



Klassik Motorsport

RENN REVUE

Saison-Jahresrückblick der Klassik Trophy 2013



[\[www.klassik-motorsport.com\]](http://www.klassik-motorsport.com)

Die Partner der Klassik Trophy



ECON Werkstattausrüstungs GmbH
Märkerstraße 15 • D-56307 Dernbach
Tel.: +49 (0) 2689/928747
Fax: +49 (0) 2689/929691
info@econ-wa.de - www.econ-wa.de

KEKOCH
ENGINEERING

Wir bringen **Höchstleistung**
- für Ihren **Erfolg!**



www.kochengineering.de



Racing Reifen Rennbremsen

www.classic-racing.at



Oldtimerreifen & Speicherräder

>> Fax +43 (0) 7245 - 21749 Telefon: +43 (0) 664 - 1319079

youngtimer-bikes.com



KP
&
Eisstrahltechnik





Jahresrückblick der Klassik Trophy 2013

Liebe Teilnehmer der Klassik Trophy,

Einiges hat sich geändert in der Saison 2013: Rennsport mit klassischen Rennmaschinen macht mehr Spaß als je zuvor. Das jedenfalls zeigen die steigenden Teilnehmerzahlen bei der Klassik Trophy 2013. Mögen die Gründe dafür bei jedem Teilnehmer unterschiedlich sein, aber ein Grund steht immer im Vordergrund:

Die Atmosphäre eines Rennwochenendes mit allem Drum und Dran mitzuerleben und Rennsport zu erschwinglichen Kosten zu betreiben, das Erlebnis hatten die Fahrer der Klassik Trophy bei den Rennen. Motorradsport kann man durchaus mit kleinem Budget bestreiten, es müssen nicht die neuesten Maschinen sein, die zu viel kosten und den Fahrer finanziell in den Ruin treiben.

Bei der Klassik Trophy steht das Erlebnis-Wochenende und der Fahrspaß auf der Strecke vor dem übertriebenen sportlichen Ehrgeiz. Jeder weiß, dass er kein Weltmeister mehr werden kann, dass auch kein hochdotierter Werksvertrag winkt. An einigen Wochenenden im Jahr die Freunde und Fahrerkollegen aus früheren Tagen wieder zu treffen, aber auch neue Bekanntschaften zu machen und auf den unterschiedlichsten Strecken viele flotte Runden drehen, darauf freut man sich. Einige angenehme Stunden mit dem gemeinsamen Hobby miteinander zu verbringen, entschädigt für die oftmals langen Anfahrtswege, das soll auch in Zukunft so bleiben.

Dass klassischer Motorradsport nicht den älteren Semestern vorbehalten ist, zeigten die Youngsters. Als Erfolg ist das Projekt Klassik Junior zu werten, das für die Jugendlichen bis 18 Jahren reserviert ist. Mit den rund 70 PS leistenden Maschinen lernen die jungen Piloten den Umgang mit den kleinen Supersportlern und werden somit stufenweise an größere Klassen herangeführt. Bereits im letzten Jahr haben wir darauf hingewiesen, dass die Moto 3 so viel Geld kostet, dass viele Eltern das nicht mehr bezahlen können und auch wollen. Mit der Klassik Junior haben wir erreicht, dass diese jugendliche Gruppe dem Rennsport verbunden bleibt, denn letzten Endes müssen ja die Eltern den Sport für die schulpflichtigen Kinder finanzieren.

Mit neuen interessanten Veranstaltungen und Rennstrecken gewinnt die Klassik Trophy in der Saison 2014 weiter an Attraktivität. Ganz besonders die Einbindung unserer Klassen in die Sachsenring Classic auf Deutschlands Grand-Prix Rennstrecke vor dem motorsportbegeisterten Publikum ist das Highlight der bevorstehenden Motorsportsaison.

Auf unserer Homepage www.klassik-motorsport.com veröffentlichen wir die Termine, das Reglement und alle weiteren wichtigen Informationen zu den Veranstaltungen. Schauen Sie also einfach mal rein.

Wir freuen uns auf eine ereignisreiche Saison 2014.

Euer Orga-Team

Manfred John

Impressum: Jahresausgabe von Klassik Motorsport, F.-Nansen-Weg 81, D 68219 Mannheim,
Telefax: 03212-1011889, Email: info@klassik-motorsport.com

Redaktionelle Beiträge: Manfred John, Fotos: Anne Höss, Ad Berger, Pixelrace.de, Fotolia.com

Druck & Gestaltung: Ralf Reichelt #74

REICHLICH QUALM

KLASSIK ZWEITAKT-TROPHY 2013

International bereits beerdigt, erlebten die Zweitakter in der Zweitakt-Trophy diese Saison erneut einen starken Zulauf. Erstmals mit dabei die 125 cm³-Klasse mit zwei Wertungen für die Einzylinder-Generation bis 1995 (Sonderwertung S2) und einer danach als S 3 bis zum Ende der Klasse.

Toni Wasiak auf der Honda war nach den 10 Läufen punktbesten in der Klasse der S 2 Achtelliter-Piloten vor Ole Wulf auf der Eigenbau PSR. Detlef Goedigk mit der Yamaha TZ 125 hatte des öfteren mit technischen Problemen zu kämpfen, sodass nur Rang vier hinter dem Niederländer Joey ten Napel (Honda) übrig blieb.

Anne Höss (Honda) freute sich in der Klasse der neueren 125er den Gesamtsieg, gemeinsam mit ihrem Mann, der bei den kleinen Viertaktern Gesamtsieger wurde. Christoph Eder, der als Österreicher natürlich auf KTM, einem ehemaligen Werks-Renner, fuhr nur ein Rennen mit, bevor er in die Open-Klasse wechselte und dort die hubraumstärkere Konkurrenz erschreckte.



Saison 2013: Erfolgreich beendet, jetzt wird gefeiert.

Wie schon bei den Viertaktern musste Mathias Weichel auf Grund seiner noch nicht ausgeheilten Sturzverletzung tatenlos zusehen, wie Frank Eismann mit seiner Suzuki den Gesamtsieg in der Klasse S 1, den älteren 250ern nach Hause fuhr. Weichel rettete auf der Eigenbau-Mischung (Benelli-Fahrwerk mit Yamaha-Motor) Rang 2 vor Thomas Körner mit der luftgekühlten Einzylinder-Maico MD 250.



Continental
GET THE GRIP

Zum Duell um Platz vier der ehemals in der DDR-Einzyylinder-Meisterschaft vertretenen Maschinen, entwickelte sich der Kampf zwischen Rene Hausmann und Jörg Eismann. Hausmann auf der HB-MZ verbuchte am Ende das bessere Ende für sich vor Eismann auf der Finke-Eigenbau. Das Gerangel um Platz 6 im Alpenduell der beiden Österreicher entschied schließlich Ernst Hegny (Suzuki T 20) vor Wolfgang Prutscher für sich. Sigi Klar (Yamaha RD 250) kämpfte zu Beginn der Saison mit Motorproblemen. Diese bekam er zum Ende der Saison wieder in den Griff und holte Rang acht vor Peter Schenk (Maico MD 250).

Bei den 250ern S 2 bis Jahrgang 1984 war Peter Marquardt auf der Ex-Martin-Wimmer-Yamaha der glückliche Gesamtsieger vor Michael Wild. Dessen Rotax im Fior-Nachbau-Fahrwerk plagten des öfteren technische Probleme. Olaf Kurbjuhn platzierte sich hinter den beiden Kontrahenten als dritter vor Manfred Weber, beide starteten auf den Yamaha TZ 250.

Heiß umkämpft war dagegen die Klasse der moderneren 250er S 3 bis Baujahr 1990. Stefan Tennstädt auf seiner Bakker-Rotax verwies seinen ehemaligen Konkurrenten aus der DDR-Meisterschaft Thomas Wittig (Yamaha TZ 250 W) auf Rang zwei. Thomas vor Manfred Schneider hieß die Platzierung auf Rang 3. Außer ihrem Nachnamen haben beide aber keine Gemeinsamkeiten. Während Thomas eine Honda RS 250 R an den Start brachte, setzte Manfred auf eine Yamaha TZ 250.

Eine Sturzverletzung in Oschersleben setzte den Nürnberger Manfred S. für das letzte Rennen außer Gefecht. Ein Kupplungsschaden an Gerd Schumachers Yamaha und die daraus verlorenen Punkte, vereitelte eine bessere Platzierung als Rang fünf des in Darmstadt wohnenden gebürtigen Eifelaners. Der in Deutschland lebende Chris Thompson musste leider auf Grund einer Krankheit die letzten Läufe auslassen, somit nur Rang 6 vor Sigi Schröter, beide auf Yamaha am Start.



Zum Abschluß ein Sieg: Thomas Wittig (Yamaha)



In allen Rennserien erfolgreich: Stefan Tennstädt (Bakker-Rotax)



Hecht im Karpfenteich: Thomas Schneider auf der Honda

REICHLICH QUALM

Heiß umkämpft war dagegen der Trophy-Gewinn in der 350er Klasse. Ein abgesprungener Kerzenstecker im vorletzten Lauf und die damit verlorenen Punkte, vereitelten den Gesamtsieg des konstant fahrenden Österreichers Norbert Moser. Der Niederländer Johan ten Napel (Bakker-Yamaha) glänzte öfters mit Laufsiegen und freute sich riesig über den Gewinn der Trophy. Im Duell der Familie Cohnen verteidigte Vater Bernd Rang Platz drei



Entführte die Trophy nach Holland: Johan ten Napel (Bakker-Yamaha 350)

gegen seinen Sohn Achim, der wiederum Christian Zipfel auf Rang 5 verwies. Nur sporadisch an einigen Rennen nahmen Markus Schürger, Peter Hartenstein, Volker Klose und Alexander Dennemarck teil, die dennoch mit ihren Yamahas eine Menge Spaß hatten.

Nachdem Titelverteidiger Rolf Aljes auf der Dreizylinder-Honda 500 in der offenen Zweitaktklasse nach dem Auftaktsieg wegen eines Bandscheibenschadens den Rest der Saison pausierte, legte Dirk Schlabach mit der Suzuki RGV 250 eine konstante Serie hin, die ihm schließlich den Titel bescherte. Dahinter war es Rolf Lutz, der nach dem Lauf in Walldürn auf eine Yamaha TZ 250 V2 umstieg und Rang zwei knapp vor Dieter Wolff (Honda NSR 250) behauptete. Uwe Duddens mit der Suzuki RG 500 holte sich noch Rang vier vor Uli Schölzel mit der 250er Yamaha.

Die weiteren Gewinner der Jahres-Trophy:

GP 125 cm³ (S2):	
Toni Wasiak (Honda RS 125),	163 Punkte
GP 125 cm³ (bis Ende der Klasse):	
Anne Höss (Honda RS 125),	150 Punkte
GP 250 cm³, S1 (Einzyylinder und Zweizylinder Luftkühlung):	
Frank Eismann (Suzuki T 250)	200 Punkte
GP 250 cm³, S2 (Rohrrahmen mit Wasserkühlung):	
Peter Marquardt (Yamaha TZ 250)	190 Punkte
GP 250 cm³, S3 (Deltabox bis 1990):	
Stefan Tennstädt (Bakker-Rotx)	175 Punkte
GP 350 cm³	
Johan ten Napel (Bakker-Yamaha)	200 Punkte
GP Open (Hubraum und Fahrwerk freigestellt)	
Dirk Schlabach (Suzuki Gamma)	220 Punkte



DICKE BRUMMER

KLASSIK VIERTAKT-TROPHY 2013

Fünf Rennen mit 10 Läufen standen auf dem Terminkalender der Saison 2013. Dennoch fiel in einigen Klassen erst im letzten Lauf die Entscheidung.

Alles lief zunächst auf eine erfolgreiche Titelverteidigung von Mathias Weichel in der Klassik 500 hin. Sechs Siege holte sich der Benelli-Pilot bis er bei einem nicht zur Trophy zählendem Rennen in einen Startunfall mit schweren Frakturen verwickelt wurde. Seine Verbundenheit zur Trophy und den Kollegen zeigte er mit einem Besuch beim Finale in Most. Mit Krücken bewaffnet fieberte als Zuschauer mit und sah, wie Peter Höss sich die Trophäe auf der Ducati Pantah in seiner Klasse holte.

Die Entscheidung zwischen dem ehemaligen Gespann-Beifahrer und Jürgen Beckmann fiel bereits Training. Zwei mehr oder weniger große Motorschäden an der Honda zwangen Beckmann, kampfflos den Titel Höss zu überlassen.

Bereits vorher geklärt war die Angelegenheit in der Klassik 750, die sich Doppelstarter Sascha Pfautsch auf der Guzzi V 65 sicherte.



Dahinter aber trennte nur 1 Pünktchen die beiden Ducatisti Gerd Thomsen und Erwin Waskow voneinander. Bayern gegen Italien lautete das Duell in der Klassik Open. Karl-Robert Boos mit der Guzzi Le Mans 1000 war bis zuletzt der härteste Widersacher von Hans Schlotter auf der BMW R 100 RS. 20 Punkte betrug am Schluss der Vorsprung für Schlotter aus der bekannten Bierstadt Öttingen.

Doppelter Trophy-Sieger:
Sascha Pfautsch

Mit Ralf Eckert stand ebenfalls vor dem Finale der Gewinner in der Supersport 600 bereits fest. Der Yamaha-Händler hatte seine R 6 bei acht Läufen jeweils als Sieger ins Ziel gebracht. Erich Henning als Umsteiger von der Superbike-Suzuki in die kleinere Supersport-Klasse hatte sich ebenfalls eine R 6 zugelegt, mit der er das Finale in Most gewann.



Fast hätte es in der Superbike Klassik für Uli Heuer auf der Kawasaki ZXR 750 noch zum Trophy-Gewinn gereicht. Aber der Endspurt kam zu spät. Uli Stäbe rettete mit zwei zweiten Plätzen beim Finallauf Gesamttrng eins.

Relativ sicher war die Angelegenheit in der Superbike 90 für Reinhard Strack und der Honda VTR 1000. Der Vater zweier rennfahrender Söhne gewann bis auf einen Ausfall alle Läufe. Ein weiterer Ausfall jedoch hätte dem konstant fahrenden Trophy-Neuling Oliver Koller (Kawasaki ZX 7) den Gesamtsieg beschert. Auf Rang drei und vier kamen mit Frank Drusel und Umsteiger Volker Klose von der Zweitakt-Yamaha zwei weitere VTR-Piloten.

Stark besetzt und hoch her ging es bei den Top Twins. Rainer Hilpert, der jedes Jahr eine rauschende Abschlussfeier auf seinem Anwesen für die Kollegen veranstaltet, dominierte erneut in dieser Klasse auf der Ducati TT 750. Dahinter allerdings entschied erst das Finale über die weiteren Plätze. Stephan Hochlenert (Ducati 750) schob sich noch auf Platz zwei vor und verdrängte Erwin Waskow, Thomas Putzmann und Ralf Schwoche, alle Ducati 900 auf die nächsten Ränge. Nicht mehr eingreifen in den Kampf um Platz zwei konnte Benedikt Hörber, der im vorletzten Lauf mit einem Schlüsselbeinbruch zur Zwangspause verdonnert war.

Gleich den zweiten Trophy-Gewinn sicherte sich Italo-Fan Sascha Pfautsch bei den Big Twins, aber dieses Mal auf einer Ducati 1087. Er legte eine konstante Serie hin und gewann bis auf einen Lauf alle Rennen. Dahinter war es Steffen Werner, der vergeblich versuchte mit der Guzzi 1100 SP dem Ducati-Treiber das Leben schwer zu machen. Vergeblich, er behielt jedoch die Oberhand gegenüber den Yamaha TRX-Piloten Hubert Schulze-Welberg und Jochen Langenbacher. Karl-Robert Boos, ebenfalls auf einer 1100er Guzzi unterwegs, stieg zu spät in die Klasse ein. Er hatte keine Chance auf eine bessere Platzierung als Rang fünf vor der weiteren TRX 850 von Achim Knebel.

Die Gewinner der Jahres-Trophy in der Viertakt-Klasse:

Klassik 500:	Peter Höss (Ducati Pantah 500)	198 Punkte
Klassik 750:	Sascha Pfautsch (Moto Guzzi V65)	165 Punkte
Klassik Open:	Hans Schlotter (BMW R 100 RS)	195 Punkte
Supersport 600:	Ralf Eckert (Yamaha R 6)	200 Punkte
Superbike Klassik	Rainer Stäbe (Ducati 851 S 3)	202 Punkte
Superbike 90:	Reinhard Strack (Honda VTR 1000)	225 Punkte
Top Twins:	Rainer Hilpert (Ducati TT 750)	236 Punkte
Big Twins:	Sascha Pfautsch (Ducati 1078 SS)	238 Punkte



Trieb die Pantah zum Sieg: Peter Höss



Erfolgreicher Einstand: Junior Leon Strack (Kawa 400)



Ließ die Kuh fliegen: Hans Schlotter (BMW 1000 RS)



KLASSIK VIERTAKT TROPHY 2013

Rang	Start-Nr.:	Name	Motorrad / Modell	Baujahr	Wall-dürn		Schleiz		Dahlem Binz		Oschers-leben		Most		Gesamt Punkte
					8.-9.6	L1	L2	L1	L2	L1	L2	L1	L2	L1	
Klassik 500															
1.	64	Peter Höss	Ducati Pantah 500	1979	20	20	10	16	25	25	16	16	25	25	198
2.	1	Mathias Weichel	Benelli 500 R	1972	25	25	25	25	0	0	25	25	0	0	150
3.	W54	Jürgen Beckmann	Honda CB 500 Four	1976	16		20	20	20	20	20	20	0	0	136
4.	59	Stephan Hochlenert	Suzuki GS 400	1978	13	16	16	13	0	0	13	13	0	0	84
5.	13	Claudia Steinke	Moto Guzzi V 50	1977	11	0	13	11	0	13	10	11	0	0	69
6.	V63	Thorsten Knickenberg	BMW R50/5	1969	0	0	0	0	16	16	0	0	0	0	32
7.	120	Rasch Manfred	Yamaha SR 500	1978	10	0	11	0	0	0	0	0	0	0	21
8.	29	Heinz Jacqui	Yamaha XS 500	1978	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	11

Klassik 750															
					L1	L2									
1.	11	Sascha Pfautsch	Moto Guzzi V 65	1980	20	20	20	20	20	20	25	20	0	0	165
2.	7	Gerd Thomsen	Ducati Pantah 750	1981	25	25	16	16	16	16	16	16	0	0	146
3.	319	Erwin Waskow	Ducati Pantah 750	1982	0	0	25	25	25	25	20	25	0	0	145
4.	311	Steffen Lorenz	Honda VF 500	1984	0	0	13	13	0	0	13	13	0	0	52
5.	63	Thorsten Knickenberg	BMW R 75	1969	0	16	0	0	0	0	11	11	0	0	38
6.	6	Heino Brodersen	Laverda 750 SF	1976	0	0	11	11	0	0	0	0	0	0	22

Klassik Open															
					L1	L2									
1.	12	Hans Schlotter	BMW R 100 RS	1977	25	25	20	25	0	0	25	25	25	25	195
2.	598	Karl-Robert Boos	Moto Guzzi Le Mans 1	1976	0	0	25	20	25	25	20	20	20	20	175
3.	36	Uwe Sigloch	Moto Guzzi T3	1979	16	20	0	0	0	0	13	13	13	13	88
4.	117	HansJörg Vollmer	BMW R 100 RS	1977	20	0	0	0	20	20	11	11	0	0	82
5.	121	Thorsten Müller	BMW R 100 RS	1980	0	0	16	16	0	0	16	16	0	0	64
6.	11	Sascha Pfautsch	Moto Guzzi V 65	1980	0	0	0	0	0	0	0	0	16	16	32

Klassik Motorsport



Continental
GET THE GRIP



KLASSIK VIERTAKT TROPHY 2013

Rang	Start-Nr.:	Name	Motorrad / Modell	Baujahr	Wall-dürn		Schleiz		Dahlem Binz		Oschers-leben		Most		Gesamt Punkte	
					8.-9.6	L1	L2	L1	L2	L1	L2	L1	L2	L1		L2
Supersport																
1.	41	Ralf Eckert	Yamaha R 6	1999	25	25	25	25	25	25	25	25	25	0	0	200
2.	8	Erich Henning	Yamaha R 6	1999	16	16	13	20	20	20	16	16	25	25	187	
3.	118	Markus Schürger	Yamaha R 6	1999	20	20	16	16	0	0	20	20	0	0	112	
4.	13	Thilo Kiefer	Honda CBR 600	1991	0	0	20	0	0	0	0	0	0	0	20	

Superbike																
					L1	L2										
1.	14	Rainer Stäbe	Ducati 851 S3	1992	25	25	20	20	16	16	20	20	20	20	200	
2.	17	Uli Heuer	Kawasaki ZXR 750	1991	20	20	16	0	20	20	25	25	25	25	196	
3.	3	Kenny Hinck	Kawasaki ZXR 750	1991	0	0	25	25	25	25	0	0	0	0	100	

Superbike 90																
					L1	L2										
1.	19	Reinhard Strack	Honda VTR 1000 F	1997	25	25	25	25	25	25	0	25	25	25	225	
2.	71	Oliver Scholler	Kawasaki ZX 7 R	1997	16	13	20	20	20	20	25	20	20	20	194	
3.	55	Frank Drusel	Honda VTR 1000 F	1997		10	13	13	16	16	16	13	16	0	113	
4.	139	Volker Klose	Honda VTR 1000 F	1997	11	16	16	16	0	0	20	16	0	0	95	
5.	8	Erich Henning	Suzuki GSXR 750	1997	20	20	0	0	0	0	0	0	0	0	40	
6.	51	Hubert Trabold	Kawasaki Z1000	1979	13	11	0	0	0	0	0	0	0	0	24	

Top Twins																
					L1	L2										
1.	7	Rainer Hilpert	Ducati TT 750	1983	25	25	20	16	25	25	25	25	25	25	236	
2.	115	Stephan Hochlenert	Ducati 750 SS	1994	13	16	13	11	13	0	13	13	16	16	124	
3.	319	Erwin Waskow	Ducati 900 SS	1995	0	0	25	25	16	16	20	20	0	0	122	
4.	67	Thomas Putzmann	Ducati Bastard 900	1996	16	0	10	10	11	13	16	16	13	11	116	
5.	39	Ralf Schwoche	Ducati 900 SS	1991	8	20	16	20	0	0	0	0	20	20	104	
6.	53	Benedikt Hörber	Ducati 900 SS	1995	11	10	11	13	20	20	0	0	0	0	85	
7.	28	Matthias Pelz	Ducati 750 SS	1991	9	11	9	9	0	0	10	11	11	13	83	
8.	X63	Thorsten Knickenberg	BMW R100/7	1970	0	13	0	0	10	0	11	0	0	0	34	
9.	22	Rainer Bomhard	Aprilia RSV 2	1996	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	
10.	29	Heinz Jacqui	Ducati Pantah 750	1981	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	

Big Twins																
					L1	L2										
1.	11	Sascha Pfautsch	Ducati 1078 SS		25	25	25	25	25	25	25	13	25	25	238	
2.	88	Steffen Werner	Moto Guzzi 1100 Sp	1998	0	0	20	20	20	20	16	25	20	20	161	
3.	481	Hubert Schulze-Welberg	Yamaha TRX 850	1996	13	0	13	11	11	11	20	11	16	16	122	
4.	483	Jochen Langenbacher	Yamaha TRX 850	1996	16	16	16	16	13	13	11	10	0	0	111	
5.	399	Karl-Robert Boos	Moto Guzzi 1100 Sp	1999	0	0	0	13	16	16	13	20	13	13	104	
6.	480	Achim Knebel	Yamaha TRX 850	1996	11	13	11	10	0	0	9	9	11	11	85	
7.	12	Hans Schlotter	BMW R 100 RS	1977	20	20	0	0	0	0	10	16	0	0	66	
8.	57	Uwe Sigloch	DÄS Moto Guzzi		0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	20	

Die bisherigen Trophy-Gewinner

Seit 2010 wird die Klassik Trophy, zuvor Classic-Cup genannt, als Serie für klassische Sport- und Rennmaschinen mit mehreren Veranstaltungen durchgeführt. Während im Premierenjahr nur zwei Klassen für die Zweitakter ausgeschrieben waren, kamen 2011 die Viertaktklassen dazu. Die Einteilung der jeweiligen Klassen wurde dabei an das vertretene Maschinenmaterial angepasst, besonders berücksichtigt die verschiedenen Baujahresepochen als Sonderwertungen.

2009 1 Veranstaltung

Als Vorläufer der Serie fanden anlässlich der Odenwaldring Klassik in Walldürn 2 Rennläufe für die Zweitakter statt, aufgesplittet in die Klasse bis 250 cm³ und über 250 cm³. Beste Fahrer in der Klasse bis 250 cm³: Gerhard Mitter, Böblingen auf einer Yamaha TZ 250, über 250 cm³ Sven Bennin, Gut Lasbeck mit einer Maxton-Yamaha 350.

2010 4 Veranstaltungen: Walldürn, Dahlemer Binz, Schleiz, Oschersleben

GP 250	Michael Wild	Bonn (D)	Fior-Rotax 250	171 Punkte
Formel 750	Rolf Aljes	Duisburg (D)	Honda RS 500 R	191 Punkte

2011 6 Veranstaltungen: Most, Walldürn, Dahlemer Binz, Schleiz, Berlin, Oschersleben

Zweitakt-Klassen

GP 250 S3	Chris Thompson	Bad Wimpfen (D)	Yamaha TZ 250	158 Punkte
GP 250 S2	Werner Reuberger	Hallein (A)	Bakker-Rotax	267 Punkte
GP 250 S1	Heinz Meidinger	Wien (A)	Yamaha TD 2	154 Punkte
GP 350	Bernd Cohnen	Ahrweiler (D)	Bakker-Yamaha TZ	230 Punkte
GP 500/750	Rolf Aljes	Duisburg (D)	Honda RS 500 R	200 Punkte

Viertakt-Klassen

Classic 500	Mathias Weichel	Oelsnitz (D)	Benelli 500 R	149 Punkte
Classic Open	Hubert Trabold	Hardheim (D)	Kawasaki Z 1000	133 Punkte
Superbike	Daniel Seiler	Gernsbach (D)	Yamaha FZR 1000	85 Punkte
Top Twins	Hans Schlotter	Oettingen (D)	BMW R 100 RS	123 Punkte

2012 5 Veranstaltungen: Walldürn, Schleiz, Dahlemer Binz, Oschersleben, Frohburg

Zweitakt-Klassen

GP 250 S3	Silvio Reinprecht	Weiler (A)	Suzuki RGV 250	158 Punkte
GP 250 S2	Christopher Eder	Wien (A)	Bartol GP 250	119 Punkte
GP 250 S1	Mathias Weichel	Oelsnitz (D)	Benelli GP 250 R	157 Punkte
GP 350	Norbert Moser	Lambach (A)	Yamaha TZ 350	95 Punkte
GP Open	Rolf Aljes	Duisburg (D)	Honda RS 500 R	141 Punkte

Viertakt-Klassen

Classic 500	Mathias Weichel	Oelsnitz (D)	Benelli 500 R	212 Punkte
Classic Open 1	Thorsten Knickenberg	Wuppertal (D)	BMW R 75/5	195 Punkte
Classic Open2	Hans Schlotter	Oettingen (D)	BMW R 100 RS	200 Punkte
Supersport	Christoph Ehrhart	Altach (A)	Honda / Kawasaki ZX6	170 Punkte
Superbike S1	Thomas Schuler	Trossingen (D)	Suzuki GSX-R 750	200 Punkte
Superbike S2	Erich Henning	Neulingen (D)	Suzuki GSX-R 750	250 Punkte
Superbike S3	Hubert Trabold	Hardheim (D)	Kawasaki Z 1000	160 Punkte
Top Twins S 1	Jörg Horst	Duisburg (D)	Ducati Hypermotard	220 Punkte
Top Twins S2	Ralf Schwöche	Sprockhövel (D)	Ducati 900 SS	165 Punkte

2013 7 Veranstaltungen: Walldürn, Schleiz, Zolder, Dahlemer Binz, Oschersleben, Frohburg, Most

Zweitakt-Klassen

GP 125 S2	Toni Wasiak	Langweid (D)	Honda RS 125	163 Punkte
GP 125 S3	Anne Höss	Wildberg (D)	Honda RS 125 R	150 Punkte
GP 250 S1	Frank Eismann	Rockendorf (D)	Suzuki GT 250	200 Punkte
GP 250 S2	Peter Marquardt	Blumenfeld (D)	Yamaha TZ 250	190 Punkte
GP 250 S3	Stefan Tennstädt	Rodewisch (D)	Bakker-Rotax	175 Punkte
GP 350	Johan ten Napel	Beilen (NL)	Bakker-Yamaha 350	200 Punkte
GP Open	Dirk Schlabach	Breckerfeld (D)	Suzuki RGV 250	220 Punkte

Viertakt-Klassen

Klassik 500	Peter Höss	Wildberg (D)	Ducati Pantah 500	198 Punkte
Klassik 750	Sascha Pfautsch	Unna (D)	Moto Guzzi V65	165 Punkte
Klassik Open	Hans Schlotter	Oettingen (D)	BMW R 100 RS	195 Punkte
Klassik Junior	Felix Klinck	Ketsch (D)	Honda CBR 400 R	200 Punkte
Klassik Senior	Axel Jöst	Wetzlar (D)	Kawasaki ZXR 400	192 Punkte
Supersport	Ralf Eckert	Forchtenberg (D)	Yamaha R6	200 Punkte
Superbike	Rainer Stäbe	Wirscheid (D)	Ducati 851 S	201 Punkte
Superbike 90	Reinhard Strack	Cölbe (D)	Honda VTR 1000 F	225 Punkte
Top Twins	Rainer Hilpert	Neubrunn (D)	Ducati TT 750	236 Punkte
Big Twins	Sascha Pfautsch	Unna (D)	Ducati 1078 SS	238 Punkte

VORSCHAU

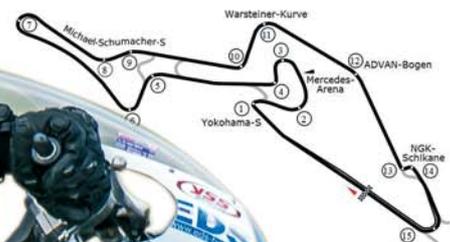
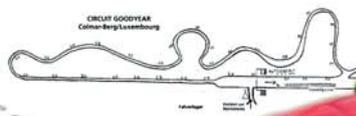
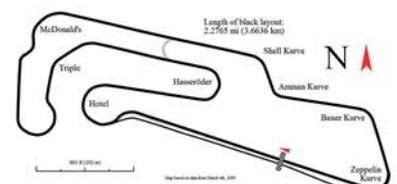
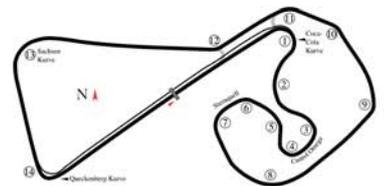
SAISON 2014

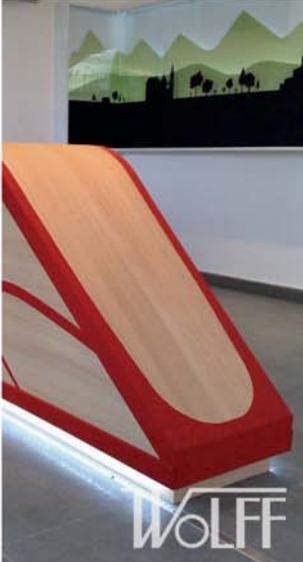
Die Mischung macht's

Grand-Prix-Kurse, permanente- und Naturrennstrecken sowie Flugplatzkurse, die ganze Palette der Rennstrecken sind im Kalender der Klassik Trophy Saison 2014 vertreten, genau so, wie der Rennsport bis in die 90er Jahren gefahren wurde. Jede Streckenart hat für den Fahrer einen besonderen Reiz.

Nachfolgend der Terminkalender 2014. Bei einigen Veranstaltungen sind die genauen Termine zur Drucklegung noch nicht abgeschlossen und werden später mitgeteilt. Außerdem können im Laufe der Saison immer wieder unvorhergesehene Ereignisse eintreten, die Termin-Änderungen, Verschiebungen oder gar Absagen notwendig machen. Wo die einzelnen Klassen starten, wird auf der Homepage unter www.klassik-motorsport.com veröffentlicht.

17. - 20. April	Classico Moto, Circuito Franciacorta
16. - 18. Mai	Sachsenring Classic, Sachsenring
30. Mai - 1. Juni	Odenwaldring Klassik, Walldürn
28. - 29. Juni	Motorradrennen, Dahlemer Binz
Juli	Boerde Klassik, Oschersleben
02. - 03. August	Sparkassen GP, Schleizer Dreieck
05. - 07. September	Motorrad Klassik, Nürburgring
27. - 28. September	Frohburger Dreieckrennen





KONTAKT
Schreinerei Wolff
Dieter Wolff (Tischlermeister)
Gewerbegebiet Im großen Tal
Otto-Brenner-Straße 22
52353 Düren
= in Google Maps öffnen
Tel.: 02421/88477
Fax: 02421/887496
info@schreinerei-wolff.de
www.schreinerei-wolff.de
Innungsbetrieb
Eingetragen in der Handelskammer Aachen
USt-Id Nr. DE 122347313
Trotz sorgfältiger inhaltlicher Kontrolle übernehmen wir keine Haftung für die Inhalte externer Links. Für den Inhalt der verlinkten Seiten sind ausschließlich deren Betreiber verantwortlich.



Kai & Uwe Stroh
Kfz-Meisterbetrieb GbR Fon. 06441 - 6 63 89
Atzbacher Str. 18 Fax. 06441 - 963760
35633 Lahnav-Dorlar info@Stroh-Kfz.de

www.Stroh-Kfz.de

used:office



♦ Verkauf
♦ Service
♦ Zubehör
♦ Tuning

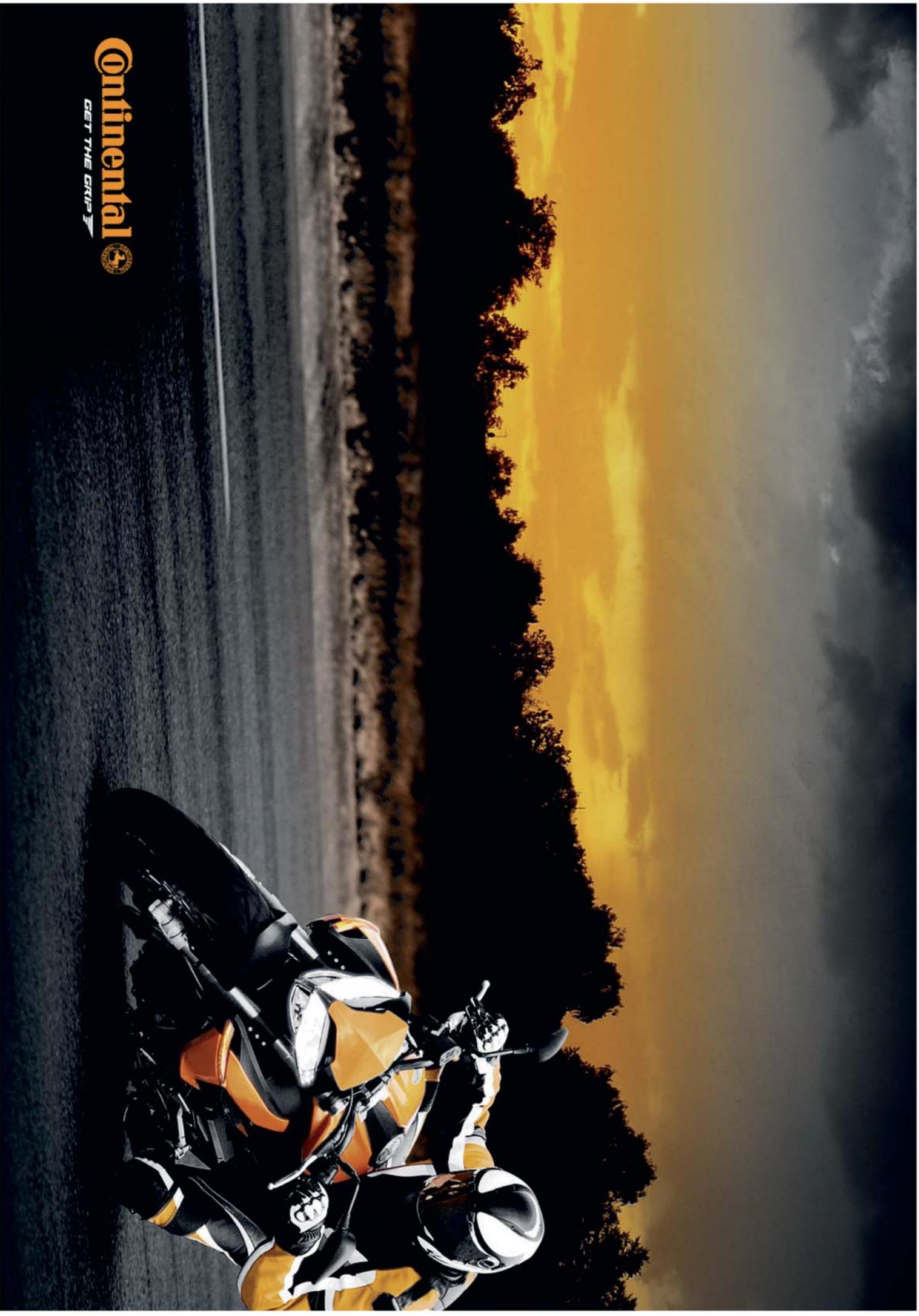
Eismann Motorrad Tuning
Inh. Frank Eismann
Friedebacher Str. 47
07387 Krölpas - OT Rockendorf
www.emt-eismann.de
emt.eismann@t-online.de

Wir beraten Sie gern
in allen Motorradfragen



Tel. 0 36 47141 93 97
Fax 0 36 47150 46 43





Continental
GET THE GRIP 