

SBK

HANNspree

SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

SUPERSPORT[®]
WORLD CHAMPIONSHIP

SUPERSTOCK[®]
CHAMPIONSHIPS

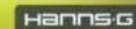
OFFICIAL PROGRAMME €8 / 200Kč



WORLDSBK.COM

SBK BRNO

24-26 červenec 2009



EVENT SPONSORS & PARTNERS



MY SUPERBIKE

www.alfaromeo.cz



WET
RACE



SBK
SUPERBIKE
WORLD CHAMPIONSHIP

OFFICIAL
SPONSOR & SAFETY CAR

MITO MY

Spotřeba (l/100 km) kombinovaná: od 4,5 do 6,5. Emise CO₂ (g/km): od 119 do 153. Norma: Euro 4.



CONTENTS

SBK HANNSPREE
SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP 2009
OFFICIAL PROGRAMME

Contents

UVÍTÁNÍ	04	WELCOMES
ČASOVÝ ROZVRH	07	TIMETABLE
INFORMACE O OKRUHU	08	CIRCUIT INFORMATION
MONTAGE	12	MONTAGE
SBK - ÚČASTNÍCI	14	SUPERBIKE ENTRY LIST
SBK - PROGRAM	15	SUPERBIKE RACE CARDS
SBK - PŘEHLED	16	SUPERBIKE PREVIEW
SBK - ŽIVOTOPISY	28	SBK RIDER PROFILES
DÍVKY NA ŠPICI	43	GIRLS ON TOP
WSS - ÚČASTNÍCI	44	WSS ENTRY LIST
WSS - PROGRAM	45	SUPERSPORT RACE CARD
WSS - PŘEHLED	46	SUPERSPORT PREVIEW
WSS - ŽIVOTOPISY	58	SUPERSPORT RIDER PROFILES
STK - ÚČASTNÍCI	64	SUPERSTOCK ENTRY LISTS
STK - PROGRAM	66	SUPERSTOCK RACE CARDS
STK - PŘEHLED	68	SUPERSTOCK PREVIEWS
MOTOCZYSZ C1	80	MOTOCZYSZ C1
DÍVKY NA ŠPICI	87	GIRLS ON TOP
KALENDÁŘ	90	CALENDAR

RACE
WELCOME

UVÍTÁNÍ WELCOME 2009



Další sezóna světového šampionátu Superbiků a Supersportů, i Superstock FIM Cupu je v plném proudu. Jak jsme již mohli vidět v loňském roce, slibuje být jednou z nejzajímavějších a nejuspěšnějších od dob vzniku superbikového seriálu koncem 80. let.

Na okruzích závodí motocykly všech předních výrobců postavené na sériových základech a nabízí nám neskutečnou sportovní show, podtrhující tak zároveň vysokou úroveň a úspěch této soutěže. Takový úspěch pak lze rovnou spojovat s určitým typem motocyklu na mnoha světových trzích.

Nyní však musíme být opatrní z důvodu současné ekonomické situace, jež je dosti složitá. I přesto jsem ovšem přesvědčen, že budeme schopni zachovat úroveň, již jsme za poslední roky dosáhli. Sport je zábava a zábavou zůstane i v těžkých časech.

Za pozitivní znamení roku 2009 lze tedy určitě považovat jak vstup nových výrobců, ale i jezdců do těchto soutěží. Již sezóna 2008 byla velmi vzrušující, se všemi těmi hlavními aktéry bojujícími o světový primát, přičemž každý výrobce měl v bojích na předních příčkách minimálně jednoho ze svých jezdců. Televizní diváci a návštěvníci závodů si dozajista povšimli kvality soutěže a jejich počet se po celou sezónu zvyšoval.

Rád bych přivítal všechny zúčastněné ze šampionátu Superbiků, Supersportů a Superstocků, našeho partnera Infront Motor Sports, zástupce národní federace, organizátory, jezdce a týmy, média a samozřejmě diváky, kteří ze Superbiků dělají vrcholnou sportovní sérii.

Vito Ippolito
FIM President

Another season of the Superbike and Supersport World Championships, and Superstock FIM Cup is well under way, and as we could see last year this promises to be one of the most interesting and successful seasons since the Superbike series was created in the late '80s.

The production-based motorcycles from the major manufacturers are racing on circuits and giving us a fantastic sporting show, underlining the high level and success of this competition. This can be linked directly with the success of this type of motorcycle in many world markets.

Now, however, we have to be careful about the current economic situation, which has become difficult. I am convinced, though, that we will be able to maintain the level we have reached in recent years. Sport is entertainment, and will remain so, even in difficult times.

A positive sign for 2009 is that new manufacturers are entering this competition, and new riders are also coming through. The 2008 season was a very exciting one with all the main riders fighting for the title as well as all the manufacturers, each one with at least one rider challenging in the leading group. The television audience and spectators at the events have noted the quality of this competition, with increasing numbers for the whole season.

I would like to welcome all the people involved in the Superbike, Supersport and Superstock Championships, our partner Infront Motor Sports, the National Federations, the organisers, the riders and teams, the media and, of course, the spectators who are making Superbike a top series in our sport.

Vito Ippolito
FIM President



WORLDSBK.COM



Je pro mne obrovským potěšením, že mohu přivítat všechny fanoušky motocyklových závodů na nádherném brněnském okruhu při již 10. zastavení Hannspree Mistrovství světa Superbiků 2009.

Viděli jsme světovou superbikovou sérii nabírat v poslední době na síle a rok 2009 bude třetíčkou na dortu, jelikož registrujeme rekordní počet přihlášených jezdců. Na startovní listině je přes 30 jezdců z deseti různých zemí. Máme tovární podporu ze strany firem Ducati, Honda, Kawasaki, Suzuki a Yamaha, a spolu s nimi jsme nadšeni z návratu italské továrny Aprilia a zároveň jsme i potěšeni tím, že můžeme přivítat BMW, jenž si Superbiky vybral jako výkladní skříň pro svůj skvělý nový motocykl S 1000RR. To vše nebýválo zvýšilo úroveň světového šampionátu. Navíc pak s účastí značek Triumph v MS Supersportu a MV Agusta ve třídě Superstock 1000 je celkově zastoupeno devět různých výrobců ve třech hlavních závodních kategoriích.

Je to skutečná ukázka rovnice úspěchu, jenž dovoluje týmům závodit ve velmi kvalitní sérii s poměrně nízkými náklady a zároveň nabízí možnost soukromým týmům být konkurenceschopný. Kvalita jezdců v této sezóně taktéž nebyvala vzrostla, díky nově přichozím, mezi nimiž jsou současní šampioni USA, Anglie a Itálie, jakož i velkému počtu nových talentovaných jezdců.

V Supersportech máme znovu plný startovní rošt a všichni jsme v očekávání další impozantní bitvy na dvou kolech, kdy se vícero týmů bude snažit sebrat co nejvíce vítězných trofejí dominujícímu týmu Ten Kate. Při tomto závodě se taktéž představí dvě superstockové třídy, které opět zaplní startovní rošt. V době globálních ekonomických těžkostí tak světový superbikový šampionát může do budoucna nahlížet určitě s optimismem!

Závěrem bych využil příležitosti a jménem Infront Motor Sports* popřál všem divákům, jezdcům, týmům, sponzorům a výrobcům skvělý a bezpečný závodní víkend.

Paolo Alberto Flammini,
generální ředitel, Infront Motor Sports*



Paolo Flammini

It is with the greatest of pleasure that I welcome all race fans here to the fabulous Brno circuit for the 10th round of the 2009 Hannspree FIM Superbike World Championship.

We have seen World Superbike grow from strength to strength of late, and 2009 will be the icing on the cake as we welcome a record number of entries. There are 30 or so riders on the Superbike list of contenders, from ten countries. We have factory support from Ducati, Honda, Kawasaki, Suzuki and Yamaha; together with these we are delighted to see

the return of Italian manufacturer Aprilia and are pleased to welcome BMW as they choose Superbike as a showcase for their exciting new S1000RR. This all adds up to an unprecedented level of factory participation in a World Championship. The additional presence of Triumph in World Supersport and MV Agusta in Superstock makes a total of nine different manufacturers in our three premier racing categories.

It is a true demonstration of the success of a formula that allows teams to compete in a high-level series with relatively low costs, and which also gives the opportunity for privateer teams to be competitive. The rider quality this season is also very high, with the arrival, among others, of the reigning American, British and Italian Superbike Champions, as well as a number of talented new riders.

In Supersport, too, we once again have a full grid, and we are all anticipating yet another epic season of two-wheeled competition at the highest level as more teams try to wrest the laurels from the all-conquering Ten Kate squad. This event also sees the debut of the two Superstock series which have once again got packed grids, in a time of global economic difficulty. World Superbike can look to the future with optimism!

Finally on behalf of Infront Motor Sports*, I would like to take this opportunity to wish all spectators, riders, teams, sponsors and manufacturers a wonderful and safe weekend of racing.

Paolo Alberto Flammini,
CEO, Infront Motor Sports*



Roman Ječmínek

VÁŽENÍ NÁVŠTĚVNÍCI MASARYKOVA OKRUHU, VÁŽENÍ FANOUŠCI SUPERBIKŮ,

Již popáté, průběžně od roku 1993, se v tomto období scházíme na zdejší brněnském okruhu, abychom shlédli jeden ze seriálů závodů Mistrovství světa Superbike a měli tak možnost prožít osobně na místě jedinečnou atmosféru těchto vzrušujících jízd.

Tyto čtyřtátní silné motocykly si během let získávají stále více obdivovatelů. Věřím, že i letos zaplní tribuny Masarykova okruhu ohromný počet sportovních nadšenců, kteří přijdou podpořit nejen světovou elitu, ale především naše závodníky. Za všechny si dovoluji jmenovat Jakuba Smrže, který je v seriálu průběžně na osmém místě.

Vážení sportovní přátelé, rád bych Vám jménem Autoklubu České republiky, který je nositelem motocyklové sportovní autority v České republice a neustále pracuje na dobrém jménu českého motocyklového sportu, popřál mnoho ojedinelých zážitků, hodnotnou sportovní podívanou a našim i zahraničním jezdcům rychlý start.

Roman Ječmínek, prezident Autoklubu ČR

DEAR MASARYK CIRCUIT VISITORS AND SUPERBIKE FANS...

For the fifth year in succession we are meeting here at the Brno circuit to watch one of the rounds of the fabled World Superbike Championship, and therefore have the opportunity to experience the incomparable atmosphere of these exciting races!

These powerful, road-based racers attract more and more admirers as the years go by, and I believe that this year too the Masaryk circuit grandstands will be full of motor-cycle sport fans who will come to support not only the world's elite riders but our home-grown talent, too. Above all I would like to mention Jakub Smrz who is now secure in 8th place in the SBK Championship standings.

Dear sport friends, on behalf of the Autoklub of the Czech Republic as the representative of the motor-cycle sport authority in this country which carries on working hard to keep the good name of Czech motorcycle sport, I would like to wish you all a unique and wonderful motor-cycling experience, a sporting spectacle and a quick start to our foreign rider guests!

Roman Ječmínek, President of the Autoklub of the Czech Republic.

Timetable

BRNO 24/25/26 JULY
SBK SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP®

PÁTEK / FRIDAY

TIMING	DUR. CATEGORY	PROGRAMME
08.30-10.00	90' SUPERSTOCK 600/1000	TECHNICAL/SPORTING CHECKS
10.00-12.00	120' W SBK/WSS	TECHNICAL/SPORTING CHECKS
12.45-13.45	60' WSBK	FREE PRACTICE
14.00-14.45	45' SUPERSTOCK 1000	FREE PRACTICE
15.00-16.00	60' W SUPERSPORT	FREE PRACTICE
16.15-17.15	60' WSBK	QUALIFYING PRACTICE
17.30-18.00	30' SUPERSTOCK 600	FREE PRACTICE

SOBOTA / SATURDAY

TIMING	DUR. CATEGORY	PROGRAMME
09.00-09.30	30' SUPERSTOCK 1000	FREE PRACTICE
09.45-10.30	45' W SUPERSPORT	FREE PRACTICE
10.45-11.30	45' WSBK	QUALIFYING PRACTICE
11.45-12.15	30' SUPERSTOCK 600	FREE PRACTICE
12.25-12.50	25' PIT WALK	PIT WALK
13.00-13.45	45' W SUPERSPORT	QUALIFYING PRACTICE
14.00-14.45	45' WSBK	FREE PRACTICE
15.00-15.12	12' WSBK	SUPERPOLE (1)
15.19-15.31	12' WSBK	SUPERPOLE (2)
15.38-15.50	12' WSBK	SUPERPOLE (3)
16.10-16.40	30' SUPERSTOCK 1000	QUALIFYING PRACTICE
16.55-17.25	30' SUPERSTOCK 600	QUALIFYING PRACTICE

NEDELE / SUNDAY

TIMING	DUR. CATEGORY	PROGRAMME
09.00-09.10	10' SUPERSTOCK 1000	WARM UP
09.20-09.40	20' WSBK	WARM UP
09.50-10.10	20' W SUPERSPORT	WARM UP
10.40	SUPERSTOCK 1000	RACE (12 LAPS 64.836km)
11.10-11.30	20' PIT WALK	PIT WALK
12.00	WSBK	RACE 1 (20 LAPS 108.060km)
13.25	W SUPERSPORT	RACE (18 LAPS 97.254km)
14.30	SUPERSTOCK 600	RACE (9 LAPS 48.627km)
15.30	WSBK	RACE 2 (20 LAPS 108.060km)

**RUBÉN
XAUS**
BMW MOTORRAD
MOTORSPORT





AUTOMOTODROM BRNO

Circuit length	5.403km
Pole position	Left
Finish-line length	636m
Corners left	6
Corners right	8
Corner radius	Min 50m - Max 300 m
Maximum slope	7.5%
Grandstand capacity	6.354
Total capacity	114.000



- Paolo Flammini:** Chief Executive Officer
- Paolo Ciabatti:** SBK Superbike World Championship-Director
- Cristina Siani:** SBK Organisation Office-Manager
- Olga Yarets:** SBK Organisation Office-Assistant
- Francesco Valentino:** SBK Sponsor Accounts-Manager
- Manuela Raitano:** SBK Sponsor Accounts-Assistant
- Roberta Epifani:** SBK Sponsor Accounts
- Nicola Cursi:** SBK Sponsor Accounts
- Fabrizio D'Ottavi:** SBK Marketing-Manager
- Sabrina Mangia:** SBK Event Promotion-Manager
- Gianluca Pastori:** SBK Event Business-Coordinator
- Luca Nardi:** SBK Sales Department-Consultant
- Fabrizio Civirani:** SBK TV Department-Executive Producer
- Emanuela De Carlo:** SBK TV Department-Assistant
- Jeff Early:** SBK TV Department
- Silvano Di Giovanni:** SBK TV Track Advertising-Consultant
- Giulio Bardi:** SBK Sports Office-Coordinator
- Gianfranco Carloia:** SBK Sports Office
- Marco Pochiero:** SBK Pit & Paddock Coordination
- Stefano Carloia:** SBK Sports Office
- Paolo Rossi:** SBK Sports Office
- Julian Thomas:** SBK Press Office-Manager
- Federica Marti:** SBK International Press Office
- Nino Barra:** SBK Press Office Italia

JURY MEMBERS

- Chief Steward and Jury President:** Roland Berger
- FIM Safety Officer:** Max Deubel
- Jury Members:** Bruno Appolloni, Robert Kotlaba
- SBK Technical Director:** Fabio Fazi
- SBK Medical Director:** Ruggero Mattioli
- SBK Race Director:** Gian Franco Carloia
- SBK Teams Representative:** Giulio Bardi

AUTOMOTODROM BRNO

Sido Ostrovanice, P.O.BOX 1, 641 00, Brno, Czech Republic

Tel: +420 (0) 546 123 311
 Fax: +420 (0) 546 123 304
 Web Site: www.automotodrombrno.cz



AIRPORT
 BRNO - TURANY
 TEL: +420 (0) 545 521 310
 PRAGUE - RUZYNE
 TEL: +420 (0) 220 111 111



TAXI
 Ave Taxi +420 606 620 620
 City Taxi +420 542 321 321
 Taxi Impuls +420 542 216 666,
 Lido Taxi +420 542 214 221

AUTOKLUB CESKE REPUBLIKY
 Address: Opletalova 29, 110 00,
 Praha 1, Czech Republic
 Tel: +420 (0) 224 230 506
 e-mail: inet@autoklub.cz



WORLD SBK.COM

SBK HANNSPREE
SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP 2008
PREVIOUS RACE WINNERS

Records	
Lap Record (race)	1.59.979 (162.118kph) Michel Fabrizio (ITA) Ducati - 2008
Best Lap	1.58.345 (164.357kph) Troy Bayliss (AUS) Ducati - 2008

2008 Result	
Lap Record (race)	1.59.979 (162.118kph) Michel Fabrizio (ITA) Ducati
Best Lap	1.58.345 (164.357kph) Troy Bayliss (AUS) Ducati

Statistics				
SBK Pole	SBK Race Winners	8 Riders in 1st place		
	Race 1:	Race 2:	3 Times:	Corser (1996-1998-2005)
1993 Fogarty (Ducati)	1993 Fogarty (Ducati)	Russell (Kawasaki)	2 Times:	Kagayama (2006-2006)
1996 Corser (Ducati)	1996 Corser (Ducati)	Corser (Ducati)	Bayliss (2008-2008)	
2005 Corser (Suzuki)	2005 Corser (Suzuki)	Haga (Yamaha)	1 Time:	Fogarty (1993)
2006 Haga (Yamaha)	2006 Kagayama (Suzuki)	Kagayama (Suzuki)	Russell (1993)	
2007 Corser (Yamaha)	2007 Toseland (Honda)	Biaggi (Suzuki)	Haga (2005)	
2008 Bayliss (Ducati)	2008 Bayliss (Ducati)	Bayliss (Ducati)	Toseland (2007)	
			Biaggi (2007)	

3 Manufacturers on Pole	5 Manufacturers in 1st place
3 Times: Ducati (1993-1996-2008)	5 Times: Ducati (1993-1996-1998-2008-2008)
2 Times: Yamaha (2006-2007)	4 Times: Suzuki (2005-2006-2006-2007)
1 Time: Suzuki (2005)	1 Time: Kawasaki (1993)
	Yamaha (2005)
3 Double Wins - Riders	Honda
1 Time: Corser (1996)	(2007)
Kagayama (2006)	
Bayliss (2008)	

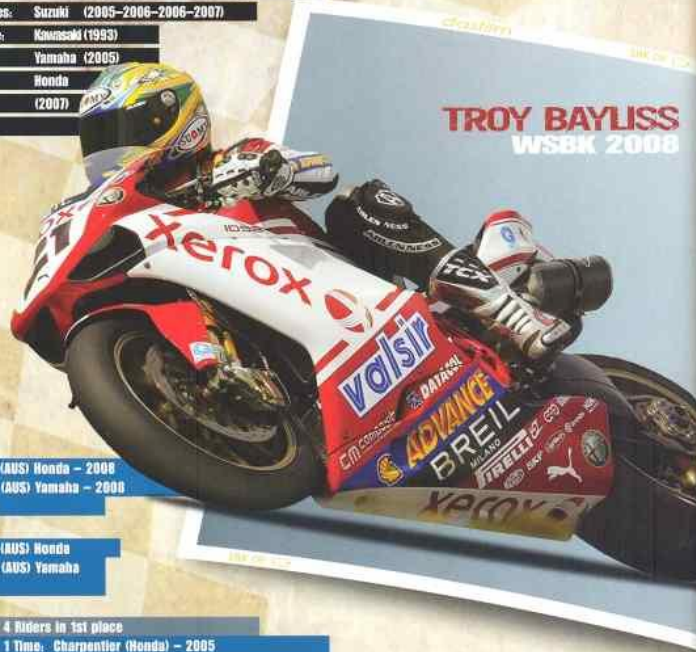
SUPERSPORT
WORLD CHAMPIONSHIP
PREVIOUS RACE WINNERS

Records	
Lap Record (race)	2.04.062 (156.783kph) Andrew Pitt (AUS) Honda - 2008
Best Lap	2.03.293 (157.876kph) Broc Parkes (AUS) Yamaha - 2008

2008 Result	
Lap Record (race)	2.04.062 (156.783kph) Andrew Pitt (AUS) Honda
Best Lap	2.03.293 (157.876kph) Broc Parkes (AUS) Yamaha

Statistics		
WSS Pole	WSS Race Winners	4 Riders in 1st place
2005 Charpentier (Honda)	2005 Charpentier (Honda)	1 Time: Charpentier (Honda) - 2005
2006 Curtain (Yamaha)	2006 Curtain (Yamaha)	Curtain (Yamaha) - 2006
2007 Sofueglu (Honda)	2007 Sofueglu (Honda)	Sofueglu (Honda) - 2007
2008 Parkes (Yamaha)	2008 Nea (Honda)	Nea (Honda) - 2008

2 Manufacturers on Pole	2 Manufacturers in 1st place
2 Times: Honda (2005-2007)	3 Times: Honda (2005-2007-2008)
Yamaha (2006-2008)	1 Time: Yamaha (2006)



TROY BAYLISS
WSBK 2008

SBK[®] 00

SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

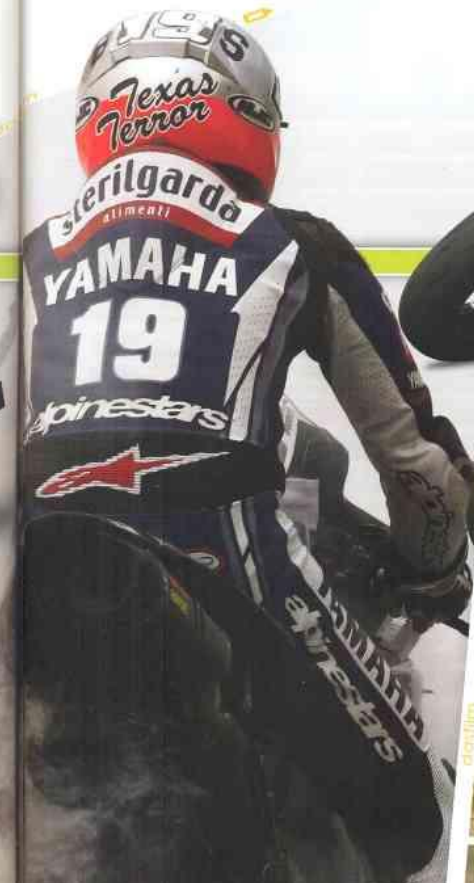
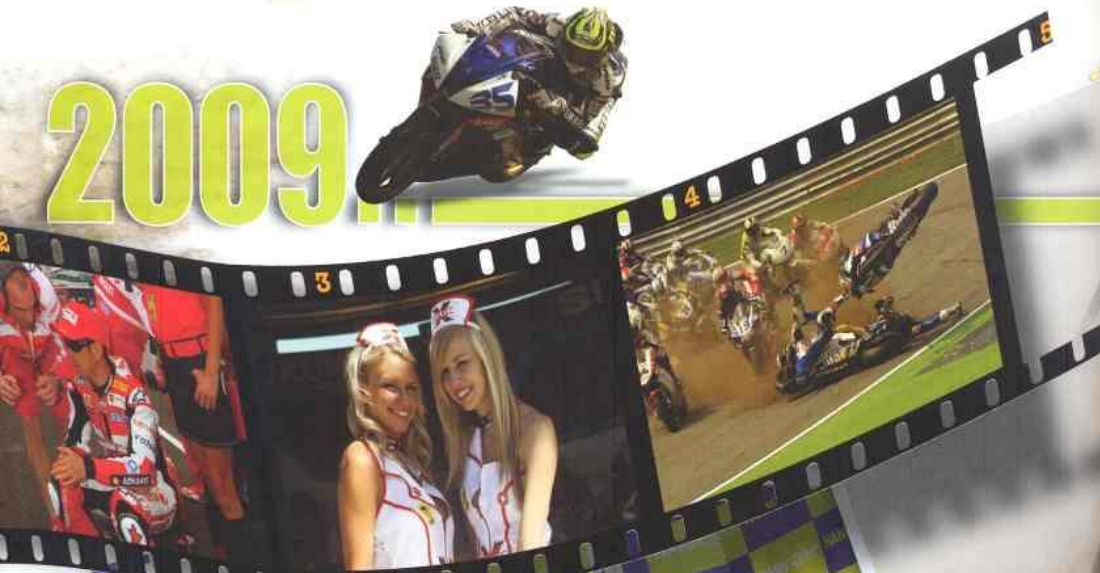
RIDE!



SBK 00 Superbike World Championship © 2009 Lago S.r.l. Black Bear is a registered trademark of Lago S.r.l. Black Bear is a registered trademark of Lago S.r.l. Developed by Milestone S.r.l. All rights reserved. All manufacturers, motorcycles, names, brands and associated imagery featured in this game are trademarks and/or copyrighted materials of their respective owners. SBK™ and SBK Superbike World Championship © are registered trademarks of Intoni Motor Sports License S.r.l. "PlayStation", "PlayStation 2", "PLAYSTATION 3", "PSP" are registered trademarks of Sony Computer Entertainment Inc. "PSP", "PSP (PlayStation Portable)", and "UMD" are trademarks of Sony Computer Entertainment Inc. Xbox, Xbox 360, Xbox LIVE and the Xbox logos are trademarks of the Microsoft group of companies and are used under license from Microsoft. Any other Trademarks used are trademarks of their respective owners. All Rights Reserved.

2009
MOTORCYCLE

2009



SEK HANNSpree
SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP 2008
ENTRY LISTS

3	MAX BIAGGI	ITA	APRILIA RACING	APRILIA RSV4 1000 FACTORY	APRILIA
7	CARLOS CHECA	ESP	HANNSPREE TEN KATE HONDA	HONDA CBR 1000RR	HONDA
9	RYUICHI KIYONARI	JPN	TEN KATE HONDA RACING	HONDA CBR 1000RR	HONDA
11	TROY CORSER	AUS	BMW MOTORRAD MOTORSPORT	BMW S 1000 RR	BMW
14	MATTHIEU LAGRIVE	FRA	HONDA ALTHEA RACING	HONDA CBR 1000RR	HONDA
19	BEN SPIES	USA	YAMAHA WORLD SUPERBIKE	YAMAHA YZF R1	YAMAHA
23	BROC PARKES	AUS	KAWASAKI WORLD SUPERBIKE RACING TEAM	KAWASAKI ZX-10R	KAWASAKI
25	DAVID SALOM	ESP	TEAM PEDERCINI	KAWASAKI ZX-10R	KAWASAKI
36	GREGORIO LAVILLA	ESP	GUANDALINI RACING	DUCATI 1098 RS	DUCATI
41	NORIYUKI HAGA	JPN	DUCATI XEROX TEAM	DUCATI 1098 F09	DUCATI
53	ALESSANDRO POLITA	ITA	CELANI RACE	SUZUKI GSX-R 1000 K9	SUZUKI
56	SHINYA NAKANO	JPN	APRILIA RACING	APRILIA RSV4 1000 FACTORY	APRILIA
57	LORENZO LANZI	ITA	DFX CORSE	DUCATI 1098 RS 09	DUCATI
65	JONATHAN REA	GBR	HANNSPREE TEN KATE HONDA	HONDA CBR 1000RR	HONDA
66	TOM SYKES	GBR	YAMAHA WORLD SUPERBIKE	YAMAHA YZF R1	YAMAHA
67	SHANE BYRNE	GBR	TEAM STERILGARDA	DUCATI 1098 RS	DUCATI
71	YUKIO KAGAYAMA	JPN	TEAM SUZUKI ALSTARE BRUX	SUZUKI GSX-R 1000 K9	SUZUKI
76	MAX NEUKIRCHNER	GER	TEAM SUZUKI ALSTARE BRUX	SUZUKI GSX-R 1000 K9	SUZUKI
77	VITTORIO IANNUZZO	ITA	SQUADRA CORSE ITALIA	HONDA CBR 1000RR	HONDA
84	MICHEL FABRIZIO	ITA	DUCATI XEROX TEAM	DUCATI 1098 F09	DUCATI
88	ROLAND RESCH	AUT	TKR SUZUKI SWITZERLAND	SUZUKI GSX-R 1000 K9	SUZUKI
91	LEON HASLAM	GBR	STIGGY RACING HONDA	HONDA CBR 1000RR	HONDA
94	DAVID CHECA	ESP	YAMAHA FRANCE GMT 94 IPONE	YAMAHA YZF R1	YAMAHA
96	JAKUB SMRZ	CZE	GUANDALINI RACING	DUCATI 1098 RS	DUCATI
99	LUCA SCASSA	ITA	TEAM PEDERCINI	KAWASAKI ZX-10R	KAWASAKI
100	MAKOTO TAMADA	JPN	KAWASAKI WORLD SUPERBIKE RACING TEAM	KAWASAKI ZX-10R	KAWASAKI
111	RUBEN XAUS	ESP	BMW MOTORRAD MOTORSPORT	BMW S 1000 RR	BMW
121	JOHN HOPKINS	USA	STIGGY RACING HONDA	HONDA CBR 1000RR	HONDA

wildcards

T8A	MILOS CIHAK	CZE	PRO RACE	SUZUKI GSX-R 1000 K9	SUZUKI
T8A	JIRI DRASDAK	CZE	TBA		



GRID POSITIONS

GRID POSITIONS

SEK HANNSpree
SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP 2008
LAP COUNTERS

	1 st	2 nd	3 rd	4 th	5 th	6 th	7 th	8 th	9 th	10 th		1 st	2 nd	3 rd	4 th	5 th	6 th	7 th	8 th	9 th	10 th	
1																						
2																						
3																						
4																						
5																						
6																						
7																						
8																						
9																						
10																						
11																						
12																						
13																						
14																						
15																						
16																						
17																						
18																						
19																						
20																						

RACE 1

RACE 2

RACE RESULTS

1 st	
2 nd	
3 rd	
4 th	
5 th	
6 th	
7 th	
8 th	
9 th	
10 th	
Fastest Lap	

SEK HANNSpree CHAMPIONSHIP STANDINGS

1	NORIYUKI HAGA	DUCATI	308
2	BEN SPIES	YAMAHA	294
3	MICHEL FABRIZIO	DUCATI	257
4	JONATHAN REA	HONDA	177
5	LEON HASLAM	HONDA	167
6	MAX BIAGGI	APRILIA	155
7	TOM SYKES	YAMAHA	141
8	JAKUB SMRZ	DUCATI	115
9	CARLOS CHECA	HONDA	114
10	SHANE BYRNE	DUCATI	113
11	RYUICHI KIYONARI	HONDA	113

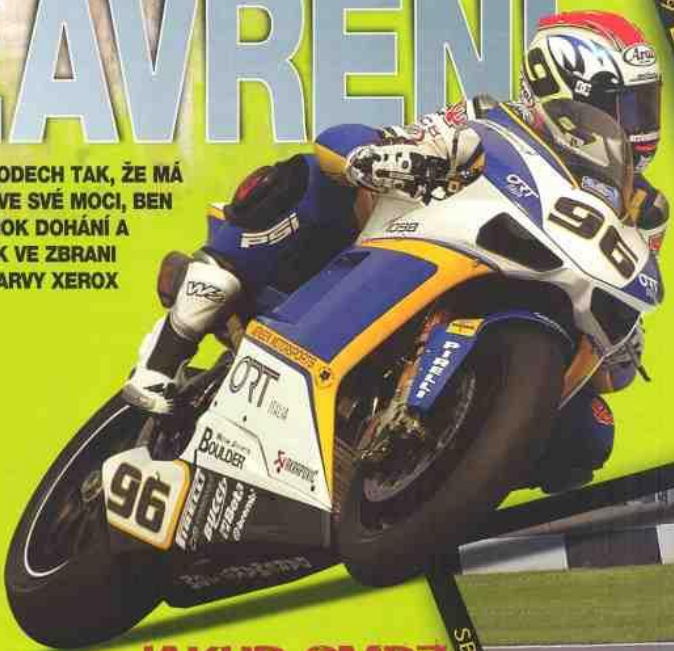
V UZAVŘENÍ

VYPADALO TO PO PRVNÍCH PÁR ZÁVODECH TAK, ŽE MÁ NORIYUKI HAGA ŠAMPIONÁT PEVNĚ VE SVĚ MOCI, BEN SPIES VŠAK TVRDĚ HAGU PO CELÝ ROK DOHÁNÍ A STEJNĚ TAK I JAPONCŮV SOUPUTNÍK VE ZBRANI MICHEL FABRIZIO, HÁJÍCÍ TAKTĚŽ BARVY XEROX DUCATI TÝMU.

Noriyuki Haga měl málokdy dobrý start do boje o superbikový trůn, letos se mu však konečně podařilo smlůlu prolomit čtyřmi vítězstvími a pěti druhými příčkami v prvních devíti závodech. Už je to přeci jenom nějaký čas, co japonská hvězda jezdila na Ducati, přesně se jednalo o rok 2004 v barvách soukromého týmu Renegade a jeho kolegou byl tehdy ještě mladíček Leon Haslam. I tak však nakonec dokázal sezonu zakončit nejen celkově třetím místem, ale na svém kontě měl i 6 vítězství. Jeho přestup do továrního týmu o pět let později tak lze považovat za snovou záležitost nejen pro Noriho, ale také pro Ducati.

A tak Nori potřeboval nejen celou zimu, ale i několik volných a kvalifikačních tréninků k tomu, aby se naučil správně zacházet se silnou 1098 R F09. Jeho přirozená rychlost mu však pomohla vyniknout si na zásluhnosti dvouúvalce o obsahu 1200ccm, po letech co se pod ním kroutila a svlékla tovární Yamaha, když s ní 3xkrát obsadil třetí příčku a jednou byl vicemistrem.

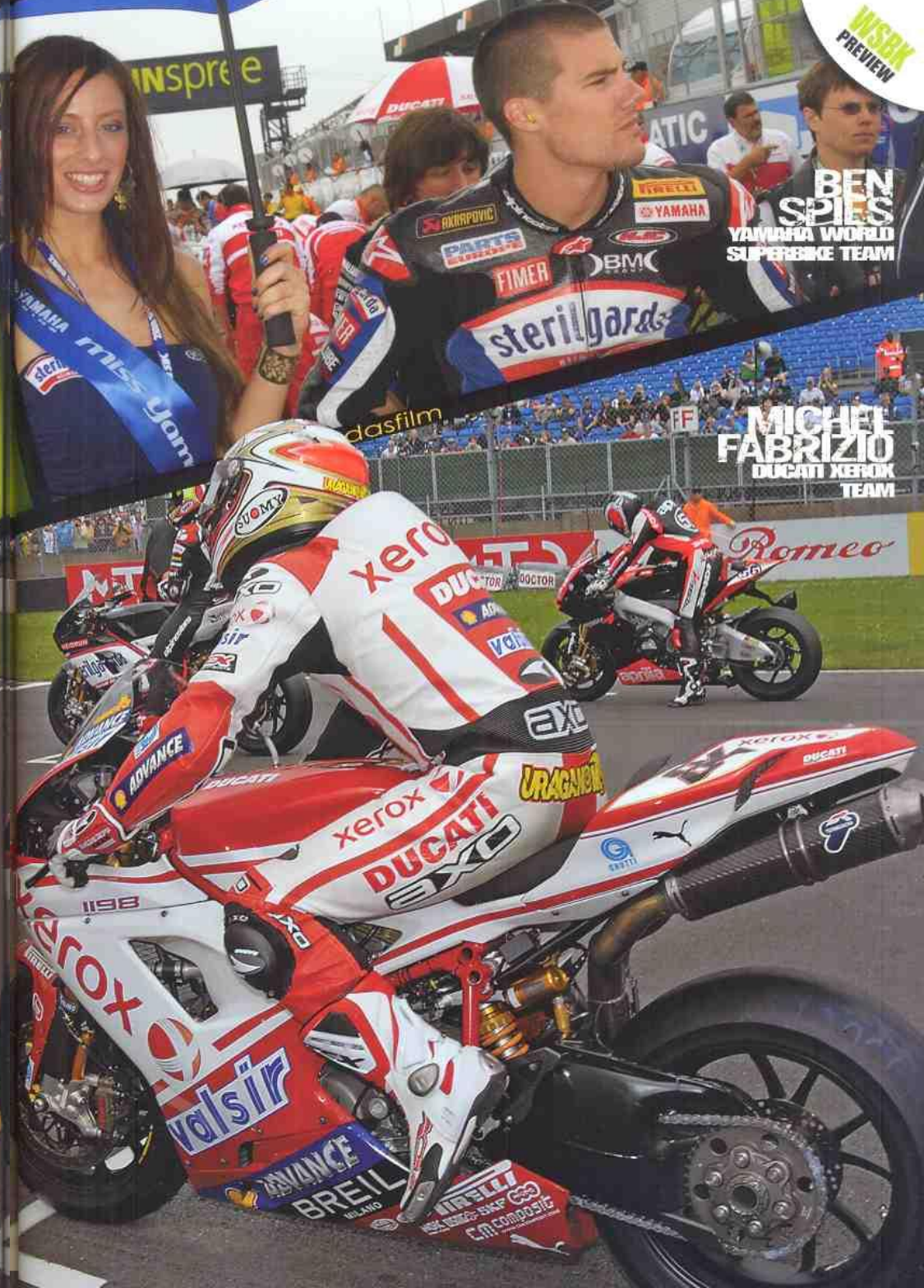
Všechno vypadalo v pohodě až do okamžiku, než se však Haga na Monze v průběhu druhé jízdy střetl se zajímavým soupeřem. Srážka s opeřencem vedla k následnému pádu a i když se Haga dokázal znova vzchopit a vybojoval v jehoafrickém Kyalami double, jeho forma od toho okamžiku už není tak dobrá. Zřejmě v závislosti na drobných zraněních, jež skoro vždy trošku naruší jezdcovu psychiku. Před Doningtonem však měl stále ještě k dispozici 48 bodový náskok na svého nejbližšího soupeře. Ovšem zlé se změnilo v ještě horší. Třetí příčka v první jízdě v Anglii znamenala, že přišel jen o dalších devět bodů, ovšem ukutný pád v druhé rozjízdce, kdy jej navíc padající motocykl doslova domítlal a způsobil mu zlomeninu několika kostí, přičemž on sám může být rád, že mu jeho Ducati nerozdrtila záda, jej připravil o další obrovský bodový polštář. A navíc to bude trvat docela dlouho, než se plně zataví a dostane do své předchozí formy.



**JAKUB SMRZ
GUANDALINI RACING
DUCATI 1098 R**

Američanu Ben Spiesovi, se starým Noriho týmem Yamaha World Superbike, vděčíme za soubor, který nyní sledujeme. A to je Ben nováčkem nejen v seriálu, ale také na většině tratí, přičemž novým prostředím je pro něj i Yamaha, stejně jako jsou pro něj úpinou novinkou i pneumatiky Pirelli. "Díky bohu", si však všichni říkají poté, co dosáhl na rekordních 7 pole position v řadě a podařilo se mu tak překonat rekord, jenž držel jeho krajan Doug Polen. Nová Yamaha R1 je revolucí mezi řadovými čtyřválci. Se svým "big-bang" zapalovacím pořádkem poskytují motocyklu téměř stejnou trakci v zatáčkách jako mají k dispozici dvouúvalce do V. Ben toho dokázal náramně využít a výsledkem je 10 vítězství v jeho dosavadní debutové sezóně. 25-letý jezdec je opravdu třidou sám pro sebe, s neuvěřitelnou rychlostí a schopnostmi ovládat motocykl. Občas to však i on tu a tam přežene, avšak jen proto, aby dokázal čelit lepším motocyklům Ducati anebo třeba když jej jeho tým nechá zcela nevyšvítitelně na holičkách. V Monze měl v nádrži příliš málo paliva a to ho stálo ještě vítězství. V JAR pak ulomená řadička a nakonec problémy se spojkou v Misano, Ale

stejně jako pro Bena je něco nová zkušenost, tak i pro novou R1 se jedná o "rookie" sezónu a tak se drobné komplikace daly předpokládat. Absence benzínu v nádrži Spiesovy Yamahy při závodě v Monze pak přímo naservirovala vítězství jako na zlatém tácu jezdící z boku tovární Ducati - Michela Fabriziovi. To málo stačilo k tomu, aby ve své hlavě přepnul. Řázem získané sebevědomí z něj učinilo jezdce, který nezávodí jen pouze blízko dešním příčkám, ale snaží se pravidelně když ne vyhrát, tak skončit zcela uřditě na pódiu. V Jižní Africe bojoval velmi srdnatě se slavnějším Hagou, doslova se prał o každý centimetr, podobně to pak bylo znova s Norim a Jonathanem Reou v Misano. Dokonce to pohledem zvenčí vypadalo, jako by tam byli dva Hagovy. A to určitě zaslouží ocenění. >>>18



**BEN SPIES
YAMAHA WORLD
SUPERBIKE TEAM**

**MICHEL FABRIZIO
DUCATI XEROX
TEAM**

A nyní Jonathan Rea. Po loňské vzletné druhé příčce v MS Supersportů, si Severní Ir vyměnil místo s kolegou ve stanu s nápisem Ten Kate Turkem Satooglem a přestoupil do jím tolik preferované třídy Superbike. Hondou podporovaný holandský tým však bojoval od počátku roku s těžkostmi a až poté, co ubral jemu na výkonu a těsně před Misánem přešel na párování od Öhlinsu, se věci začaly vracet do normálu. Každý ví, že Rea si zachovává stále klidnou mysl, jež mu společně s tím správným mixem agrese a rychlosti v San Marinu nabídl možnost předvést, že dokáže atakovat přední příčky a nejen to, že je dokáže i ubránit před neuvěřitelným duem obou továrních Ducati. I proslulý Carlos Checa těží ze zlepšené Hondy, ne tak však Ryuichi Kiyonari, který se až nevysvětlitelně trápí a je na míle vzdálen dominantní formě, v níž se ocitl v průběhu loňského roku, kdy dokázal vyhrát 3 ze 4 závodů na britských ostrovech na svém Firebladu.

Max Biaggi svým přestupem na Aprilii, která se vrátila zpět do seriálu, jenž v roce 2002 opustila, trochu zarádkoval, ovšem pomalíčku se mu tato hazardní hra začíná vyplácet. Motorika má hodně výkonu ve vyšších sférách otáčkoměru, avšak menší kroutící moment než ostatní a potřebovala by pár drobných úprav, jež by Maxi dopřály pocitu, že jej jeho přední kolo nezradí. Například v Doningtonu se mu toho dostalo, on i motocykl byli v téměř dokonalé harmonii, což se odrazilo v tom, že zase závodil v čelní skupině. To stejné platí i pro Shiryu Nakana, pro nějž je letošní sezóna tak trochu zkušebním rokem.

Z obou nově přichozích značek do superbikového seriálu je na tom momentálně Aprilia se svou RSV4 podstatně lépe, než BMW, jež má potíže s tím, aby přinutila S 1000 RR k tomu, aby dokázala držet závodní tempo. Původně se zdálo, že Ruben Xaus bude ten, kdo bude mít i díky dlouhé době strávené za řídítky dvouválce, s bavorákem problémy. Nyní jsou však jeho výsledky mnohem konzistentnější, než ty Troye Corsera, který se mnohem více trápí, než by závodil.

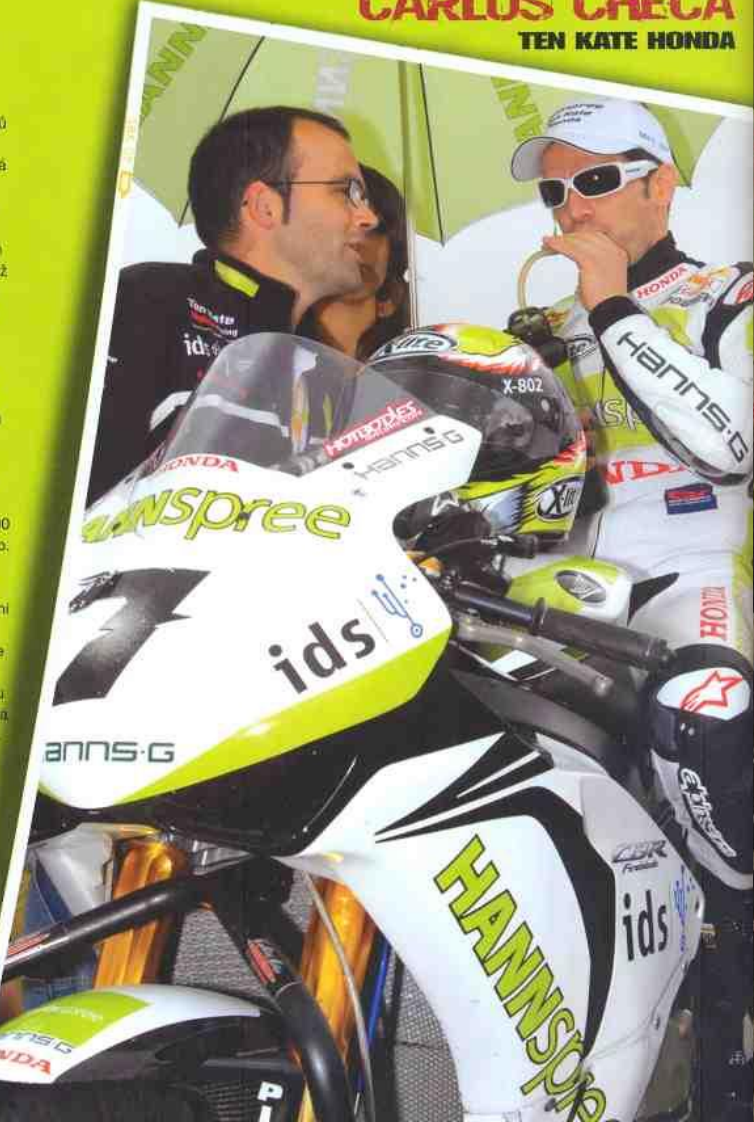
Leon Haslam si to v nově formovaném týmu Stiggy racing naopak pořádně užívá a i tým má dozajista radost z toho, jak pořad tlačí na pila. Ačkoliv motorika neoplyvá tou nejmodernější elektronikou ani nejsilnějším motorem, má za svými řídítky každopádně velmi schopného jezdce, který z ní dokáže vyzískat absolutně nemožné. Tým tak mohl doufat, že by Haslam mohl soupeřit při svém domácím závodě v Anglii o přední příčky, nakonec skončil druhý, ale nádherný šok všichni zazili, když se na stupně vítězů dostal hned při úvodním podniku v Austrálii. John Hopkins se jevil jako ideální týmový hráč, jen ovšem do pádu v Assenu, kdy si zlomil kyčel. Když se pak konečně dostal zpět do

sedla, i když v Doningtonu jenom krátce na jednu jízdu, ukázal, že možnosti pro výborné výsledky zde stále jsou.

Co se týká soukromých motocyklů, tak Jakub Smrž na Ducati týmu Guandalini Racing se předvedl rovněž v opravdu dobrém světle, momentálně mu patří osmá příčka v tabulce šampionátu. Byl považován za rychlého jezdce spíše v trénincích a kvalifikacích než v závodech, nakonec však toto nepravdivé tvrzení vyvrátil 3. místem v Assenu nebo třeba nejrychlejšími

kolem v Misánu a dalšími dobrými závody v průběhu sezóny. Zastínil tak rozhodně svého občasného týmového kolegu Gregoria Lavillu, i když Španěl byl za řídítky Ducati v britském šampionátu velmi silný. Nejlepší z netovárních dvouválců do V však patřil Regisi Laconimu z týmu DFX, ale vážná havárie v JAR a zlomenina obratlů jej odstavila od závodění na delší čas a jeho náhradník Lorenzo Lanzí opravdu nyní nevypadá jako trojnásobný vítěz závodu WSBK, i když jím však je. >>> 20

CARLOS CHECA TEN KATE HONDA



RIDE WITH US!

FIM-LIVE.COM
FIM-STORE.COM



FÉDÉRATION INTERNATIONALE
DE MOTOCYCLISME

WSBK
PREVIEW



RUBEN XAUS
BMW MOTORRAD
MOTORSPORT

Suzuki prožívá rok, na který by nejráději asi zapomněla. Vývoj nové K9 není jednoduchý, navzdory jejím možnostem. Když vše společně šlo do dobré fáze, tak na trati v Monze, kde loni Max Neukirchner premiérově zvítězil, se stejný jezdec připlel do hrůzostrašné havárie, při níž si zlomil nohu a od té doby nezávodí. Měl by se nyní v Brně sice vrátit zpět do akce, avšak závodit bude stále ještě zraněný, stejně jako týmový kolega Yukio Kagayama, jenž má rovněž polámanou nějakou tu kost, konkrétně v noze. Fonsi Nieto ani Blake Young z Aistare týmu, a Karl Muggeridge z týmu Célani, jinak však další, který je odstaven pro zlomeninu některé ze svých kostí, byli neúspěšní při pokusu o pokrok na vývoji.

Motocykly Kawasaki, které továrná světila do péče týmu, jenž patří britskému miliardáři Paulu Birdovi, na tom při různých závodech nebyly zase až tak nejhůře, když například Jamie Hacking dokázal skončit v americkém Miller Parku mezi prvními čtyřmi. Během jednoho roku se závodění v Superbiciích posunulo do mystických výšin a tak je to pro malé týmy nyní podstatně těžší. Mezitím co jeden z dlouhodobých účastníků PSG-1, už na startu v Brně nejspíše nebude, tak vždy veselý a usměvavý Lucio Pedercini nadále přivádí dobré jezdce do třídy Superbike, jmenovitě Luca Scassa a David Salom, ovšem s jen velmi malou odměnou.

Po Hagově pádu v Anglii je nyní na řadě Brno a s ním rozdíl pouhých 14 bodů, který dělí Japonce od stále se přibližujícího Bena Spiese. A hra nyní začíná!

MAX BIAGGI
APRILIA RACING



20
www.worldsbk.com

PURE POWER.

Yamaha World Superbike Team



Ben Spies



BMW
Motorrad Motorsport Team

Ruben Xaus

AKRAPOVIČ STORE

For the full range of accessories and merchandise visit our online store.

AKRAPOVIČ

www.akrapovic.com



**RACE
START**
DONINGTON PARK

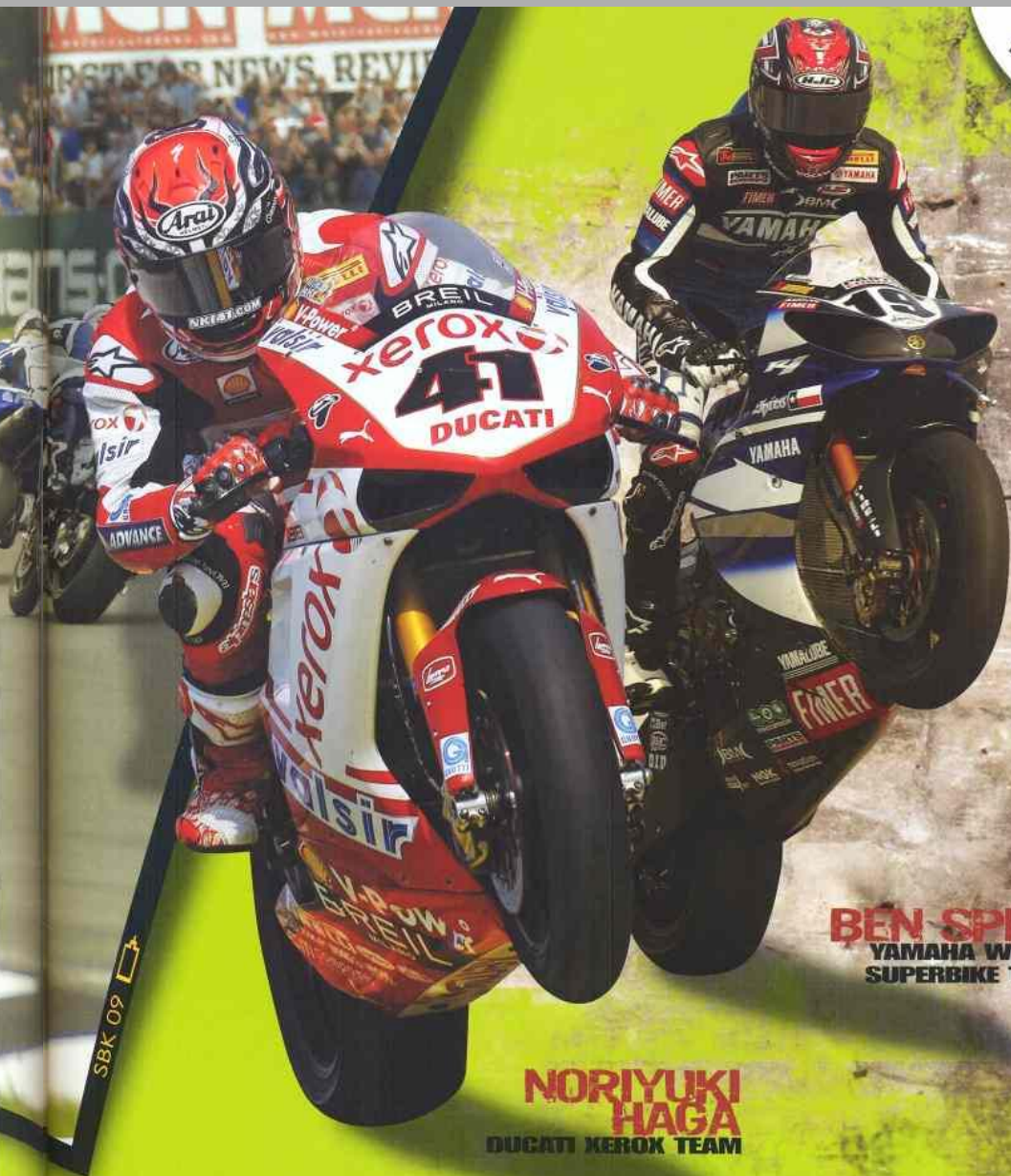
CLOSING IN

IT LOOKED LIKE NORIYUKI HAGA HAD THE CHAMPIONSHIP SEWN UP AFTER THE FIRST FEW ROUNDS. BUT BEN SPIES HAS CHASED HIM HARD ALL YEAR AND THEN THE JAPANESE RIDER'S XEROX DUCATI TEAM-MATE MICHEL FABRIZIO HAS ALSO TAKEN UP THE CHALLENGE

Noriyuki Haga hardly ever has a good start to his World Superbike campaigns but this year he came out of the traps flying, with four wins and five second places in the first 9 races. It has been some time since the Japanese star has raced a Ducati (2004 for the privateer Renegade squad with Leon Haslam as team-mate), but that season he still managed 6 wins and came 3rd in the title

race. A move 5 years-on to the works Ducati team was only ever going to be a dream one for both for Nori and the Bologna factory. While Haga took some time to get used to the mighty 1098 R F09 vee-twin over the winter and even in the first practice and qualifying sessions, his innate speed has helped him to get used to the intricacies of a 1200cc twin again in the races, after the years in between sliding and wrestling a

works Yamaha to three more third places in the final standings plus a runner-up spot. All was looking good until he got hit by a bird and crashed out of contention in Race Two at Monza, but he bounced back to take a double at Kyalami. Since then his form has not been so good, with more niggling and speed-draining injuries, but he still had a 48-point cushion to his nearest rival going into the Donington round. And it went from bad to very much worse. A



BEN SPIES
YAMAHA WORLD
SUPERBIKE TEAM

**NORIYUKI
HAGA**
DUCATI XEROX TEAM

3rd place in Race One in England only gave 9 of those points away, but a huge crash in the second encounter, when his falling bike landed on him broke several bones and he was lucky not to have his back shattered. It will be a long recovery back to full speed, after that. Right from the start of this year, it has been the mercurial Ben Spies in Nori's old Yamaha World Superbike Team garage who has brought the fight to him. Ben is new to the

series, new to most of the tracks, new to Yamaha and Pirelli tyres. 'Thank goodness', the rest must be thinking as he went off and took a record 7 pole positions in a row, beating the record held by his American compatriot Doug Polen. The new Yamaha R1 is a revolution for transverse four-cylinder bikes, with its 'big-bang' firing order which gives the bike almost vee-twin like traction out of corners. Ben has used it to wonderful effect taking ten wins so

far in what is of course his rookie year. The 25-year-old racer is a class apart, with amazing speed and control, but even he has had to override on occasion to get the better of the Ducatis, while inexplicably his team have let him down at times, with too little fuel at Monza that cost him a win, a broken gear linkage in South Africa and a falling clutch in Misano. But it is a rookie year for the new R1 as well, so maybe it is to be expected.

WSBK
PREVIEW

**YUKIO
KAGAYAMA**
SUZUKI ALSTARE BRUX



**LEON
HASLAM**
STIGGY RACING
HONDA

It was Ben's coasting to a fuel-less halt at Monza that handed victory on a plate to the Roman rider in the Ducati garage, Michel Fabrizio, but that was all he needed to flick a switch in his head, allowing confidence to flow in and move him from a rider racing near the front to a regular front runner and man who is now searching for wins every time out. He fought so hard with his illustrious team-mate Haga in South Africa and battled every centimetre of the way with Nori and Jonathan Rea in Misano, that it looked from the outside as if there were two Hagas out there. That is praise indeed.

Ah, Jonathan Rea. After a rousing 2nd place in the World Supersport Championship last year, Northern Irish rider Jonathan swapped series with Ten Kate team-mate Kenan Sofuoglu and moved up to his preferred Superbike. But the Dutch Honda team have struggled this year - until they turned down the power and then swapped to Öhlins suspension just before Misano. Everyone knew that Rea was cool and that he had that fine mix of aggression and speed but in San Marino he had a chance to show it with a fine display of attacking and defensive riding that

got the better of the awesome works Ducati duo. While his illustrious TKR colleague Carlos Checa has also benefited from an improved Honda, inexplicably Ryuichi Kiyonari has struggled and is a world away from the dominant force that he was in that purple period last year when he won three out of four races in the UK on his Fireblade.

Max Biaggi took something of a gamble this year by switching to Aprilia, returning to the series for the first time since 2002. It is a gamble that is slowly but surely paying off. The bike has had good top-end power but a little less torque than the rest and it has needed some adjusting to get the secure feel Max needs with his machine's front end. By the time Max got to the last round in Donington, he and his bike were working in almost perfect harmony, and for once he was racing at the very front of the pack. And so was his team-mate Shinya Nakano, after a tentative start to the season.

The RSV4 certainly looks like the better of the two manufacturer newcomers to the series at the moment, as BMW is finding it hard to get the new S 1000 RR onto a decent race pace at the moment. >>>26

Victories never come alone



IPONE
Oficiální sponzor
WSBK 24/26.7.2009



**Stroke 4 - 10.4 Synthesis - R4000Rs - Full Power Katana
Racing Chain - Moto Wash - Heinet**

Ipone Racing Line - vyvinuto s pomocí profesionálních jezdců na závodních okruzích. 100% motorcycle oil
Veškeré produkty naleznete na www.ipone.com nebo u distributora pro ČR na www.bikerscrown.com

IPONE

Women's Lipex Technology

Initially Rubén Xaus looked the rider finding it most difficult after a long period on vee-twins, but he is now more consistent than Troy Corser who is increasingly finding the peaky transverse-four machine more than a handful in the races.

Leon Haslam is refashioning his time with the newly formed Stiggy Racing Honda squad, and they are enjoying his 'press on at all times' style. Although the bike doesn't have the very latest electronics or the most powerful engine, it certainly has a very capable rider on board who makes the most of it. The team could have hoped that he would be vying for a top place at his home round (he got a 2nd) but it was a dream for all concerned that he scored a podium at the first event of the season in Australia. John Hopkins was looking like a perfect team-mate until his hip-breaking accident at Assen, but then when he finally got back in the saddle at Donington (albeit briefly) he showed that potential for great things is still there.

In terms of privateer machines, Jakub Smrz on the Guandalini Ducati has been showing well, and currently stands 8th in the Championship. He had been thought of as a fast man in practice and qualifying but not in races, but then he dispelled that with a podium in Assen and a fastest lap in Misano and some very strong races along the way. He has eclipsed his some-time team-mate Gregorio Lavilla so far, and the Spaniard has been very strong on Ducatis in British Superbike.

The best of the non-works vee-twins had been Régis Laconi on the DFX bike, but his back-breaking accident in South Africa put him out of racing for some time and his replacement Lorenzo Lanzi has not really looked like the three-time SBK winner that he is.

Suzuki have had a year that they would rather forget. Developing the new K9 has not been easy, in spite of its potential. And just when it all started to come together at handling-friendly Monza, a track where Max Neukirchner took his first victory last year, he was involved in an horrendous accident that broke his leg and put him out of the running. He should be returning here, but he will still be racing injured. Team-mate Yukio Kagayama has also broken bones: but he, Fonsi Nieto and Blake Young in the Aistare squad and Karl Muggeridge (another one to have been sidelined with broken bones) with Celani have failed to make much progress.

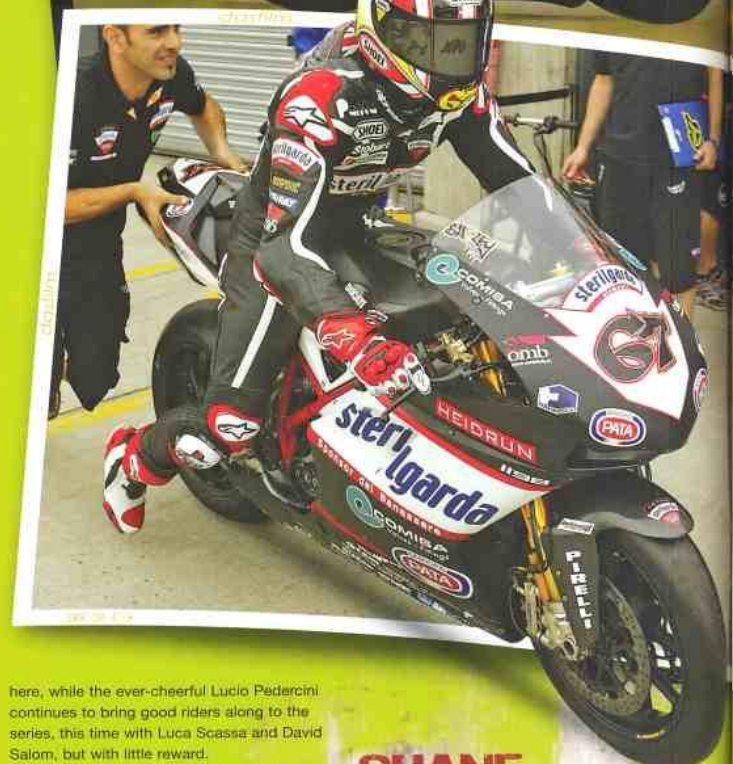
Kawasaki, now with their works bikes entrusted to Paul Bird Motorsport, have looked good on occasion and American Jamie Hacking was among the top four in America. In a year when the competition at the front has moved up to stratospheric levels though, the smaller teams are finding it hard. PSG-1, long-time entrants in the series, may not be

here, while the ever-cheerful Lucio Pedercini continues to bring good riders along to the series, this time with Luca Scassa and David Salom, but with little reward.

As we come to Brno after Nori Haga's crunching crash in England, there are just 14 points in between the Japanese rider and the closing Ben Spies. It is very much 'game on' now!



LUCA SCASSA
TEAM PEDERCINI
KAWASAKI
ZX-10R



SHANE BYRNE
STERILGARDA
DUCATI 1098 R



JAKUB SMRZ
GUANDALINI RACING
SBK HANNSPREE
SUPERBIKE 2008
POSTER



TRMG-Agentur für:
Motorrad Grand Prix und Superbike-WM
in Deutschland, Tschechien und
den Niederlanden



All you need is...
Speed
Ihr Motorradmagazin

(ausführliche Berichte
über MotoGP/
SBK-WM/IDM
British SBK/Touren
Motorrad-Tests
Classic...)



WIR SUCHEN SIE - ALS FREIEN MITARBEITER!
deutschlandweit für Anzeigenberatung,
Messebetreuung, MotoGP- und Superbike-WM-
Marketing in Deutschland, den Niederlanden und
Tschechien, Hesteller- und Händlerbetreuung in Deutschland

VORRAUSSETZUNG:
unabhängiges Organisationstalent mit eigenem Fahrzeug,
Journalistische Fähigkeiten und
Motorradführereschein sind von Vorteil.
Interesse? Dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbung!
Bitte senden Sie diese an:

Speed Verlag, Messe & Marketing
Sonnenstraße 1
09212 Limbach-Oberfrohna

Phon 0 37 22/ 9 51 35
Fax 0 37 22/ 9 51 18

Phon (Redaktion) 0 37 22/ 8 90 63 21
Fax (Redaktion) 0 37 22/ 8 90 63 22

All you need is...
Speed
Ihr Motorradmagazin
www.speed-verlag.de

SBK HANNSPREE
SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP 2008
BIOGRAPHIES

Teams & RIDERS



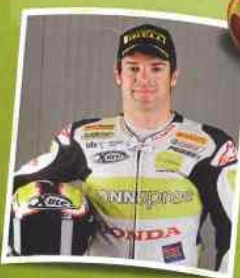
HANNSPREE TEN KATE HONDA

(CZE) Změnná přenos výkonu jejich motocyklů a přechod na podvozky od Ohlinsu započalo cestu Ten Kate zpět k předním příčkám. Jonathan Rea vyhrál svůj první závod ve třídě Superbike, Carlos Checa udělal taký velký pokrok, jen Ryuichi Kyonari se stále trápí.

(GBR) After softening the power delivery of their bikes and adopting Ohlins suspension, Ten Kate has started to get back towards the front of the field again. Jonathan Rea, who won his debut SBK race in Misano, and Carlos Checa are making the most progress while Ryuichi Kyonari is still struggling

HONDA

TEAM BASE: NIEUWLEUSEN, NETHERLANDS



1 Carlos Checa
DOB: 15/10/72 Career highlights: 2 Wins MotoGP, 2008 4th World Superbike with 2 wins



65 Jonathan Rea
DOB: 02/02/87 Career highlights: 2007 2nd British Superbike, winner Suzuka 300km, 2008 2nd World Supersport



9 Ryuichi Kyonari
DOB: 23/09/82 Career highlights: Two-time British Superbike Champion; 2008 9th World Superbike with 3 wins

TEN KATE HONDA RACING



SUZUKI

TEAM BASE: ALLEUR, BELGIUM

(CZE) Obrovské možnosti jsou ukryty v nelehce nastavitelném motocyklu GSX-R a označením K9 týmu Suzuki Alstare Brux, ale až brzy by se mohly ukázat. Yukio Kagayama již zjel letos i několik solidních výsledků, ovšem sezóna týmu byla velmi těžce poznamenána ztracenou nohou Maxe Neukirchnera při havárii v Monze. Ten věří, že na Brno bude fit.

(GBR) Suzuki Alstare Brux has much potential in the K9 version of the GSX-R, but that has yet to be realised on this tricky to set up machine. Yukio Kagayama has put in some solid performances on the bike but the team's season has been hit hard after Max Neukirchner's leg-breaking accident at Monza. He hopes to be fit here



11 Yukio Kagayama
DOB: 07/05/74 Career highlights: 2005 5th World Superbike; 2006 7th World Superbike; 2007 13th World Superbike, winner Suzuka 6 Hours; 2008 11th World Superbike



16 Max Neukirchner
DOB: 20/04/83 Career highlights: 2005 5th World Superbike with 2 wins

SUZUKI ALSTARE BRUX



DUCATI

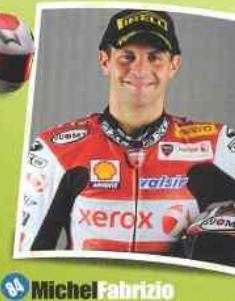
TEAM BASE: CRESPELLANO, ITALY

(CZE) Nori Haga snadno proplouval směrem k prvnímu světovému titulu, jenž by si určitě zasloužil, než ho zasáhla série malých či větších zranění. Mezitím se však i Michel Fabrizio zlepšil a začal rovněž vítědit. Tovární Ducati je jedinečný strojček, jenž je letos navíc bozchytrný.

(GBR) Nori Haga was effortlessly sweeping to a well deserved first World Championship when his season was hit by a series of injuries small and large. Meanwhile Michel Fabrizio has stepped up several levels to start winning, too. The works Ducati 1098R is an awesome machine that is peerless this season



14 Noriyuki Haga
DOB: 02/03/75 Career highlights: 1997 All Japan Superbike Champion; 2000 2nd World Superbike; 2004-06 3rd World Superbike; 2007 2nd World Superbike; 2008 3rd World Superbike with 7 wins



84 Michel Fabrizio
DOB: 17/9/84 Career highlights: 2003 European Superbike Champion; 2005 5th World Superbike; 2006-2007 11th World Superbike; 2008 8th World Superbike

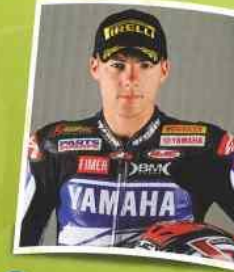


YAMAHA

TEAM BASE: GERNO DI LESMO, ITALY

(CZE) Ben Spies je nejen trojnásobným vítězem AMA, ale zároveň je i objevem pro tovární Yamahu, jezdící až za hranici možností. Není jednoduché udržet krok s Ducati, ale Ben je více než světová třída. Daří se i Tomu Sykesovi, avšak jako každý jiný hraje Spiesovi jen druhé housle.

(GBR) American triple AMA Champion Ben Spies has been nothing short of a revelation on the works Yamaha, riding it up to and beyond its considerable limits. It has not been easy keeping up with the Ducatis, but Ben is more than world class. Tom Sykes is doing well at this level but like everyone else plays second best to Spies



18 Ben Spies
DOB: 11/07/84 Career highlights: 3-time and current AMA Superbike Champion



55 Tom Sykes
DOB: 19/08/85 Career highlights: 2007 BSB Rookie of the Year; 2008 4th BSB

YAMAHA WORLD SUPERBIKE TEAM



DUCATI

TEAM BASE: LONATO, ITALY

(CZE) Úřadující britský superbikový šampion Shane Byrne je nyní jedním jezdcem týmu Sterilgarda. Jeho sezóna sice nebyla v takové formě, jak naznačily testy, avšak jen do momentu, než přišlo na radu desátý Misano a on byl o třídu lepší. To a silný tlak při domácí závěs v Doningtonu mu pomohlo získat sebevědomí.

(GBR) Reigning British Superbike Champion Shane Byrne is the sole Sterilgarda rider for now. His season was nothing like the form he showed in testing until it rained in Misano and he was a class apart. That race and a strong push in Donington have helped his confidence



51 Shane Byrne
DOB: 10/12/76 Career highlights: 2003 2 wins SBK; 2008 British Superbike Champion

TEAM STERILGARDA

WORLD
TEAMSBYBIBES



KAWASAKI WORLD SUPERBIKE RACING TEAM

Kawasaki

TEAM BASE: PENRITH, ENGLAND

(CZE) Z Kawasaki ZX-10R není jednoduché vytvořit konkurenčně schopný motocykl, ale Paul Bird Motorsport se o to po celý rok v čele s Brocem Parkesem a několika jezdci na řídko, kteří zastupují zraněného Makoto Tamada, pokouší.

(GBR) The Kawasaki ZX-10R is not the easiest machine to hone into a competitive bike, but Paul Bird Motorsport have been trying hard all year with Broc Parkes and some hard-charging wildcards standing in for the injured Makoto Tamada.



Broc Parkes
DOB: 24/12/81 Career highlights: 2004 2nd World Supersport; 2007 2nd World Supersport; 2008 4th World Supersport



Makoto Tamada
DOB: 04/11/76 Career highlights: 3-time World Superbike winner; 2-time MotoGP winner



GUANDALINI RACING

DUCATI

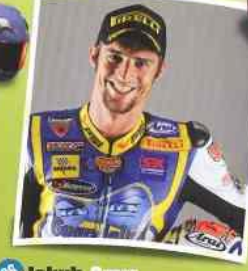
TEAM BASE: BOLOGNA, ITALY

(CZE) Ducati týmu Guandalini je rychlá motorka a Jakub Smrz je rychlý jezdec a v této kombinaci se to začalo projevovat v závodech stejně jako v kvalifikacích. Po havárii Brendana Robertse v Monze za tento tým letos závodí Gregorio Lavilla.

(GBR) The Guandalini Ducati is a fast bike and Jakub Smrz is a fast rider, and the combination has started to get in races as well as qualifying. Gregorio Lavilla has also raced for the team this year after Brendan Roberts' accident at Monza.



Brendan Roberts
DOB: 03/02/85 Career highlights: 2008 Superstock 1000 Champion



Jakub Smrz
DOB: 07/04/83 Career highlights: 1998-2000 Czech Republic 125 Champion; 2007 14th World Superbike; 2008 13th World Superbike

MAX BIAGGI APRILIA RACING



4SR

— for street racing



Má to v rukách ... 
Nejlepší české rukavice ... www.4sr.cz



DFX CORSE

DUCATI

TEAM BASE: PRESSANA, ITALY

(CZE) Italská skvadra DFX vypadala se speciálně připravenou privátní Ducati a Régisem Lacoim za řídky hodně dobře. Nicméně přišel hrůzostrašný pád Régise v Jižní Africe, při němž utrpěl vážné poranění zad, a tak se náhradníkem stal Lorenzo Lanzi.

(GBR) The Italian DFX squad was looking good this year with a top-spec privater Ducati and Régis Lacoim in the saddle, comfortably in the top ten in the series. However, Régis had a nasty accident in South Africa suffering severe back injuries, and Lorenzo Lanzi has since replaced him.



51 Lorenzo Lanzi

DOB: 26/10/81 CAREER HIGHLIGHTS: 2003 2nd European Superstock; 2007 7th World Superbike; 3 World Superbike wins



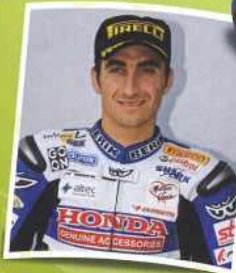
HONDA ALTHEA RACING

HONDA

TEAM BASE: COLLEFFERO, ITALY

(CZE) Italská Althea Honda sice bojuje, nicméně Angličan Tommy Hill vypadal na Hondě úplně ztracený a tak jej z vlastních supersportových řad stejného týmu nahradil čtyřnásobný mistr světa výhrasnostních závodů Matthieu Lagrive.

(GBR) The Italian Althea Honda squad has struggled this year, and Briton Tommy Hill looked lost on the Honda. He has recently been replaced by the team's Supersport rider, and four-time Endurance World Champion Matthieu Lagrive.



14 Matthieu Lagrive

DOB: 07/12/79 CAREER HIGHLIGHTS: 5-Time World Endurance Champion 2007 14th World Supersport; 2008 13th world Supersport



YAMAHA FRANCE GMT-94 IPONE

YAMAHA

TEAM BASE: IVRY SUR SEINE, FRANCE

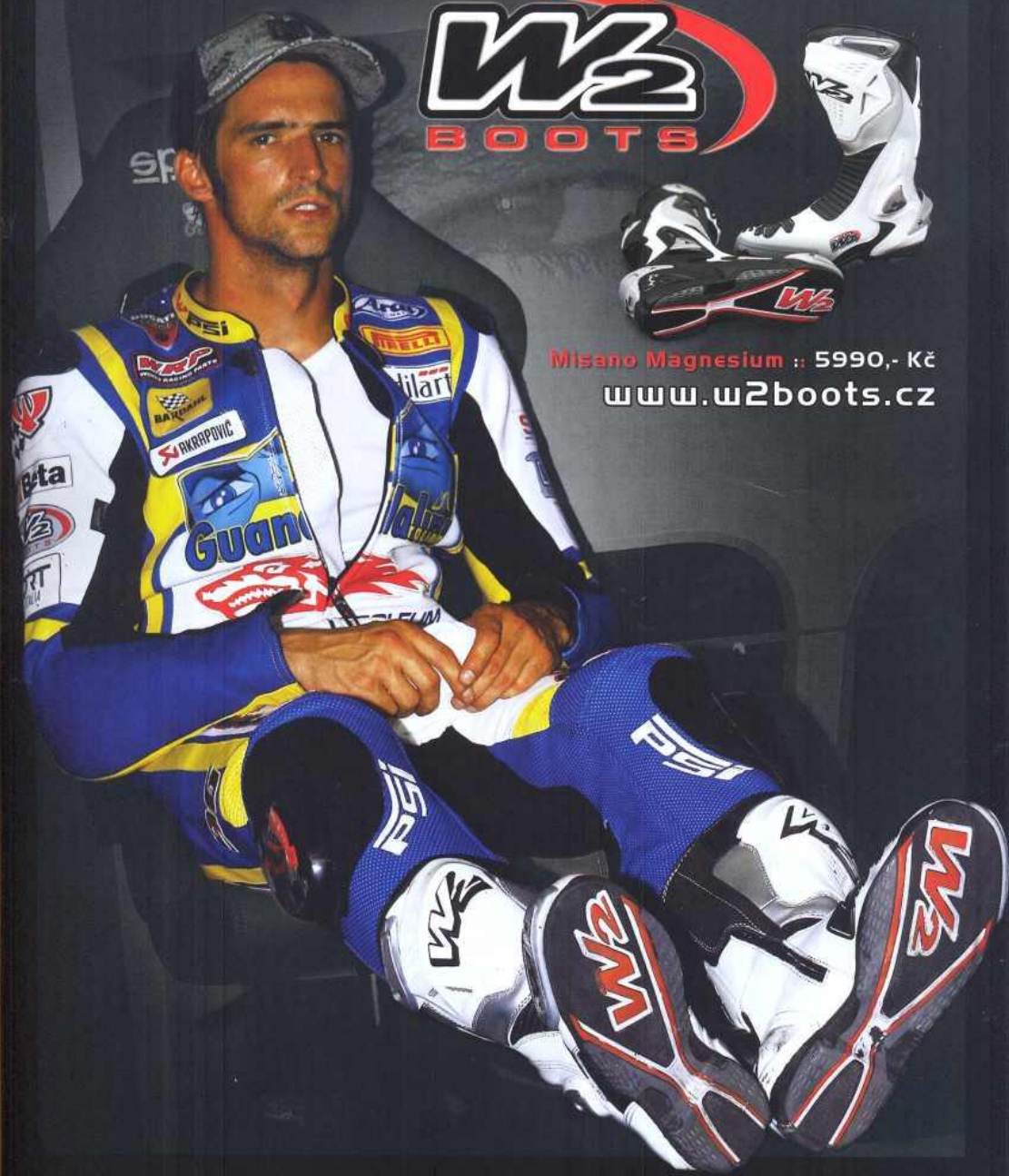
(CZE) Je podivné, že je v poli tak málo nových Yamah a podivné je i to, že motocykl týmu GMT 94 je mnohem blíže konci startovního pole, než jeho začátek. Francouzský tým nahradil Davida Checu pro dva zámořské závody, ale od Misano je španěl zpátky za řídky.

(GBR) It is strange that there are so few new Yamahas out there, and it is strange that the GMT-94 machine is nearer the back of the grid than the front. The French team replaced David Checa for the two flyaway races before he was back in the saddle in Misano.



94 David Checa

DOB: 20/04/80 CAREER HIGHLIGHTS: 2004 World Endurance Champion; 2006 11th World Supersport



**W2
BOOTS**

Misano Magnesium :: 5990,- Kč
www.w2boots.cz



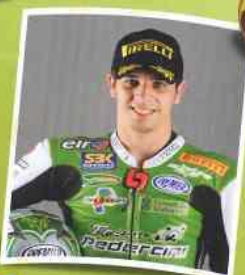
KAWASAKI

TEAM BASE: CERETA, ITALY

(CZE) Tým okolo Lucie Pederciniho vyzval do boje znovu a motocykly Kawasaki a také s úradujúcim italským šampiónom superbike i Lucio Scassou, ktorého doplnil David Salom, jemuž zrejme Superbike sedí lepšie než Supersport. Oba jezdi síce dobre, potrebovali by však, aby jejich ZX10-Rs mály více síly.

(GBR) Lucio Pedercini's team is fighting hard with Kawasaki again. Current reigning Italian Superbike Champion Luca Scassa is joined by Spaniard rider David Salom who looks better suited to a Superbike than he did to Supersport machines. Both are riding well but need more pace from their ZX-10Rs

TEAM PEDERCINI



David Salom

DOB: 12/10/84 Career highlights: 2006 Spanish Supersport Champion



Luca Scassa

DOB: 23/08/83 Career highlights: 2006 4th Superstock 1000; 2008 Italian Superbike Champion



aprilia

TEAM BASE: NOALE, ITALY

(CZE) Nová Aprilia RSV4 je serážní motocykl a obrovským potenciálem a navíc a Maxem Biaggiem, společně s ním mají za sebou i jazy, celáhuých výhledů. On i bývalý jezdec MotoGP Shinya Nakano, by měl italský stroj převzít ve vítězi.

(GBR) The new Aprilia RSV4 is a stunning race bike with much potential, and has already had some brilliant races with Max Biaggi on board. He and fellow former MotoGP man Shinya Nakano should soon develop the Italian machine into a race winner

APRILIA RACING



Max Biaggi

DOB: 28/06/71 Career highlights: 4-time World Champion 250 Grands Prix; 42 Grand Prix victories; 2007 3rd World Superbike; 2008 7th World Superbike; 3 SBK wins



Shinya Nakano

DOB: 08/10/77 Career highlights: 8 wins 250 Grands Prix

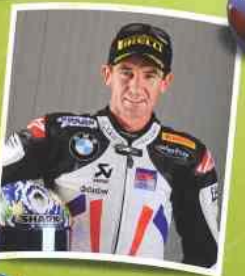


TEAM BASE: ROSENHEIM, GERMANY

(CZE) BMW měla kdys na ostrovi, tak minimálně dobrý start do superbikové sezóny. Dvojčinný světový šampion Troy Corser sází, že motorika má potenciál nejen na rozdělení, ale i na vytrvání. A nakonec i Ruben Xaus si po několika sezónách na dvouřádku pomalu zvykl na čtyřváh. Bavárák má sílu, jen je potřeba ji lépe využít.

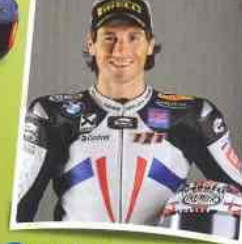
(GBR) BMW has had a good if not brilliant start in Superbike, with ultra-experienced two-time World Champion Troy Corser believing the bike has racing-winning potential. Ruben Xaus has at last got used to four-cylinder bikes again after many seasons on twins. The BMW has the power; it just needs to utilize it better

BMW MOTORRAD MOTORSPORT



Troy Corser

DOB: 27/11/71 Career highlights: 1994 1st AMA Superbike; 1996 World Superbike Champion; 2005 World Superbike Champion; 2006 4th World Superbike; 2007 5th World Superbike; 2008 2nd World Superbike



Rubén Xaus

DOB: 18/02/79 Career highlights: 2003 2nd World Superbike; 2006 14th World Superbike; 2007 6th World Superbike; 2008 10th World Superbike; 11 SBK wins; 2 WSS wins



SUZUKI

TEAM BASE: ROME, ITALY

(CZE) Tým Celani Suzuki měl s bývalým králem Supersportu Karlem Muggenagem zdrženlivý start do sezóny. Australan si posílza v Americe zlomil dvě kosti v zádech a na jeho místo šel dřívější jezdec týmu Celani a superbiker Alessandro Polita.

(GBR) Celani Suzuki have had a quiet start to the year with Australian former Supersport Champion Karl Muggenagem. He then broke two bones in his back in America, and it is former Celani SBK racer Alessandro Polita who has taken his place

CELANI RACE



Alessandro Polita

DOB: 03/06/84 Career highlights: 2006 Superstock 1000 Champion; 2008 3rd Superstock 1000



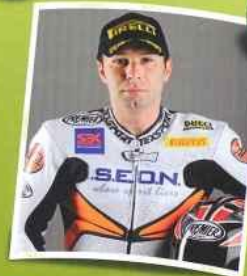
HONDA

TEAM BASE: BRESCIA, ITALY

(CZE) Squadra Italia Corse je nově a ambiciózní seskupení. Bývalý šampion třídy Superstock Vittorio Iannuzzo se si doposud trápl a je těžké si představit, že tohle spojení by mělo nyní najít nějaké rychlejší tempo.

(GBR) Squadra Italia Corse is a new Superbike team and an ambitious one. Former Superstock Champion Vittorio Iannuzzo has struggled on the bike so far and it is difficult to imagine how the combination will find much extra pace as the year goes on

SQUADRA CORSE ITALIA



Vittorio Iannuzzo

DOB: 10/05/82 Career highlights: 2002 European Superstock Champion

NORI HAGA DUCATI XEROX TEAM



WSPR
TEAMSPORTS



STIGGY RACING HONDA

HONDA
TEAM BASE: ÅGATAN, SWEDEN

(CZE) Stiggy Racing Honda se letos rozšířil i do Superbiky a v Leoni Kladomovi našel vynikajícího jezdce, než když se Angličan zůstává závodní naposledy. Bývalý jezdec MotoGP John Hopkins nastoupil k týmu až ve Valenci, ale již v Assenu se zranil. Pokouší se o návrat nyní v Anglii a vypadá, že se mu přeci jenom na rychlé Hondě bude dařit.

(GBR) Stiggy Racing Honda moved into Superbike this year and have a real star in Leon Haslam, a much better rider than when he was last in the series. Former MotoGP man John Hopkins came in for Valencia but he was injured in Assen. He made a tentative comeback in England and looks set to do well on the fast Honda.



11 Leon Haslam
DOB: 31/05/83. CAREER HIGHLIGHTS: 2004 10th World Superbike; multi BSB race winner



12 John Hopkins
DOB: 22/05/83. CAREER HIGHLIGHTS: 2000 AMA Supersport Champion; 2001 AMA Formula Xtreme Champion; 2007 4 podium places in MotoGP



TKR SUZUKI SWITZERLAND

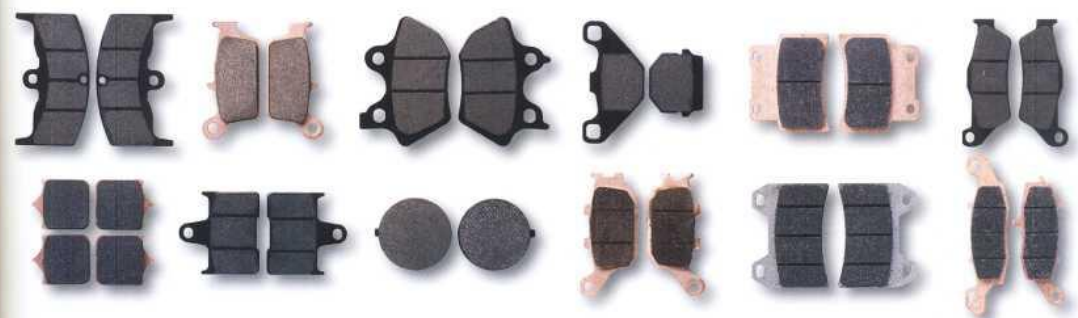
SUZUKI
TEAM BASE: REINHACH, SWITZERLAND

(CZE) Švýcarský TKR udělal krok z nejnižší třídy Superstock 600 rovnou až do vrcholných superbiků. Rakušan Roland Resch je sice jen úradující šampion Suzuki Cupu, ale ve své první sezóně dělá docela dobrý dojem.

(GBR) The Swiss TKR Racing squad is from the lower ranks which is making a big step up to the premier class, this time all the way from the European Superstock 600 series. Austrian Roland Resch is the reigning Suzuki Cup Champion but he will do well to make an impression at this level in his first year



10 Roland Resch
DOB: 08/12/84. CAREER HIGHLIGHTS: 2006 Suzuki GSX-R Cup Champion



Power comes in mysterious shapes



Dual Sinter
Race use only



Dual Carbon
Race use only

WORLD CHAMPIONSHIP WINNER 2001 – 2008 with our partners in Racing

- Ten Kate Honda
- Stiggy Motorsport
- Kawasaki Racing
- Alstare Suzuki
- Yamaha SSP Racing



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

THE POWER TO STOP YOU®
www.sbs.dk

SBK 09



s námi po celý rok



AKCE 2009

www.motorexcz.com



RACING PRODUCT

...AND THE PERFORMANCE IS BETTER!

SUPERBIKE LEVERS

Produkty TITAX jsou známa především v USA, a v zemích evropské unie, kde na kvalitu a výkonnost jejich produktů, spolupracují tisíce jezdců všech kategorií. TITAX prošel přirozeným vývojem od off-road dílů k silničním komponentům, kde se řadí k absolutní špičce na světovém trhu. Ostatně vždy, už jsou na trhu již 9 sezón. V každém detailu jakéhokoli produktu jde vidět, že zkušeností nasbíraných za tuhle dobu perfektní využití a všechny TITAX produkty jsou na vrcholu světové úrovně s extra vysokou životností. Představte si jeden z nejznámějších výrobků.

TUV CERTIFIKACE



NASTAVITELNÉ BRZDOVÉ A SPOJKOVÉ PÁČKY

Nejvyššími příkrem mezi jezdci a vlastním strojem, a hlavně pak jeho ovládním je spojková a brzdová páčka. Bez spojky se těžko rozjedeš, bez brzdy to těžko zastavíš, jednoduše řečeno, bez páček jste naryhni.

Kvalita páček montovaných na sériové stroje se dosti liší. Kvalitou rozumíte možnost nastavení tomu kterému jezdcovi na míru. Každému to vyhovuje jinak, a přestože je člověk hodně přizpůsobivý, možnost vhodného nastavení je obrovskou výhodou. Pověstinou se u sériových strojů setkáváme s nastavitelnou páčkou přední brzdy. Problém je ale v případě druhé páčky. U spojkových se objevovaly stavitelné verze jen výjimečně, a to především v kombinaci s hydraulickými systémy. U linkami ovládaných spojek jste se museli zpravidla přizpůsobit nastavení danému výrobcem. To platilo dříve, než se objevily na trhu „tuningové“ páčky. Jedněmi takovými jsou i páčky TITAX. Tyto spojkové a brzdové páčky jsou na trhu již nějaký ten rok a pro některé bude možná překvapivé, že se přes cizokrajný název jedná o český výrobek, navíc s atestací TUV i na starší stroje. Nám se povedlo získat na test tři kompletní sady z nabízeného sortimentu, tedy páčky krátké, dlouhé a tzv. lámací s kloubem. Z nabídky osmi barevných provedení včetně chromu a titanu, jsme si vybrali kombinaci modrého eloxování s červeným přepínáním, přičemž k otáčením jsme zvolili starší GSX-R 750 z roku 1996. Za jednu z výhod považují, že kromě nabídky pro současné modely není problém sehnat tyto páčky ani na stroje (nejen na supersporty, ale i na naháče, cestovní endura a velké skútry) staršího data, na které už dnes jen tak něco neseženete. Těcky jsou vyrobeny na strojích CNC z lehkých a hodně pevných hliníkových slitin a designově jsou velice pěkné a kvalitně zpracované. Váha, která je o něco větší oproti originálům, je vzhledem k jejich užité hodnotě zanedbatelná. Základem páček je vysoce odolné a zapouzdřené „High Grade“ ložisko umožňující nejmenší tření a jednoduché nastavení. Na výběr je šest poloh, takže pro nikoho by neměl být problém najít si tu nejvhodnější. Všechny páčky TITAX jsou plně kompatibilní s typem motocyklu, pro který jsou určeny, a tak montáž zvládne každý. K prohození nových páček za staré je potřeba jeden klíč a šroubovák, aspoň v případě našeho stroje.

DOBŘÁ VOLBA

Přínadnotným testem se rozumí opravdové vyzkoušení ve všech jízdních režimech. Beru si tedy všech šest páček do bégly spolu s nářadím a vyrazím na klasickou víkendovou proužku po našich silnicích. Na přemontování páček je potřeba jen chvilka a vše pasuje perfektně. Na svou ruku si nastavuji vždy brzdovou páčku na nejdelnější polohu a i v tomto případě se mi brzdná síla takto dobře ovládá. Velkou výhodou je nastavení spojky, což se sériovým vybavením není možné. Zde volím střední polohu a spojka se mi ovládá daleko lépe oproti originálu. Co mě nejvíce zajímalo, byl rozdíl mezi krátkou a dlouhou páčkou. V obou případech používám k ovládní páček vždy jen dva prsty, takže kratší páčky by měly být dostatečné. Po celodenním testování jsem ale přesvědčen, že na starších strojích je lepší používat páčky dlouhé, a to z důvodu větší síly na těžkou spojku i starší a méně účinné brzdy. Krátké páčky bych tedy doporučil na novější stroje s kvalitními brzdami a lehkým chodem spojky. V případě dlouhých páček je ovládní stejné. Pak se mi zdá lepší varianta s lámacími kloubem, která zvyšuje náklonost své životnosti oproti tě klasické zejména v případě pádu. Proti samovolnému vyhnutí páčky je kloub zajištěn zabezpečovací kulíčkou a na běžném ovládní nepocítíte žádný rozdíl. Celkově jsou TITAX páčky dobrá volba a ve své cenové relaci to nejvhodnější, co můžete svému stroji i sobě dopřát. A nejenže dobře vypadají, ale hlavně fungují. Důkazem toho může být, že tyto páčky jsou již odtokoueny v MS superbiku a působí jako také světoví kaskadéři.

Z mnoha světových týmů a jezdců možno jmenovat:

Stiggi racing team - Leon Haslam a John Hopkins, Parkalgar Honda - Craig Jones, Miguel Praia, Eugene Laverty, Matěj Smrž, Ondra Ježek a Celý MS Racing team. Král přírodních olouhů Michal „Indy“ Dokoupil a mnohá další.

WWW.TITAX.COM



RACING PRODUCT

TOP PERFORMANCE & TOP CONTROL

TITAX SUPERBIKE RACING TOOLS

The TITAX high performance products are manufactured on the highest possible levels of the state of art technology, thanks to the very best CNC and Laser Cutting machinery and coupled with an intensive metalurgical laboratory and heavy-duty field testing practice. Tested, developed and used by the best Racers in WORLD CHAMPIONNATS!

The TITAX High performance products are the best solution FOR THE GENUINE RACERS



CLICK TO ADJUST LEVER

CLICK TO ADJUST Lever: You can adjust the TITAX LEVERS in a full ride! Allowing you to manage your bike as never before. The SMOOTHEST ACTION LEVER: TITAX LEVERS gives CONTROL OVER YOUR BIKE ALL THE TIME! TUV Approved! The first choice of WSBK racers. Not on the market.



STEERING DAMPER

PREVENTS "Head Shake" (oscillation of the handlebars). Offers MAXIMUM STABILITY at all speeds and conditions. Adjusting the DAMPER in a full ride! This unique solution guarantees electronic advantage for safety and performance. TITAX STEERING DAMPER gives CONTROL OVER YOUR BIKE ALL THE TIME! REQUIRED by WSBK racers!



LEON HASLAM - STIGGI RACING Use TITAX LEVERS

MADE IN EU



TUV APPROVED



CHAMPIONS VERIFIED

TITAX Products are highly requested by many top racing teams in World Superbike Championships. Let's mention just a few of them: STIGGI RACING - Leon Haslam, HONDA PARKAGLAR - Eugene Laverty, YZF YAMAHA - Taka Pradita, MS RACING - Matej Smrz, Ondra Ježek, Barry Liam Burrell and many others...

WWW.TITAX.COM



Jiná cesta

Different Road

text: Jaromír Havránek
Foto/Photo: mpafoto.com

Stejně jak různorodě je spletena struktura ať už kevlarových či karbonových vláken viditelných hlavně na produktech v oblasti motocyklového sportu, dokáže být i život v podobném kontextu zajímavý propletenec. Plný křížovatek a zatáček.



Jen jednou se dotknete pryskyřice, ať už té vytékající ze stromu, jež zasadil třeba Váš táta nebo jen té, jíž se laminují nové či rozbité kapotáže, a můžete si být jisti, že je dost těžké se jí zbavit.

A přesně o tom se přesvědčuje nyní i Michal Šembera, který ještě vloni závodil se stejně mladými kluky ve třídě Superstock 600. I když to ne-

byla zrovna sezóna dle jeho představ, tak si přeje jen z ní, nyní již obchodní ředitel ve firmě Sebimoto, vyrábějící světoznámé kapotáže, něco poučného pro život a také pro podnikání odnesti. Na závodění ovšem úplně nezaněvřel. Jen vzal tu sportovní cestu takovou malou okličkou. Rázem je z toho větší motorka, větší výkon a také větší zábava na straně jedné, na straně druhé přece nemůže být nic lepšího, než když si firma vyvážející do mnoha zemí může své produkty otestovat nejen v praxi samotné, ale má u toho rovnou i svého úspěšného zástupce. Jestli to byl plánovaný záměr, tak se musí nechat, že to bylo opravdu chytré strategické řešení. Ale také může platit o té pryskyřici, kdy se jednou přilepíte a jen těžko se jí zbavujete. A na to jsme se zeptali Michala Šembery přímo.

Asi musí být nyní závodění, s ohledem na to, co děláš, trochu jiná zábava než předtím. Jak těžké bylo skloubit sport s funkcí, již nyní zastáváš ve firmě Sebimoto?

Rozhodli jsme se pro Mistrovství České republiky úmyslně, protože to není tolik časově náročné a myslím, že se to dá zvládnout. Občas sice mám myšlenky v práci o závodech a na závodech o práci, ale když člověk chce, tak se to dá hravě zvládnout.

Závodění v této fázi tedy určitě není konečná. Podle nás se jedná jen o takovou malou okličku. Nebo jak ty na svůj závodní činnost nyní nahlížíš a jaké jsou tvé ambice do budoucna?

To určitě ne, o budoucnosti však vůbec nepřemýšlím. Bavím se teď přítomností a nechci přemýšlet, co bude za dva či tři roky. Moje momentální ambice je český titul a co bude dál, se teprve uvidí! ☺

Nyní pracuješ jako obchodník, šéf firmy a zároveň i její reprezentant. Nezměnil se pohled na výrobky, jenž se značkou Sebimoto putují do celého světa a s nimiž ostatní závodí? Ne, nezměnil. Vždy jsem měl pocit, že děláme kvalitní věci, jen jsem neměl žádnou představu, kolik kusů se po celé Evropě prodává a kolik jich vyvážíme do celého světa. A kolik lidské dřiny je za tím obrovským soukolím.

Nemrzí tě nyní tak trochu s odhledem na vývoj tvé letošní sezóny v národním šampionátu, kdy se ti daří, že jste odřekl start na divokou kartu v litrových štocích při domácím závodě v Brně? Samozřejmě že mne to mrzí a nikdo neví jak, ale má to i svá pozitivita. Přece jen se letos učím a tak nechci jezdit někde okolo 20. místa. Až budu připraven a budu si jist, že udělám i kvalitní výkon, objevím se tam. Naučil jsem se být trpělivý.

Při pohledu na pomalu se řadící rost litrových štoků tě tedy nebudou svrbět ruce?

Určitě budou. Ale bylo to uvážené rozhodnutí. Naše motorka ještě není úplně konkurenceschopná a já s ní také ještě nejsem úplně sžitý. Letos si dávám pauzu od profesionálního závodění a beru to jen jako zábavu a odreagování z práce.

Sebimoto má ve startovním poli spoustu zástupců, kteří budou mít na kapotě v Brně vaše logo. S jakým výsledkem bys byl ty jako šéf firmy spokojený?

Úplně nejlepší by bylo, kdyby vyhráli, ale protože závodím, tak vím, jak těžké to je. Takže když bude vidět značka Sebimoto na předních pozicích, budu absolutně happy ☺.



The same as the diversely woven structures of kevlar or carbon fibers mainly seen on the products connected with motorcycle sports, life can be an interesting entanglement in a similar context. Full of crossroads and detours.

If you have ever touched the resin leaking out of the tree your father planted or the one used to laminate new or broken motorcycle fairings, you know it is difficult to get rid of it. This is exactly the thing that Michal Šembera, who just a year ago competed in the Superstock 600 category with the boys of the same age, is starting to make sure of now. Though the season has not turned out to be the way he imagined, Šembera, who is now a sales manager at Sebimoto company producing world-known fairings, has learned a valuable lesson about life and business. He has not certainly lost his passion for racing. He has just decided to take a detour from the sports road.

On the one hand, there is suddenly a bigger motorbike, bigger power and more fun while on the other hand there is nothing better than when a company exporting to many countries not only can test its products in practice but also has its representative and employee directly participating in it. If it had been their planned intention, it must have been a really clever strategic solution. But the saying about the resin can also be valid. When you get stuck to it, it is very difficult to get rid of it. So, I asked Michal Šembera firsthand.

Considering the job you are doing now, racing must seem a bit different kind of fun and amusement than before. Was it too difficult to couple sport with the position you occupy at Sebimoto?

We've chosen the Czech Championship on purpose because it isn't very time-consuming and I think I can cope with the situation. Though I sometimes think about racing when I'm working and vice versa. But if you really want something, you can easily manage it.

In this phase, racing has not become a part of your past yet. As for me, it is just a small detour. How would you describe your racing activities now and what are your future ambitions?

Of course not. But I don't think about the future. I am only interested in the present and I don't want to think what's going to happen in two or three years. My current ambition is the Czech title, and we can only guess what's going to happen next. ☺

As a businessman, manager and representative of the company, have you changed your opinion about the Sebimoto products used by other competitors all over the world?

No, I haven't. I've always had a feeling that we produce high-quality products. But, earlier, I had no idea how many products we sell in Europe and how many of them we export all over the world as well as how much hard work lies behind that huge machinery.

Considering the development of this season in the national championship where you are doing well, do you feel at least just a bit sorry that you canceled the 1000 cc class wildcard for the competition in your native Brno?

Of course, nobody knows how sorry I am. But it has its good sides, I don't want to ride if I'm around the 20th place, so I have only been learning this year. When I'm ready and sure that I can offer good performance, I'll show up there. I've learned to be patient.

Do you feel an urge to ride, when you look at the motorcycles at the starting line up?

That's for sure. But it was a well-considered decision. Our motorcycle still isn't competitive enough and I haven't completely got used to it. I have taken a break from professional racing this year and I see it as some kind of fun and catharsis.

At the starting line up in Brno, Sebimoto will have many representatives with its logo on the cowling. What result would you, as the manager of the company, be satisfied with?

The best thing would be to win but as a contestant I know how difficult it is. So, if I see the Sebimoto brand in the first part of the ranking list, I'll be absolutely happy. ☺



Sebimoto
carbon technology

web: www.sebimoto.com, www.sebimoto.cz mail: www.sebimoto@ol.cz tel.: +420 546 223 382

NOEM ARCH
RESTAURANT & DESIGN HOTEL

- A timeless restaurant with international cuisine (80 seats)
- Accommodation in 18 rooms designed as cabins
- A multi-purpose conference room **Show Lounge** (150 seats)
- Exclusive **Sky Lounge** designated for smaller private gatherings (12 seats)
- Cozy **Cocktail Bar & Lounge**
- Seasonal **Summer Patio** with barbecued specialties
- 2 modern golf simulators ProTee
- Enjoyable **USSPA Wellness** with jacuzzi, sauna and massage

Cimburkova 9, 612 00 Brno – Kralovo Pole
Tel.: +420 541 216 160, Fax: +420 549 211 365
E-mail: info@noemarch.cz

www.noemarch.cz

SEK HANNspree
SUPERBINGE (BEST) INVESTORS OF 2009
GIRLS ON TOP

GIRLS

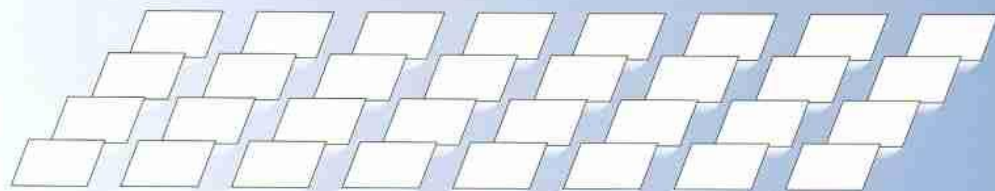
SUPERSPORT
WORLD CHAMPIONSHIP

ENTRY LISTS

1	ANDREW PITT	AUS	HANNSPREE TEN KATE HONDA	HONDA CBR 600RR	HONDA
7	PATRICK VOSTÁREK	CZE	INTERMOTO CZECH	HONDA CBR 600RR	HONDA
8	MARK AITCHISON	AUS	HONDA ALTHEA RACING	HONDA CBR 600RR	HONDA
9	DANILO DELL'OMO	ITA	KUJA RACING	HONDA CBR 600RR	HONDA
13	ANTHONY WEST	AUS	STIGGY RACING HONDA	HONDA CBR 600RR	HONDA
15	JASON O'HALLORAN	AUS	HONDA ALTHEA RACING	HONDA CBR 600RR	HONDA
17	MIGUEL PRAIA	POR	PARKALGAR HONDA	HONDA CBR 600RR	HONDA
21	KATSUAKI FUJIWARA	JPN	KAWASAKI MOTOCARD.COM	KAWASAKI ZX-6R	KAWASAKI
22	ROBERT MURESAN	ROU	MS ROMANIA RACING	TRIUMPH 675	TRIUMPH
24	GARRY McCOY	AUS	PARKINGO TRIUMPH BE1	TRIUMPH 675	TRIUMPH
25	MICHAEL LAVERTY	IRL	ECHO CRS GRAND PRIX	HONDA CBR 600RR	HONDA
26	JOAN LASCORZ	ESP	KAWASAKI MOTOCARD.COM	KAWASAKI ZX-6R	KAWASAKI
28	ARIE VOS	NED	VEIDEC RACING RES SOFTWARE	HONDA CBR 600RR	HONDA
30	JESCO GÜNTHER	GER	RES SOFTWARE VEIDEC RACING	HONDA CBR 600RR	HONDA
35	CAL CRUTCHLOW	GBR	YAMAHA WORLD SUPERSPORT TEAM	YAMAHA YZF R6	YAMAHA
45	DONI TATA PRADITA	INA	YZF YAMAHA	YAMAHA YZF R6	YAMAHA
50	EUGENE LAVERTY	IRL	PARKALGAR HONDA	HONDA CBR 600RR	HONDA
51	MICHELE PIRRO	ITA	YAMAHA LORENZINI BY LEONI	YAMAHA YZF R6	YAMAHA
54	KENAN SOFUOGLU	TUR	HANNSPREE TEN KATE HONDA	HONDA CBR 600RR	HONDA
55	MASSIMO ROCCOLI	ITA	INTERMOTO CZECH	HONDA CBR 600RR	HONDA
69	GIANLUCA NANNELLI	ITA	PARKINGO TRIUMPH BE1	TRIUMPH 675	TRIUMPH
77	BARRY VENEMAN	NED	GEORGE WHITE TEN KATE HONDA	HONDA CBR 600RR	HONDA
TBA	TBA		ECHO CRS GRAND PRIX	HONDA CBR 600RR	HONDA
88	YANNICK GUERRA	ESP	HOLIDAY GYM RACING	YAMAHA YZF R6	YAMAHA
96	MATEJ SMRZ	CZE	MS RACING	TRIUMPH 675	TRIUMPH
99	FABIEN FORET	FRA	YAMAHA WORLD SUPERSPORT TEAM	YAMAHA YZF R6	YAMAHA
101	KEV COGHLAN	GBR	HOLIDAY GYM RACING	YAMAHA YZF R6	YAMAHA
105	GIANLUCA VIZZIELLO	ITA	STIGGY RACING HONDA	HONDA CBR 600RR	HONDA
127	ROBBIN HARMS	DEN	VEIDEC RACING RES SOFTWARE	HONDA CBR 600RR	HONDA

wildcards

66	JIRÍ BROŽ	CZE	INTERMOTO CZECH	HONDA CBR 600RR	HONDA
----	-----------	-----	-----------------	-----------------	-------



GRID POSITIONS

SUPERSPORT
WORLD CHAMPIONSHIP

STATISTICS

1° 2° 3° 4° 5° 6° 7° 8° 9° 10°

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18

RACE

CHAMPIONSHIP TABLE

1	UK	CAL CRUTCHLOW	185
2	IRL	EUGENE LAVERTY	157
3	TUR	KENAN SOFUOGLU	121
4	ESP	JOAN LASCORZ	106
5	AUS	ANDREW PITT	79
6	AUS	ANTHONY WEST	75
7	FRA	FABIEN FORET	63
8	AUS	MARK AITCHISON	61
9	AUS	GARRY McCOY	55
10	ITA	MICHELE PIRRO	49

RACE RESULTS

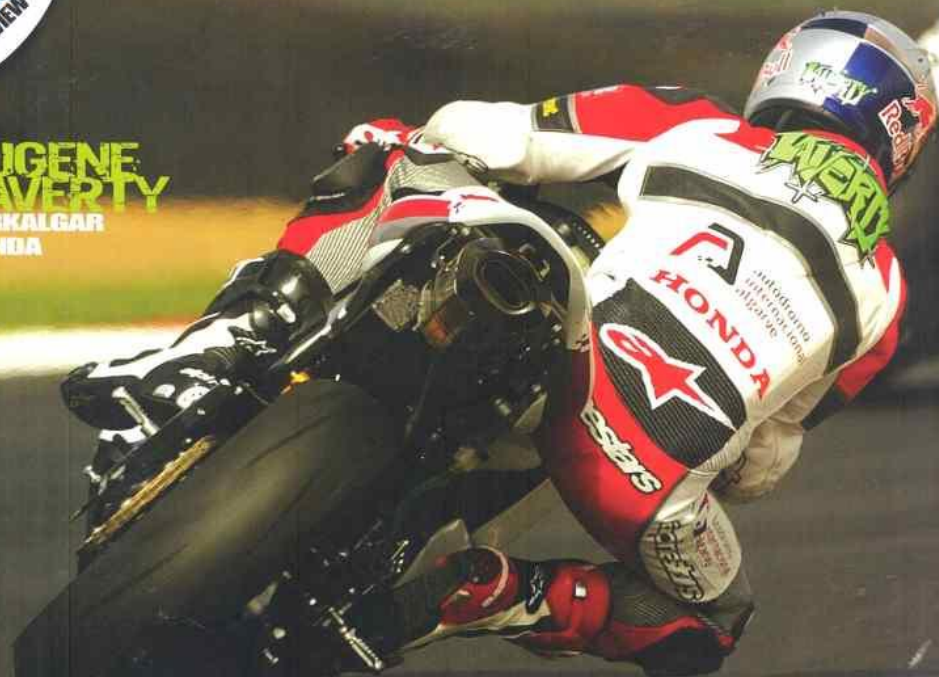
1°	
2°	
3°	
4°	
5°	
6°	
7°	
8°	
9°	
10°	

Fastest Lap



EUGENE LAVERTY
PARKALGAR
HONDA

EUGENE
LAVERTY
PARKALGAR
HONDA



IN NASTAL Zlom

VELMI TĚSNÁ BITVA O
MISTROVSKÝ TITUL V
SUPERSPORTECH POKRAČUJE I
NADÁLE, I PŘESTOŽE ANGLIČAN
CAL CRUTCHLOW VYHRÁL V
ANGLII DALŠÍ ZÁVOD A JEHO
HLAVNÍ SOUPEŘ V BOJI O
SVĚTOVÝ PRIMÁT, EUGENE
LAVERTY, BODY ZTRATIL.

Světově Supersporty jsou naprosto stejně neltostnou záležitostí jako v minulosti, avšak jedna velmi důležitá změna letos přeci jenom nastala. Tým Ten Kate Honda zaopatřil od roku 2002 všechny světové šampionáty v této třídě, od Fabiena Foreta až po loňského mistra Andrewa Pitta. Přičemž posledně jmenovaný je nyní znova ve stejné společnosti, jako byl v roce 2007, kdy týmovým kolegou a zároveň i mistrem světa byl Kenan Sofuoglu. A tak se zdálo, že tomu ani letos nebude jinak, S příchodem nových týmů a jezdců však přišla i nová čerstvá krev, která v této třídě zamíchala starým zažitým pořádkem.

V prvé řadě je zde Angličan, jenž se svým týmem Yamaha World Supersport převzal vůdčí roli. Cal Crutchlow závodil v britském

národním šampionátu s litrem ve třídě Superbike, stejně jako jeho loňský týmový kolega Leon Haslam. Nicméně na rozdíl od něj zůstal bez možnosti získání dobrého postu ve WSBK a tak Cal raději odvážně přijal přední místo ve střední kubatuře na motorce, jež se ukázala být dostatečně rychlá. I když její skutečnou rychlost demonstrovali převážně jezdci při startech na divokou kartu. Crutchlow následuje loňskou úspěšnou cestu Jonathanu Rea a na své R6 skutečně září. Ačkoliv na začátku vše vypadalo být v normálu, když Kenan Sofuoglu, navrátilvíši se zpět po nevydařeném pokusu, uspět ve třídě Superbike v roce 2008, vyhrál úvodní závod v Austrálii, získal od té doby nejvíce vítězství právě modrý motocykl Yamaha.

I když Crutchlow nemá vždy konstantní starty do závodu, je jeho závodní tempo elektrizující jako ocelová modř jeho motocyklu, když se z ní snaží dostat maximum. R6 nemá takové všestranné schopnosti, jako její rival Honda, avšak dokáže být velmi rychlá a mrštná a vyhovuje jezdcí, jenž jede celou dobu na plno. A takovým je právě ten, který má na sedačce startovní číslo 35. Někdy to však Cal přehání, tak jako v Assenu, kdy se společně se svým týmovým kolegou Fabienem Foretem pretahovali o každý centimetr holandského asfaltu, přičemž pro oba bylo mnohem lepší, kdyby jeden druhého podpořil. Týmové přátelství je však složité, když má tým jako je Yamaha dva tak úspěšné jezdce, ale šéfa týmu Wilco Zeelenberga tohle netrápí. >>>48



KENAN
SOFUOGLU
HANNSPREE TEN
KATE HONDA

On je šťastný za to, že má jezdce, kteří stvrzují, co vše je možné s tímto fantastickým motocyklem dosáhnout.

Až dosud Cai zvítězil na Yamaze ve čtyřech závodech, což je něco, co se předtím ještě žádnému jinému jezdcí na stejné značce nikdy nepodařilo, i když třeba Yamaha dokázala zvítězit 6krát v roce 1999 a i sám Wilco byl jedním z vítězů, nebo pak v roce 1997, kdy znova Wilco byl jedním z nich a pak dokonce i sám nynější týmový šéf superbikové formace Yamahy, Massimo Meregalli. Nyní však něco pro ty, co se zajímají více o současnost, než o to, co bylo v minulosti. Ve svém prvním tréninkovém kole v Doningtonu minulý měsíc Cai spadl a zlomil si kost v kotníku, posléze však byl znova nejrychlejším ve všech trénincích vyjma warm upu, přičemž si na své konto připsal i velmi dominantní vítězství.

Ačkoliv jsou vztahy v boxu Yamahy velmi vřelé, je jeho kamarádství s největším rivalem Eugenem Lavertym (Parkalgar Honda) něčím až doslova neuvěřitelným. Při pokusu poblahopřát svému soupeři klasickým poklepáním na rameno po překrásném, i když prohraném závodě v Misuru, Ir nakonec skončil na zemi, avšak nic si z toho nedělal. Na zemi se pak však ocitl i v následujícím závodě v Anglii, posbíral se a nějak se dokázal prokousat z 26. místa až na pátou příčku v cíli. Až tak je Laverty dobrý.

Ti z Vás, co viděli Lavertyho loňský závod na divokou kartu ve Vallelunga, nemůžou být nijak překvapeni z jeho závratného tempa. Tým Parkalgar Honda si tuto skutečnost taky uvědomil, neztrácel čas a podepsal smlouvu s málomluvným, až skoro introvertním jezdcem z jezdecké rodiny Lavertyů. Portugalsko-anglickému seskupení se pak dostalo odměny v podobě nádherného vítězství, již při druhém letošním závodě na katánském okruhu Losail. Lavertyho rychlost byla evidentní, ale způsob, jakým se jeho Honda přihnala a následně předjela motocykl Ten Kate, s Andrew Pittem na cílové rovině, bylo rozhodně velkým překvapením pro všechny. A to přitom měly být Hondy holandského týmu Ten Kate Racing ve smyslu síly napřemořitelné.

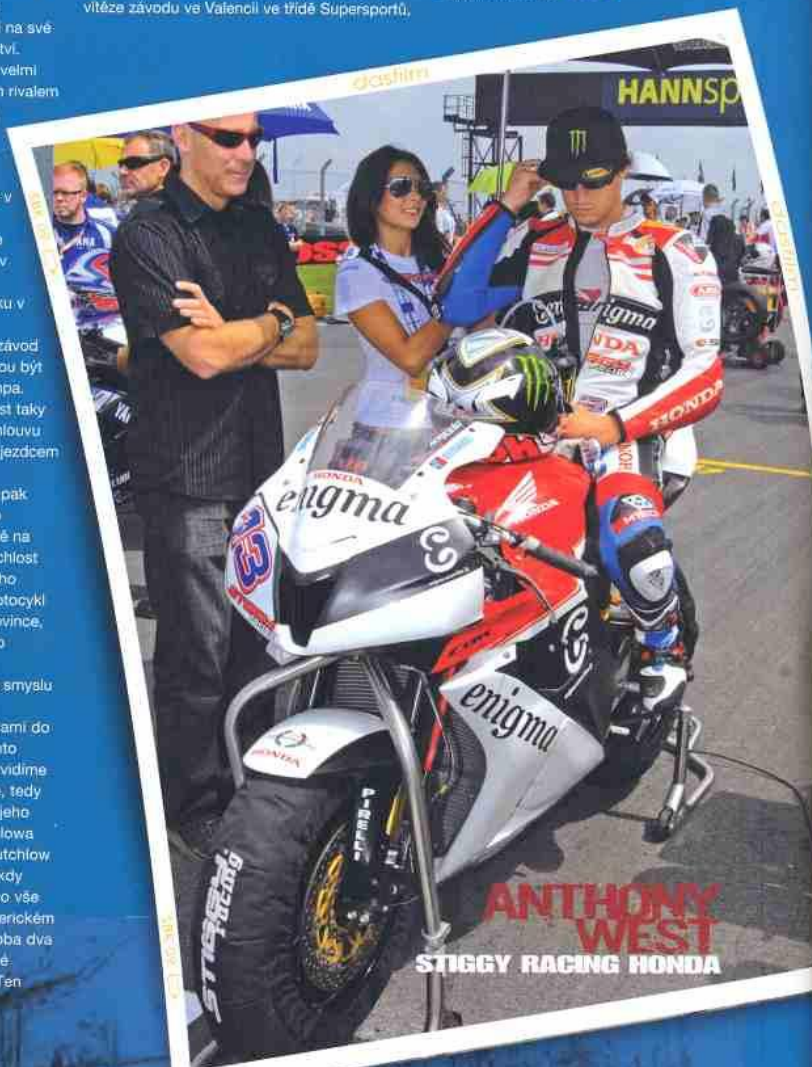
Eugene posléze přidal Assan a Kyalami do své sbírky vítězných trofejí a až po tomto okamžik vše nasvědčovalo tomu, že uvidíme impozantní bitvu až do úplného konce, tedy posledního závodu v Portugalsku. Po jeho pádu v Anglii se však ztráta na Crutchlowa zvýšila na 28 bodů, ale jak jej sám Crutchlow zná, jeho dobrý kamarád žádný boj nikdy nevzdává. Pořádně našťvaný z toho, co vše se děje, použil Kenan Sofouoglu v americkém Miller Parku taktiku "tvrdých loktů" a oba dva kandidáty na titul porazil. Bylo to druhé letošní vítězství. Letošní Honda týmu Ten

Kate však není stejná motorka, jako byly ty předešlé a soupeři jsou přeci jenom podstatně silnější. Turek je v tabulce více jak 60 bodů vzdálen od nejvyšších příček a Andrew Pitt má dokonce o sto bodů méně. Kdo by si to jen pomyslel předtím, než se motorky vůbec poprvé seřadily na startu letošního prvního závodu na Phillip Islandu.

Na čtvrté příčce v průběžné tabulce je možná pro někoho senzačně, avšak rozhodně talentovaný Španěl jménem Joan Lascorz. Zkrátka nebyla tak rychlá jako ty ostatní. Nyní však sedí za řídítky tovární Kawasaki týmu Glaner, pod taktovkou jeho krajana, rovněž vítěze závodu ve Valencii ve třídě Supersportů,

ovšem již v roce 2001, Pere Riby. Nová ZX-6R má zcela jisté potenciál, ale to má i Lascorz, který se nyní pravidelně pohybuje v čele každého závodu. On a jeho týmový kolega Katsuki Fujiiwara jsou dostatečně rychlí a vítězství pro Kawasaki již nemůže být daleko.

Mezitím co zájem ostatních výrobců je zde stále, tak se objevil jeden, jenz svůj boj vzdal. Barryho Venemana už přestalo bavit vyvíjet staříčkou Suzuki GSX-R, navíc poté, co Hoegge tým oznámil svůj konec. Triumph vstoupil do série v loňském roce se skromnými ambicemi, ale továrna svou snahu světila zpět týmu BE1, navíc tak, že do jednoho týmu angažovala Gianluca Nanelliho a veterána Garyho McCoye. >>>50



ANTHONY WEST
STIGGY RACING HONDA

PATRICK
VOSTRÁEK
INTERMOTO CZECH
HONDA CBR 600RR
SUPERSPORT
POSTER

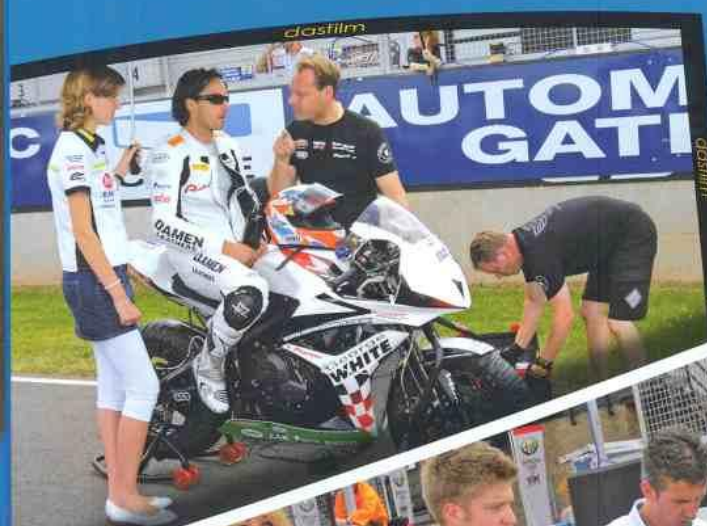


Triválec o obsahu 675ccm má dostatek kroutícího momentu, hodně síly, ale někdy je hůře ovladatelný. Nicméně členitost a převyšání okruhu v Doningtonu v kombinaci s jemným motocyklem a ikonou závodění jakou Australan Gary McCoy určitě je, se značně dostalo prvního historického pódiového umístění v MS po 40 letech. Takový výsledek může být vzpruhou pro domácí MS Racing, jenž má k dispozici také motocykly Triumph pro své dva jezdce, Matěje Smrže a Roberta Mursana.

V celé sérii je však i dost dalších talentovaných jezdců. Mark Althoffson, jenž jezdil tak dobře v loňské sezóně taktéž na

Triumphu, konečně zaznamenal své první pódiové umístění pro tým Althea Honda, zatím co Massimo Roccoli, roky spjatý s Yamahou, nyní však sedlající Hondu, naopak dosáhl výborného výsledku pro domácí tým Internoto Czech při italském závodě v Misano. Anthony West, další z vítězů na divokou kartu na tovární Yamaze, již však před dvěma lety, se zpochátku také jevil jako jeden z velmi rychlých jezdců v Stiggy Racing týmu na Hondě. Forma je však v jeho případě velmi sporadická, když na jedné straně má sice na svém kontě jedno druhé a jedno třetí místo, ale pak jako by ani nebyl, z čehož je vedení týmu dost v rozpacích.

Michale Pirro, další rychlý to mládek, jenž přišel ze Superstocků a navíc chráněc šéfa týmu Yamaha v MotoGP Davide Brivia, sedí za říditky polotovární Yamaha v týmu Lorenzini by Leoni a zlepšuje se závod od závodu. Holanďan Barry Veneman si mezitím stačil pronajmout jednu z Hond týmu Ten Kate a snaží se zpět najít rychlost, o níž všichni vědí, že ji rozhodně má. Potenciální šampion však stejně vzejde z bitvy mezi dvěma protagonisty z britských ostrovů - z té, kterou mezi sebou vedou Crutchlow s Lavertym. Oni jsou momentálně třídou sami pro sebe a určitě stojí za to tuhle neobyčejnou podívanou sledovat.



BARRY VENEMAN
GEORGE WHITE
TEN KATE RACING HONDA



JESCO GUNTHER
RES SOFTWARE VEIDEQ
RACING HONDA

MASSIVE

Protection inside



LEVEL
2

© 2009 AxoSport S.p.A. axosport.com



Ergonomic construction L.M.C. Lateral Movement Control



Massive Back Protector



Cal Crutchlow, Yamaha World Supersport Team



MATEJ
SMRZ
MS RACING
TRIUMPH

MAKING A Break

IT HAS BEEN CLOSE FOUGHT ALL SEASON AT THE HEAD OF THE WORLD SUPERSPORT TITLE RACE, BUT AT THE LAST ROUND IN ENGLAND CAL CRUTCHLOW TOOK ANOTHER WIN WHILE TITLE CHALLENGER EUGENE LAVERTY DROPPED POINTS

World Supersport is as fierce as it ever was, but this year there is an important change in the very fabric of the racing. Since 2002 Ten Kate Honda has provided the machines for each and every Champion from Fabien Foret all the way to Andrew Pitt and, with Andrew teamed up with 2007 Champion Kenan Sofuoglu, this season looked like more of the same. But there is some fresh new blood in the series, teams and riders, and that is shaking up the old world order.

Firstly we have an Englishman who has taken over the lead ride with the Yamaha World Supersport Team. Cal Crutchlow has been a superbike rider in his national series and he really wanted to stay on the 1-litre machines like

his team-mate from last year Leon Haslam. However, with no top rides available, Cal bravely took a prime seat in the middleweight class on a bike that has shown great speed. However, that pace has only really been demonstrated with wildcard riders aboard. Crutchlow followed Jonathan Rea's lead last year and has shone on the 600cc R6. While it looked like situation normal as Kenan Sofuoglu (returning to the series after an abortive attempt at Superbike in 2008) won in Australia, it has been a blue bike taking the most wins since. >>>54



JOAN
LASCORZ
KAWASAKI
MOTOCARD.COM

WSS
PREVIEW



GARRY MCCOY
PARKINGO
TRIUMPH #61

...ON THE TWISTS AND ELEVATIONAL CHANGES OF DONINGTON THE COMBINATION OF FINE BIKE AND BIKING HERO GELLED FOR TRIUMPH'S FIRST PODIUM IN 40 YEARS

Crutchlow may make a hash of some of his race starts but his race pace is as electric as the hue of his machine as he squeezes the very most out of the Yamaha. The R6 may not have the all-round ability of its rival Honda, but it is very fast and very nimble and suits a rider who pushes hard all the time.

And that rider is the one on the back of the number 25 machine. Sometimes Cal tries too hard, as at Assen, when he and his teammate Fabien Foret fought over every scrap of Dutch tarmac when they both would have been better served fighting like a team to the front. Team camaraderie is tricky when you have two focused riders like Yamaha, but team boss Wilco Zeelenberg doesn't mind; he is happy to have a rider at last showing what his stunning bike can do.

Cal has now won four races this season on the Yamaha, something no other rider has ever done in World Supersport with the marque, even when it won six times in 1999 with Wilco himself as one of the victors, or 1997 when Wilco was also victorious, as was a certain Massimo Meregalli, who now heads up Yamaha's Superbike team!

And for those into what is happening now rather than what happened in the past, take heed of this. On his first practice lap at Donington last month, Cal fell and broke a bone in his ankle. But afterwards he was fastest in every session in England (apart from the warm-up) including a dominant victory...

Although relations within Yamaha's garage are on the cooler side of tepid, Cal's friendship with his title rival Eugene Laverty (Parkalgar Honda) is great. So much so that, in his attempts to congratulate him after an epic race-long dice in Misano, the Irish rider mistimed a playful slap on Cal's shoulder and tipped off his bike. He would be off his bike at the next race in England but then he would pick it up and somehow get back to 5th place at the flag from 26th. He is really that good.

Those who were watching would have seen that supreme pace when Eugene wildcarded on the works Yamaha in Valselunga last year. Parkalgar Hondas were indeed noticing and wasted no time at all in signing up the quietly spoken and almost introverted rider from the racing Laverty family. He rewarded the Portuguese/English squad with a stunning

victory at the 2nd round of the series in Losail. His speed was evident, but it was the way that his Honda reeled in and passed the Ten Kate bike of Andrew Pitt on the final straight that took many by surprise. The Dutch TKR Hondas were meant to be invincible in terms of power.

Eugene then added Assen and Kyalami to his collection of winner's trophies and the stage looked set for an epic fight all the way to Portugal in WSS. After his tumble in England, the gap to Cal is 28 points but as Crutchlow knows, his good friend never ever gives up fighting the good fight.

After getting thoroughly incensed by what he felt was overly hard riding by the rest, Kenan Sofuoglu tried some strong-arm tactics himself at Miller, fought past the two title leaders and won for the 2nd time this year. The 2009 Ten Kate Honda is not the machine its predecessor was, and the opposition is stronger, but Kenan is the rider who is looking much the pacier of the twin World Champion riding force that is TKR. The Turkish rider is more than 60 points from the top of the table, however, while Andrew is more than a hundred away. >>>66

54
www.worldsbk.com

SBK HANNSpree
SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

SUPERSPORT
WORLD CHAMPIONSHIP
SUPERSTOCK
CHAMPIONSHIPS



WORLD SBK.COM

Live the Passion!
with our Partnership Programme

What are you waiting for?

The following Companies have already taken up the opportunity to become our Partners.

 www.alpinestars.com	 www.andreanigroup.com	 www.arai.co.jp	 www.madif.com
 www.madif.com	 www.motorbikeexpo.it	 www.blackbeangames.com	 www.bosh.it
 www.braking.com	 www.brembo.com	 www.sbkofficialstore.com	 www.dynojet.com
 www.frentubo.it	 www.giannelli.com	 www.glmotorradtechnik.de	 www.omnia-media.com
 www.nissinkogyo.co.jp	 www.ohlins.com	 www.shoei.com	 www.sitogroup.com
 www.suomy.com	 www.x-lite.it		

SUPERBIKE 1990 **Official**
www.sbkofficialstore.com

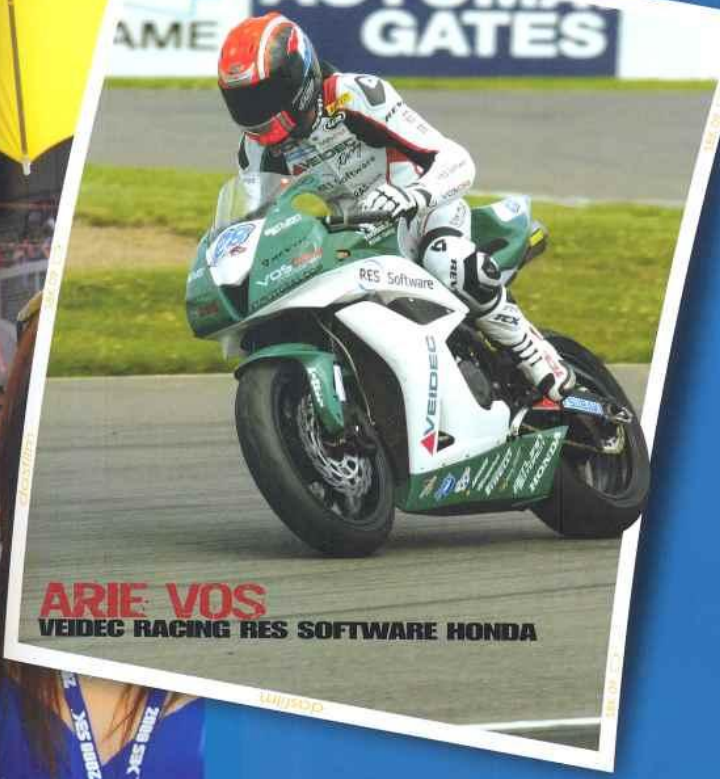
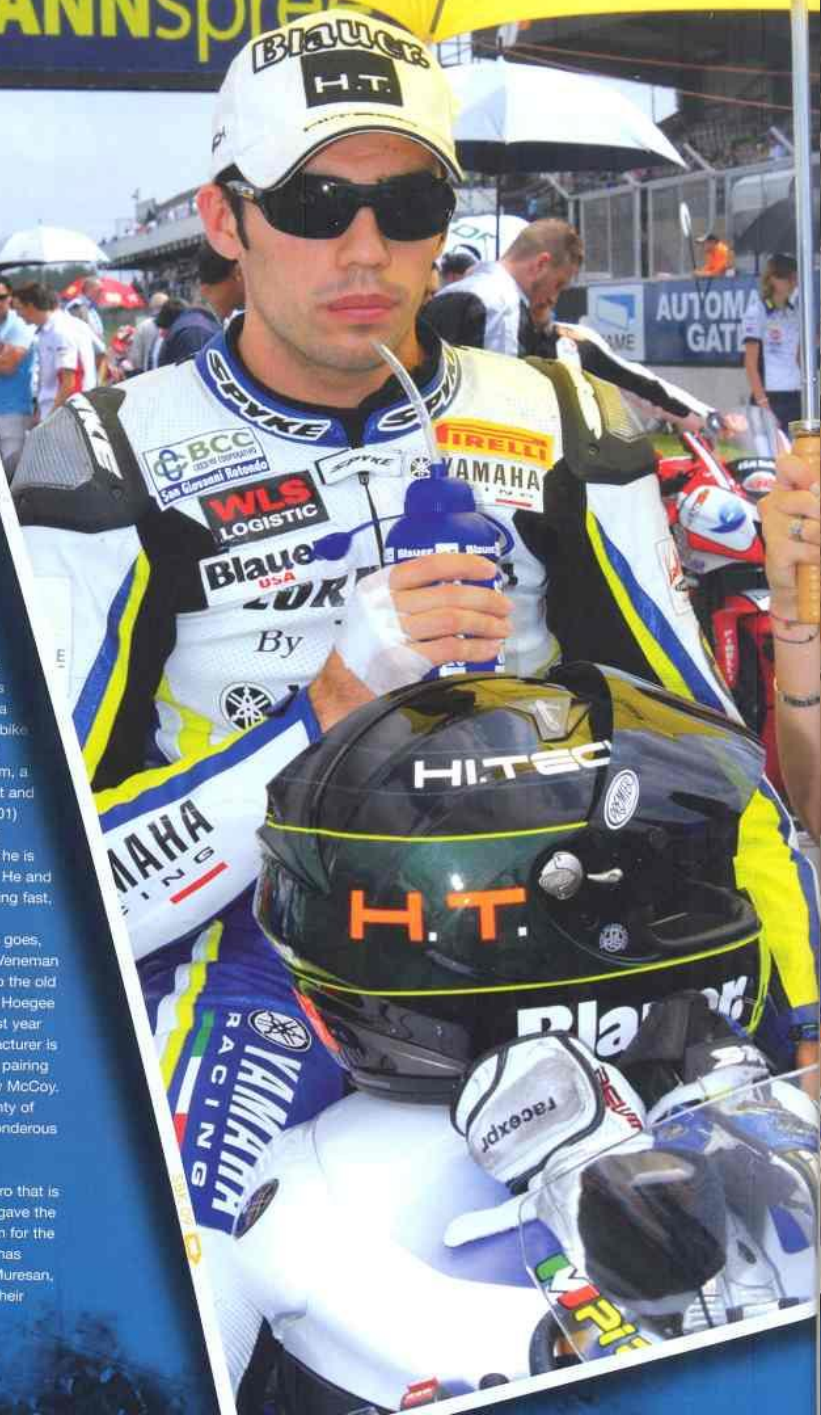
FOR ALL QUERIES PLEASE CONTACT:
E-mail: infosbk@infrontsports.com
Via di Tor Pagnotta, 94 Rome 00143 Italy Tel +39 06 50966.1 Fax +39 06 50966 488

HANNSPRE

**MICHELE
PIRRO**
YAMAHA
LORENZINI BY
LEONI

Who could have thought that as the bikes rolled onto the grid for Round One at Phillip Island. There is a sensational combination in 4th in the title race with a very talented rider from Spain by the name of Joan Lascoz. He of course won his home round in the series last year on a Honda that was far from the quickest bike out there. This time around he is on a works Kawasaki run by his Glaner team, a squad presided over by his compatriot and fellow Valencia Supersport winner (2001) Pere Riba. The new ZX-6R surely has potential but then so does Lascoz as he is now a regular runner at the very front. He and team-mate Katsuki Fujiwara are looking fast, and a ZX win cannot be far away.

As far as other manufacturer interest goes, there is but one other now that Barry Veneman has given up the uphill fight to develop the old Suzuki GSX-R after the demise of the Hoegge team. Triumph came into the series last year with modest ambitions but the manufacturer is now putting its efforts behind the BE1 pairing of Gianluca Nannelli and veteran Garry McCoy. The three-cylinder 675cc bike has plenty of torque, good power but sometimes ponderous handling. However, on the twists and elevational changes of Donington the combination of fine bike and biking hero that is Garry McCoy gelled as the Australian gave the marque a World Championship podium for the first time in 40 years. MS Racing also has Triumphs for Matej Smrz and Robert Muresan, so the local squad will be buoyed for their home round. >>>57



ARIE VOS
VEDEC RACING RES SOFTWARE HONDA

But there is plenty of talent in depth in this series. Mark Aitchison, who rode Triumphs so well last year, has already scored his first podium for Althea Honda while Massimo Roccoli, Honda mounted after years with Yamaha, took a great podium place for the Intermoto Czech squad at his home round in Misano. Anthony West, another wildcard winner on a works Yamaha when he raced for them two seasons back, has also looked swift on occasion on the Stiggy Racing Honda, but his form has been sporadic much to his team's confusion. He has a 3rd and a 2nd, but in other races he has been nowhere.

Michele Pirro, a fast youngster from Superstock and protégé of Yamaha MotoGP boss Davide Brivio, is now with the semi-works Lorenzini by Leoni Yamaha squad and he is looking better race by race, while Barry Veneman has leased a Ten Kate Honda and will be soon getting up to the speed we know the Dutchman has within him.

But for a potential Champion it is a battle between the two protagonists from the British Isles as Crutchlow and Laverty fight all the way. They may be a class apart from the rest at the moment, but their class is wondrous to behold.



Let
your passion
grow.



LeoVince
EXHAUST SYSTEMS

NECH SVOU VÁŠEN RŮST S NAMI.
Ať je svět, který miluješ, jakýkoli, LeoVince je ta správná volba, která ti zajistí maximum emocí – od skútru k off-roadu, od třídy Gran Turismo k supersportovnímu stroji, Scoot, SBK, X3: Maximum. Pro jakékoli potřeby.
www.leovince.com



Všechny produkty Leo Vince jsou homologovány CE a splňují normy FIM.



HD COM s.r.o., Manželův Curieových 657, 674 01 Třebíč
tel./fax: +420 568 823 917-18, e-mail: info@hdcom.cz

DISTRIBUTOR PRO ČESKOU A SLOVENSKOU REPUBLIKU

www.hdcom.cz

SUPERSPORT
WORLD CHAMPIONSHIP
BIOGRAPHS

Teams & RIDERS



HANNSPREE TEN KATE HONDA

HONDA

TEAM BASE: NIEUWLEUSEN, NETHERLANDS

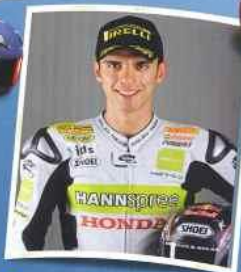
(CZE) Ten Kate s posledními dvěma šampiony supersportů ve své sestavě působilo dojmem, že získá i osmý titul v řadě. Nicméně, jak Andrew Pitt, tak Kenan Sofuoglu mají s letošním motocyklem problémy a závoďníci je tak pro ně těžší, než sami očekávali.

(ENG) With the past two World Supersport Champions on its riding squad for this year, Ten Kate looked set to make its eighth title in a row. However, both Andrew Pitt and Kenan Sofuoglu have struggled on the 2009 machine and have found the competition tougher than expected.



Andrew Pitt

DOB: 19/02/79 Career highlights: 2001 World Supersport Champion, 2004 4th World Supersport, 2009 2th World Supersport, 2008 World Supersport Champion



Kenan Sofuoglu

DOB: 25/01/84 Career highlights: 2007 World Supersport Champion



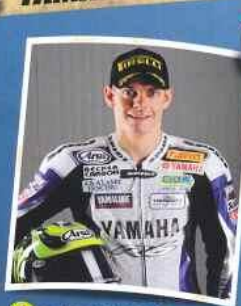
YAMAHA WORLD SUPERSPORT TEAM

YAMAHA

TEAM BASE: KOOLHOVENLAAN, NETHERLANDS

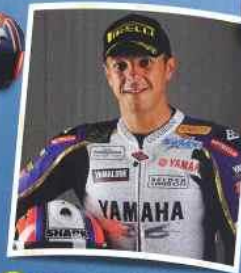
(CZE) Tým Yamaha World Supersport si zvoil rozhodně dobře a Cal Crutchlow jen ukazuje, kolik má RS v sobě vítězné rychlosti. Dokázal se ní vynést i na tratích, které předtím neviděl. Fabien Foret se znovu našel své sebevědomí, ale udržet krok s Crutchlowem je pro něj těžké.

(ENG) The Yamaha World Supersport Team have chosen well in Cal Crutchlow who has shown just how much race-winning pace the works RS has. He has been winning on circuits he hasn't seen before. Fabien Foret is finding his confidence again, but is struggling to match Cal's pace.



Cal Crutchlow

DOB: 25/11/85 Career highlights: 2008 podium place as wildcard in SBK



Fabien Foret

DOB: 29/01/73 Career highlights: 2002 World Supersport Champion, 2004 4th World Supersport, 2007 3rd World Supersport, 2008 6th World Supersport



STIGGY RACING HONDA

HONDA

TEAM BASE: ÅGATNA, SWEDEN

(CZE) Stiggy Racing tým na Hondě s jezdcem Anthony Westem, vítězem závodu MS Supersportů na divokou kartu, měl namířeno vysoko, nicméně od závodu ve Valenci, kdy byl Australan vepředu, má jen samé nepravděpodobné výsledky. I tak je však stále v top ten, a Ital Gianluca Vizzello neprožívá taký nijak jednoduchý rok.

(ENG) The Stiggy Racing Honda team should be flying high with wildcard WSS winner Anthony West in its riding force, but after the Australian raced at the front in Valencia, he has since had some disappointing races. He is still well in the top ten, though. Italian Gianluca Vizzello has had a difficult year so far.

Anthony West

DOB: 17/07/81 Career highlights: 2007 1st World Supersport wins as wildcard

Gianluca Vizzello

DOB: 03/03/80 Career highlights: 2004 2nd Supersport, 1000 2006 1st World Supersport, 2007 10th World Supersport, 2008 11th World Supersport



PARKALGAR HONDA

HONDA

TEAM BASE: PORTIMÃO, PORTUGAL

(CZE) Parkalgar tým se tento rok vypracoval nejen na nejrychlejší tým Hondy, ale také na skutečného uchazeče o titul. Není pochyb o tom, že motorka je dosti rychlá, ale i irský jezdec Eugene Laverty je také úžasně rychlý a úžasně příjemný objev. I Portugalec Miguel Praia se tento rok nesmírně zlepšil.

(ENG) The Parkalgar team has evolved this year into not just the fastest Honda squad, but a real contender for the Championship. There is no doubt that the bike is fast but Irish rider Eugene Laverty has been a revelation, immensely fast and immensely smooth. Portuguese rider Miguel Praia has improved this year.

Miguel Praia

DOB: 02/05/78 Career highlights: 2003 Portuguese Honda CBR 600 Cup Champion

Eugene Laverty

DOB: 05/08/88 Career highlights: 2006 podium place as wildcard in SBK



GEORGE WHITE TEN KATE RACING

HONDA

TEAM BASE: NIEUWLEUSEN, NETHERLANDS

(CZE) Holanďan Barry Veneman v polovině sezóny odešel od týmu Suzuki a pro pokračování si zajistil Hondu od Ten Kate, model 08. Tento motocykl nyní ukáže skutečný potenciál populárního Holanďana.

(ENG) Dutchman Barry Veneman split from his Suzuki squad in mid season and has now secured a 2008 Ten Kate Honda to race. This bike will show the popular Dutchman's true potential.

Barry Veneman

DOB: 29/03/77 Career highlights: 1999 Dutch Supersport 400 Champion, 2003-04 Dutch Supersport 600 Champion, 2007 8th World Supersport, 2008 8th World Supersport



KAWASAKI MOTOCARD.COM

Kawasaki

TEAM BASE: CABRERA DE MAR, SPAIN

(ESP) Španěl Joan Lascorz a jeho Glaner tým, viděný španělským vítěsem v Supersportech Pere Ribou, je objevem letošní sezóny. Velmi rychlý motocykl vyvíjený po setou dobu a k tomu jezdec, nepoctivá hvězda budoucnosti. I veterán Katsuaiki Fujiwara si znovu užívá závodění blízce špičce.

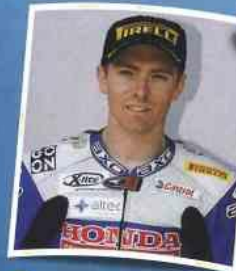
(ENG) Spaniard Joan Lascorz and his Glaner team, with Spanish WSS winner Pere Riba managing, have been the season's revelation. The bike is fast, and developing all the time, and its rider is a sure-fire star of the future. Veteran Katsuaiki Fujiwara is also enjoying racing nearer the front again

1 Katsuaiki Fujiwara

DOB: 27/3/73 Career highlights: 2002 2nd World Supersport, 2004 5th World Supersport, 2007 4th World Supersport

15 Joan Lascorz

DOB: 27/02/85 Career highlights: 2007 11th World Supersport, 2008 5th World Supersport, win 1 race



6 Mark Aitchison

DOB: 27/11/81 Career highlights: 2007 5th World Supersport, 2008 18th World Supersport

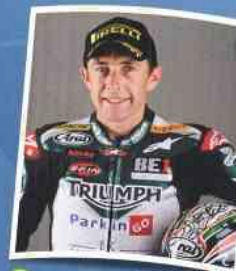


HONDA

TEAM BASE: COLLEFERRO, ITALY

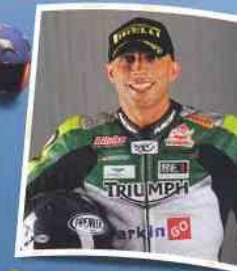
(CZE) Italský tým Honda Althea má ve svých službách dřívějšího jezdce Triumphu Marka Aitchisona a dřívějšího superbikera Flavio Gentileho. Obě motocykly jsou dost rychlé, což Althea potvrdil získkem pódiového umístění v Jižní Africe.

(ENG) The Italian Honda Althea team has former-Triumph rider Mark Aitchison alongside Italian former Superbiker Flavio Gentile on its riding force. The bikes are fast and Aitchison has shown great speed securing a brilliant debut podium place in South Africa



14 Garry McCoy

DOB: 18/04/72 Career highlights: 2002 Grand Prix, and World Superbike race winner



16 Gianluca Nannelli

DOB: 22/06/73 Career highlights: 2005 8th World Supersport, 2006 12th World Supersport, 2007 13th World Supersport, 2008 10th World Supersport



TRIUMPH

TEAM BASE: GARDANO AL GIUNGO, ITALY

(CZE) BE1 Racing převzali vládu nad továrním Triumphy a přivedli australského veterána Garryho McCoye k oblíbení italských fanoušků Gianlucy Nannellimu. Obě dvoj již ukázali, že anglická motorka má potenciál k tomu, aby závodila vepředu a Garry McCoy navíc získal nadávno v Doningtonu pro značku Triumph její první pódiové umístění v MS po 40 letech.

(ENG) BE1 Racing takes over the reins as the works Triumph squad and brings in Australian veteran Garry McCoy alongside Italian fans' favourite Gianluca Nannelli. The two have both shown that the English bike has potential to run at the front, and Garry McCoy gave the marque its first World Championship podium in 40 years at Donington recently



HONDA

TEAM BASE: PRAGUE, CZECH REPUBLIC

(CZE) Mladý český závodník Patrik Vostárek vstoupil do plné sezóny v Supersportech poté, co se loni skvěle uvedl a vyhrával závody v evropských Superstocích. Ital Massimo Roccoli se po několika sezónách na Yamaze stal členem českého týmu, avšak na Hondě. Massimo v Misanu vybojoval pro tým takřka vytožené podium.

(ENG) Young Czech rider Patrik Vostárek gets a full season of Supersport after showing well and winning races in European Superstock last season. Italian Massimo Roccoli after several seasons on a Yamaha joins him on the Czech-run Honda. Massimo took a fine podium in Misano

INTERMOTO CZECH

1 Patrik Vostárek

DOB: 03/06/85 CZECH HIGHLIGHTS: 2008 4th Superstock 1000

55 Massimo Roccoli

DOB: 27/11/84 Career highlights: 2005 9th European Superstock, 2006-2007 6th World Supersport

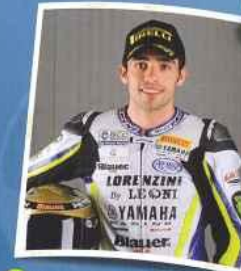


YAMAHA

TEAM BASE: PEGOGNAGA, ITALY

(CZE) S Roccollo odchodem z týmu Lorenzini by Leoni se otevřel prostor pro mladou nadějnou vycházející hvězdu ze třetí Superstock. Michele Pirro postoupil nahoru, postupem sezóny se mu i více daří a stále častěji se objevuje vepředu.

(ENG) With Roccoli leaving the Lorenzini by Leoni Yamaha team, a slot is opened for one of Yamaha's rising young Superstock stars. Michele Pirro takes the step up and he has not better as the season has progressed often running in the leading pack



5 Michele Pirro

DOB: 05/07/86 CAREER HIGHLIGHTS: 2007 7th Superstock 1000, 2008 5th Superstock 1000



HONDA

TEAM BASE: GORLA MINORE, ITALY

(CZE) Italský CRS Grand Prix Team vyměnil jezdce již v průběhu letošní sezóny a momentálně připravuje jedinou Hondu pro Michaela Lavertyho, který již letos závodil v Jihozápadní republice za tým Veidec, přičemž je to navíc bratr Eugene Lavertyho z týmu Parkalgar.

(ENG) The Italian CRS Grand Prix Team has swapped its riders around this year, and at the moment has a sole Honda for Michael Laverty (who raced for Veidec in south Africa, brother of the Parkalgar rider

ECHO CRS GRAND PRIX



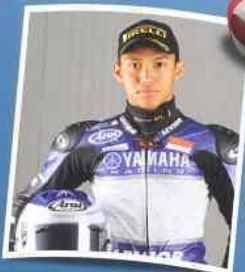
YZF YAMAHA

YAMAHA

TEAM BASE: CONTAMINE SUR ARVE, FRANCE

(CZE) Tým YZF Yamaha France řazený Martialem Garciaem veličkou do Supersportu a mladým Indonásanem Doni Tata Praditou. Doni má za sebou 3 starty na divokou kartu při domácích Grand Prix ve třídě 125ccm a 250ccm, kde si loni i odbyl svoji premiérovou sezónu. V Supersportech se stále hledá, ale zlepšuje se závod od závodu.

(ENG) Martial Garcia's YZF Yamaha France team has entered Supersport with Indonesian youngster Doni Tata Pradita. Doni had three wildcards at his home GPs in 125 and 250 before campaigning for a whole season last year. He is still finding his feet in Supersport and improving race by race



Doni Tata Pradita

DOB: 21/01/90



MS RACING

TRIUMPH

TEAM BASE: CESKE BUKHEJVICE, CZECH REPUBLIC

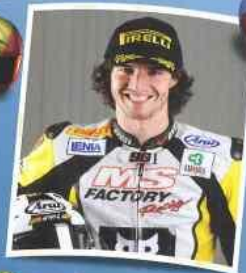
(CZE) Tým MS Racing nastupuje s motocykly Triumph 675. Matěj Smrz, bratr superbikového jezdce Jakuba Smrže, se snaží přenést vítěznou formu z roku 2005 ze třídy Superstock 1000. Bývalý jezdec Grand Prix Robert Muresan rozšířil tým pod praporem MS Romania.

(ENG) The MS Racing squad is also Triumph 675 mounted. Matej Smrz, brother of Superbike's Jakub, will be trying to transfer his winning form of 2005 over from Superstock 1000. Romanian former Grand Prix rider Robert Muresan joins the squad under the MS Romania banner



Robert Muresan

DOB: 23/03/91



Matej Smrz

DOB: 01/12/84 CAREER HIGHLIGHTS: 2006 6th Superstock 1000 with 1 win



HOLIDAY GYM RACING

YAMAHA

TEAM BASE: CAN HUMET DE DALL, SPAIN

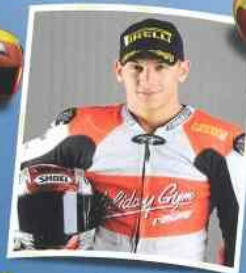
(CZE) Přechodem ze Superstocků do Supersportu udělal Holiday Gym Racing velký krok, avšak se dvěma jezdy bez zkušeností to nebude mít rozhodně nějak lehké. Yannick Guerra přišel z evropských Stocků, ani tam však nebyl nijak rychlý, doplnil jej Jose Carlos Morillas Cuenca.

(ENG) Holiday Gym Racing made a big step up from Superstock to Supersport but they have had a very difficult time with two riders with little pedigree. Yannick Guerra moves up from European Superstock but has shown little speed there while he is joined by Jose Carlos Morillas Cuenca



Jose Carlos Morillas

DOB: 7/11/1970



Yannick Guerra

DOB: 26/06/81



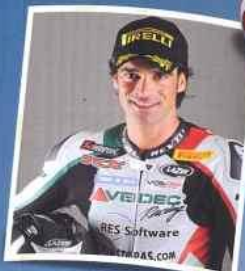
VEIDEC RACING RES SOFTWARE

HONDA

TEAM BASE: ÖLSTAVÅGEN, SWEDEN

(CZE) Se třemi motocykly je Veidec velmi titížadostivý tým, i když jejich motocykly Honda nepatří zrovna mezi nejrychlejší. Robbin Harms přišel z týmu Sliggy Honda jako vůdčí osobnost a společnost mu dolaží Němec Jesco Günther a Holanďan Arie Vos.

(ENG) Veidec is very ambitious with its three-bike team, and the bikes are emphatically not the fastest Hondas out there. Robbin Harms comes in from Sliggy Honda to lead, and he is joined by young German Jesco Günther and Dutchman Arie Vos



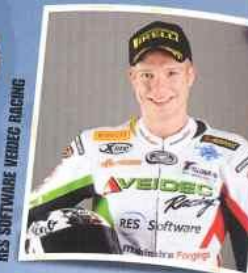
Arie Vos

DOB: 12/02/76



Robbin Harms

DOB: 09/06/81 Career highlights: 2005 13th World Supersport (part season) 2006 9th World Supersport; 2007 7th World Supersport; 2008 9th World Supersport



Jesco Günther

DOB: 17/09/84



KUJA RACING

HONDA

TEAM BASE: PIUZZELLO, ITALY

(CZE) Kuja Racing je v šampionátu nováčkem a další motocykl Honda CBR 600RR tak rozšířil startovní pole. Danilo Dell'Orno, mladý Ital sice v loňském roce žádné body nezískal, ale napravuje to letos při každé příležitosti.

(ENG) Kuja Racing is a new team to the Championship and they field a singleton Honda CBR 600RR for Danilo Dell'Orno. The young Italian failed to score a point in Supersport last year but has looked to be improving on occasion



Danilo Dell'Orno

DOB: 05/06/83 Career highlights: 2006 12th World Superstock

“Některé věci na tomto světě rozhodně stojí za to chránit.”

S revoluční technologií vláken, nedostížnou ochranou, nejvyšší kvalitou a moderním designem...

Draggin Jeans jsou jedinou volbou pro bezpečnou jízdu ve stylu.

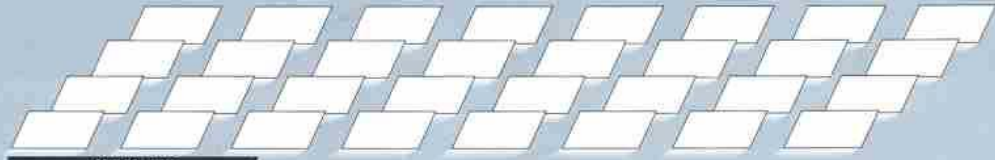


SUPERSTOCK
FINI CUP 1000
ENTRY LISTS

4	GINO REA	GBR	TEN KATE HONDA RACING	HONDA CBR600RR
5	MARCO BUSSOLOTI	ITA	YAMAHA ITALIA TRASIMENO JR	YAMAHA YZF R6
7	BAPTISTE GUITTET	FRA	COUELLE JUNIOR TEAM	HONDA CBR600RR
9	DANILO PETRUCCI	ITA	YAMAHA ITALIA TRASIMENO JR	YAMAHA YZF R6
10	NACHO CALERO PEREZ	ESP	PRO ACTION	KAWASAKI ZX-6R
11	JEREMY GUARNONI	FRA	MRS RACING	YAMAHA YZF R6
12	RICCARDO CECCHINI	ITA	AZIONE CORSE	HONDA CBR600RR
13	DINO LOMBARDI	ITA	PRO ACTION	KAWASAKI ZX-6R
19	NICO MORELLI	ITA	TEAM LORINI	HONDA CBR600RR
23	CHRISTIAN VON GUNTEN	SUI	TKR SUZUKI SWITZERLAND	SUZUKI GSX-R 600
26	MIRCEA VRAJITORU	ROU	TEAM ASPI-CSM BUCHAREST	YAMAHA YZF R6
30	BOGDAN VRAJITORU	ROU	TEAM ASPI-CSM BUCHAREST	YAMAHA YZF R6
36	ANDRZEJ CHMIELEWSKI	POL	TEAM TRASIMENO	YAMAHA YZF R6
47	EDDI LA MARRA	ITA	TEAM LORINI	HONDA CBR600RR
55	VINCENT LONBOIS	BEL	MTM RACING TEAM	YAMAHA YZF R6
72	FREDRIK KARLSEN	NOR	VD HEYDEN MOTORS YAMAHA	YAMAHA YZF R6
81	DAVID LÁTR	CZE	INTERMOTO CZECH	HONDA CBR600RR
89	STEFAN KERSCHBAUMER	AUT	BWIN YOSHIMURA RACING	YAMAHA YZF R6
132	DANIELE MANFRINATI	ITA	RACE JUNIOR	HONDA CBR600RR

wildcards

6	JONATHAN MARTINEZ	FRA	COUELLE JUNIOR TEAM	HONDA CBR600RR
65	TOMAS SVITOK	SVK	INTERMOTO CZECH	HONDA CBR600RR
TBA	TOMAS KRAJCI	SVK	MACO RACING JUNIOR	YAMAHA YZF R6
99	MICHAL SALAC	CZE	MS RACING CZ	YAMAHA YZF R6



GRID POSITIONS

SUPERSTOCK
FINI CUP 1000
CHAMPIONSHIP POSITIONS

1	DANILO PETRUCCI	82
2	GINO REA	78
3	MARCO BUSSOLOTI	71
4	JEREMY GUARNONI	70
5	VINCENT LONBOIS	64
6	STEFAN KERSCHBAUMER	43
7	BAPTISTE GUITTET	40
8	EDDIE LA MARRA	39
9	JOEY LITJENS	38
10	ANDRZEJ CHMIELEWSKI	30

SUPERSTOCK
FINI CUP 1000
CHAMPIONSHIP POSITIONS

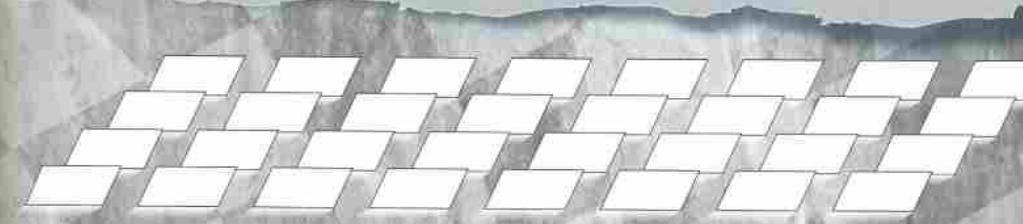
1	XAVIER SIMEON	105
2	CLAUDIO CORTI	94
3	MAXIME BERGER	82
4	JAVIER FORES	64
5	SYLVAIN BARRIER	54
6	DANIELLE BERETTA	45
8	LORIS BAZ	33
7	ONDRAJ JEZEK	32
9	MICHELE MAGNONI	19
10	BARRY LIAM BURRELL	19

SUPERSTOCK
FINI CUP 1000
ENTRY LISTS

2	LUCA MORELLI	ITA	PRO ACTION	KAWASAKI ZX-10R
7	RENÉ MÁHR	AUT	TKR SUZUKI SWITZERLAND	SUZUKI GSX-R 1000 K9
8	ANDREA ANTONELLI	ITA	YAMAHA ITALIA TRASIMENO JR	YAMAHA YZF R1
11	PERE TUTUSAUS	ESP	GO ELEVEN-PMS	KTM RC8 R
12	NICO VIVARELLI	ITA	RACE JUNIOR	HONDA CBR1000RR
14	FEDERICO BIAGGI	ITA	JJR JUNIOR TEAM GABRIELLI	APRILIA RSV4
16	RAYMOND SCHOUTEN	NED	VD HEYDEN MOTORS YAMAHA	YAMAHA YZF R1
19	XAVIER SIMEON	BEL	DUCATI XEROX JUNIOR TEAM	DUCATI 1098R
20	SYLVAIN BARRIER	FRA	GARNIER JUNIOR RACING TEAM	YAMAHA YZF R1
21	MAXIME BERGER	FRA	TEN KATE HONDA RACING	HONDA CBR1000RR
22	ALEXANDER LOWES	GBR	UNIONBIKE GIMOTORSPOITS	MV AGUSTA F4 312 R
23	FEDERICO SANDI	ITA	JJR JUNIOR TEAM GABRIELLI	APRILIA RSV4
25	GREGG BLACK	GBR	GARNIER JUNIOR RACING TEAM	YAMAHA YZF R1
29	DANIELE BERETTA	ITA	DUCATI XEROX JUNIOR	DUCATI 1098R
30	MICHAËL SAVARY	SUI	COUELLE JUNIOR TEAM	HONDA CBR1000RR
34	DAVIDE GIUGLIANO	ITA	CELANI RACE	SUZUKI GSX-R 1000 K9
36	PHILIPPE BRAGA THIRIET	BRA	MS RACING I	HONDA CBR1000RR
TBA			UNIONBIKE GIMOTORSPOITS	MV AGUSTA F4 312 R
45	LUCA VERDINI	ITA	TEAM RCGM MOTO 2000	YAMAHA YZF R1
51	SANTI BARRAGAN	ESP	HOLIDAY GYM RACING	YAMAHA YZF R1
53	DOMINIC LAMMERT	GER	BWIN-RACING	SUZUKI GSX-R 1000 K9
57	KIM ARNE SLETTEN	NOR	MTM RACING TEAM	YAMAHA YZF R1
63	PER BJORK	SWE	AZIONE CORSE	HONDA CBR1000RR
64	DANILO ANDRIC	BRA	YAMAHA ITALIA TRASIMENO JR	YAMAHA YZF R1
65	LORIS BAZ	FRA	MRS RACING	YAMAHA YZF R1
66	MATEUSZ STOKLOSA	POL	INTERMOTO CZECH	HONDA CBR1000RR
69	ONDREJ JEZEK	CZE	MS RACING II	HONDA CBR1000RR
71	CLAUDIO CORTI	ITA	SUZUKI ALSTARE BRUX	SUZUKI GSX-R 1000 K9
72	NICOLAS POUHAIR	FRA	MRS RACING	YAMAHA YZF R1
77	BARRY LIAM BURRELL	GBR	MS RACING I	HONDA CBR1000RR
84	FABIO MASSEI	ITA	YAMAHA LORENZINI BY LEONI	YAMAHA YZF R1
91	HAMPUS JOHANSSON	SWE	YAMAHA SCANDINAVIA	YAMAHA YZF R1
93	MATTHIEU LUSSIANA	FRA	TEAM ASPI-CSM BUCHAREST	YAMAHA YZF R1
107	NICCOLÒ ROSSO	ITA	YAMAHA LORENZINI BY LEONI	YAMAHA YZF R1
111	ISMAEL ORTEGA	ESP	TEAM PEDERCINI	KAWASAKI ZX-10R
112	JAVIER FORES	ESP	TEAM PEDERCINI	KAWASAKI ZX-10R
117	DENIS SACCHETTI	ITA	GO ELEVEN-PMS	KTM RC8 R
131	PATRIZIO VALSECCHI	ITA	TEAM RCGM MOTO 2000	YAMAHA YZF R1

wildcards

3	PER BJORK	SWE	STIGGY RACING HONDA	HONDA CBR1000RR
120	MARCIN WALKOWIAK	POL	LW BOGDANKA RACING TEAM	YAMAHA YZF R1



STK
 BUCKLE UP
 HELMET ON

SUPERSTOCK
 SUPERSTOCK 1000
 LAP COUNTER

	1"	2"	3"	4"	5"	6"	7"	8"	9"	10"
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										

SUPERSTOCK
 SUPERSTOCK 1000
 LAP COUNTER

	1"	2"	3"	4"	5"	6"	7"	8"	9"	10"
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										
11										
12										

RACE RESULTS

1"	
2"	
3"	
4"	
5"	
6"	
7"	
8"	
9"	
10"	

Fastest Lap

RACE RESULTS

1"	
2"	
3"	
4"	
5"	
6"	
7"	
8"	
9"	
10"	

Fastest Lap

MAXIME BERGER
 TEN KATE
 HONDA RACING



66
 www.worldsbk.com

2013/000

1/min x 1000
 ABS
 X



Café Racer. Quattro Valvole. Motored by passion.

The only watch in the world inspired by the piston of a 4-stroke motor. Four automatic mechanical Swiss movements. Aluminium case which has been machined from solid. Black colouring provided with an extremely hard ceramic coating, hardness of above 500 Vickers. Hand-polished titanium crowns.



**MECCANICHE
 VELOCI**

www.meccanicheveloci.it

V HŘIŠTĚ V

Obě superstockové třídy nabízely vždy skvělé závody a navíc daly vždy vyniknout velkým talentům. Potvrdil to i poslední závod ve Velké Británii, kde díky proměnlivým podmínkám v kvalifikaci jen 18 nejlepších z 35 startujících ve třídě STK 1000 dokázalo zajet kvalifikační čas. Pravidla ovšem dovořila závodit všem, neboť například dva z vedoucích jezdců, Maxime Berger z týmu Ten Kate Honda byl na startovním roštu až 21. a Claudio Corti z týmu Suzuki Alstare BruX stál hned vedle něj, tedy 22. Na konci závodu byl vítězem stejný jezdec, jenž startoval z pole position, a sice Xavier Simeon z juniorského týmu Ducati Xerox, cílovou pásku však o méně než tři vteřiny později po vynikajícím závodě plném driftů profláhl Corti s Bergerem. Pro Xaviho, jenž ztratil loňský titul při posledním závodě v Portugalsku z vedoucí pozice, tehdy však ještě v týmu Alstare Suzuki, bylo tohle první letošní vítězství. Nicméně, díky druhým místům z předělských čtyř letošních závodů, vede mladý maestro z Belgie tabulku šampionátu. Loni byl Claudio Corti trošku z formy a

11. místo v konečné klasifikaci šampionátu nebylo rozhodně navázáním na druhou příčku z roku 2007. Přechod z Yamahy na Suzuki ovšem udělal divy. Jeho poslední kolo a předjetí Simeona v poslední zatáčce v Monze, velkolepě Parabolice, si však budou jistě dlouho pamatovat ti, kteří toho byli svědky. Svě domácí italské vítězství tak přidal k tomu z Valencie a od celkového vedení ho nyní dělí jen 11 bodů, přičemž se právě on jeví jako hlavní favorit. Taky Maxime Berger na Hondě má na svém kontě dvě vítězství, a i francouzský jezdec může být občas k nedostihu, i když nemá k dispozici jeden z nejrychlejších motocyklů. To, že jsou na čele zastoupeny všechny čtyři značky včetně Kawasaki, je hlavně zásluhou Javiera Forese, jenž byl dříve v Alstare týmovým kolegou Simeona. Oba měli k dispozici Suzuki GSX-R 600s, avšak mezitím co Simeon s ní jel třídu Superstock 600, Španěl závodil v Supersportech. Javier nyní válčí se ZX-10R za tým Pedercini, a jak se zdá, tým v soukromých rukou si ve třídě Superstock počíná mnohem úspěšněji, než ve třídě

**SUPERSTOCKY JSOU
BEZPOCHYBY LÍHNI
TALENTŮ, KTEŘÍ SE BRZY
INFILTRUJÍ DO
SENIORSKÝCH TŘÍD**

Superbike. Stojí za to sledovat i Francouze Sylvaina Barriera na Yamaze týmu Garnier, jenž má na svém kontě již taky nějaké ty stupně vítězů a bez povšimnutí by neměl zůstat jak druhý jezdec Ducati juniorky Daniele Baretta, tak loňský šampion třídy Superstock 600, Loris Baz z MRS Racing, startující na Yamaze. Jak se zdá, Yamaha R6 je motocykl, který musíte mít, pokud chcete uspět ve třídě Superstock 600, což skvěle dokazuje mladý Ital, Danilo Petrucci z týmu Trasimeno, když tří z pěti startů proměnil ve vítězství. Značka Yamaha je také zastoupena celkem čtyřikrát v první pětce průběžné klasifikace. Tím, kdo ovšem drží druhou příčku, je Angličan Gino Rea z týmu Ten Kate Honda, jenž díky jednomu vítězství a dvěma dalším podlovým umístěním ztrácí na vedoucího Petrucciho jen pouhé 4 body. Danilův týmový kolega Marco Bussolotti vyhrál poslední závod v Anglii a jak on, tak i Francouz Jeremy Guarnoni z MRS či Belgičan Vincent Lonbois, oba jak jinak v sedle Yamah, nejsou zase až tak vzdáleni těm nejlepším, aby se taky nepokusili zasáhnout do bojů o titul.

**EDDIE LA
MARRA
TEAM LORINI
HONDA STK 600**



**CLAUDIO
CORTI
TEAM SUZUKI
ALSTARE BRUX**



PLAY Ground

Superstock is the breeding ground of the talent that will soon be percolating up to the senior series

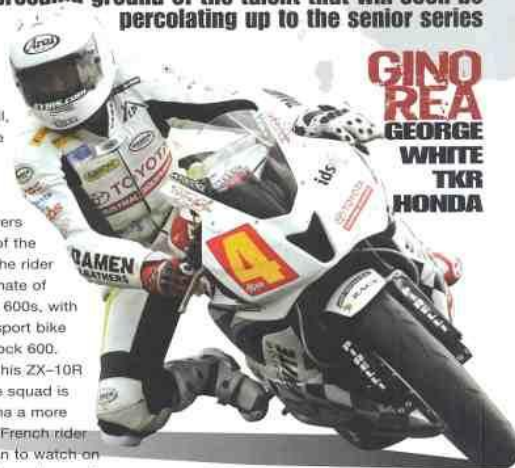
The two Superstock series have always provided great racing and have always highlighted great talent. Witness the last round in Great Britain where due to mixed conditions in qualifying only the top 18 of the 35 STK 1000 entrants were actually within the required time. The rules still allowed them to race but we had two of the leading contenders, Maxime Berger (Ten Kate Honda) in 21st on the grid and Claudio Corti (Suzuki Alstare Brux) in 22nd. At the end of the race, the man who started on pole position, Xavier Simeon (Ducati Xerox Junior Team) still won, but he was followed across the line by Corti and Berger less than three seconds apart after a mesmerising race. Xavi, who lost last year's title when leading at the last round in Portugal for Suzuki Alstare, thus won for the first time this season. However, with 2nd place in each of the four other rounds, the young Belgian maestro is leading the Championship.

Claudio Corti was starting to look a little off form last year and could do no better than 11th in the series after being runner-up in 2007, but a switch to Suzuki from Yamaha has done wonders, and his last-lap, last-corner move on Simeon at the awesome Parabolica will long be remembered by those who witnessed it. That Italian victory added to his win in Valencia and he is just 11 points

off the lead and looking very much a favourite. Maxime Berger on the Honda has two wins as well, and the French rider can be peerless on occasion on what is probably not the fastest bike out there.

Making it four manufacturers in the top four is courtesy of the Kawasaki of Javier Fores, the rider who was an Alstare team-mate of Simeon on Suzuki GSX-R 600s, with the Spaniard on the Supersport bike and Simeon riding Superstock 600. Javier is now campaigning his ZX-10R for Team Pedercini, and the squad is finding the Superstock arena a more successful series than BK. French rider Sylvain Barrier is also a man to watch on his Garnier Yamaha as he has a brace of podiums to his credit while Ducati Junior rider Daniëlle Baretta and reigning Superstock 600 Champion Loris Baz on the MRS Racing Yamaha are also worth noting.

The Yamaha R6 is the bike to have in Superstock 600 and Trasimeno's young Italian rider Danilo Petrucci is proving that with three wins from five starts. Yamaha have four of the next 5 places but it is Briton Gino Rea who holds 2nd place on his

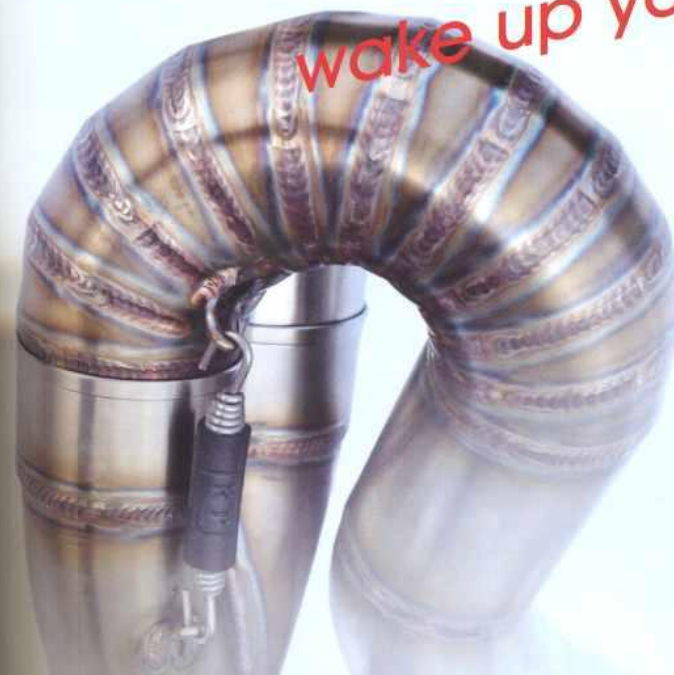


Ten Kate Honda with a win and two podium placings to keep him within 4 points of Petrucci. Danilo's team mate Marco Bussolotti took victory last time out in England, while Frenchman Jeremy Guarnoni of MRS and Belgian Vincent Lonbois of MTM (and both Yamaha mounted) are also close enough to the top of the table to challenge for the title soon.

R.P.

MOTOSPORT EXHAUST TUNING

wake up your horses !!



Ondřej Ježek TEAM MS RACING
FIM SUPERSTOCK 1000



Miloš Čihák TEAM PRORACE
IDM, ALPE ADRIA



POWER TESTER

Představujeme vám firmu R.P.TUNING, která se 12 let zabývá vývojem a výrobou výfukových systémů a tlumičů výfuků převážně pro sportovní a závodní motocykly. Preferujeme individuální a malosériovou výrobu zaměřenou na přesné požadavky zákazníka. Výfukové systémy a tlumiče si sami navrhujeme, vyvíjíme a kompletně vyrábíme. Spolupracujeme s předními českými teamy PRORACE a MS RACING a poznatky získané neustálým vývojem převádíme do výroby. Ladění za účelem max.zvýšení výkonu a kroutičiho momentu provádíme na powertesteru MOTOCOM a používáme plně laditelné řídicí jednotky IGNITECH. Všechny standardně vyráběné tlumiče a výfukové soustavy jsou odzkoušeny na motorové brzdě s prokazatelným nárůstem výkonu. Jsme je schopni dodat včetně řídicí jednotky nebo individuálně namontovat a naladit na motorové brzdě.

PROBÍTE SVÉ KONĚ !!!



ZROZEN K V JÍZDĚ!

2009 JE BEZPOCHYBY PŘEVRTANÝM ROKEM PRO SVĚTOVÉ SUPERBIKY, AVŠAK PŘÍCHOD BMW NA SVĚTOVOU SCĚNU JE NĚČÍM PAMÁTNÝM.

BMW si svou dobrou pověst vybudovala hlavně díky výrobě těch nejlepších endur a cestovních motocyklů na světě. Tedy strojům s tím nejvyšším uznávaným měřítkem, jež dělají cestování napříč kontinenty snadnou a uvolněnou záležitostí. Společnost také vyrobila znamenité sportovní cestovní modely, avšak nic z toho nemělo namířeno k vrcholu sportovního trhu s motocykly – až nyní!

Odedávna patřil trh s víceúčelovými hyper-sportovními motocykly japonským výrobcům, BMW však bez jakýchkoliv znalostí vtrhla na scénu se svojí S 1000 RR. V BMW začali s čistým listem papíru a vytvořili motocykl, jenž je od základu připraven k závodění a který

okamžitě zaujal své místo v MS Superbikách a brzy bude udávat tón i na obyčejných silnicích. Kdo by před pár lety věřil tomu, že právě tato německá továrna bude produkovat závodáka s více než 200 koňskými silami, který zajede nejrychlejší kolo závodu hned při svém debutu? Nebo silniční verzi stejného motocyklu, jenž bude ve své třídě patřit k nejlepším a bude mít k dispozici 193koní při 13.000ot/min? Navíc považte, že S 1000 RR v prodejní verzi je vybavena jak kontrolou trakce, tak stavitelným závodním ABS, což je v současnosti úplná rarita a dělá z ní šelmu sice krotkou, disponující ovšem neuvěřitelnou rychlostí – jen ji vypustit.

Závodní motocykl v rukou dvojnásobného

superbikového mistra světa Troye Corsera a vítěze jedenácti superbikových závodů Rubena Xause, má k dobru více jak 200 koní, nicméně dík Troyova názoru cestovní verze výkonem nijak nezaostává. „S jednou takovou jsem byl na trati v Německu a vyjel jsem za ní na rovinu, přičemž jsem se domníval, že ji jednoduše „přeletím“, avšak trvalo to déle, než jsem si myslel!“, říká. „A pak jsem se na ní svezl a pochopil, že je to skutečně velmi rychlá motorka!“

Na S 1000 RR není nic tak zásadního, je jen velmi pečlivě zkonstruovaná, což lze vlastně očekávat od jakéhokoliv stroje se znakem BMW, navíc se vyznačuje chytrými technickými detaily a vše je úhledně zabaleno

BORN TO RUN!

BY ANY STANDARDS, 2009 IS AN EPOCH-MAKING YEAR IN WORLD SUPERBIKE, BUT THE ARRIVAL OF BMW ON THE WORLD STAGE IS A MONUMENTAL ONE

BMW has built up a reputation for manufacturing some of the best enduros and touring bikes in the world, machines that are built to the highest standard and which make touring across continents an easy, relaxed affair. The company has also built some fine sports tourers, but nothing more polarised towards the top of the sports market – until now!

The Japanese have historically had the multi-cylinder hyper-sports bike market sewn up, but BMW haven't just dipped a toe in that boiling cauldron of water... they have jumped right in with the S 1000 RR.

Starting with a clean sheet of paper, BMW has built a race-ready machine from the ground up that has already turned heads in World Superbike and will soon be setting standards on the road. Who would have believed just a few years ago that the German manufacturer would be producing a racer with more than 200bhp that would take the fastest lap on its race debut in World Superbike? Or a road bike with no less than a class-leading 193bhp @ 13,000rpm at its disposal? And to keep all that in check, the S 1000 RR on sale has both the option of traction control and the option of Race ABS (now there's a rarity) making it a docile beast, albeit one in a compact package with a blistering turn of speed.

The race bike, in the hands of two-time Superbike World Champion Troy Corser and 11-time SBK race winner Rubén Xaus, has well in excess of 200bhp, but according to Troy the road bike is not far off in terms of performance. 'I was with one on track in Germany and came onto a straight behind it. I thought I'd just blast past, but it took longer to get to it than I

thought!', he said. 'And then I rode it and could understand. It's a very fast bike!'

There is nothing radical about the S 1000 RR, but it is just finely engineered, as indeed you would expect of any BMW machine, with some clever technical details and brilliant packaging. The ultra wide-bore (80mm x 49.7mm) engine is cantilevered forwards in the frame while the valvetrain features tiny finger rockers that allow the inlet tracts to be straight and therefore much more efficient. The exquisite tiny titanium followers look like they are from a watchmaker rather than a motor-cycle manufacturer, but they allow for more efficient engine breathing so they are used.

The most striking aspect of the new road bike is its size - or lack of it. The S 1000 RR is a really compact machine, and smaller than some middleweight bikes from not so long ago, so that combined with its low weight and top quality chassis will make for an agile contender in this class.

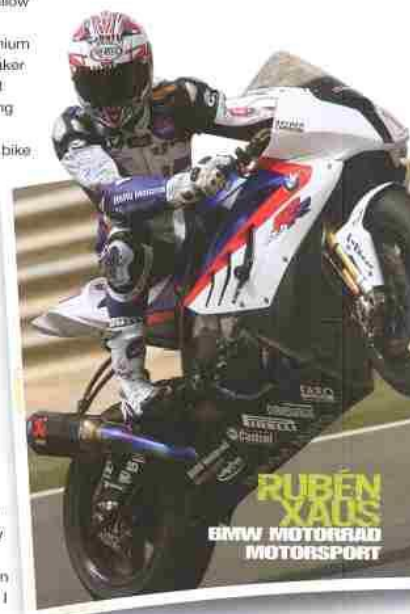
The racer has had a learning first year in the public eye on the race track, with some good results, but there is clearly more to come. Says Troy 'The BMW S 1000 RR race bike has a really good base and we are all working hard to be competitive as soon as we can. This is BMW's first time in World Superbikes and none of us underestimates the challenge. But that is part of the excitement and we are determined to do the very best we can!'

Rubén adds 'Of course it is not easy for any new manufacturer to enter this incredibly competitive series, but I believe that BMW can make a big impact on the Championship and I



am very happy to be a part of this big adventure. The S 1000 RR is fantastic, but we haven't seen its full potential yet. That day is going to come and I don't think it is so far away!

Both Rubén and Troy are working hard with their race team to make the BMW a victor on the Superbike circuits of the world, but it looks like the road-going S 1000 RR is already a winner!



RUBÉN XAUS
BMW MOTORRAD
MOTORSPORT

do skvělého designu. Motor s velmi rozsáhlým vtáním (80 x 49,7mm) je v rámu nakloněný dopředu, zatímco ventilový rozvod obsahuje velmi drobná prstová vahadla ventilů, která zajišťují, že po dobu vpustí jsou ventily v jedné vertikální rovině a tím pádem má motor i větší účinnost. Dokonalá malá titanová kola rozvodu vypadají spíše jak od hodináře než z motocyklové továrny, ovšem jejich použitím se motoru dostává větší účinnosti.

Nejpozoruhodnějším aspektem nové silniční verze motocyklu je její velikost – nebo její nedostatek. S 1000 RR je skutečně kompaktní stroj, avšak menší než některé z motocyklů střední třídy nedávné doby, což v kombinaci s nízkou vahou a podvozkiem nejvyšší kvality z ní dělá agilního uchazeče o přední příčky ve své třídě.

První rok je před zraky široké veřejnosti určen k učení a taký k posilování určitých dobrých výsledků, avšak očekávání je samozřejmě mnohem větší. Troy říká: „Závodní verze BMW S 1000 RR má skutečně dobrý základ a my všichni tvrdě pracujeme na tom, abychom byli konkurenceschopní tak rychle, tak jen to bude možné. Pro BMW je to sice průměra v MS Superbikách, avšak nikdo z nás tento těžký úkol nepodceňuje. Ale to je právě součástí toho vzrušení a my jsme pevně rozhodnutí udělat maximum!“

A Rubén dodává: „Pro žádného nového výrobce není vůbec snadné vstoupit do takto

neuvěřitelné vyrovnané soutěže, já však věřím, že BMW může v tomto šampionátu být úspěšná a jsem moc šťastný, že může být součástí tohoto dobrodružství. S 1000 RR je fantastický motocykl, ale doposud jsme ještě neodhalili její plný potenciál. Ten den však přijde a namyslím si, že to bude trvat nějak dlouho!“

Oba jezdcí, Rubén i Troy pracují tvrdě společně se svým týmem na tom, aby z BMW vytvořili vítěze na všech superbikových okruzích ve světě, avšak jak se zdá, silniční verze S 1000 RR již vítězem je!



**Oblékneme i Vás ...
We dress you up ...**

www.psi.eu

Navštivte prodejny PSÍ HUBÍK:
Visit PSÍ HUBÍK's shops:

Tlumačov
Dolní 23
+420 577 929 723

Praha - Zahradní Město
Hyacintová 3222/10
+420 261 218 993

Brno - Bosonohy
Pražská 61
+420 549 210 200

Olomouc - Přívoz
Nádražní 159
+420 596 133 676

Jablonec nad Nisou
Fügnerova 3
+420 483 712 826

Lipno nad Vltavou
Promenáda 89
+420 380 731 776



„Hand made by PSI“



text: Jaromír Havránek
foto: mpafoto.com

Ná světě je hromada věcí, které lze vyrobit strojově, je však i dost těch, které je přeci jenom lepší vyrobit ručně. Zkrátka zcela ve stylu „Hand made by PSI“!

The world is loaded with many things that can be made by machines; nevertheless there are quite a few still made better by hand. In short, totally in the style of „Hand made by PSI“!

A víte proč? Protože to „vyrobeno ručně“ znamená, že vše bylo vytvořeno s osobním přístupem ke každému kousku, ke každému detailu, precizně a tak, aby to sedělo. Přesně tak. Ten toliko mnohdy opomíjený lidský faktor, stále ještě hraje jednu z nejdůležitějších rolí, zvláště pak v případech, kdy se jedná o Vaše vlastní zdraví a bezpečnost. A i s takovou vizí byla v roce 1990 vytvořena firma a značka PSI Hubík, jenž se specializuje na oblečení pro motokáře. And you know why? Because „hand made“ means that everything was created with a personal approach to each piece, each detail, precisely so that, it fits. Just like that. The sole frequent human neglect factor is still playing one of the most significant roles, particularly in cases regarding your personal health and safety. With this mindset in 1990 the company and brand PSI Hubík was created, who specialize in outfits for motor bikers.



Od samého počátku jde firma cestou vlastní výroby a intenzivního vývoje, jenž se silně opírá o zkušenosti ze závodních tratí. Jejich kombinézy a oblečení můžete vidět nejen při silničních světových šampionátech, ale také při Supermoto či Rallye Dakar. Potvrzením kvality je pak zcela jistě i to, že značka má své filieky na různých místech po světě, přičemž jejímu dobrému jménu dělají svými sportovními úspěchy službu nejenom jezdci z České republiky.

From its origins PSI Hubík goes the path of its own production and intensive research, although strongly rooted in its experience from the race track. You can see PSI leathers and clothing not only during World Championship road racing competition but also in Super Moto and Rally Dakar. Confirmation of quality is further assured by the fact that the brand has its subsidiaries in certain places all over the world, during which time they service sport accomplishments from not only Czech Republic racers.

A věřte, že motocykloví závodníci jsou lidé, co chtějí mít své věci vždy absolutně v pořádku. Nezajímají je peníze, ani výše kontraktu, zajímá je hlavně jejich zdraví. Stejně jako i firmu PSI Hubík s následným dopadem na Vás. Spokojenost a bezpečnost každého zákazníka je pro ně vždy na prvním místě. Tak tomu bylo, je a bude. Proto nabízí stejné služby čerstvému víkendovému motokáři jako i jezdcí třeba z Mistrovství světa. Stejnou kvalitu, stejné individuální možnosti, stejný poprodejní servis. A především ideální velikost produktu ať už z klování či hovězí kůže s logem PSI na rameni či u krku.

You bet that motorcycle racers are people that want to have their equipment in order. They don't care about money, not even higher contracts, they're interested in their own health. PSI Hubík introduces itself to you in the same way as the aforementioned. Satisfaction and safety of every customer are always number one. This is how it was, is and will be. This is why we can offer the same services to the fresh weekend rider as we do to say our World Championship riders such as Jakub Smrz #96 WSBK. The same quality, same individual options, same after service. Above all the ideal size product whether from kangaroo or cow hide with the PSI logo on your shoulders or collar.



Jako důkaz těchto slov, se dnes už nemusíte nikoho na nic ptát, stačí, když svůj zrak namíříte na startovní rošt jakékoliv kubyatury, kteréhokoliv ze silničních závodů v České republice či v jejím okolí, od těch nejmenších až po ty největší a všude najdete nesmazatelný otisk prstů, šikovných lidí od Hubíka. Evidentně velmi viditelný znak toho, že o Vaši kůži se nejen někdo dobře postaral, ale že se o Vás i někdo bojí.

Like proof of these words, today you don't have to ask anyone anything. It's enough to aim your sights on the starting grid of any class in any road racing in the Czech Republic and its vicinity. From the smallest to the biggest and everywhere you will see the inerascible fingerprint of the skilful people from „Hubík“, evidently, a very good sign that your hide is not only very well taken care of but that someone is concerned about you.

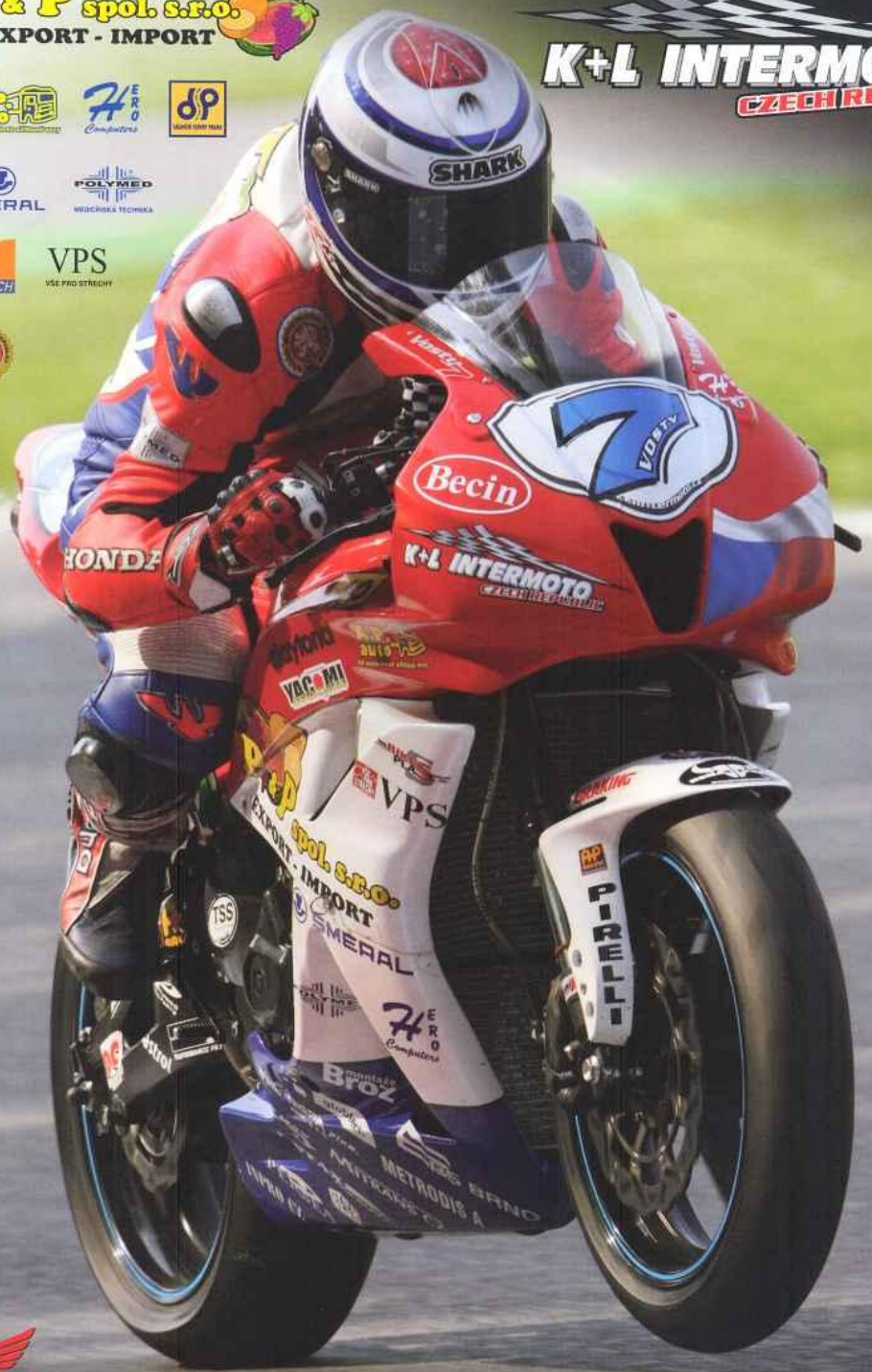
ČESKÝ VÝROBCE MOTODĚVŮ A PRODEJCE MOTODOPLŇKŮ
CZECH MOTOWEAR MANUFACTURER AND DISTRIBUTOR OF MOTO EQUIPMENT

PSÍ HUBÍK s.r.o., Dolní 23, 763 62 TLUMAČOV, tel./fax: +420 577 929 723, e-mail: psi@psihubik.cz

P & P spol. s.r.o.
EXPORT - IMPORT



K+L INTERMOTO
CZECH REPUBLIC



-
-
- METRODIS A
- C&K
-
- IPONE
- EXTAX
- lefa
- CMST
- BIKE PLUS
- EVITERM
- PERSEA
- ATLANTIC
- NOKA
- VPSI
- Mitrans CZ
- INPRO CZ
- BIM
- CAH INTERNATIONAL
- PS BRNO
-
-
- VIS-ROPA
- Brož
- Becin
- IP



G.O.T.

SBK HANNspree
SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP 2009
GIRLS ON TOP

Would like to thank all partners and suppliers for their support during 2009.
Děkujeme všem partnerům a dodavatelům za jejich podporu v sezóně 2009.



Czysz (vyslovuje se „sis“), je jedním z amerických top architektů, jenž si svou slávu a uznání více jak 20 let budoval navrhováním hotelů a nočních klubů v Las Vegas. Rodinné dědictví rodáka z Portlandu ve státě Oregon však má své kořeny i u dvou kol. Michaelův dědeček Clarence, původem z Krakova, což je tak zhruba 150km vzdušnou čarou od Brna, byl špičkovým poválečným ladičem Nortonů, přičemž i Michael sám závodil v AMA. Od původu je však hodně daleko k mudrování až vymýšlení revolučně alternativních či konvenčních řešení okolo dvou kol. Obzvláště pak když začnete s čistým papírem realizovat konstrukci motoru, prototypu šestnáctiventilového čtyřválece o obsahu 1000ccm s protiběžnými hřídeli, jenž navíc usadíte podélně do karbonového šasi a vybavíte ho radikálním řešením předního a zadního pérování, místo toho co by byl v rámu umístěn obráceně, tak jak je zvykem u všech čtyřválcových motocyklů moderní éry. Uvážíme-li, že stavitel neměl žádné zkušenosti se strojním inženýrstvím, můžeme pak jeho vývojové práci a kreativním schopnostem, čímž se klidně již nyní může zařadit bez ostychu po bok Johna Brittena, který byl mimochodem inspirací pro tvorbu C1,

vyseknout jen obrovskou poklonou.

První ověřovací testy funkčnosti konceptu MotoCzysz se odehrály na závodní trati v roce 2004 s motorem, v jehož útroběch bylo použito mnoho přepracovaných dílů ze Suzuki GSX-R 1000. Již tehdy se C1, díky jedinečnému, podélně uloženému Věčku s 16-ventilovým motorem o obsahu 988ccm, se dvěma protiběžnými klikovkami, který v podstatě tvořily dva do V uspořádané řadové dvouválcové uložené podélně s osou motocyklu s klikovými hřídeli, otáčejícími se proti sobě, ukázal jako životaschopný projekt. „Jednoduchým otočením motoru o 90 stupňů s použitím právě dvou protiběžných klikovek, jsme úplně odstranili všechny gyroskopické síly, které jsou tak typické pro klasické čtyřválcové napříč a jež dosti silným způsobem překáží motorce při nájezdu, průjezdu a i výjezdu ze zatáčky“, vysvětluje Czysz. „Výsledkem je velmi neutrální chování za jízdy, bez vzdorovitosti motocyklu, tedy whellie či stoppie, přičemž se nám navíc tímto uspořádáním podařilo i zmenšit čelní plochu, tím samozřejmě zredukovat odpor a následně zvýšit rychlost.

Měl jsem tu možnost se o tom i na vlastní kůži přesvědčit, v průběhu testu nového prototypu na trati v Las Vegas, kde jsem s týmem lidí od Czysze strávil dostatek času.

Mě domněnky potvrdil i názor Jeremýho McWilliamse, dřívější jezdeck světa Velkých cen, a dnes testovače pro významné výrobce jako je Buell či BMW, když řekl: „Je to nejlepší zatáčející motorka, na které jsem kdy jel.“ A to lze považovat zcela určitě za poctu...! A tak se v Czyszově mysli objevila otázka, co dál? Ponechat si C1 jako jediný unikát a závodit s ním, nebo dosáhnout až ke hvězdám a začít ji i vyrábět.

Použitím softwaru Ricardo, původem z Anglie, team vytvořil ve velmi krátkém čase, zhruba v období devíti měsíců, novou druhou generaci MotoCzysz C1. I když to na první pohled vypadá jako konvenční řadový čtyřválec, tak motor je s velkým umem vtěsnán do prostoru rozvoru kol. „Z-line 4“ jak jej tvůrčí C1 nazývají, je doopravdy o hodně menší než originální převodová skříň ze Suzuki, jež byla vtěsnána do základů motocyklu předtím. Michaelovy schopnosti prostorového vnímání mu umožnily vmáčknout dohromady vše natěsno tak, že i všechny vnitřní části motoru jsou součástí jedné pevné motorové skříňe, která vznikla pevným smontováním motorového bloku a hlavy. Což zároveň znamená, že pod hlavou válce není žádné těsnění!

Strídavě uspořádané válce, jejichž poměr vtřní/zdvih je 82 x 46,85mm, jsou nakloněny

jeden druhému pod stejným 15° úhlem a výstupní otvory pro všechny čtyři výfukové roury jsou umístěny na vrcholu válců a jejich následná cesta je nasměrována dolů. Vstřiky jsou sekvenčně řízené ECU jednotkou od Magneti Marelli, přičemž ten níže umístěný operuje samostatně dokud TPS (throttle position sensor), jinak tedy senzor pozice plynu, nevyšle ECU požadavek, aby byl i ten vrchní sepnut, pro lepší přístřik při širším otevření plynu. C1 zaměňuje systém „ride-by-wire“ posládaný ze dvou plynových tělísek rovnou napojených na jezdcevo zápěstí a další dva jsou elektronicky obsluhováni přes ECU. „Hodně lidí nyní má všechny čtyři, které jsou „fly-by-wire“, já se domnívám, že něco by přece jen mělo být stejně stále spojeno s jezdceem.“ trvá na svém Czysz. „Myšlenka mít

dva a ty dva pak řízené se mi libila, a od ní jsem se i odrazil.“ Finální převod podélně uloženého motoru je přetočen o 90 stupňů na pravou stranu k řetězovému kolečku přes kuželové soukolí, s čímž, jak Czysz tvrdí, nebylo od začátku projektu žádného problému. Motor oplývá více jak 200 koňskými silami, přičemž na klice je změřených přes 220 koní při 13500 ot/min. Motor je však navržen tak, aby zcela bezpečně točil až 16000 ot/min.

Avantgardní motor je umístěn v karbonovém deltabox rámu, se symetrickým hliníkovým kyvným ramenem uloženým v motoru, stavitelným na výšku v čepu, ukrývajícím přepákování a plně stavitelnou jednotku Öhlins monoshock bez pružiny. Dva separátní „pružinové nosníky“, umístěné o něco výše mezi podvozkem a kyvným ramenem, dovoří

změny na nastavení pružiny a zároveň zvyšují torzní tuhost zadní části celého šasi.

Podvozek MotoCzysz C1 je opravdovým husarským kouskem i pro své unikátní přední odpružení 6X-Flex, jež se „divá“ na přední kolo jakoby ze shora. Plně přístupný tlumič řízení Öhlins je umístěn rovnou do čtyřpalcového čelního nosníku karbonového rámu, ovládaný přes vyztužený kluzák a jeho vrchní část je připojena k brejllim. Kompletní C1 připravená pro „závod“ váží 158kg, přičemž poměr váhy je rozdělen 51/49%, kdy větší část zatížení je na předek. Motorka je osazena dvěma brzdovými kotouči o průměru 320 mm s radiálními čtyřpístkovými monoblok třmeny a vzadu je jednoduchý kotouč o průměru 200mm s dvoupístkovým třmenem, taktéž od Bremba. >>>82

MOTOCZYSZ C1:

AMERICKÝ SUPERBIKE

MICHAEL CZYSZ MĚL SEN POSTAVIT AMERICKÝ MOTOCYKL S VÝTEČNÝM SPORTOVNÍM MOTOREM A PAK JEJ NASERVÍROVAT VEŘEJNOSTI JAKO ŠPIČKOVÝ HI-TECH SUPERBIKE, PODOBNĚ JAKO APRILIA SE SVOJÍ RSV4. AŽ NA DVĚ PROTIBĚŽNÉ HŘÍDELE JE VŠAK TRÍVAČKOVÝ ČTYŘVÁLEC MOTOCZYSZ C1 V MNOHÉM VÝRAZNĚJŠÍ, NEŽ MOTOCYKL ITALSKÝ....

Words: Alan Cathcart
Photos: Kevin Wing

MotoCzysz C1 je na litrový čtyřválec neuvěřitelně tenký a kompaktní, ale přesto ne tak drobný, jak by se na šest stop zdálo. Rozvor kol 1420mm je „jen nutným“ prostorem pro samotný motor. Prvním a dosti působivým rysem motoru C1, jenž Vás chytí za srdce, je to, jak rychle jde do otáček. Při zrychlení z levé dvojkové zatáčky MotoCzysz doslova vystřelí a tohle zrychlení je daleko větší, než u lehkého továrního Superbiku. Vyšší otáčky volnoběhu (2850 ot/m) jsou záměrně navoleny tak, aby eliminovaly efekt brzdění motorem, ale znamená to také, že C1 je v chodu samotného volnoběhu velmi lineární, byl by z ní tedy i celkem pěkný streetbike. Na druhou stranu však jde motorka také velmi rychle do otáček bez jakéhokoli trhavého zpětného efektu v případě přivření plynu, na rozdíl od některých dalších, jenž v sobě mají rovněž zabudováno vstřikování. Zároveň to je i důkaz, že vstřikování je velmi dobře „mapováno“.

Motor má evidentně menší setrvačnost, i přes svůj vnitřní komplikovaný layout. A když už jsme u toho, tak digitální tachometr od svého levého spodního rohu velmi zřetelně zobrazuje na hlavním panelu znaky uhanějí až k 13500ot/min. Motor nabírá sílu od 8000ot/min, kdy se dostává její extra přídavek, jenž se dá u takto vyladěného superbiku opravdu předpokládat. Její přenos v celkovém rozsahu je však nejen dobře kontrolovatelný, ale také i velmi dobře využitelný.

Řízení na C1 dominuje přední zavěšení BX-Flex, jež vám okamžitě zprostředkuje obrovskou porci důvěry, která zastírá i nejlepší konvenční vidlice. Je to tím, že tlumení poskytované přímo jedinou závodní jednotkou Ohlins nahoře na vidlici je tak přímočaré, že máte pocit, jako byste drželi přední osu ve svých rukou. Tak stabilní, avšak i tak citlivá je odezva. Při velmi tvrdém zamáčknutí předních radiálních brzd Brembo, však motocykl nezačne „poskakovat“ po silnici se zadním kolem ve vzduchu, protože elektronicky ovládaná spojka, které jednotka ECU přikazuje, kdy se má znovu sepnout, eliminuje jakékoli roztancování zadního kola. Tím je vám zároveň i nabídnuta ideální linie pro udržení rychlosti v zatáčce, s vědomím toho, že MotoCzysz si jí dokáže opravdu udržet.

Přednosti přední části motocyklu jsou však pouze součástí kompletního balíčku od doby, kdy se MotoCzysz C1 ojedinělým způsobem prezentuje v oblasti motocyklové hybnosti a zasloužily by si rozhodně dalšího uplatnění na trhu. Dokud ji nevidíte, nemáte možnost si uvědomit, o jak velký kus je ovládnutí řízení i jeho výkon vylepšený a taky jaké výhody jsou okamžitě k dispozici, při porovnání s konvenčním řadovým čtyřválcem. Rychlost, s jakou C1 dokáže změnit svůj směr, je až záhadně rychlá a okouzující navíc právě tím, jak lehké je s ní zacházet. Skutečně se

chová jako šestistovka Supersport s litrovým motorem Superbiku. Její překlápění ze strany na stranu v rychlých esičkovitých pasažích vyžaduje podstatně méně fyzické námahy, než je zapotřebí na normálním litrovém čtyřválcí s příčně uloženým motorem.

C1 však evidentně dokáže držet stopu, i když je pod plynem. „Na rozdíl od všech ostatních motocyklů, které jsou na trhu k dispozici, je to dáno tím, že se nám podařilo efektivně vypořádat se všemi škodlivými silami, pocházejícími z krouživých sil a gyroskopických sil motoru i podvozku“, vysvětluje Michael Czysz. „Znamená to, že přívodní důsledek prudké akcelerace se nijak nepoděpí na řízení a ovládnutí - motorka nikam netáhne, nemění určenou dráhu.“

MotoCzysz je nepochybně připraven stát se hotovým produktem pro zákazníka. Posledních 25% výzkumu a vývoje však bude zcela určitě nejobtížnější a finančně nejnáročnější součástí - zabudování světél či elektrického startéru, jakož i splnění požadavků různých emisních limitů a limitu hluku, to vše v souladu s dodržení navrženého konceptu, bez poškození základních hodnot, jež motorku dělají na trhu prodeje schopnou a vytváří ji image spolehlivého produktu. Hromada tvrdé práce a nepředstavitelná oddanost, kterou Michael Czysz investoval do projektu C1, včetně toho, že ukončil činnost své velmi úspěšné architektonické kanceláře. Jenom proto, aby se mohl na 100% věnovat hledání investorů, nutných k pokračování vývoje, se skutečně vyplatila. Novým alternativním způsobem byl pro sportovní požitek z jízdy stvořen radikální a velmi vzrušující motocykl, na kterém je nutné se napřed svězt, abyste dokázal ocenit, jak funguje.



HF257HP - LCD Monitor

Display Size	24.6" (Wide Color Active Matrix TFT 16:9)
Display Resolution	1920 x 1080
Display Colors	16.7m colors
Brightness	300cd/m ² (typical)
Contrast Ratio	800:1 (typical) 15.000:1 (X-contrast)
Viewing Angle	H/V 170°/160° (CR>10)
Response Time	2ms (GTG) @ 60Hz
Input	VGA, HDMI 1.3 x 2, PC Audio x 1
Audio	Built-in 2W speakers x2
VESA Mounting	Yes (200 x 100mm)
Net Dimensions	604 (W) x 208 (D) x 443 (H) mm
Net Weight	6.5kg

- Full HD 1080p Resolution
- 16:9 Aspect Ratio
- User-Friendly Menu-Screen
- 1920x1080 Resolution
- 15.000:1 Contrast Ratio
- 2ms Overdrive Response Time

www.hannspree.com/eu www.tenkateracing.com

HANNspree Europe Holdings B.V.
HANNspree Europe GmbH
HANNspree Italia Srl.
HANNspree UK Ltd.

Email: info.europe@hannspree.com



MICHAEL CZYSZ HAD A DREAM OF BUILDING AN AMERICAN MOTORCYCLE WORTHY OF TOP-FLIGHT MOTOR SPORT, THEN BRINGING IT TO THE PUBLIC AS A HIGH-TECH SUPERBIKE, JUST LIKE APRILIA WITH ITS RSV4. EXCEPT THE TWIN-CRANK TRI-CAM MOTOCZYSZ C1 IS WAY MORE RADICAL THAN THE ITALIAN BIKE...

Words: Alan Cathcart
Photos: Kevin Wing



Michael Czysz (pronounced 'sis', as in sister), acquired acclaim over a 20-year career as one of America's top architects, earning fame and fortune designing Las Vegas hotels and nightclubs. But this Portland, Oregon based high-flyer has a family heritage on two wheels, too. Michael's Grandad, Clarence, who came from Krakow, around 150km from Brno just over the Polish-Czech border, was a top Norton tuner just after the war while Michael himself raced in AMA. But from that background to contriving an avant-garde alternative to conventional two-wheeled wisdom, was a big step - especially when it entailed the clean-sheet

conception and construction of a four-cylinder 16-valve 1000cc C1 prototype engine with contra-rotating crankshafts. Sitting lengthways in a carbon-fibre chassis equipped with radical front and rear suspension solutions, rather than positioned transversely in a frame like all other four-cylinder bikes of the modern era, this was entirely concocted courtesy of Czysz's own creative resources. Considering that he has zero formal training in mechanical engineering, Michael's development of the bike bearing his name is a renaissance undertaking worthy of John Britten - who was indeed the inspiration to create the C1, according to Czysz. That first proof-of-concept MotoCzysz C1

took to the track in 2004, with a motor employing many reworked Suzuki GSX-R 1000 parts. But the C1's unique 988cc Twin-Crank Quad-Cam engine, a narrow-angle 16-valve V4 dry-sump motor (essentially representing a pair of parallel-twins coupled together) with staggered cylinder blocks each with twin overhead cams, and their crankshafts turning in opposite directions, was located along the axis of the wheelbase, as on a vintage four-cylinder Indian. 'Simply by turning the engine 90-degrees and using contra-rotating cranks, we removed the gyroscopic forces inherent to a normal transverse in-line four, which actually work to inhibit the motorcycle from rolling over to turn in to a bend,' explained Czysz. >>>86



AMERICAN SUPERBIKE

MOTOCZYSZ C1:

'It makes for much more neutral handling, resists pitching, like wheelies and stoppies and, since as a result we have a significantly reduced frontal area (which also aids top speed), it helps address the problems of ground clearance that are an increasing issue with the lean angles allowed by modern tyre technology.'

Joining the Cyszcz crew at Las Vegas Speedway for shakedown tests of the prototype C1, I found that out for myself when I got to ride it. If not especially powerful in proof-of-concept guise, this was very likely the most neutral-handling bike I'd yet ridden. Grand Prix 'great' Jeremy McWilliams, today a test rider for major manufacturers from Buell to BMW, described it as 'the best-turning bike I've ever ridden; the MotoCzysz changes direction with minimal input, and I always found that I had room to push harder'. Praise indeed...

This left Cyszcz with a dilemma: what to do next? Keep the C1 as a one-off and race it himself as was, or reach for the stars and ultimately production?

Using Ricardo software sourced from the UK, the team created the all-new second generation MotoCzysz C1 in nine months – an incredibly short time. While it looks at first like a conventional in-line four, that is instead set lengthways in the wheelbase, the so-called Z-Line-4 wet-sump engine in the MotoCzysz C1 is actually much smaller than the original stacked-crankcase Suzuki-based motor. That's because Cyszcz's spatial awareness skills allowed him to compress together everything so tightly that all the internals now fit into just one compact crankcase, surmounted by a single combined cylinder block and head unit cast in one piece for extra stiffness. This also means there's no cylinder head gasket to risk blowing!

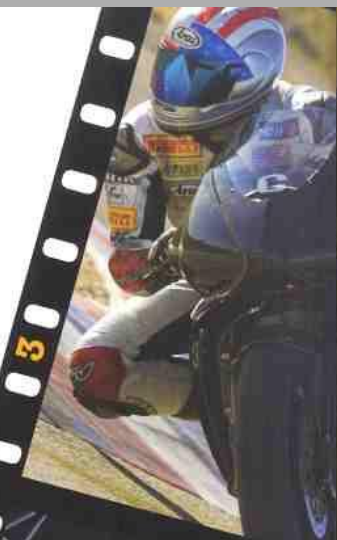
The staggered cylinders measuring 82 x 46.85mm, are still tilted at the same narrow 15° angle to each other, but the alternating 32.5mm inlet valves and 28mm exhausts set at an ultra-flat total included angle of just 21°, now operated by triple overhead camshafts. A single camshaft running down the centre of the cylinder head operates all the inlet valves via normal inverted-bucket tappets, flanked by two abbreviated camshafts operating the exhaust valves for cylinder 1 and 3, and 2 and 4, respectively. The single long inlet and rear exhaust camshafts are operated by a train of gears running up the rear of the engine which are driven directly off the rear crank, with the front exhaust camshaft operated off the forward end of its inlet counterpart. Staggering the cylinders permits all four intakes to be positioned in the top of the cylinder head, for steep vertical draught.

The engine's injectors are sequentially

controlled by the Magneti Marelli ECU, with the lower one operating alone until the TPS/throttle position sensor tells the ECU to kick in the top one for greater fuelling at wider throttle openings. The C1 employs a modular ride-by-wire system, with two of the throttle-body butterflies directly actuated by the rider via the twistgrip and the two others electronically operated by the ECU. 'A lot of people now have all four that are fly-by-wire, but I think something still needs to be connected to the rider,' insists Cyszcz. 'I like the idea of having two and then contouring from there.'

The final drive of the longitudinal engine is turned through 90° to a right-side sprocket via a bevel gear, which Cyszcz claims has been trouble-free from the very start, handling a power output in excess of 200bhp. 'Calculated without drag, we're over 220 crank horsepower at 13,500 revs – around 200 with the drag,' he states. 'The engine is designed to rev to 16,000rpm safely.'

This avant-garde engine is housed in a carbon-fibre deltabox frame, with the symmetrical aluminium swingarm rotating in the engine cases, yet adjustable for pivot height. This houses a fully-adjustable Ohlins monoshock devoid of springs, operated via a falling-rate link offering a more compliant, supple action when the suspension is compressed under the steep cornering loads delivered by the excessive angles of lean and high turn speeds permitted by today's tyres. Twin separate cantilever springs, positioned remotely between chassis and swingarm, allow immediate spring changes, and maximise rear-end torsional stiffness. >>>88



Kai Müller Dachtechnik GmbH

Bedachungen aller Art - Reparaturen - Gerüstbau
Bauklempnerei i.D. - Asbestsanierung n.g. TRGS 519
Terrassenabdichtungen - Einbau von Wohnraumfenstern

Kai Müller Telefon 0 37 41/ 44 41 40
Dachtechnik GmbH Mobil-Tel. 01 72/ 5 66 04 41
Burgweg 9 info@mueller-dachtechnik.de
08529 Plauen www.mueller-dachtechnik.de



Jakub Smrz

idm

Powered by HITACHI Inspire the Next POWER TOOLS

31.7. - 2.8.09
Schleizer Dreieck

Tickets: 03663 402954



www.idm.de

BMW Motorrad, HONDA, KAWASAKI, YAMAHA, TRIUMPH, DMSB, etc.

alpha TECHNIK

ARROW SUZUKI GSX-R 1000, Bj. 09

- ARROW Thunder Silencer
 - with removable dB-Killer
 - titanium sleeve
 - carbny endcap
 - with EU homologation
 - Art.-Nr. AR-71736PK
- other versions from € 729,-



EU homologation
+ TUNING DELUXE
€ 1.149,-



TOP QUALITY!

ABE

+ TUNING DELUXE
€ from 479,-

Gilles Tooling VCR 38 GT rearsets

- for current Supersport-Bikes
- radical Optic
 - infinitely variable
 - mounted free from float
 - carbny heel protectors
 - reverse shifting possible
- available:
gold, black, gold/black, black/gold

BITUBO XXF31 / XXF11 Racing Mono-Shock

- for Supersport-Bikes year 2006-
- innovative design
 - compact & lightweight
 - rebound 24 clicks
 - compression in high- and lowspeed 24 clicks
 - length adjustment +/- 10mm
 - hydraulic spring preload only XXF31
 - different spring rates available
- version XXF31 from €1.207,85



+ TUNING DELUXE
€ from 996,-

www.alphatechnik.de

TRACK TEST

But the MotoCzysz C1 chassis's real tour de force is arguably its unique 6X-Flex front suspension, which sees the wheel located in aero-section sliders bolted to octagonal-section male stanchions running on recirculating linear bearings mounted within the abbreviated female sleeves vertically uniting the twin triple clamps. The ultra-accessible coil-over Ohlins damper is directly positioned within the carbon frame's four inch-diameter headstock, operated via the slider unit's crossbrace, with its top end attached to the upper triple clamp. Fitted with svelte streamlining styled by Czysz himself, the complete C1 weighs 158kg dry in race-ready form, split 51/49% forwards. Twin 320mm Brembo floating front discs, gripped by four-piston four-pad Monobloc callipers, deliver benchmark stopping with a 200mm rear and two-pot caliper.

The MotoCzysz C1 feels incredibly slim and compact for a 1000cc four-cylinder 'could-be Superbike', yet not so tiny that it's cramped for a six-footer, and with a 1420mm wheelbase, it's no longer than usual in spite of the lengthways motor. But the most immediately impressive feature of the C1 engine is how quickly it builds engine speed. Accelerating out of a second gear left-hander, the MotoCzysz just shoots out of the turn like a factory Superbike. The high 2850rpm idle speed is partially chosen to counter the effects of engine braking, but it means the C1 literally pulls off idle very fast in a completely linear, liquid-smooth way that you can envisage would make it a nice streetbike, all other things being equal. But it also picks up revs quickly without too snatchy a response from a closed throttle, as on some other fuel-injected bikes – the fuelling on the MotoCzysz feels very well mapped.

There's evidently little inertia inside the engine, in spite of the complex internal layout, by the way the digital tach in the bottom left corner of the clearly readable dash scoots so

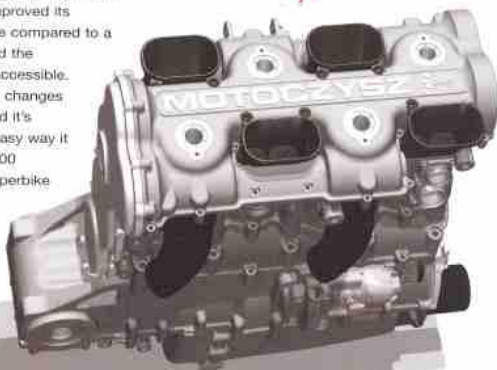
fast towards the 13,500rpm revlimiter. The engine comes on stronger from 8000 revs up, where there's an extra hit of power as you might expect on what is essentially a tuned Superbike motor – but it's controlled in the transition and very usable, with peak torque of 105lb ft available at 11,000rpm.

Handling is dominated by the C1's 6X-Flex front end, which immediately delivers a huge amount of confidence, where even the best conventional tele forks ask you to take time exploring their limits. That's because the damping provided directly by the single Ohlins race shock, without resorting to any linkage, delivers fantastic feedback from the front tyre all times. It feels stable, yet sensitive. And working the radial Brembo front brakes very hard doesn't get the bike street-sweeping into a turn with the back wheel in the air, while the electronically assisted clutch (whereby the ECU decides when it's time to start gripping again) copes well with eliminating rear wheel chatter on the overrun – allowing you to choose an ideal line to keep up turn-speed, knowing that the MotoCzysz will hold it.

Yet those front-end attributes are only part of a total package, since the MotoCzysz C1 presents unique advantages in terms of motorcycle dynamics that honestly deserve to reach the marketplace. It's not until you ride it that you realize how much improved its handling and performance are compared to a conventional in-line four – and the benefits are so immediately accessible. The speed with which the C1 changes direction is uncannily fast, and it's especially impressive in the easy way it steers – really, it feels like a 600 Supersport with a 1000cc Superbike motor. So flicking from side to side through fast Esses requires much less physical input than on a normal one-litre transverse-engined four.

But it's also evident how well the C1 holds a line under power. 'That's because, unlike all other motorcycles available today, we've effectively decoupled the engine's torque and gyroscopic forces from the chassis,' explained Michael Czysz. 'This means that hard acceleration produces no spin-off on handling – the bike does not push wide or change trajectory, it simply just accelerates on the line you choose.'

The MotoCzysz is surely ready to be turned into a customer-ready product. Of course, that last 25% of R&D is arguably the most difficult and costly part of it all, fitting stuff like lights and an electric start, meeting various noise and emissions requirements, productionising the concept without sacrificing its inherent values, and basically making it capable of being marketed in good faith as a reliable product. But the hard work and unimaginable commitment which Michael Czysz is investing in the C1 – to the point of closing down his architectural firm to focus 100% on raising investors to support developing it – has certainly paid off in terms of producing a radical and exciting new alternative to the sportbiking status quo, which you need only to ride to appreciate how well it really works.



THE FIRST TYRE WITH A DOUBLE SOUL.

Finally a tyre that allows you to have everything. To be everything. Because inside each tourer a sporty rider is hidden. As on the tread of the new ANGEL ST, the drawing of an angel is hiding a demon to guarantee you celestial mileage and comfort with diabolic line holding. ANGEL ST. Drawn on your souls.



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL.

2009 CALENDAR

Calendar



RACE EVENTS

Round	Date	Country	Circuit	WSBK	WSS	STK1000	STK600
1	MARCH 1	AUSTRALIA	PHILLIP ISLAND	●	●		
2	MARCH 14	QATAR	DOHA	●	●		
3	APRIL 5	SPAIN	VALENCIA	●	●	●	●
4	APRIL 26	NETHERLANDS	ASSEN	●	●		
5	MAY 10	ITALY	MONZA	●	●	●	●
6	MAY 17	SOUTH AFRICA	KYALAMI	●	●		
7	MAY 31	USA	MILLER MOTORSPORTS PARK	●	●		
8	JUNE 21	SAN MARINO	MISANO	●	●		
9	JUNE 28	GREAT BRITAIN	DONINGTON PARK	●	●		
10	JULY 26	CZECH REPUBLIC	BRNO	●	●	●	●
11	SEPTEMBER 6	GERMANY	NÜRBURGRING	●	●	●	●
12	SEPTEMBER 27	ITALY	IMOLA	●	●	●	●
13	OCTOBER 4	FRANCE	MAGNY-COURS	●	●	●	●
3	OCTOBER 25	PORTUGAL	PORTIMÃO	●	●	●	●



In Brno und in Deiner Garage.

Die S 1000 RR.
Jetzt in der WSBK und demnächst beim Händler.



WORLD SBK.COM

Programme produced and published for F&S Sport by TRMG TRMG Ltd, 1 Forum Place, Hatfield, Herts AL10 0BN UK Tel: +44 (0) 1707 273999 Fax: +44 (0) 1707 269333 www.trmg.co.uk

Publishing Director: Ian Fellows
Director: Andy Stevens
Advertising Director: Charlie Wise
Advertisement Sales Manager: Alex Hudson
Publisher: Paula Skinner

Design: Lee Clarkson
Production Editor: Jamie Ringrose
Studio Manager: Malcolm Anderson
Ad Reps: Kieran Fogden
Ad Production: Ann Maguire

Editor: Laurie Cuddihy +44 (0) 1628 621752
Official Photographer: Neil Edge Tel/Fax: +44 (0) 208 876 8873
Local Advertising Sales Agent: Jaromir Havranek
Tel: 0042 054 7226521
Printed by: Tiskdruck

BMW Motorrad
Motorsport

s1000rr.com

Freude am Fahren

Hol Dir Dein S 1000 RR Fan-Paket aufs Handy. Einfach per Bluetooth® in der BMW Motorrad Hospitality in Brno.

HANNspree

find yourself



HANNsnote - netbook

LCD Display	10.2" TFT panel with LED backlight
Processor	Intel® Atom™ N270 (1.6GHz)
Storage	HDD 160 GB
System Memory	1GB (DDR2 667MHz) onboard
Webcam	1.3Mb webcam
In/Out	Variety of connections including Wifi® LAN 802.11b/g/n and Bluetooth 2.0
Battery	6-cell Li-Ion (up to 5 hours of operation with full charge)
Net Weight	1.277kg
Warranty	2-year warranty with pick-up, repair and return procedure

www.hannspree.com/eu www.tenkateracing.com

HANNspree Europe Holdings B.V.
HANNspree Europe GmbH
HANNspree Italia Srl.
HANNspree UK Ltd.

Email: info.europe@hannspree.com

