Motorsport	Honda CBR 600RR
11 Kevin Curtin	H2 AUS	Yamaha Motor Deutschland	Yamaha R6
12 Javier Fores	5 ESP	Team Alstare Suzuki Corona Extra	Suzuki GSX-R 600
13. Alessio Corradi	P ITA	Team Ducati Selmat	Ducati 749R
14 Andrea Berta	ITA	Team Ducati Selmat	Ducati 749R
15 Matteo Balocco	ITA	Team Lightspeed Kawasaki	Kawasaki ZX-6RR
16 Sébastien Charpentier	1 FRA	Winston Ten Kate Honda	Honda CBR 600RR
19 Jarno Janssen	15 NED	Team Suzuki Nederland	Suzuki GSX-R 600
X Katsuki Fujiwara	JPN	Winston Ten Kate Honda	Honda CBR 600RR
23 Broc Parkes	AUS	Yamaha Motor Deutschland	Yamaha R6
24 Christophe Cogan	FRA	MOTO1 - Suzuki	Suzuki GSX-R 600
25 Tatu Lauslehto	12 FIN	Team Klaffi Honda	Honda CBR 600RR
28 Sami Penna	FIN	Team Klaffi Honda	Honda CBR 600RR
30 Alessandro Antonello	ITA	Team Lightspeed Kawasaki	Kawasaki ZX-6RR
45 Sébastien Le Grelle	1h BEL	Team Le Grelle DHOLDA in Action	Honda CBR 600RR
58 Tomas Mikovsky	CZE	Intermoto Czech Republic	Honda CBR 600RR
59 Pawel Szkopek	POL	Intermoto Czech Republic	Honda CBR 600RR
64 Julien da Costa	FRA	Team Lightspeed Kawasaki	Kawasaki ZX-6RR
69 Gianluca Nannelli	3 ITA	Team Carrachi	Ducati 749R
77 Barry Veneman	10 NED	Team Suzuki Nederland	Suzuki GSX-R 600
84 Michel Fabrizio	2 ITA	Team Italia Megabike	Honda CBR 600RR
88 Julien Enjolras	FRA	Tati Team Beaujolais Racing	Yamaha R6
99 Fabien Foret	FRA	Team Megabike	Honda CBR 600RR
100 Topi Haarala	FIN	Team Klaffi Honda	Honda CBR 600RR
116 Johan Stigefelt	11 SWE	Stiggy Motorsports	Honda CBR 600RR
127 Robin Harms	4 DEN	Stiggy Motorsports	Honda CBR 600RR

83. Jones Craig GB - Honda - 6 90. Oude Pavel - 10 - Honda
164. Sanna Simone - 1 - Honda 24. Daelen Volter - 3 - Honda - 9

CHOICE OF WORLD CHAMPIONS

ALSO TRUSTED BY:

Karl Muggeridge
Chris Vermeulen
Sébastien Charpentier
Katsuki Fujiwara
Troy Corser
Yukio Kagayama
Chris Walker
Mauro Sanchini
Fonsi Nieto
Gianluca Nannelli
Kevin Curtin
Broc Parkes
Fabien Foret
Michel Fabrizio
Stephane Chambon
Vittorio Iannuzzo
Jörg Tschert
Craig Coxwell
John Reynolds
Scott Smart
Jeremy McWilliams
Kurtis Roberts

WHO DO YOU TRUST.....

Distributor: DK auto-moto s.r.o., Podolska 74, 147 00 Praha 4, tel/fax: 24143 2265, www.dkracing.cz, dk@email.cz

BLÁZNOVSTVÍ STŘEDNÍ VÁHY

Závodní pole je možná řidší než v minulosti, ale závodění má stále nejvyšší kvalitu. Takže, dámy a pánové, nastává bitka bez rukaviček, neboli Mistrovství světa Supersportu

Mistrovství světa Supersportu v minulosti předvedlo několik z nejtěsněji vybojovaných soutěží na dvou kolech, kdy se „Velká čtyřka“ japonských výrobců snažila zuby nehty, aby vytvořila nejrychlejší motocykl, který by propagoval jednu z největších prodejních tříd posledních let – modely 600 Supersport.

DOLE: Tříkrát Honda! Sébastien Charpentier (16) a Katsuaki Fujiwara (21) na strojích Ten Kate Honda mezi sebe sevfeli Fabiena Foreta na podobném stroji Megabike

BELOW: Honda triple! Sébastien Charpentier (16) and Katsuaki Fujiwara (21), Ten Kate Hondas, sandwich Fabien Foret on the similar Megabike machine

HONDA

Ten Kate Honda vyhrál titul WSS tři roky po sobě – Fabien Foret, Chris Vermeulen a v loňské sezóně Karl Muggeridge. Jelikož oba týmoví kolegové z roku 2004 odešli jinam, mají dva noví jezdcí šanci vyzkoušet kouzelné stroje holandského mistra seřizování Gerrita ten Kateho. Pro Sébastiena Charpentiera je přechod do nového týmu obrovskou příležitostí, neboť loni jezdil v barvách Team Klaffi na Hondě CBR 600RR, sezónu skončil na čtvrtém místě a s výbornými výsledky, neboť dvakrát dojel druhý za celkovým mistrem Karlem Muggeridgem a dvakrát byl třetí za dvojicí strojů TK, kdy byl před ním také Broc Parkes.

Séb nebude mít jednoduchou práci v boji s týmovými kolegy Katsuakim Fujiwarou. Japonská hvězda Katz byl až doposud skrznastr mužem Suzuki, většinou v týmu Aistare, ale stále více ho znechucoval GSX-R 600, zvláště ve svém nejnovějším převtělení. A to říká jezdec, který byl

druhý v sérii 2002 a dosáhl 4 vítězství.

Katzův kolega z loňského roku, stále svěží a neuvěřitelně nadaný Francouz Stéphane Chambon, rovněž směřuje do Hondy. Nastupuje na stroji Teknik bývalé Alphy.

Na druhém konci věkové stupnice je Michel Fabrizio, jehož jediná „francouzská spojka“ spočívá v tom, že ho jeho italská rodina pojmenovala po Michelu Platním, francouzském fotbalistovi, který italskému týmu Juventus pomohl ke třem národním titulům. Fabrizio si také sám v roce 2003 pomohl k titulu evropského mistra Superstock před vysoce hodnoceným Lorenzem Lanzim, a od té doby se na nekonkurenceschopných strojích zúčastnil několika závodů, kde zapůsobil na řadu lidí.

Michel se vrací do Mistrovství světa Supersportu na Hondě s podporou Team Italia v týmu Megabike a měl by být opravdovým soupeřem. Někdy je unáhlený a někdy i příliš sebejistý, ale má obrovský talent, takže může být jak unáhlený, tak sebejistý.

Kromě něj je v Megabike mistr světa Supersportu z roku 2002 Fabien Foret, který se vrací nazpět do Hondy po odkrocích ke Kawasaki a Yamaze, a jeho vítězství v Misano na dřívějším nepříteli konkurenceschopném zeleném motocyklu vyniká jako jedno z nejpozoruhodnějších vítězství v dějinách Supersportu.

Dalším jezdcem, který přechází k Hondě, ale tentokrát z 250 Grand Prix Aprilia, je Švéd Johan Stigefelt. „Stiggy“ je

Fabien Foret
Francie- Honda CBR
600RR



NAHOŘE: Javi Fores vede v Misano před veteránem Supersportu (ale doposud velice rychlým) Cristianem Migloriatim a Camilem Mariottinim

ABOVE: Javi Fores leads Supersport veteran (but still very fast) Cristiano Migloriati and Camilo Mariottini in Misano

evropské soutěže Superstock, a polský jezdec Pawel Szkopek, který měl koncem loňské sezóny čtyři esové jizdy v SBK na Suzuki a nasbíral body.

YAMAHA

Snad největším překvapením seznamu účastníků Supersportu je nízký počet závodníků na Yamaze, o které se všeobecně říká, že se svým výkonem blíží mocným Hondám. Jelikož Yamaha Italia přechází do Superbike, přechází zodpovědnost za „Velké H“ do schopných rukou týmu Yamaha Motor Deutschland, který si zvolil celoaustrialskou sestavu – Broca Parkese a Kevina Curtaina. Kevin skončil loni v sérii jako šestý a zajezdil si dosyta na červeno-černo-bílých strojích, a k němu se připojuje druhý jezdec série Broc Parkes, který odchází od Ten Kate. Spolu tvoří skutečně silnou dvojici a budou potřebovat všechny své rozsáhlé zkušenosti pro boj s nepřitelem.

Posledním z triumvirátu Yamahy je Julien Enjolras, mladý Francouz, který do Světové série přechází z francouzské národní soutěže se svým závodním motocyklem Tati Team Beaujolais.

VLEVO: Francouze Fabiena Foreta nevyvedlo z míry, že má jako týmového spolujezdce mladého, ale talentovaného Michela Fabrizia

LEFT: Frenchman Fabien Foret has not been fazed by having the precocious talent of Michel Fabrizio as a team-mate





NAHOŘE: Španěl Javi Fores vážně potřebuje modernizovaný stroj 2006 Suzuki GSX-R 600, aby prokázal svou nepochybnou rychlost.

ABOVE: Spain's Javi Fores really needs the updated 2006 Suzuki GSX-R 600 really to show his undoubted speed

► KAWASAKI

Kawasaki má skvělý závodní stroj, s nímž se letos pustí do Mistrovství světa Supersportu, a zelený tým věrných závodníků Team Kawasaki Bertocchi nastoupí na trať s jediným účastníkem, Alessandrem Antonellem. Někdejšímu závodníkovi Aprila Superbike se při jediné soutěži na starším stroji loni v Imole podařilo umístit mezi prvními deseti před některými obdivovanějšími jezdci, a proto se jistě těší na novou sezónu.

Také Team Lightspeed Kawasaki se naplno vrací do soutěže a bere s sebou mladého italského kanóna a evropského mistra Superstock v roce 2003 Mattea Baiocca, který přechází ze své Yamahy Lorenzini by Leoni, a Španěla Davida Garcíu. Někdejší jezdec Grand Prix Garcíu zkoušel v několika minulých sezónách závodit v Superbike, ale sužovala ho zranění. Doufá, že ve třídě střední třídy bude mít víc štěstí.

SUZUKI

S opětovným nástupem do Superbike Team Aistare Suzuki Corona Extra poněkud vyčkává v soutěži Supersport, než bude k dispozici další generace GSX-R 600. Mezitím dávají mladému Španělovi Javimu Foresovi možnost vyzkoušet si motocykl, což bude dobrá zpráva pro všechny. Javi předvedl několik výborných jízd v kotli, kterým je španělské mistrovství Supersportu, a loni závodil za svou zemi ve finále poháru Suzuki GSX-R 750 v Atlantě při svém prvním závodě mimo Španělsko. Se svým

motocyklem byl na první pozici, první závod nedokončil a druhý vyhrál, takže se celkově umístil pátý. Dobrý mezinárodní debut před některými velice zkušenými a rychlými soupeři.

Také holandský závodník a majitel týmu Jarno Janssen se v roce 2005 naplno vrací do série na Suzuki se svým vlastním týmem a s podporou holandského dovozce. Dal se do party s krajanem Barrym Venemanem, kterému se v loňské sezóně podařilo v domácím závodě skončit v první desítce, a když má dobrý den, je velice rychlý.

Také belgický vytrvalostní tým MOTO-1 zapsal do soutěže Suzuki s veteránem soutěže Christophem Coganem.

DUCATI

Tolik tedy o japonské 'Velké čtyřce', ale co silná výbava Ducati? Lorenzo Lanzi dokázal v roce 2004, že nový stroj 749R má svůj potenciál, a proto firma podporuje dva stroje v týmu SL pod vedením někdejšího jezdce SBK Serafina Fotiho. Andrea Berta bude závodit pod hlavičkou Team Ducati Selmat spolu s navrátilcem do soutěže Alessiem Corradim. Bývalému evropskému mistru v Supersportu se tento stroj v Monze velice líbil. V sérii je ještě jeden Ducati – italského závodníka Gianlucy Nannelliho, který se vrací do WSS po poměrně dobré formě v loňském Superbiku. Gianluca bude závodit za Team Caracchi a je to nepochybně jezdec, kterého nelze podceňovat. ■

Maxdrinks s.r.o.

Maxdrinks s.r.o.
Na vrstevách 216/22
140 00 Praha 4

www.maxdrinks.cz

AUTODOPRAVA JIŘÍ PÁNEK - DOSP



Na bitevní pláni 15
140 00 Praha 4
Tel/Fax: +420 241 410 30 53
E-mail: dosppanek@quick.cz

MID TERM MADNESS

The field may be a little sparser than of yore, but the racing is still of the highest quality. Once again, ladies and gentleman, it is the gloves-off slug fest that is World Supersport

DOLE: Sébastien Charpentier v letošní sezóně dominoval

závodům na výkonném stroji Ten Kate Honda
BELOW: Sébastien Charpentier has dominated proceedings this season on the powerful Ten Kate Honda

The World Supersport championship has historically produced some of the closest racing on two wheels anywhere as the 'Big Four' Japanese manufacturers have fought tooth and nail to produce the fastest bike to promote one of the biggest sales classes of recent years, the supersports 600 models.

HONDA

Ten Kate Honda have won the WSS title for three years in a row, with Fabien Foret, Chris Vermeulen and last season Karl Muggeridge. With both 2004 team-mates moving on to pastures new, two new riders get the chance to sample the magic bikes of Dutch tuning maestro Gerrit ten Kate. For Sébastien Charpentier the move to a new team is the biggest change for he ran a Honda CBR 600RR in Team

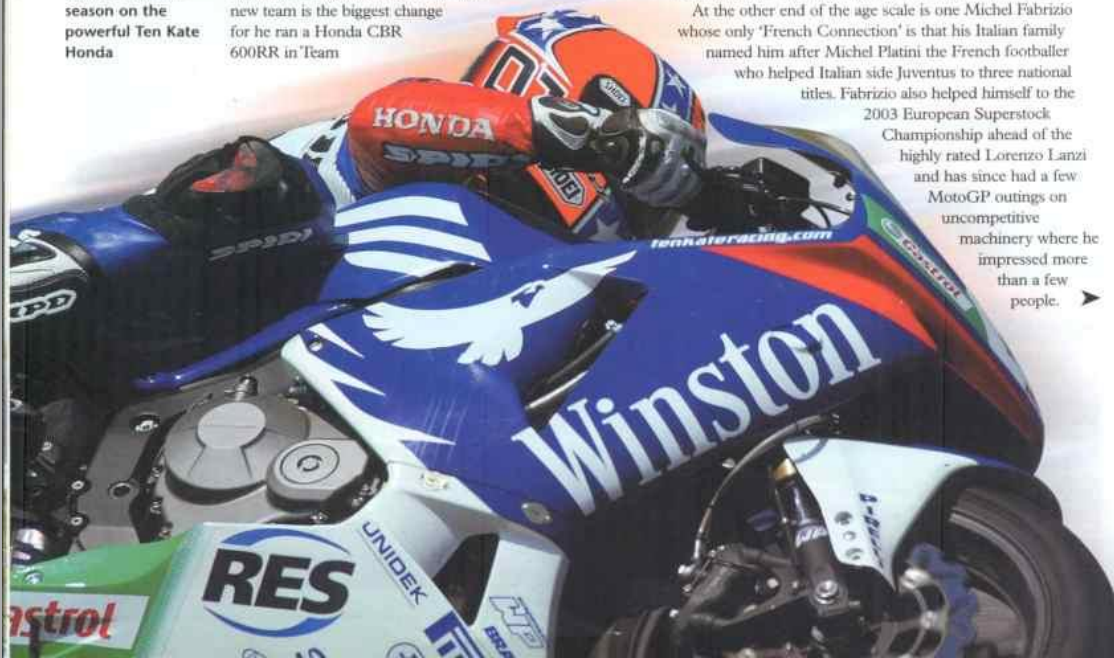
Klaiffi colours last year, finishing the season in fourth place and ending proceedings on a high with two runner-up spots to eventual Champion Karl Muggeridge, and two thirds behind the pair of TK bikes with Broc Parkes also ahead.

Séb will have no easy job of it against a team-mate in the shape of Katsuki Fujiwara. Up until now Japanese star Katz has been a Suzuki man through and through, mostly with the Alstare squad, but he has been increasingly frustrated by the GSX-R 600, especially in its latest incarnation. This for a rider who was 2nd in the series in 2002 and who has taken 4 wins.

Katz's team-mate from last year, the evergreen and unbelievably talented Frenchman Stéphane Chambon is also Honda bound. He lines up on an ex-Alpha Tèknik bike.

At the other end of the age scale is one Michel Fabrizio whose only 'French Connection' is that his Italian family named him after Michel Platini the French footballer who helped Italian side Juventus to three national titles. Fabrizio also helped himself to the

2003 European Superstock Championship ahead of the highly rated Lorenzo Lanzi and has since had a few MotoGP outings on uncompetitive machinery where he impressed more than a few people. ➤

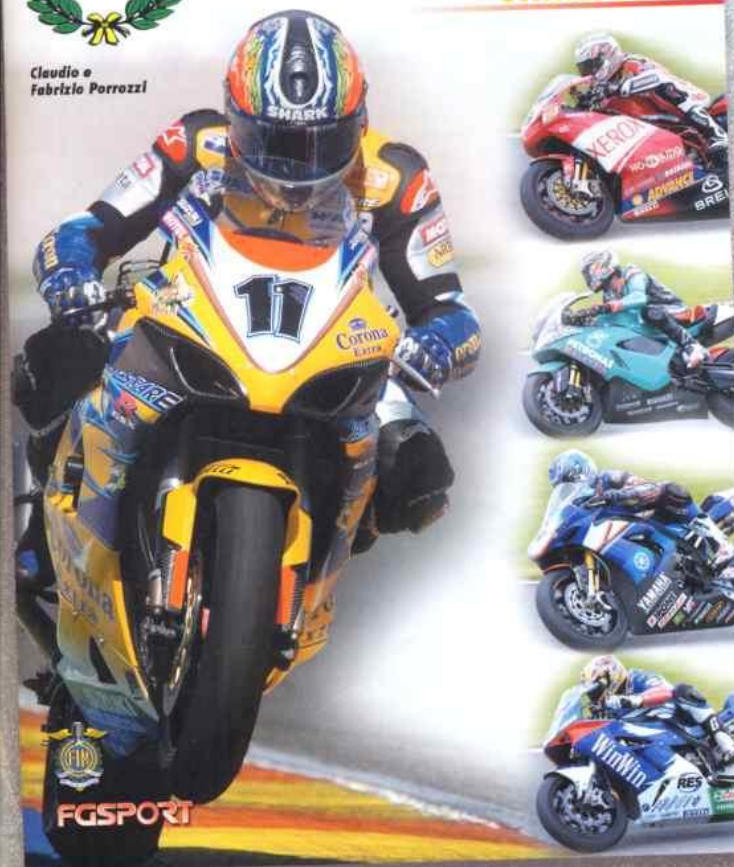


OFFICIAL BOOK 2005



Claudio e Fabrizio Porrozzi

SS SUPERBIKE
WORLD CHAMPIONSHIP
Official Book



Il libro che ripercorre tutto il campionato 2005 SUPERBIKE, SUPERSPORT e SUPERSTOCK. 160 pagine a colori in grande formato, con oltre 400 fotografie tutte a colori, e tutte le classifiche gara per gara e quelle finali del Campionato. Testi in italiano o inglese. Potete trovarlo nelle principali librerie del mondo oppure ordinarlo a:

The book that relives all the action from the 2005 SUPERBIKE, SUPERSPORT and SUPERSTOCK championships! 160 pages, in full colour, large format, with over 400 colour photographs, and all the race-by-race results and championship standings. Text in Italian or English. Available in leading bookshops worldwide or from:

Ein Buch, mit dem Sie alle Stationen der SUPERBIKE, SUPERSPORT und SUPERSTOCK Meisterschaften 2005 noch einmal durchlaufen können. 160 farbige Seiten in Großformat mit über 400 Farbphotos, der Tabellentand. Renner für Renner und das Endergebnis der Meisterschaft. Auf Italienisch oder Englisch. Das Buch ist in allen großen Buchläden der Welt erhältlich. Bestellt werden kann es bei:

UK:
Vine House
Tel.: 0044-1825-723 398
e-mail: sales@vinehouseuk.co.uk
Meneshire
Tel.: 0044-208-5667 344
e-mail: raybarker@meneshire.com

Europe only:
SEP Editrice
Tel.: 0039-02-9520 026
Fax.: 0039-02-9522 330
e-mail: info@sepeditrice.it



NAHOŘE: Tři muži na Hondách na pódiu v Misanu
ABOVE: Three Honda men on the Misano podium

➤ Michel steps back into World Supersport on a Team Italia-backed Honda for the Megabike squad and he should be a real contender. He is sometimes brash and sometimes over confident but then he has a huge talent to be brash and confident about.

Alongside him at Megabike is 2002 World Supersport Champion Fabien Forêt who switches back to Honda after bouts with Kawasaki and Yamaha, and his Misano win on the former somewhat uncompetitive green bike stands out as one of the most remarkable victories in Supersport ever.

Another rider switching to Honda but this time from a 250 Grand prix Aprilia is Swede Johan Stigefelt. 'Stiggy' has been a top-ten runner in GPs for some time now and will be looking to make his mark in this series. Alongside him in the Stiggy Motorsports squad will be compatriot Stefan Folkesson who has been a national Supersport champion and who has also managed several top-ten finishes in the European Supersport Championship.

If you are looking for real European Supersport pedigree, however, then that is provided by the reigning Champion, Finn Tatu Lauslehto who moves into the world series on the sole Team Klaffi Honda this year. And he isn't the only man from that far-northern country in the series as one-time Finnish and Scandinavian Champion Topi Haarakala has signed up with his Ajo Motorsport for a crack at the title on his Honda.

Sébastien Le Grelle signs up for a full season on his team Le Grelle Dholda in Action machine. The twice Belgian Supersport Champion has also been runner-up in the prestigious International BMW Boxer Cup.

Rounding out the Honda hordes will be the pilots of the Intermoto Czech Republic Team, Tomáš Mikšovský, who moves up from European Superstock last year, and Polish rider Paweł Szkopek who had four wildcard SBK rides at the end of last season on a Suzuki and who scored points.

DOLE: Kevin Curtain na stroji Yamaha Germany R6 je jediným jezdcem 'mimo Hondy', který se dokáže přiblížit do čela
BELOW: Kevin Curtain on the Yamaha Deutschland R6 is the only 'non Honda' that can get near the front



*Kevin Curtain - Ave.
Yamaha R6.*



*Tomáš Mikšovský - C2
Honda CBR 600RR*

K+L INTERMOTO CZECH REPUBLIC

Would like to thank all sponsors and suppliers for their support during 2005.

Děkujeme všem sponsorům a dodavatelům za jejich podporu v sezoně 2005

HONDA CBR 600

YAMAHA

Perhaps the biggest shock of the Supersport entry list is the dearth of Yamaha entries, the machine that is generally regarded as being very close to the mighty Hondas in terms of performance. With Yamaha Italia moving up to Superbike, the mantle of taking on the 'Big H' falls into the capable hands of the Yamaha Motor Deutschland squad who have gone for an all-Australian line-up of Broc Parkes and Kevin Curtain. Kevin finished sixth in the series last year and rode his heart out on the red, black and white machines, and he is joined by series runner-up and Ten Kate switcher Broc Parkes. They make a strong pairing indeed and they will need all their vast experience to take the fight to the enemy.

Julien Enjolras is the last of the Yamaha triumvirate, the young Frenchman moving into the World Series from the French national series with his Tati Team Beaujolais Racing squad bike.

KAWASAKI

Kawasaki have a fine racing tool with which to tackle World Supersport this year and green racing stalwarts Team Kawasaki Bertocchi take to the tracks with a solus entry for Alessandro Antonello. The one-time works Aprilia Superbike racer managed a top-ten finish ahead of some much more fancied runners on his one outing on the older bike at Inola last season so he will be relishing the prospects of the new season.

The Team Lightspeed Kawasaki squad also make a full-time entry into the series and take with them young Italian hot-shot and 2003 European Superstock Champion Matteo Baiocco, who swaps from his Lorenzini by Leoni Yamaha, and Spaniard David Garcia. Some time Grand Prix rider Garcia has tried racing in Superbike for the past couple of seasons but has been plagued by injuries. He is hoping for better luck in the middleweight class.

SUZUKI

With a move up into Superbike again, Team Alstare Suzuki Corona Extra are marking a little time in Supersport until the next generation of GSX-R 600 is available. In the meantime, they are giving young Spaniard Javi Fores a run out on the bike, which will be good news for everyone. Javi has been putting in some great races in the cauldron that is the Spanish Supersport Championship, and he raced for his country in the Suzuki GSX-R 750 Cup Finals at Atlanta last year for his first race outside of his own country. He put his bike on pole, DNF'd in the first race and won the second to finish 5th overall. Some international debut ahead of some very experienced and fast opposition.

Dutch racer and team owner Jarno Janssen comes into the series full time in 2005 on Suzukis, too, with his own squad and with backing from the Dutch importer. He is teamed up with compatriot Barry Veneman who managed a top-ten finish at his home race last season and who is very fast man on his day.

The Belgian endurance-specialist MOTO-I squad also have a Suzuki entered for series veteran Christophe Cogan.

DUCATI

That is it for the Japanese 'Big Four' but what of the mighty Ducati equip? Lorenzo Lanzi showed that the new for 2004 749R had potential so the factory is backing two bikes in the SL squad, as was, under the guidance of one-time SBK runner Serafino Foti. Andrea Berta will be racing under the Team Ducati Selmat banner alongside welcome series returnee Alessio Corradi. The ex-European Supersport Champion loved the bike at Monza. There is another Ducati in the series, too, that of Italian Gianluca Nannelli who jumps back into WSS after showing some good form in Superbike last year. Gianluca will be racing for the Team Caracchi squad, and is definitely not a rider to be underestimated. ■

DOLE:

Nepochybné styl hodný budoucího šampiona. Mladý Ital Michel Fabrizio na stroji Megabike Honda Teamu Italia

BELOW: The style of a future champion for sure. Young Italian Michel Fabrizio on the Team Italia Megabike Honda



Team: TEAM DUCATI SELMAT



17

Bike: Ducati 749 R
Date of birth: 15/6/76
Marital status: Single
Debut: 1994
Career highlights: 2000 3rd Italian Supersport Championship, 2001 European Supersports Championship, 2002 12th World Supersports Championship, 2003 8th World Supersports Championship, 2004 11th World Supersports Championship
Team base: Rosta, Italy

Alessio Corradi

Team: TEAM DUCATI SELMAT



14

Bike: Ducati 749 R
Date of birth: 09/08/79
Marital status: Single
Debut: 1995
Team base: Rosta, Italy

Andrea Berta

Team: TEAM GIL MOTORSPORT



8

Bike: Honda CBR 600RR
Date of birth: 10/08/65
Marital status: Single
Debut: 1983 (motocross)
Career highlights: 1993 French 125 Sport Production Champion, 1996 French Superbike Champion, 1999 World Supersport Champion, 2000 2nd World Supersport Championship, 2002 3rd World Supersport Championship, 2003 2nd World Supersport Championship
Team base: France

Stéphane Chambon

Team: YAMAHA MOTOR DEUTSCHLAND



11

Bike: Yamaha R6
Date of birth: 22/5/66
Marital status: Married
Debut: 1995
Career highlights: 1995 Australian 125cc Champion, 2001 5th World Supersport Championship, 2002 11th World Supersport Championship, 2003 Australian Formula X-Treme Champion, Australian Supersport Champion, 2004 6th World Supersport Championship
Team base: Lohne, Germany

Kevin Curtain

Team: YAMAHA MOTOR DEUTSCHLAND



23

Bike: Yamaha R6
Date of birth: 24/12/81
Marital status: Single
Career highlights: 1998 NSW 125 Champion, NSW Formula 3 Champion, Australian 500 Dirt Track Champion, 1999 Australian 125 Champion, Australian 250 Production Champion, 2000 3rd All Japan Championship X-Formula, 2002 11th WSBK, 2003 13th World Supersport Championship, 2004 2nd World Supersport
Team base: Lohne, Germany

Broc Parkes

Team: TEAM ALSTARE SUZUKI CORONA EXTRA



55

Bike: Suzuki GSX-R 600
Date of birth: 16/9/85
Marital status: Single
Career highlights: 2002 2004 5th Suzuki GSX-R 750 World Cup, 3rd Spanish Supersport Championship
Team base: Alost, Belgium

Javi Fores

Team: TEAM LIGHTSPEED KAWASAKI



15

Bike: Kawasaki ZX-6RR
Date of birth: 23/05/1984
Debut: 1990
Marital status: Single
Career highlights: 2003 European Supersport Champion
Team base: Reggio-Emilia, Italy

Matteo Baiocco

Team: TEAM LIGHTSPEED KAWASAKI



48

Bike: Kawasaki ZX-6RR
Date of birth: 05/09/78
Debut: 1990
Marital status: Single
Career highlights: 1996 Spanish 125 GP Champion, 2001 European 250 Champion
Team base: Reggio-Emilia, Italy

David Garcia

Team: WINSTON TEN KATE HONDA



16

Bike: Honda CBR 600RR
Date of birth: 26/3/73
Marital status: Single
Career highlights: Winner 2000 Le Mans 24 Hours, 2003 7th World Supersport Championship, 2004 3rd World Supersport Championship
Team base: Nieuweus, Holland

Sébastien Charpentier

Team: WINSTON TEN KATE HONDA



21

Bike: Honda CBR 600RR
Date of birth: 27/03/75
Marital status: Married
Debut: 1983
Career highlights: 1992 1st Suzuki 4 Hours, 1997 2nd All Japan Superbike Championship, 1999 and 2000, 9th World Superbike Championship, 2001 12th World Supersport, 2002 2nd World Supersport Championship, 2003 5th World Supersport Championship
Team base: Nieuweus, Holland

Hatsuaki Fujiwara

Team: TEAM SUZUKI NEDERLAND



19

Bike: Suzuki GSX-R 600
Date of birth: 07/10/75
Debut: 1993
Career highlights: 1999 and 2002 Grand Prix 250 class, 2004 Race winner national Supersport
Marital status: Single
Team base: Deurne, Holland

Jarno Janssen

Team: TEAM SUZUKI NEDERLAND



77

Bike: Suzuki GSX-R 600
Date of birth: 22/03/77
Marital status: Single
Career highlights: 1999 Dutch Supersport 400 Champion, 2001 500cc Grands Prix, 2002-2003 Dutch Supersport 600 Champion
Team base: Deurne, Holland

Barry Veneman

Team: MOTO-1 SUZUKI



24

Bike: Suzuki GSX-R 600
Date of birth: 31/10/70
Marital status: Single
Debut: 1991
Career highlights: 2001 13th World Supersport, 2002 15th World Supersport, 2003 14th World Supersport, 2004 2nd Bol d'Or
Team base: Marquain, Belgium

Christophe Cogan

Team: TEAM KLAFFI HONDA



25

Bike: Honda CBR 600RR
Date of birth: 18/10/83
Marital status: Single
Career highlights: 2004 European Supersport Champion
Team base: Peuerbach, Austria

Tatu Lauslehto

Team: TEAM KAWASKI BERRTOCCHI



30

Bike: Kawasaki ZX-6RR
Date of birth: 01/05/73
Marital status: Single
Career highlights: 1995 2nd Italian 250 Championship
Team base: Trieste, Italy

Alessandro Antonello

Team: TEAM LE GRELLE DHOLDA



45

Bike: Honda CBR 600RR
Date of birth: 22/04/74
Marital status: Single
Team base: Namur, Belgium

Sébastien Le Grelle

Team: INTERMOTO CZECH REPUBLIC



58

Bike: Honda CBR 600RR
Date of birth: 30/12/82
Marital status: Single
Career highlights: 2004 16th European Superstock Championship
Team base: Czech Republic

Tomas Miksovsky

Team: INTERMOTO CZECH REPUBLIC



59

Bike: Honda CBR 600RR
Date of birth: 06/06/75
Marital status: Single
Career highlights: 2003 Polish Superstock Champion, 3rd Polish Supersport Championship
Team base: Czech Republic

Pawel Szchopek

Team: TEAM CARACCHI



69

Bike: Ducati 749 R
Date of birth: 22/08/73
Marital status: Single
Debut: 1996
Career highlights: 2001 5th European Supersport Championship, 2003 15th World Supersport Championship, 2004 14th World Superbike Championship
Team base: Bologna, Italy

Gianluca Nannelli

Team: STIGGY MOTORSPORTS



72

Bike: Honda CBR 600RR
Date of birth: 26/02/72
Marital status: Single
Career highlights: 1995 and 1997 Swedish Supersport Champion, 2004 2nd Swedish Supersport and 4th European Supersport Championship
Team base: Kristianstad, Sweden

Stefan Folkesson

Team: STIGGY MOTORSPORTS



116

Bike: Honda CBR 600RR
Date of birth: 17/03/76
Marital status: Single
Career highlights: 1994-1995 Swedish 125 Champion, 1996 Scandinavian 250 Champion, extensive career in 250 and 500cc Grands Prix - highest placed finishes 7th and 8th
Team base: Kristianstad, Sweden

Johan Stigefelt

Team: TEAM ITALIA MEGABIKE



84

Bike: Honda CBR 600RR
Date of birth: 17/09/84
Marital status: Single
Career highlights: 2003 European Superstock Champion
Team base: Rome, Italy

Michel Fabrizio

Team: TEAM MEGABIKE



99

Bike: Honda CBR 600RR
Date of birth: 29/01/73
Marital status: Single
Debut: 1992
Career highlights: 1995 French 125cc Promosport Champion, 2001 8th World Supersport Championship, 2002 World Supersport Champion, 2003 9th World Supersport Championship, 2004 7th World Supersport Championship
Team base: Rome, Italy

Fabien Foret



Team: TATI TEAM BEAUJOLAIS RACING



88

Bike: Yamaha F6
Date of birth: 13/06/82
Marital status: Single
Debut: 1996
Career highlights: 2003 18th French Supersport Championship, 2004 11th French Supersport Championship
Team base: Lyon, France

Julien Enjolras

Team: AJO MOTORSPORT



100

Bike: Honda CBR 600RR
Date of birth: 09/09/77
Marital status: Single
Debut: 1993
Career highlights: 2001 Scandinavian and Finnish 250 Champion, 2003 8th European Supersport Championship, 2004 3rd European Supersport Championship
Team base: Toijala, Finland

Topi Haarala



JEDNA NA CESTU

Rychlé a divoké Mistrovství Superstock přináší o 100 % větší vzrušení díky startu třídy Junior 600. Nemůžete si přece nechat ujít plné startovní rošty a drsný boj o pozice

Lošská sezóna byla v Mistrovství Superstock především rokem Yamahy R1, neboť tento hbitý a pohotovostní stroj dominoval závodům díky jezdcům týmu Lorenzini by Leoni, Lorenzu Alfonsimu a Gianlucci Vizziellovi, kteří bojovali v čele. Titul si nakonec zajistil první z nich, ale oba v roce 2005 přešli na R1 na plnohodnotné závody superbiků. Jejich tým má v této sezóně jediného jezdce, Massima Roccoliho, který jistě ví, že musí najít rychlost, která se vyrovná nepochybné rychlosti modrobílých R1.

V těsném závěsu za italskými Yamahami byly loni stroje Yamaha Deutschland belgického jezdce Didiera van Keymeulena a tureckého jezdce Kenana Sofuaglu. Tito dva závodníci, kteří se většinu roku 2004 drželi pohromadě, se vracejí k dalšímu pokusu v této sérii, a jejich zkušenosti a rychlost nelze podceňovat.

Prvním z jezdců loňského mistrovství, kteří nešli na R1, byl Riccardo Chiarello na stroji Alstare Suzuki. Loni měl Riccardo oproti Yamahám nižší rychlost, ale celou sezónu tvrdě bojoval a nakonec byl odměněn vítězstvím v Imole. Na rok 2005 má Suzuki novou verzi K5 stroje GSX-R1000, která již prokázala svůj původ při Mistrovství světa Superbike. 'Rocky' nyní musí posoudit své šance na letošní titul.

Mezi další, kteří tuto sezónu zůstávají věrni Suzuki a doufají, že najdou rychlost, která porazí Yamahy, patří Ilario Dionisi (šestý v roce 2004), Pierrot Lerot Vanstaen

DOLE: Riccardo Chiarello skutečně potřeboval vítězství v Misano na stroji Alstare Suzuki Corona Extra GSX-R 1000
BELOW: Riccardo Chiarello really needed his Misano win on the Alstare Suzuki Corona Extra GSX-R 1000



a Leroy Verboen. A k Suzuki od Kawasaki přecházejí dva další rychlí jezdci z loňského roku, Luca Scassa a Enrique Rocamora. Takže v roce 2005 zůstává jediný 'zelený' motocykl, i když ve žlutém odstínu PSG-1 pro Denise Sacchettiho.

Tim bychom byli s výrobci hotovi, nebýt vzrušující vyhlídky, že na roštu uvidíme čtyři hvězdy MV-Agusty.

Gimotorsport má dva přihlášené jezdce – Fabrizio DeMarca a vítěze Superstocku a někdejšího vedoucího jezdce závodu Superbike, Vittoria Iannuzzu. Mezitím závodní tým EVR Corse Biassono přešel v roce 2005 s italskými barvami z Ducati na MV s jezdci Ayrtonem Badovinim a Danielem Vaghim.

Když přejdeme k sérii Junior 600, najdeme tu širokou škálu produktů všech čtyř japonských výrobců, a nesmíme spustit oči z týmu Ten Kate Kobutex Honda, který tvoří Ronald ter Braake a Roy ten Napel. Ten Kate má železko v ohni i v



NAHOŘE: Yoann Tiberio, Claudio Corti a Alessandro Colatosti společně stojí v Misano na pódiu soutěže Junior STK
ABOVE: Yoann Tiberio, race winner and Championship leader Claudio Corti and Alessandro Colatosti share the Misano Junior STK podium

závodním juniorském týmu Remar Honda v podobě Dannyho De Boera. Jistě je, že žádný z nich tam nebude jen do počtu.

Zajímavým účastníkem je vysoce ceněný francouzský jezdec Yoann Tiberio, který na sebe upozornil při několika akcích Supersportu v uplynulých sezónách. Jezdí na další Hondě pro italský tým Megabike, kam patří i Jonathan Gallina pod hlavičkou Team Italia. Dalším jezdcem s určitými zkušenostmi z akcí Supersport je Belgičan Xavier Simeon, který měl jet na stroji Alstare WSS, ale pak byl označen za příliš mladého. V Moto-1 pojedí na Suzuki i Američan Nicky Wimbauer, další mladý triumf, kterého znalci vysoce hodnotí.

V této přehlídce mladých talentů se objeví i dva zavedené týmy z jiných kategorií – Bertocchi a Lightspeed pojedou na trojici velmi složitě vypadajících strojích Kawasaki ZX-6RR pro Loci Napoleone, a Andrea Antonelli se stejným týmem a Nicola Canepa se Sergiem Bertocchiem.

Jak vám potvrdí kterýkoli skupinový test strojů soutěže ve vašem oblíbeném časopise, je těžké mezi nimi vybrat. To vše by mělo v roce 2005 přispět k těsným soubojům! ■

ONE FOR THE ROAD

Superstock has doubled in size for 2005 as the Superstock 1000 FIM Cup and the Superstock 600 European Championships series take to the tracks

Last season was very much the year of the Yamaha R1 in Superstock, as the lithe and nimble machine dominated proceedings with Lorenzini by Leoni riders Lorenzo Alfonsi and Gianluca Vizziello battling at the front. It was the former who secured the title, but both have graduated to full superbike rides on R1s for 2005. Their team has but one rider this season with Massimo Roccoli, who must know that he must find the speed to match the undoubted velocity of the blue-and-white R1.

Following hot on the heels of the Italian Yamahas last year were the Yamaha Deutschland machines of Belgian Didier van Keymeulen and Turkish rider Kenan Sofuaglu. The two who ran close together for much of 2004 come back for another crack at the series, and their experience and speed cannot be underestimated.

The first of the non R1s in the championship chase last year was Riccardo Chiarello on the Alstare Suzuki. Down on speed against the Yamahas last year, Riccardo fought hard all season and was finally rewarded with a win at Imola. For 2005, Suzuki have the new K5 version of the GSX-R1000 which has already shown its pedigree in World Superbike. 'Rocky' must rate his chances for the title this time around.

Others sticking with Suzuki this season and hoping to find some Yamaha-beating speed are sixth-place man from 2005 Ilario Dionisi, Pierrot Lerot Vanstaen and Leroy Verboen. And stepping over to Suzuki from Kawasaki are two other fast riders from last year, Luca Scassa and Enrique Rocamora. That just leaves one 'green' bike in 2005, albeit one in the yellow hue of PSG-1 for Denis Sacchetti.

That would be it for manufacturers were it not for the exciting prospect of seeing four screaming MV-Agustas on the grid. Gimotorsport have two entries for Fabrizio DeMarco and 2002 Superstock Champion and one-time Superbike race leader Vittorio Iannuzzo. Meanwhile the EVR Corse Biassono Racing Team move Italian marques from Ducati to MV in 2005 with Ayrton Badovini and Daniele Vaghi.

Moving across to the Junior 600 series, there is a fine spread of entries from all four Japanese manufacturers, and eyes must be set on the Ten Kate Kobutex Honda squad of Ronald ter Braake and Roy ten Napel. There is also a Ten Kate hand in the Remar Racing Honda Junior team for Danny De Boer. All three won't be in there to make up numbers, that is for sure.

An interesting entry is highly rated French rider Yoann Tiberio who impressed on a few Supersport outings in the past couple of seasons. He rides another Honda for the Italian Megabike squad who also field Jonathan Gallina under the Team Italia banner. Another rider with a little Supersport experience in Belgian Xavier Simeon who was pencilled in to ride the Alstare WSS machine until he was deemed to be too young. Also Suzuki mounted will be Moto-1's entry for American Nicky Wimbauer, another young gun highly rated by those in the know.

Two more established teams from other categories are also running bikes in this showcase for young talent, with Bertocchi and Lightspeed running a trio of the very trick-looking Kawasaki ZX-6RR bikes for Loci Napoleone and Andrea Antonelli with the latter squad and Nicola Canepa with Sergio Bertocchi.

As any group test of Supersport machines in your favourite magazine will tell you, there is little to choose between any of them. It should all make for close-fought racing in 2005! ■

ENTRY LIST

TEAMS & RIDERS

NAME	NAT	TEAM	BIKE
5 7. Riccardo Chiarello <i>15</i>	ITA	Suzuki GSX-R1000	Team Alstare Suzuki Corona Extra
9 Luca Scassa <i>15</i>	ITA	Yamaha R1	Ormeni Racing
11 Denis Sacchetti	ITA	Kawasaki ZX-10R	Team PSG-1 Corse
12 Denny Lannoo	BEL	Yamaha R1	Team Zone Rouge
14 Pierrot Lerat Vanstaen	FRA	Suzuki GSX-R1000	Association Plein Gaz
16 Enrique Rocamora <i>9</i>	ESP	Suzuki GSX-R1000	HP Racing
21 Giacomo Romanelli	ITA	Yamaha R1	Team PMS Corse
22 Leroy Verboven	BEL	Suzuki GSX-R1000	Herman Verboven Racing
24 Marko Jerman	SLO	Suzuki GSX-R1000	MD - Team Jerman
25 Olivier Deporter	BEL	Yamaha R1	Autophone Racing
28 Sepp Vermonden	BEL	Suzuki GSX-R1000	Sepp Racing - Dirk van Mol
31 Vittorio Iannuzzo <i>14</i>	ITA	MV Agusta F4 S 1000	Gimotorsport UnionBikeDucci
32 Alex Martinez Mas <i>13</i>	ESP	Yamaha R1	Team PMS Corse
34 Jose Manuel Hurtado	ESP	Yamaha R1	Alapont Competition
37 William De Angelis <i>11</i>	RSM	Yamaha R1	Team Trasimeno
40 Herve Gantner	SWI	Yamaha R1	Team Badan Yamaha
41 Craig Coxhell <i>1</i>	AUS	Suzuki GSX-R1000	EMS Racing
47 Richard Cooper <i>10</i>	GBR	Honda CBR 1000RR	MS Akuna Racing Team
48 Fabrizio DeMarco	ITA	MV Agusta F4 S 1000	Gimotorsport UnionBikeDucci
51 Jan Roar Ims	NOR	Yamaha R1	IMS Racing Team
53 Alessandro Polita <i>6</i>	ITA	Suzuki GSX-R1000	Celani Team - Suzuki Italia
54 Kenan Sofuoglu <i>2</i>	TUR	Yamaha R1	Yamaha Motor Deutschland
55 Massimo Roccoli <i>3</i>	ITA	Yamaha R1	Team Italia Lorenzini by Leoni
57 Ilario Dionisi <i>2</i>	ITA	Suzuki GSX-R1000	Celani Team - Suzuki Italia
68 Daniele Vaghi	ITA	MV Agusta F4 S 1000	EVR Corse Biassono Racing Team
69 Didier van Keyemeulen <i>4</i>	BEL	Yamaha R1	Yamaha Motor Deutschland
71 Petter Solli <i>5</i>	NOR	Yamaha R1	SolliRacing
73 Martin Choy	BUL	Suzuki GSX-R1000	Prista Oil Racing Team
77 Nicolas Saelens	BEL	Suzuki GSX-R1000	Sepp Racing - Dirk van Mol
82 Yann Gyger	SWI	Suzuki GSX-R1000	Team Tyger
86 Ayrtton Badovini <i>12</i>	ITA	MV Agusta F4 S 1000	EVR Corse Biassono Racing Team
88 Victor Cox	GBR	Suzuki GSX-R1000	Beowulf Motorsport.com

ENTRY LIST

TEAMS & RIDERS

NAME	NAT	TEAM	BIKE
11 Ronald ter Braake <i>M2</i>	NED	Honda CBR 600RR	Ten Kate Kobutex Honda
12 Roy Ten Napel	NED	Honda CBR 600RR	Ten Kate Kobutex Honda
13 Gabriele Perri	ITA	Kawasaki ZX-6RR	SBP Racing Team
14 Nicolas Piro	BEL	Yamaha R6	Team Zone Rouge
16 Agostin Perez Munoz <i>M2</i>	ESP	Honda CBR 600RR	Alapont Competition
19 Xavier Simeon	BEL	Suzuki GSX-R 600	Team Alstare Suzuki Corona Extra
21 Maxime Berger <i>M2</i>	FRA	Honda CBR 600RR	MBE
22 Danny De Boer	NED	Honda CBR 600RR	Remar Racing (Ten Kate) <i>10.7.1990</i>
24 Daniele Beretta <i>9</i>	ITA	Kawasaki ZX-6RR	DBG Racing
26 Tom van Looy	BEL	Suzuki GSX-R 600	Herman Verboven Racing
27 Barry Burrell	GBR	Honda CBR 600RR	MS Akuna Racing Team
31 Patrick McDougall	GBR	Suzuki GSX-R 600	Beowulf Motorsport.com
32 Yoann Tiberio <i>1</i>	FRA	Honda CBR 600RR	Junior Team Megabike
33 Marek Szkopek	POL	Suzuki GSX-R 600	Szkopek Racing
37 Henry Taipale <i>6</i>	FIN	Honda CBR 600RR	Ajo Promotion LTD
39 Nicky Wimbauer	USA	Suzuki GSX-R 600	Moto 1
41 Davide Caldart	ITA	Yamaha R6	WLB Racing
51 Alessia Polita	ITA	Suzuki GSX-R 600	Celani Team - Suzuki Italia
55 Loic Napoleone	FRA	Kawasaki ZX-6RR	Team Lightspeed Kawasaki
59 Niccolo Canepa <i>2</i>	ITA	Kawasaki ZX-6RR	Team Kawasaki Bertocchi
64 Daniel Rivas Fernandez <i>5</i>	ESP	Honda CBR 600RR	Team Moto Sport Racing
71 Claudio Corti <i>3</i>	ITA	Yamaha R6	Team Trasimeno
73 Andrej Chmielewski <i>7</i>	POL	Yamaha R6	DFXtreme Sterilgarda
77 Marketa Janakova	CZE	Suzuki GSX-R 600	Titano Corse
88 Andrea Antonelli <i>M2</i>	ITA	Kawasaki ZX-6RR	Team Lightspeed Kawasaki
96 Jonathan Gallina	ITA	Honda CBR 600RR	Junior Team Italia Megabike
99 Jorge Villar Machado	ESP	Honda CBR 600RR	Alapont Competition
68 Garcia Forner	ESP	Honda CBR 600RR	Alapont Competition
86 Javier Hidalgo	ESP	Honda CBR 600RR	Hidalva Team

68. Onda Irish 10 - Kawasaki 8

79. Colucci domenico - 1 - Suzuki

91. Lundh Alexander - 5 -

9. 62.

DUCATI 999 F04 JAMESE TOSELANDA: OPRAVDOVÝ ŠAMPIÓN

ALAN CATHCART

FOTO: PAUL BARSHON (SNÍMKY Z BOXOVÉ ULIČKY LAURIE CADDELLOVÁ)

Provozní tým Ducati současného mistra světa v soutěži Superbike Jamese Toselanda si skutečně zasloužil 1. a 2. místo v sérii SBK 2004: James a jeho týmový partner Régis Laconi neměli exkluzivní přístup ke zlepšeným pneumatikám Michelin, které podpořily nadvládu jejich předchůdců v mistrovství Superbike.

Loňský nástup řízených pneumatik Pirelli a změna pravidel, jež poprvé zrovnoprávnily postavení nové generace čtyřválců s obsahem 1000 cm³ s dosud dominantními dvouválci, společně vytvořily rovnocennější podmínky než kdykoli předtím v šestnáctiletých dějinách závodů světového mistrovství SBK.

Firma Ducati se navíc ještě více ztížila situací tím, že přísně dodržovala kredo Superbiku a dodávala zákazníkům jako je DFX, Renegade, NCR a PSG-1 věrné repliky vítězného motocyklu Hodgson 999 F03. Skutečnost, že její dvojice dokázala porazit nejen všechny zákaznické týmy používající obdobné motocykly s totožnými pneumatikami, ale i japonské čtyřválcové nové

generace v čele s Ten Kate Hondou CBR1000RR, znamená, že dvojnásobný titul Ducati v roce 2004 je významným úspěchem.

Dostal jsem šanci to potvrdit testováním vítězného Toselandovy 999 F04, když jsem se v Mugellu připojil k Superbikovému týmu Ducati spolu s jejich kolegy z Desmosedici MotoGP na jeden z probíhajících testů, což mi také umožnilo vyzkoušet si poprvé na jakémkoli motocyklu řízené pneumatiky Pirelli. Slunečné ráno v Mugellu jsem strávil zkoušením nejnovějšího modelu silničního motocyklu 999 na rok 2005, a když jsem pak přehodil nohu přes Toselandův závodní motocykl, připadlo mi sezení téměř stejné, na rozdíl od upravené závodní verze se sníženými řídítky a tlustým sedadlem, jaké používal Neil Hodgson v roce 2003, aby se vmáčknu co nejvíce dopředu a zatížil přední kolo svým tělem pro zlepšenou přilnavost. Snad kromě malé podložky na palivové nádrži, která vás má tlačit dozadu (opačným směrem než loni!).

Mých dváňáct kol ukázalo, že verze 2004 závodního motocyklu 999 umožňuje vyváženější a příjemnější jízdu než Hodgsonův „upravovaný“ motocykl 999, který jsem si vyzkoušel před rokem. Byl to velice náročný stroj na rychlou jízdu, protože jste se museli na sedadle neustále pohybovat dopředu a dozadu i se strany na stranu, abyste v kritických okamžicích změnili rozložení hmotnosti pro zlepšenou přilnavost na obou koncích. Běda, jak jste na F03 správně v kterémkoli okamžiku nepřemístili svou tělesnou hmotnost. Ale po intenzivním testování motocyklu, u kterého technický odborník Ducati na SBK Ernesto Marinelli připouští, že je velmi citlivý na drobné změny v seřizení, firma Ducati tyto chyby odstranila. Pociť vytrženosti a přítomnosti na trati, který najdete u všech produktů z brilantního provozu Ducati Corse, byl nyní doplněn dobrým chováním na trati a předvídatelnější reakcí na jednání řidiče.

Nyní s řízenými pneumatikami Pirelli byla směrová stabilita 999 vyšší oproti roku 2003, dokonce i na dlouhé nábržní rovince v Mugellu, kde měl Neil Hodgson podle svých slov velké problémy s předním kolem svého Ducati, které se tam při prvním testování nemilosrdně rozklepalo. S tímto problémem jsem se sám setkal při nižších rychlostech, když jsem na něm jel v Misano. Jízdní vlastnosti Toselandova motocyklu byly docela dobré, přestože jsem zvednul přední kolo při rychlosti nad 200 km/hod., jakmile jsem prudce nahodil čtyřku na kopečku na trati těsně před boxy v Mugellu a při přistání jsem ho mírně pokřivil! Rok předtím by to byl signál pro dramatickou královnu 999 F03, aby se začala kymáčet a klepat, a tento problém se dal odstranit jen ubráním

plynu, abyste znovu získali kontrolu. Tentokrát však dospělý Ducati jen pákrát potřásl hlavou, jako by nad tím s typicky románskou okázalostí mávl rukou, a pak se zase vrátil k normálu. Co udělá jeden rok!

**FIRMA DUCATI SI PLNĚ ZASLOUŽILA
VÍTĚZSTVÍ V MISTROVSTVÍ SVĚTA
SUPERBIKE'**

VLEVO: James Toseland debatuje o strojích Ducati s našim Cathcartem
LEFT: James Toseland discusses Ducatis with our man Cathcart



DOLE: A Ducati se stále vyhýbá nosníkovým rámcům – bez negativních účinků!

BELOW: And Ducati still eschew beam frames – with no adverse effects!



➤ Avšak verzi F04 motocyklu 999 bylo hůř než předtím možno strhávat z boku na bok na čtveřici šikan v Mugellu, což si vynutilo vyšší stupeň fyzické námahy, aby ho šlo řádně ovládat pod úhlem. A taky tlačil přední kolo nápadněji než motocykl z roku 2003, který při plném výkonu lépe držel stopu. Zvláště jsem si toho povšiml díky mírnému odklonu kol doleva při čtyřce, když jsem sjížděl do údolí v Mugellu, a znovu při následujícím stoupání doprava do kopce. Dobrá, tak dáme plynu pokoj a použijeme trochu svalů, abychom stroj dostali nazpět do stopy, než znovu naplno přidáme plyn, abychom nabrali rychlost. Ale tím jsme teď věnovali půl sekundy někomu na lépe ovládaném stroji, který nedotáčí, a taky jsme ztratili hybnou sílu pro jízdu do kopce. Hm.

JE TO SNAD TEDY DALŠÍ DŮVOD, PROČ SE TOSELANDOVA F04 TOLIK NEKYMÁCELA JAKO SE KYMÁCELA HODGSONOVA F03?

Když jsem o tom v Mugellu mluvil se slavným taxikářem a nyní jezdcem Bertocchi Kawasaki, Giovannim Bussellim, na základě jeho vlastních zkušeností se ukázala se pravděpodobná příčina. Bussell jel toho dne v Mugellu se mnou na tovární 999, obuté pneumatikami Michelin, při přípravě na plánovanou jízdu jako host pro Ducati USA v sérii AMA Superbike. 'Vím, proč si na to stěžuješ – je to kvůli protikladnému profilu dvou rozdílných pneumatik,' řekl Giovanni. 'Micheliniky jsou špičatější a spíš na zadní kola, ale pneumatiky Pirelli mají plošší profil, který má maximalizovat přilnavost a trakci, takže je těžší na šikaně změnit směr. Když dnes jedeš s Michelinkami po sezóně s Pirellim, všimáš si, že

se motocykl rychleji ovládá, ale na rovině a při brzdění není možná tak stabilní.' Je to tedy snad další důvod, proč se Toselandova F04 tolik nekymáčí jako se kymácela Hodgsonova F03?

999 F04 však přesto skvěle zastavovala a brzdila z vysoké rychlosti stabilním a předvídatelným způsobem díky výborně přilnavosti spolu s dobrým pocitem z odvětraného bloku radiální brzdy Brembo. Prudkému a dobře ovládanému zastavení Superbiku s vidlicovým dvouválcovým desímotmotorem pomáhala i výborná kluzná spojka ve stylu rampy s nápadným cvaknutím při řazení nahoru, které můžete provádět postupně, abyste skutečně maximalizovali brzdění motoru, aniž byste drnčeli zadním kolem při zpětném točivém momentu. Dalším faktorem byla nižší poloha při sezení, jež

omezovala přenos hmotnosti při brzdění a pomáhala zabránit kličkování, jakmile jste zabrzdili velmi prudce a pozdě, takže víte, že si můžete vybrat stopu a držet se jí.

A ovšem tu byl pořád tentýž báječný motor, přirozeně ten největší přínos série vítězných Ducati Superbiků v uplynulém půldruhem desetiletí. Navzdory imponujícímu poměru výkonu vůči hmotnosti 189 bhp při 12 500 ot./min., který dosahuje motocykl vážící 1 kg nad hmotností limit 164 kg pro dvouválcové, má Ducati tak jemnou a momentovou dodávku výkonu, že vás šokuje, když se podíváte na otáčkoměr a zjistíte, že motor běží na 11 000 ot./min. Vůbec nečítáte, že se motor tak rychle otáčí, a žádné nepatřičné vibrace jakéhokoli druhu vám to nepřipomínají. Takhle se vyhrál titul mistra světa.

Firma Ducati si strojem 999 F04 plně zasloužila vítězství v Mistrovství světa Superbike 2004, protože tentokrát to dokázal sám motocykl, řízený v sezóně s 22 závody tím nejlepším jezdcem – a nejen pneumatiký! ■

DOLE: 999 F04: dostatečný výkon pro zadní kola při rychlosti nad 200 km/hod.!

BELOW: The 999 F04: enough power for wheelies at 200kph plus!



JAMES TOSELAND'S DUCATI 999 F04: TRUE CHAMPION

WORDS: Alan Cathcart PHOTOS: Paul Bashon/Laurie Caddell

Current World Superbike champion James Toseland's works Ducati team truly earned the honour of placing 1–2 in the 2004 SBK series: James and team-mate Régis Laconi didn't have exclusive access to the trick Michelin tyres which underpinned their predecessors' Superbike domination.

Last year the advent of the Pirelli control tyres, coupled with the rule changes which for the first time placed the new generation of 1000cc fours on an equal footing with the previously dominant twins, together made it more of a level playing field than anytime previously in the sixteen years of world-class SBK racing.

What's more, Ducati did their best to make things even more difficult for themselves, by faithfully following the Superbike creed in supplying customers like DFX, Renegade, NCR and PSG-1 with close replicas of Hodgson's 999 F03 title-winning bike. The fact that their duo of riders was able to defeat all the customer teams using similar bikes running on identical tyres, as well as the new-generation Japanese fours spearheaded by the Ten Kate Honda CBR1000RR, made Ducati's 1–2 title success in 2004 a significant achievement.

My chance to confirm this by testing Toseland's title-winning 999 F04 came by joining the Ducati Superbike team at Mugello alongside their Desmosedici MotoGP colleagues for one of their ongoing tests, allowing me also to experience the Pirelli control tyres for the first time on any bike. After spending a sunny Mugello morning sampling the latest '05-model 999 streetbike, throwing a leg over the Toseland racer showed it to be surprisingly similar to sit on, rather than a morphed-out race version

with dropped 'bars and a thick seat squab, such as Neil Hodgson used in 2003 to wedge himself forward so as to load up the front wheel with his body weight for extra grip. Apart from a small pad on the back of the fuel tank, aimed at pushing you rearwards (the opposite way from last year!).

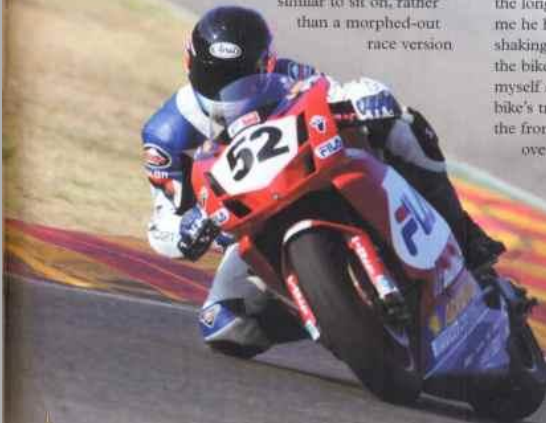
My dozen laps showed the 2004 version of the 999 racer to be a more balanced and forgiving ride than Hodgson's 'work-in-progress' 999 racer I'd sampled a year earlier. This was a very demanding package to lap fast on, where you had to be constantly moving yourself back and forth on the

'DUCATI FULLY DESERVED TO WIN THE 2004 WORLD SUPERBIKE CHAMPIONSHIP'

seat as well as side to side, so as to change the weight distribution at crucial moments for extra grip at either end. Woe betide if you didn't position your body weight just right at any given moment on the F03. However, after intensive testing of a bike which Ducati's SBK technical guru Ernesto Marinelli admits is very susceptible to small changes in setup, Ducati had ironed out these faults. The sense of refinement and racetrack presence to be found in any product from Ducati Corse's slick operation, was now complimented by good track behaviour and a more predictable response to rider input.

So, now dialled in for the control Pirelli tyres, the 999's straight-line stability was improved over 2003, even down the long Mugello front straight where Neil Hodgson told me he had such trouble with his Ducati's front wheel shaking mercilessly in a straight line when he first tested the bike there. This was a problem that I'd encountered for myself at lesser speeds, riding it at Misano. The Toseland bike's track manners were pretty good, even when I lofted the front wheel at 200kph-plus after grabbing fourth gear over the crest in the track just before the Mugello pits, and landed it slightly crossed up! The year before, that would have been the signal for the 999 F03 drama queen to start weaving and shaking, a problem only cured by backing off the

VLEVO: Fanoušek Ducati Alan Cathcart došel k závěru, že F04 znamená výrazné zlepšení oproti vzpurnému modelu F03
LEFT: Ducati aficianado Alan Cathcart found the F04 a distinct improvement over the recalcitrant F03 model





NAHOŘE: I když má Ducati jen dva válce, oba tvrdě pracují na plné obrátky!

ABOVE: The Ducati may only have two cylinders but they work very hard for their living!

➤ throttle to regain control. This time, however, the grown-up Ducati just shook its head a couple of times, as if to shrug it all off with a touch of Latin flamboyance, then resumed normal service. What a difference a year made.

However, the F04 version of the 999 was harder work than before to flick from side to side in Mugello's quartet of chicanes, dictating a high degree of physical effort to make it steer properly on the angle. And it also pushed the front wheel noticeably more than the 2003 bike, which held a tighter line under power. I especially noticed this through the slightly off-camber fourth-gear left-hander dropping down into the valley at Mugello, and again in the next right climbing up the hill again. OK, take it easy on the throttle and use a bit of muscle to pull it back on line before gassing it wide-open again to pick up drive. But now you've just given away half a second to someone on a tighter-handling bike which doesn't understeer, and also lost momentum for the drive up the hill. Hmm.

Talking to celebrated taxi-driver and now Bertocchi Kawasaki rider Giovanni Bussei at Mugello about this

revealed a likely cause based on his own experience. Bussei was riding a factory 999 alongside me at Mugello that day, shod with Michelin tyres in preparation for a proposed guest ride for Ducati USA in the AMA Superbike series. 'I know why you're complaining of this, it's because of the contrasting profile of the two different tyres,' said Giovanni. 'The Michelins are more pointed and wheele more, but the Pirellis have a flatter profile aimed at maximising grip and traction, so they're harder to change direction with in a chicane. Riding today with Michelins after a season of Pirellis makes you notice the bike steers more sharply, but maybe it's a little less stable in a straight line and under braking.' So is that perhaps another reason why the Toseland F04 didn't wobble like the Hodgson F03 did?

The 999 F04 still stopped brilliantly, braking in stable and predictable fashion from high speed thanks to the great bite coupled with good feel of the ventilated Brembo radial brake package. But also helping the desmo vee-twin Superbike to stop so hard and so controllably was the Ducati's superb ramp-style slipper clutch, with its distinctive click-on clutchless upward shifts, which you can feed out progressively to really maximise engine braking without chattering the back wheel under reverse torque. Another factor was the lower seating position, which reduced weight transfer under braking, and helped stop it weaving about when you braked very hard and late, knowing you could pick a line and stick to it.

And of course, there was still that same wonderful engine, easily the greatest asset of the series of title-winning Ducati Superbikes over the past decade and a half. In spite of the impressive power-to-weight ratio of 189bhp at 12,500rpm delivered by a bike scaling a kilo over the 164kg twin-cylinder weight limit, the Ducati has such a smooth and torquey power delivery that you get a shock when you glance at the tach and find you're already revving to 11,000rpm. There's no real sense the engine is spinning that hard, and no undue vibration of any kind to give you a reminder it might be. That's where the world title was won.

Ducati fully deserved to win the 2004 World Superbike Championship with the 999 F04 because this time it was the bike that did it, on its own, guided by the best man over the 22-race season – not just the tyres! ■

'SO IS THAT PERHAPS ANOTHER REASON WHY THE TOSELAND F04 DIDN'T WOBBLE LIKE THE HODGSON F03 DID?'



"What are the qualifying times."

"What's the latest team news!"

To receive official Corona Extra Superbike World Championship qualifying and race results direct to your mobile phone...

...visit www.worldsbk.com to sign up



"We want
YOU
to
WIN!"

WIN 2 VIP Hospitality tickets to any round of the Corona Extra Superbike World Championship 2005. prizes to be presented by the Rider of your choice!!

To enter, please answer via Text :

Who won last years World Superbike championship?
Was it?

- A) James Toseland
- B) Michael Schumacher
- C) David Beckham

Text 'SBK A' or 'SBK B' or 'SBK C' to 9001150



HONDA RC45 CARLA FOGARTYHO: PERFEKTNÍ BUDOUCNOST

ALAN CATHCART

FOTO: KELEDGE

Už je tomu devět let, co se v roce 1966 jelo v Brně naposledy Mistrovství světa Superbike, ale dva z hlavních protagonistů se tento víkend vraceli, i když ve zcela jiné úloze.

Současný držitel nejvyššího počtu bodů v SBK Troy Corser zde před devíti lety vyhrál oba závody na svém rakouském stroji Promotor Ducati, a pak potvrdil své vítězství v Mistrovství světa 1996 o jeden závod dříve v posledním kole v Austrálii. Mezitím tehdejší držitel titulu Carl Fogarty (který je zde dnes jako majitel týmu Petronas FP-1) si bral roční dovolenou ze své hvězdné kariéry u Ducati, aby se připojil k Aaronu Slightovi a závodil s ním na stroji Castrol Honda RC45. Onoho červnového dne v Brně skončili Slight a Fogarty na druhém a třetím místě za létajícím Corserem, a díky tomuto výsledku Slight opouštěl Českou republiku jako držitel nejvyššího počtu bodů v Mistrovství. Šéf týmu Winston Honda, Ronald ten Kate, by byl jistě šťasten, kdyby to dnes dokázal i jeho přední jezdec Chris Vermeulen!

Po výměně týmů se Fogarty zpočátku úporně snažil přizpůsobit stroj RC45 Honda svému jízdnímu stylu, ale pak radikálně změnil seřízení šasi, když jeho týmový

kolega Aaron Slight vyhrál první závod v Hockenheimu. Vyšlo to a Carl ten den dosáhl vítězství v druhém závodě, prvního ze čtyř vítězství v sezóně na motocyklu, který měl problémy na hrbolatých tratích, ale cítil se zcela jako doma na hladkých a přilnavých okruzích jako je v Brně.

Když jsem toho roku jel na dvouválci Castrol Honda RC45 po posledním závodě na Phillip Island, nebyl jsem připraven na vysokou světlou výšku zadního kola a na to, jak daleko vpředu budu posazený na Fogartyho motocyklu, na kterém jsem jel poprvé. Podtrhuje to, jak Carl a jeho mechanik Nick Goodison vyřešili problémy s ovládáním tím, že pozvedli zadek Hondy, aby přenesli víc hmotnosti na přední kolo. Silná vycpávka sedadla a zadní opěrka společně vytvářejí jízdní pozici typickou pro Velkou cenu, neboť také posouvají spoustu tělesné hmotnosti nad přední kolo. Foggy se při svém jízdním stylu snažil udržovat rychlost v zatáčkách, takže musel zatížit přední kolo pro vyšší přilnavost a aby mohl s Hondou prudčeji zatáčet. Totéž, co dělal jeho mrštnější a užší Ducati v prudkých zatáčkách, když rok předtím vyhrál první ze svých čtyř titulů mistra světa.

Naproti tomu jsem seděl značně níž na Slightově

Hondě, jejíž strmější klesající řídítka mi umožňovaly obejmout horní částí těla palivovou nádrž, takže jsem měl pocit, že jsem spíš součástí motocyklu než že jsem na něm posazený jako na Carlově stroji. Fogarty závisel na dobré odezvě z přední pneumatiky, a přimět RC45, aby to dokázal poměrně dobře i při jízdě přes hrboly, byla otázka nejen jak seřadit zavěšení, ale i jakou zvolit pneumatiku. Michelin původně vyvinul své superbikové pneumatiky pro Ducati, ale Honda potřebovala měkčí bočnice s větší vůlí v pneumatice, aby mohla použít tužší pružiny bez drnění předku stroje.

Důležitost výrobce pneumatik, který vyvíjí speciální závodní pryž, aby konkrétně vyhovovala motocyklům jednoho z hlavních zákazníků, jako to v onom roce dokázal Michelin pro Hondy, je v ostrém kontrastu se systémem řízených pneumatik, který se v SBK používá nyní. John Koscinski by stěží získal titul mistra světa na stroji Castrol Honda, který Fogarty a Slight vyvíjeli v roce 1996, nebýt usilovného vývoje pneumatik ve firmě Michelin pro Hondy.

NEBYL JSEM PŘIPRAVEN NA VYSOKOU SVĚTLOU VÝŠKU ZADNÍHO KOLA A NA TO, JAK DALEKO VPŘEDU BUDU POSAZENÝ NA FOGARTYHO MOTOCYKLU

Radikální seřízení šasi Fogartyho RC45 znamenalo, že jsem si při jízdě na motocyklu musel na mnohé zvykat, stejně jako intenzivní přidávání plynu při vstřikování paliva do PGM-FI Hondy, dokonce i v porovnání s tehdy jedinými dalšími motocykly se vstřikováním paliva, jako byl dvoudálec Ducati s válci do V nebo Harley-Davidson VR1000. Nezapomeňte, že před devíti lety stále ještě

převládaly motocykly s karburátory!

Když jsem naplno otevřel plyn při 8 500 ot./min. na výjezdu z Honda Corner na Phillip Island, stroj akceleroval tak rychle, že se mi na okamžik zdálo, jako bych jel na dvoudobém závodním čtyřválcu pro GP s obsahem 500 cm³! Přesto však měl Foggyho stroj plynulejší reakci na plyn než Slightův, který bylo ještě ➤



NAHOŘE: Alan zjistil, že na ostrý výkon stroje Fogarty Honda je těžké si zvykat
ABOVE: Alan found the sharp power delivery of the Fogarty Honda difficult to get used to



MOTOCYKL, KTERÝ V MÝCH RUKOU POTŘÁSAL HLAVOU A VRTĚL ŘIDÍTKY

VPRAVO: Foggy si svůj stroj vyladil na maximální rychlost v zatáčkách a na rychlé dosažení výkonu

RIGHT: Foggy set his bike up for ultimate corner speed and fast power delivery

➤ těžší ovládat – při rozjezdu byl trhavější a brýsknější. Foggy používal jiné vstříkovače než Aaron s cílem dosáhnout plynulejšího otevření plynu.

Když mrknete na otáčkoměr, musíte se připravit na šok – najednou se blíží hodnota 14 750 ot./min. na omezovači otáček, a bylo na čase přefadit – i když byste na základě dojmů ze stroje přísahali, že motor běží o 2 000 ot./min. pomaleji. Tůknete na fantastickou, ne přehnaně citlivou řadič páku Hondy, abyste přefadili na vyšší stupeň, a hukot se změnil o pár oktáv, než bylo náhle znovu na čase to zopakovat. Foggy používal zcela jiné interní převodové poměry než Slight a dával přednost neustále vysokým otáčkám motoru, při každém stupni dosahoval omezení otáček a nikdy nenechal otáčky klesnout pod 11 500 ot./min. díky velmi těsnému poměru u čtyř spodních rychlostí a pak větší mezeře mezi nimi a horními dvěma rychlostmi.

Dobrá, takže vyšší výkon (nějakých 165 bhp), ale co takhle problémy dostat ji na zemi? Ano, někdy. Foggyho přiléhavá jízdní poloha mi zabránila pohybovat se na motocyklu tak, jak bych chtěl, a vzhledem k tak extrémnímu posunu hmotnosti dopředu a ostrému efektivnímu sklonu způsobenému vysokou světélou výškou vám jeho RC45 připadá poměrně nervózní a rozmarná. Ale to je kvůli tomu, že Carl udělal všechno na přední pneumatice, takže výsledkem je motocykl, který v mých rukou potřásl hlavou a vrtěl řidítky, když jsem přejížděl hrboly při stoupání na Lukey Heights, jako živá připomínka problémů s ovládnutím, které rozkouskovaly jeho sezonu. Honda také silně potřásla hlavou při výjezdu z poslední rychlé zatáčky na hlavní rovinu na Phillip Island, kde kombinace měkkého seřízení zavěšení zadního kola a naplněného otevřeného plynu stlačila zadní tlumič. Tim se odlehčil předeek, takže když jsem dopadl na svah při výjezdu z poslední zatáčky, Honda se začala otřásat, což vydrželo až do cílové čáry. Vzuřující, ne...?

U Foggyho RC45 byl silný počáteční záběr brzdy Brembo (což možná vysvětluje tuhé seřízení vidlice, aby



se zabránilo nepatřičnému poklesu) na úkor značného přenosu hmotnosti, jenž excentricky odlehčil zadní konec, jakmile jsem silně stiskl páku. Carlův důraz na rychlost v zatáčkách znamenal, že dal destičkám zpočátku tvrdé zabrat, než je uvolnil a rozbízel motor, aby maximalizoval brzdění, aniž by se musel starat o drčení zadního kola, a to díky nyní běžné kluzné spojce, kterou Honda montovala jako první. Druhé z jeho dvojnásobného vítězství v Assenu koncem téhož roku, kdy přefadil na nejnižší stupeň při souboji tří motocyklů v poslední zatáčce s Corserem a Kocinským, zastavil se a zatočil lépe než obě Ducati, a pak se vrátil do cílové čáry. Úkol splněn.

Carl Foggy ve svém jediném roce u Hondy zjistil, jak je těžké přizpůsobit svůj agresivní styl, plný prudkých a rozhodných pohybů těla, RC45. To, že dvakrát stál tady v Brně na stupních vítězů a že později v sezoně dosáhl v Assenu dvojího vítězství, však nic nezměnilo. Foggy podepsal v roce 1997 svůj návrat k Ducati po frustrujícím roce na Hondě RC45 a přenechal své místo na japonském motocyklu Johnu Kocinskému, který ho pochopitelně v následující sezoně dovedl k titulu mistra světa SBK. Perfektní budoucnost... ■



CARL FOGARTY'S HONDA RC45: FUTURE PERFECT

ALAN CATHCART PHOTOS: Karl Edge

It's been nine years since World Superbike last raced here at Brno in 1996, but two of the chief protagonists are back again this weekend, albeit in contrasting roles. Honda are back too with the awesome CBR 1000RR

Current SBK points leader Troy Corser won both races here nine years ago on his Austrian-based Promotor Ducati, and he went on to clinch the 1996 World Championship one race early in the final round in Australia. Meanwhile the then reigning title-holder Carl Fogarty (here today as team owner of the Petronas FP-1 squad) was taking a one-year sabbatical from his stellar career with Ducati to join Aaron Slight in racing the Castrol Honda RC45. That June day in Brno, Slight and Fogarty each finished second and third once behind the flying Corser, a result which still saw Slight leaving the Czech Republic as championship points leader. Winston Davidson VR1000. Carburetted bikes were still in the majority nine years ago, remember!

After switching teams, Fogarty had struggled at first to adapt the RC45 Honda to his riding style, before radically altering its chassis set-up after team-mate Aaron Slight had won the first race at Hockenheim. It worked, and Carl scored victory in the second race that day, the first of his four wins that season aboard a bike which struggled to cope with bumpy tracks, but was completely at home on a smooth, grippy circuit like Brno.

Riding the Castrol Honda RC45 duo that year after the last race at Phillip Island, I was unprepared for the high rear ride height and how far forward I'd be perched aboard the Fogarty bike I rode first. This underlined how Carl and his mechanic Nick Goodison had cured the handling problems by jacking up the rear end of the Honda, to throw more weight onto the front wheel. The seat's thick pad and rear squab combined to deliver a typical GP riding stance, shoving loads of body weight onto the front wheel, too. Foggy's riding style was all about maintaining corner

speed, so he had to load up the front wheel for extra grip, and to make the Honda turn more sharply. This was just like his nimbler, narrower Ducati had done in tighter turns in winning his first of four world titles the year before.

By contrast, I sat notably lower in the Slight Honda, whose more steeply dropped bars allowed me to hug the fuel tank with my upper body, feeling much more a part of the bike rather than perched on top of it, as on Carl's. Fogarty depended on good front-tyre feedback, and getting the RC45 to deliver that while still riding bumps reasonably well was a factor of suspension set-up, but also tyre choice, too. Michelin originally developed their Superbike tyres around the Ducati, but the Honda needed a softer sidewall with more give in the tyre to let them run stiffer springs, without chattering the front.

Fogarty's radical RC45 chassis setup took a lot of getting used to when I rode the bike, and so too did the fierce throttle action of the Honda's PGM-FI fuel injection, even compared to the only other fuel-injected bikes back then, such as the vee-twin Ducati or Harley-Davidson VR1000. Carburetted bikes were still in the majority nine years ago, remember!

When I cracked it wide open at 8500rpm exiting Honda Corner at Phillip Island, the engine accelerated so fast it seemed for a moment I was riding a 500cc V4 two-stroke GP racer! Still, Foggy's bike had a smoother throttle response than Slight's, which was even harder to control - snatcher and more brusque in its pickup. Foggy used different injectors to Aaron, aiming at a smoother throttle opening.

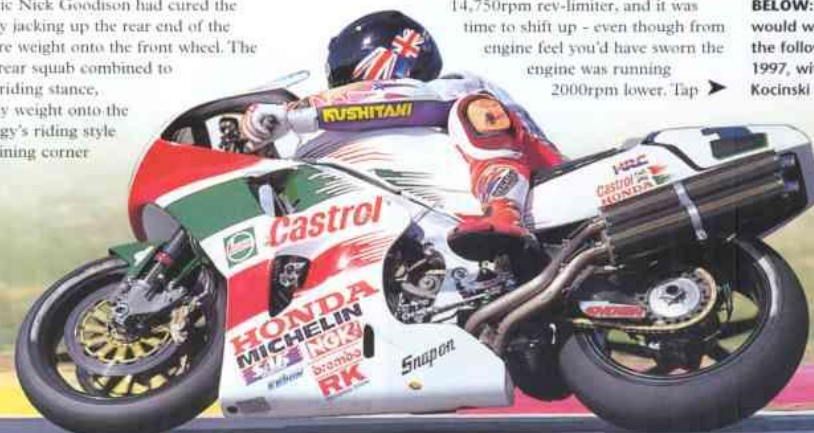
Flick a glance at the tacho, and you needed to be ready for a shock: suddenly, you'd be heading for the 14,750rpm rev-limiter, and it was time to shift up - even though from engine feel you'd have sworn the engine was running 2000rpm lower. Tap ➤



NAHOŘE: Velmi robustní nosníkový rám v sobě uzavírá čtyři válce do V
ABOVE: A very sturdy beam frame surrounds the V4

DOLE: Tento motocykl vyhrál v následujícím roce (1997) titul s Johnem Kocinským v sedle

BELOW: This bike would win the title the following year, 1997, with John Kocinski



'I WAS UNPREPARED FOR THE HIGH REAR RIDE HEIGHT AND HOW FAR FORWARD I'D BE PERCHED ABOARD THE FOGARTY BIKE'

DOLE: Pod touto karosérií se ukrývá masivní kus špičkového strojírenství firmy Honda

BELOW: Underneath the bodywork there is a solid lump of high-tech Honda engineering

► the fantastic, not over-sensitive, Honda powershifter for a higher gear, and the drone altered a couple of octaves before, suddenly, it was time for a repeat performance. Foggy used quite different internal gear ratios than Slight, preferring to keep the engine spinning up high all the time, hitting the rev-limiter in every gear and never letting revs drop below 11,500rpm, thanks to a very close-ratio bottom four gears, then a bigger gap to the top two.

OK, more power (some 165bhp) but maybe more problems getting it to the ground? Well, yes, sometimes. Foggy's close-coupled riding position stopped me moving about as much as I wanted on the bike, and with such an extreme forward weight bias and steep effective rake, thanks to the jacked-up rear ride height, his RC45 felt pretty nervous and skittery. But that's because Carl did it all on the front tyre, leading to a bike which shook its head and waggled the 'bars in my hands as I rode the bumps driving up the hill to Lukey Heights, a vivid reminder of the handling problems which had punctuated his season.

On the Fogarty RC45, there was strong initial bite from the Brembo brakes (perhaps explaining the stiff fork

settings to prevent undue dive) at the expense of a fair bit of weight transfer which got the back end all light and squirrely when I squeezed the lever hard. Carl's emphasis on corner speed meant he chose pads giving a hard initial bite, before easing off and buzzing the motor to max out engine braking without worrying about rear-wheel chatter, thanks to the now commonplace slipper clutch which Honda was the first to fit. The second of his double-up pair of wins at Assen later that year came after he hooked bottom gear in a three-bike last-turn dust-up with Corser and Kocinski, got stopped and turned better than either of the Ducatis, then out-accelerated them to the line. Job done!

Carl Fogarty found it tough in his single year with the Honda to adapt his aggressive style, full of sharp, decisive body movements, to the RC45. Twice finishing on the rostrum here at Brno, and scoring his double-up win at Assen later that season, didn't change anything, though. Foggy signed up to move back to Ducati for 1997 after a frustrating year aboard the RC45 Honda, ceding his place on the Japanese bike to John Kocinski, who of course took it to the SBK world title the following season. Future perfect... ■



STAVEBNÍ FIRMA
RAVEL
ÚSTÍ NAD LABEM

SPECIALISTA NA DOPRAVNÍ TECHNIKU

Textilní 191/1, 400 01 Ústí nad Labem, Česká republika
+420 477 102 530 | ravel@ravel.cz | www.ravel.cz

VITRAJ
Sklářský ateliér - restaurování vitráží a
společně realizace prosklení na zakázku.

tel./fax : +420 235 360 141
email : info@vitraj.cz
web : www.vitraj.cz

How do you get your race information?



Everything you need to know about the **Corona Extra Superbike World Championship** on your mobile phone or GPRS enabled palm device. For the first time ever, you can have live timing, championship standings, rider profiles, track information and more.

TRY IT OUT FREE* OF CHARGE THIS WEEKEND. Just text 'SBK' together with the make and model** of your phone to +447624802640. e.g. 'SBK Sony S700'.

Full details are on www.sportsync.net/sbk - or you can always wait for the newspaper!

* Your normal network costs will still apply.

** This technology runs on JAVA enabled mobile devices, which put simply means that if you've got a really old phone it might not work.



Live race information in the palm of your hand





February 26	Qatar Doha		Losail					
April 03	Australia		Phillip Island					
April 24	Spain		Valencia					
May 08	Italy		Monza					
May 29	Europe		Silverstone					
June 26	San Marino		Misano					
July 17	Czech Republic		Brno					
August 07	Great Britain		Brands Hatch					
September 04	Netherlands		Assen					
September 11	Germany		Eurospeedway					
October 02	Italy		Imola					
October 09	France		Magny Cours					

Ekologické služby, hydrogeologické průzkumy, průzkumy znečištění horninového prostředí a jejich sanace.



Ochrana podzemních vod s.r.o.
Bělohorská 31/264
Praha 6
169 00

tel.: 233 353 153
fax: 233 352 664
opv@opv.cz
www.opv.cz



**Corona
Extra**



LA
CERVEZA
MAS
FINA

alc. 4.6% vol.
CERVEZA
DL
BIRRA
MILYPA

CERVECERIA MODELO, S.A. DE C.V.
MEXICO, D.F.