

Grab the
Die Saison 2003
Flag

MegaPhon

Das offizielle Sprachrohr der Grab the Flag-Aktivisten



**In Velocitate
gaudeamus**

In dieser Aufgabe:

„Die Schnellsten
und die Schönsten“

„The basics of propper
race preparation“

„Print Temps
pour la Paranoia“

Das Rennen gewinnt
im Kopf.



Espresso: MegaPhon

Das Fachmagazin des Kreises ambitionierter Wergspiloten und auch derer, die es nicht werden wollen, oder können sowie derjenigen, die es waren, nun aber nicht mehr sind, es aber dennoch vielleicht wieder gerne werden wollen, oder aber müssen, weil sie vom Schicksaal getrieben und von allen guten Geistern verlassen worden sind, oder noch verlassen werden, bzw. dies befürchten und daher schon einmal im vorhinein das wiederholen wollen, was sie schon vorher einmal gemacht haben und natürlich auch für die, die von alle dem keine Ahnung haben, oder vorgeben, eine haben zu wollen. Nicht für Kinder geeignet, oder solche, die vorgeben, noch welche zu sein, bzw. werden zu wollen.

Das Magazin schein voll glänzend, aber dafür nur einmal in diesem Jahr, nicht aber zu Ostern, weil da was anderes erscheint, oder vorgibt zu erscheinen. Das Magazin hat mehrere Seiten, von denen viele bedruckt sind, oder vorgeben bedruckt worden zu sein.

Die Redaktion besteht aus dem Scheffredaktör und dem anderen Scheffredaktör, oder denen, die es vorgeben, dies nicht werden zu wollen.

Als Auflage wurde eine angemessene Zahl in Erwägung projiziert, dann aber verworfen und letztlich doch realisiert.

Es gilt die Anzeigenpreisliste APGTF-031105

Im Sinne des Presserechts oder Links ist natürlich wieder einmal Niemand verantwortlich, da dieser wegen der Blendung des einäugigen Polyphem noch ein Verfahren auf einer griechischen Insel am Hals hat.

Das Magazin ist ursachentechnisch geschwätzt und darf auch in Aufzügen weder verviel- oder vereinfältigt werden. Die Speicherung auf dicke Talemedien, Mikrobenfilmen, Ton- oder Wasserträgern ist nicht nur nicht erlaubt, sondern auch nicht schön, bzw. gibt vor, weder das eine, noch das andere zu sein, oder werden zu wollen.

Unaufgefordert nichteingesandte Manuskripte werden ohne Gewehr totgeschossen.

Zum Geläut:

Liebe Gräbsefläckler,
geehrte Leserinnen und Leser,
Rede an das Rennvolk.

Auch dieses Jahr ist wieder einmal eine Saison am Ende gekommen, wurde die schwarz-weiß-karierte Fahne ein- und die Maschinen wechgerollt. Stille legt sich über die Rennstrecken und Boxengassen, kein freudetaumelndes Gemurmel dringt mehr aus den abendlich hell erleuchteten Boxen, in denen nach Herzenslust geschraubt, gehämmert und geflext wurde.

Still und starr ruhen die Gasgriffe, vom eisigen Winterhauch umschlungen und von schwülstigem Gesäusel gänzlich eingelullt wenden sich die einstmals so hoffnungsvollen Aktivisten bitterlich weinend ab und versinken, wenn nicht in tiefster Melankohlik, dann doch in tiefster Umnachtung einer schier endlos erscheinen wollenden Winteragonie.

So, oder so ähnlich wollen es uns ungebildete Stimmen weiß machen, was nichts anderes bedeutet, als es schwarz zu malen. Wir wissen es aber besser, denn schließlich sind wir nicht nur vom Leben geschlagen, sondern auch eines Besseren belehrt worden. Ein jeder echter Motorradrennsportskamerad und eine jede echte Rennsportmotorradskameradin weiß, wie schnell die paar Monate mit den geschlossenen Strecken verfliegen. Es muss gebaut, gepflegt und getuned werden, was das Zeug nur so her gibt. Da hat sich schon so mancher noch den einen oder anderen Winter herbeigewünscht um alle Vorbereitungen zur rechten und zur linken Zeit abgeschlossen zu haben. Rennvölker: Merket auf und höret die Signale:

Nach dem Rennen ist vor dem Rennen!!!

In dieser Sinnlosigkeit
Die Redaktionisten



NIUSDICK ++ NIUSDICKKER ++ AM NIUSDICKSTEN



Run auf frische Rundenzeiten

Most. Immer größerer Beliebtheit erfreut sich anscheinend das Rundenzeitenkaufen. Kaum hat es sich das Eintreffen neuer Rundenzeiten herumgesprochen, bilden sich traubenartige Menschschnlange kaufwilliger Piloten vor „Irmas Zeitenbüdchen“. Geduldig harren die Interessenten oft stundenlang vor der noch geschlossenen Verkaufsstätte aus. Viele hatten nicht nur ihr letztes gebügeltes Hemd, sondern sogar die Hosen versetzt und scheuten sich nicht, nur mit der Unterhose bekleidet in der Öffentlichkeit aufzutreten. OMK (Oberste Motorradfahrer Kaste) und FIA (Federation International Anticommercial) beklagen diese Entwicklungen, da sie ihrer Meinung nach zu einer übermäßigen Kommerzialisierung des Amateurrennsports führen. DMSB (Deutscher Moneten- und Schönfärberbund) und VfV (Verein finanzieller Versager) hingegen halten diese Geschäftemacherei nicht prinzipiell für schlecht, fordern allerdings eine 98% Beteiligung an den Umsätzen.

Bestätigten Gerüchten zu Folge, soll vor kurzem sogar die erste Rundenzeit im Internet zum Kauf angeboten worden sein. Es bleibt abzuwarten, ob sich der Trend, fehlendes Talent und moralische Festigung durch Talente zu ersetzen fortsetzt.

Als erwiesen gilt allerdings, dass der Rundenzeitenhersteller TIME DESOLATE TEAM sich von dieser Praxis distanziert hat. Ein Sprecher des Unternehmens ließ vor der Presse verlauten, dass man Schritte gegen solche Kunden angekündigt hat. Vorstellbar sei es laut dem Pressesprecher, bei Bekanntwerden solcher Fälle, den Kaufpreis als Multiplikationsfaktor für die gemessenen Rundenzeiten der jeweiligen Fahrer zu verwenden. Weiterhin wird die Einleitung gerichtlicher Verfahren gegen die Anbieter von Rundenzeiten erwogen. Für die kommende Saison ist mit der verstärkten Durchführung schärfster Kontrollen zu rechnen.

ERWE

Furchtbarer Unfall in der Box

Most. Zu einem schlimmen Unfall ist es in den frühen Nachmittagsstunden des 18. Juli gekommen. Laut Zeugen-aussagen soll sich Frank W. bei der Suche nach einem 6. Gang im Getriebe seiner Triton plötzlich alle Zeigefinger eingeklemmt haben. Durch das Anschwellen der Zeigefinger, die immer noch im Getriebe steckten wurde die Maschine aus dem Gleichgewicht gehobelt. Eilig herbeigerufene Retter konnten den Verunglückten trotz Einsatz schwersten Geräts erst nach Stunden aus seiner mißlichen Lage befreien. Obwohl die Zeigefinger stark gedehnt wurden, sind Fahrer und Maschine wieder wohl auf. Der behandelnde Arzt spricht von einem „Wunder von Längede“.

EWRE



Hochzeitsmessen sind in

Rijeka. Einen netten Einfall hatte der Rennstreckenbetreiber Herr Grobnik. Anlässlich des Grab the Flag-Events im September diesen Jahres überraschte er die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit einer spontan ins Leben gerufenen Brautschau. Das Archivbild zeigt die Aspirantinnen in ausgelassener Laune.

WERE



Die Zeitnahme aus der Sicht der Zeitnahme - oder: von Bullaugen, Paranoia und Gaffer-Tape



Der Mensch weiß zumeist, was zu leisten er im Stande ist. Nur selten kommt es vor, dass man in Bereichen auf seine Grenzen stößt, die einem bislang als Reflexe ja fast instinktive Handlungen vorgekommen sind. Zeitnahme ist solch ein Phänomen. Man glaubt als Aussenstehender nicht, wie knifflig es doch sein kann, einen einfachen Knopf zu drücken. Wohl gemerkt: es handelt sich vorerst nur um einen einzelnen Knopf, der hier Gegenstand der Ausführungen sein wird, welcher auch immer nur mit ein und dem selben Finger gedrückt werden soll. Die Sache ist schnell erklärt: "Du nimmst diesen Taster in die Hand und drückst immer, wenn ein Motorrad vorbeisaut, ein Mal drauf! Das ist wirklich keine große Sache. Das kann jeder! Keine Sorge, Du kannst Das auch! Ein Mal drücken für je ein Motorrad." Dann sitzt man da und wartet - nicht auf Godot - sondern auf das erste Motorrad, an dem man seine Kunstfertigkeit endlich unter Beweis stellen kann. Ah! Endlich! Motorenlärm auf der Gegengeraden...gleich muss es so weit sein. Jetzt kommt meine Stunde! So ähnlich wie es wohl dem Beckenspieler der Berliner Philharmoniker ergehen muss, wenn er auf den Einsatz zu seinem einzigen überraschenden Tusch in einer vierstündigen Sinfonie wartet. Das Motorrad kommt durch die letzte Kurve vor Start-Ziel, richtet sich empor wie ein Panther - bereit zum Sprung. Der Tropf am Knopf schärft seinen Blick, zielt uuuuuuuuuuuuuuuuuuuuuund drückt. Geschafft! "Na, wie war ich?" - Keine Antwort. Nur ein unerwartetes "Wuuuuuuoooooaaah" des zweiten Motorrads, das man soeben verpasst hat. "Schluck! Oooops! Vielleicht hats ja keiner gemerkt..." Doch jäh bringt einen das "Hey! Mann! Aufpassen!!!" der Kollegen vom Höhenflug der Begeisterung über die eigene Vollkommenheit wieder auf den harten Asphalt der Realität. Weiteres Warten folgt. Es ist Freitag 9:30Uhr am Panonia-Ring. Zwei Motorräder sind auf dem Kurs. Nach guten zwei Minuten hat man eine erneute Chance. Diesesmal sind beide Fahrer gleich auf. Einem kosmischen "Oooommm" gleich, verschmelzen die beiden Schallwellen zu einer Interferenzschwingung, die sich durch die kühle Morgenluft frisst. Zack-zack! "Hab beide erwischt.

Geil!" - "Scheisse, das war jetzt dreimal!" schallt es von neben an. "Aber ich hab doch bloß zweimal gedrückt. Nicht dreimal. Ich bin da ganz sicher..." - "Scheiss drauf! war ein Preller. Vergiss es einfach!" Wieder nichts, auf das ich heute abend stolz sein kann...Ernüchterung...

Szenenwechsel:

Zwischenzeitlich bei der technischen Abnahme:

"Hey, Martin, sei nicht so! Von wegen, die Ölablassschraube geht auf, wenn ich sie nicht sichere! Das hat sie noch nie gemacht. Hey, Mann, Kompromiss, ok? Ich tüddel da ein Büschen Tesa rum und dann is gut, ok?" - Kopfschütteln auf der Gegenseite. "Hey, komm sei nicht so! Ich hab keinen Bohrer dabei, um den Sicherungsdraht anzubringen." - dann frag doch mal den Christian E., der leiht Dir sicher einen! Dann machst nen Draht rum und fertig." - "Scheisse, Mann! Meine Kumpels sind schon auf der Bahn und ich muss jetzt hier noch und grummel-grummel-grummel..." Der Rest geht im WAMM-BA-BA-BA-BA einer wartenden SR500- <<Evolution>> unter. Bei der ist alles in Ordnung, bis auf die Aerodynamik-Optik. Aber das ist ein Gegenstand von rein subjektivem Empfinden. Stempel erteilt und ab auf die Bahn...

Kurz drauf in der Zeitnahme:

"Wow! Unter zwei-fünfundzwanzig! Und das am Freitag vormittag! Hat das Aerodynamik-Kit doch was gebracht, hä?" - "Quatsch Aerodynamik-Kit - Esoterischer Hokuspokus! Wenn der mal zehn Kilo abnimmt, bräuchts kein Aero-Kit! Ausserdem: des hat er aus dem Deckel eines 20-Kilo-Milchreiseumers ausgeschnitten und mit dem Heislufffön zurechtgebogen. Gaffertape besorgt den Rest..." - "Mauuuuuuu! Aufpassen!" Jetzt sind schon acht Motorräder auf der Bahn. Freundlicherweise fahren sie alle gleichzeitig über Start-Ziel. Der Typ am Chief-Input-Operator-Punch-Button bekommt schon nach dem dritten Motorrad den



Wahnsinn "Mhm, warena jetzt erst drei oder schon vier? Egal! Zack-Zack-Zack-Zack-Zack....Oh Mann! Wie wird das erst in der XT-Klasse...???" Langsam machen sich bei ihm Gedanken breit, die - hätte er mehr Zeit - suizidale Spätfolgen haben könnten. Doch er hat keine Zeit. Zack-Zack-Zack....

Schwenken wir die imaginäre Kamera wieder auf die technische Abnahme:

Der Mensch mit der potentiellen -labBLASschraube ist wieder zurück. Irgendjemand vom Team Desolate hatte die Muße, eine Sicherungsdrahtbohrung durch das streitbare Objekt zu legen. ...irgendwo zwischen dem Einstellen einer völlig unerprobten Ventilsteuerkurve und dem letzten Schliff an den Reibungsdämpfern der Parallelogrammgabel... Jetzt zeigt sich auch Martin wieder milder und bringt das heiß begehrte Bickerl neben der Startnummer an. Darüber, dass letztere aus silbernem Gaffer-Tape besteht und auf dunkelgrünem Untergrund nur wenig Kontrast bietet, sieht er in Anbetracht des Andranges hinweg.

Wieder zurück in der Zeitnahme kann der geneigte Leser mitverfolgen, wie sich die Situation zuspitzt:

Der Drücker bekommt seinen Job inzwischen einigermaßen hin aber die zunehmende Anzahl von Fahrern auf der Bahn fordert ihren Tribut auf andere Weise: "War des grad ne 160 oder ne 166?" - "Wer? Der mit der Gaffer-Tape-Startnummer auf grünem Grund? Ich hab ne 183 erkannt..." - "Schnauze! Aufpassen! Da kommt was!" - "Du nimmst die ersten fünf, ich die dahinter!" Wuooooo-BaDaBäng... "Scheisse, hat wer den letzten?" - "Ich denk, Du wolltest die hinteren nehmen?" - "Ja aber doch nicht alle, ausserdem, kack' mich nicht an! Sonst setz ich mich ins Auto und fa..." - "Schnauze, zum Kuckuck, ich muss mich hier konzentrieren!!!"

Zwei Runden später ist immer noch nicht geklärt, wer der Fahrer mit der grau-grünen Nummer ist. "Also, des is ganz einfach! der bekommt einfach keine Zeit, solange er seine Nummer nicht ausbessert!" Klingt gut, ist aber schwer, wenn man nicht mal erahnen kann, wer der Schuldige ist, oder ob es nicht vielleicht doch drei verschiedene sind... Nicht zu vergessen ist, dass die Sonne inzwischen direkt ins Zeitnahmezimmer leuchtet, was die Sache nicht einfacher macht. Gedanken machen sich breit über verschiedene Arten der Zeitnahmenautomatisierung: Magnetkarten zum Durchziehen wie bei der Stechuhr in der Arbeit...automatische Geräuscherkennung der Boliden...handschriftlicher Eintrag der Startnummer durch den Fahrer bei jeder Runde...oder ein Gleichmäßigkeitsrennen? - Ne, Gott bewahre!

A propos Zeitnahmezimmer: Der geneigte Leser sei herzlich eingeladen, dieser kurzen -berlegung zu folgen: Was

zeichnet einen Zeitnahmeraum aus? Richtig! -bersicht über die Strecke. Will man die Nummern von ca. 200km/h schnellen Motorrädern erfassen, die in ca. 10m Luftlinie an einem vorbeifahren, ist es nicht nur komfortabel sondern auch fast unabdingbar, dass man die Vehikel schon von weitem kommen sieht. Alle Zeitnahmeräume haben eine durchgehende Glasfront, die im Regelfall sogar noch etwas um die Ecken des Raumes hinausreicht. Alle? Nein. Leider nicht alle. Am Panoniarung bietet sich dem Zeitnehmer ein Guckloch von ca. 3m Breite, liebevoll auch "Bullauge" genannt. Mit einem Abstand von ca. einem halben Meter zur Scheibe sitzt der Zeitnehmer nun da und schaut gespannt auf die ca. 10m entfernte Strecke. Daraus ergibt sich ein sichtbarer Streckenabschnitt von ca. 63m. Die Geschwindigkeit von 200km/h eines vorbeieilenden Motorrads entspricht einer Bewegung von ca. 55m pro Sekunde. Wie schnell da dann aus dem Panoniarung der Paranoia-Ring wird ist leicht nachzuvollziehen, wenn nun beispielsweise acht Mopeds in direkter Abfolge über Start-Ziel donnern.

Nun gut, es ist irgendwann halb sechs, die Streckenposten verlassen ihre Hütten, und die Zeitnehmer pansen sich nen Burger ein. Jetzt kommt die kurze Chill-out-Phase, gefolgt von tiefem Schlaf - durchzogen von ein-, zwei- und dreistelligen Nummern. Immer mal wieder wacht einer auf und schreit "168". Manch einer grummelt kaum verständliche Verwünschungen über den Erfinder des Gaffer-Tapes...Alles findet gegen halb neun sein Ende, wenn die ersten WängDaGaDängaDens und Wah-Ba-Ba-Bas die Morgensonne begrüßen...Another Day - same shit. Bis zum Ende der Siegerehrung...Dann noch ein Tag voller Hektik und man freut sich auf den grauen Alltag daheim... Tut man das wirklich? Oder vermisst man da nicht manchmal Mike's "Jetzt passt hald mal einer auf!" oder Alex' "Ruhe hier ich muss mich konzentrieren!" Vielleicht vermissen sie auch manchmal mein "Fuck! Verdrückt!".

Was treibt uns immer wieder in diese Zeitnahmeräume? Die Zugluft, wenns draussen arschkalt ist? Die brutende Hitze wenn die Sonne scheint? Abgebrochene Bleistifte und capri-zioses Equipment, mit dem man immerhin auf 0.3 Sekunden genau an die Zeiten eines Transpondersystems herankommt? Bestimmt von allem ein Bißchen aber auf jeden Fall das Gefühl, mal wieder über seine Grenzen hinausgewachsen zu sein.

In diesem Sinne: Man gewöhnt sich an alles, nur nicht an selbstgeklebte Startnummern aus Gaffer-Tape!

Wir bedanken uns für die Aufmerksamkeit!

Mike, Alex, Simon, Chris, Bianca, Bärbel, Gerda, Ulli, Max, Martin, Paul und Markus



Fotos über die Massen

Auch in diesem Jahr hatte bei allen Veranstaltungen der Knipsteufel wieder alle Hände über dem Kopf zusammengeschlagen. Die Redaktion hat es sich nicht lumpen lassen, aus dem Internetz einige Fotos der Begabtesten abzudrucken.

Besonders hervorgetan haben sich die Herren Heinz, Bernardo und Frank, denen wir an dieser Stelle unseren herzlichsten Dank aussprechen wollen. Die Fotos von Heinz findet Ihr auf seiner Website (www.hkdesign.de), wo Ihr auch Verkleidungsteile für Faschingsmaschinen, Höcker und Fußbänkchen sowie Abzüge seiner Fotos für Weihnachten bestellen könnt.

Infolge der maßlosen Runterladeorgien, und einer bis in die Haarspitzen getriebene Sorglosigkeit beim Abspeichern der Bilddaten können wir leider keine richtigen Bildunterschriften mehr zuweisen. Der Eitelkeit aller Piloten ist aber dennoch Tür und Vergaser geöffnet, ob man nicht auch drauf ist, auf einem der Bilder. Viel Spass beim Suchen.



Neue Themen zum Lernen. Neue Kurse, Neue Chancen, Neues Geld.

Folgende Themen stehen interessierten Studenten der Fachrichtungen Maschinenheilpädagogik und der Höheren Frickel-Physik, sowie Motor-Medizinalräten als Studienarbeiten zur Bearbeitung offen:

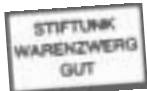
„Tachyonen, Tracheen, Tracheiden und Trachea“: Wirkzusammenhänge unter besonderer Berücksichtigung der Libriformfasern und Parenchymzellen. Hält die Kambriumschicht unseres Rahmens das aus?

„Pinselqual oder Dosenfutter“: In diesem Kurs lernen Sie die wichtigsten Grundtechniken der Lacktoseanwendung unter Berücksichtigung des Dispersionskoeffizienten kennen. Voraussetzung: Grundkurs 1 Rahmenbau aus dem letzten Semester

„Ganzheitliche Verzögerung“: „Kann ich durch Atemübungen das Ansprechverhalten meiner Trommelfellbremse beeinflussen?“ Bremsbackengymnastik und Krückenschule für den werdenden Werkspiloten.

„Röhrenwürmer und Schalldruck“: Grundlegende Taxonomie der Wurmfortsätze und Auspuffflora. Wie verhindert man Tranbildung im Klanggang und was kann man dagegen tun? Ist Oktantherapie der richtige Weg?

Theoretisch-Physikalpragmatisches Institut
für Leistungsfindung
Prof. Dr. Knipp-Eisen
(bekannt aus Rundfunk, TV
und aus dem vorletzten Heft)



Inserenten wenden sich bitte
umgehend an den Leerstuhl !



Leute kauft mehr Schutzbleche!

Hast Du Deine Verkleidung zerbrochen, hat HK das Geschäft gerochen. Ist Dein Sitz zu schwer, muss ein Höcker von HK daher.
Oder so ähnlich.

Wenn der Copyright-Hinweis so groß wie das Bild ist, werden wir kein Problem haben.

Wie groß willst Du denn die Abzüge haben? Willste Fototapete machen.
Alles eine Frage des Preises.

Back to the roots oder

...die Grundlagen stimmen immer noch.

Die letzten 30 Jahre haben Verarbeitungsqualität, Wartungsbedarf und Haltbarkeit von modernen, insbesondere japanischen Motorrädern auf ein bisher nicht gekanntes Niveau gebracht. Laufleistungen von 50.000 km im harten Alltagsbetrieb ohne wesentlichen Wartungsaufwand werden heutzutage als selbstverständlich vorausgesetzt.

Während Anfang der 70er Jahre, z.B. bei einer Urlaubsfahrt, tägliches Schrauben angesagt war, wissen die heutigen „Biker“ oft gar nicht, wo sich das Bordwerkzeug an der Maschine untergebracht ist, geschweige denn, welche Größe z.B. ein Kerzenschlüssel hat.

Bei Rennmotorrädern ist dies auch heute noch anders, aber auch hier gehen die „Grundlagen“ wegen der zunehmenden Tendenz zu Austauschmodulen, Elektronik und Spezialistenbetreuung bei den meisten Fahrern verloren.

Natürlich gibt es Ausnahmen, insbesondere beim „Grab the Flag“ – also bei uns (Anm.d.R. von allen), sodaß wir alle (Anm.d.R. von uns allen) hier eigentlich jetzt nicht weiterlesen bräuchten (Anm.d.R. das wäre wahrscheinlich auch besser nach so einer schwülstigen Einleitung). Manchmal macht es jedoch auch Herrn Bocuse (Anm.d.R. fährt der auch bei uns allen mit???) Spaß, Spiegeleier zu braten.

So fand ich neulich in Gerald's umfangreicher Literatursammlung eine Artikelserie aus den frühen 80er Jahren von Ron Lewis, einem der großen (Anm.d.R. 182cm) englischen Schrauberpápste (Anm. d.R. wie, noch ein GP?), über die „basics of race preparation“.

Diese Artikel sind dermaßen präzise, verständlich – wenn auch in englisch- und überzeugend geschrieben, dass ich sie jedem aktiven Rennfahrer nur wärmsten zum intensiven Studium empfehlen kann. Insbesondere werden die typischen und häufigen Fehler der sogenannten „Tuningexperten“ schonungslos dargestellt und – ich muß sagen, viele Fehler und Lehrgeld hätte auch ich mir ersparen können, hätte ich diese überzeugende Sammlung von alten Weisheiten schon vorher früher aufmerksam gelesen. (Anm.d.R. konntest Du vorher kein richtiges englisch? Hätte man vielleicht auch mal auf die Frickelbrüder hören können?)

STRAFANZEIGEN

...Paprika, Balaton
und Marika Röck.

Die Schnellsten vom Pannonia 2003

Best	Nr.	Zeit 1	Zeit 2	Zeit 3	Name	Motorrad	Bj.	ccm	Klasse	Runden
1.	71	02:19.02	02:19.68	02:20.00	Ricevuti,Stefano	Kawasaki	1976	1000	V	31
2.	34	02:19.19	02:19.51	02:19.62	Hufschmid,Guido	Norton Weslake	1970	900	V	23
3.	41	02:20.77	02:21.44	02:21.55	Steiner,Bernhard	Egli-Honda	1974	600	IVb	25
4.	19	02:22.48	02:23.85	02:23.91	Beugger,Peter	Honda CB Drixton	1968	500	IIIb	24
5.	64	02:22.64	02:25.01	02:25.33	Aigner,Fred	Moto Guzzi LM3	1978	990	V	49
6.	81	02:23.03	02:25.11	02:26.26	Muecke,Peter	Yamaha SR	1983	500	IIIc	49
7.	114	02:23.36	02:24.18	02:24.29	Steiner,Bernhard	Trixtion-Honda	1969	500	IIIb	32
8.	77	02:24.18	02:24.94	02:25.44	Rabenbauer,Hermann	BMW R 100	1977	980	V	33
9.	110	02:24.61	02:25.23	02:25.27	Baer, Frank	Moto Guzzi LM II	1979	1050	V	34
10.	12	02:25.55	02:25.99	02:26.05	Wyss,Thomas	Seeley Matchless	1967	500	IIIb	21
11.	117	02:26.49	02:27.03	02:28.08	Pfisterer,Anton	Ducati	1970	430	IIIb	24
12.	20	02:26.81	02:27.81	02:28.29	Radke,Bernhard	Honda CB	1976	730	V	48
13.	25	02:27.64	02:27.85	02:27.97	Schneider,Volkmar	Moto Morini	1980	500	IIIc	34
14.	53	02:28.03	02:28.29	02:29.67	Martin,Rainer	Ducati	1970	350	IIa	22
15.	84	02:28.46	02:28.47	02:28.74	Tietze ,Norbert	Yamaha XT	1981	500	IIIc	38
16.	2	02:28.57	02:28.74	02:29.40	Aigner,Hans	Ducati	1968	480	IIIb	26
17.	44	02:28.63	02:29.01	02:29.89	Knauff,Rene	Yamaha SR	1980	500	IIIc	32
18.	9	02:28.74	02:28.90	02:30.00	Wyss,Thomas	Condor Ducati	1968	350	IIa	23
19.	26	02:28.90	02:29.51	02:31.21	Lerch,Gunnar	Moto Morini	1975	500	IIIc	55
20.	11	02:29.07	02:29.12	02:29.56	Schellenberg,Wolfgang	BMW R 90 S	1975	1000	V	28
21.	122	02:29.28	02:30.27	02:30.72	Schmidtmayer,Uwe	Yamaha XT	1980	500	IIIc	45
22.	18	02:29.51	02:30.38	02:31.43	Pfister,Reto	Norton	1970	900	V	23
23.	59	02:29.57	02:30.55	02:30.72	Spath,Harald	Seeley-Triumph	1978	750	IVb	11
24.	105	02:29.72	02:30.60	02:30.78	Voelk,Reinhard	Yamaha XT	1979	500	IIIc	32
25.	61	02:30.01	02:30.66	02:30.88	Thumm,Ralf	Yamaha SR	1982	500	IIIc	64
26.	160	02:30.44	02:30.99	02:31.71	Ulrich,Stefan	Moto Guzzi LM I	1977	1000	V	55
27.	66	02:30.82	02:31.65	02:33.19	Edlfurtner,Franz	Norton Commando	1974	750	IVb	44
28.	58	02:31.49	02:34.23	02:35.39	Eschenbach,Thomas	Moto Guzzi V 7 Sp	1970	750	IVa	25
29.	39	02:31.70	02:32.25	02:32.48	Passberger,Hans	Morini Sport	1976	350	IIb	33
30.	144	02:31.71	02:31.92	02:32.25	Dirschl,Manfred	Ducati	1970	350	IIa	48
31.	89	02:32.48	02:33.46	02:34.07	Richter,Ulf	Rickman Honda	1973	750	V	29
32.	6	02:32.58	02:32.70	02:33.13	Koerberl,Sebastian	Ducati	1970	450	IIIb	26
33.	31	02:32.69	02:33.24	02:35.44	Buehler,Hansjoerg	Triumph Weslake	1971	680	IVa	29
34.	130	02:32.69	02:34.12	02:34.62	Siegmund,Kirsten	Honda CB	1973	550	IVb	57
35.	17	02:32.97	02:33.24	02:36.20	Tschumi,Fritz	Ducati SS	1976	900	V	10
36.	36	02:33.08	02:33.14	02:33.57	Schneider,Manfred	Ducati	1968	350	IIa	37
37.	83	02:33.36	02:33.41	02:34.29	Mueller,Alexander	Yamaha RD	1978	400	IIIc	11
38.	33	02:33.46	02:33.52	02:34.12	Adomeit,Sigi	Honda CBF	1976	600	IVb	41
39.	10	02:33.57	02:35.17	02:35.22	Aigner,Alois	Bultaco	1969	350	IIa	23
40.	154	02:33.79	02:36.10	02:37.14	Waschneck,Reinhard	BSA B 50	1969	500	IIIb	33
41.	27	02:34.29	02:34.34	02:34.40	Binder,Herbert	Ducati Mk 3	1974	350	IIb	43
42.	60	02:34.34	02:34.45	02:35.11	Stark,Josef	Ducati	1970	450	IIIb	31
43.	85	02:34.56	02:34.94	02:35.11	Strohe,Manfred	Moto Guzzi LM III	1984	1000	V	23
44.	165	02:35.38	02:35.77	02:35.88	Laible,Eberhard	Aermacchi ala d'oro	1968	350	IIa	15
45.	21	02:35.54	02:37.59	02:38.24	Mannheimer,Federico	Honda CB Four	1973	500	IVb	20
46.	49	02:35.61	02:35.83	02:36.15	Waschneck,Reinhard	Norton Atlas	1965	750	IVa	16
47.	94	02:35.93	02:38.07	02:39.01	Parthum,Klaus	Ducati	1970	450	IIIb	26
48.	87	02:35.99	02:37.03	02:37.42	Hollaar,Edward	Yamaha SR	1981	500	IIIc	23
49.	30	02:36.16	02:37.52	02:39.50	Tschumi,Fritz	Triumph Trident	1970	750	IVb	18
50.	55	02:36.37	02:38.07	02:39.50	Scheck,Michael	Ducati	1970	350	IIa	26
51.	133	02:36.37	02:37.09	02:37.31	Linnepe,Gerald	Norton Manx	1961	500	IIIb	22
52.	96	02:36.48	02:38.40	02:38.74	Fischer,Thomas	Yamaha XS	1979	400	IIIc	40
53.	51	02:36.54	02:36.97	02:37.36	Strugalla,Paul	Ducati	1970	500	IIIb	25
54.	35	02:36.59	02:37.42	02:37.69	Cretti,Daniele	Ducati	1968	450	IIIb	16
55.	37	02:36.76	02:37.91	02:37.91	Gutsch,Sebastian	BMW R 5	1936	500	I	50
56.	22	02:37.53	02:38.02	02:38.95	Simonetti,Andrea	Honda CBF	1975	500	IVb	27
57.	99	02:37.75	02:38.84	02:38.85	Schwab,Gerhard	Yamaha XT	1979	500	IIIc	30
58.	100	02:38.13	02:38.24	02:38.57	Meyer,Michael	Yamaha SR	1984	500	IIIc	39
59.	191	02:38.95	02:42.74	02:43.73	Heck,Michaela	Maico	1975	250	IIb	39
60.	163	02:38.96	02:39.89	02:41.59	Seifert,Joachim	Norton Manx	1960	500	IIIb	34
61.	104	02:39.12	02:40.22	02:40.33	Leniger,Thomas	BMW R 100	1978	1000	V	26
62.	23	02:39.39	02:39.78	02:40.50	Heggli,Oththmar	BSA Gold Star	1959	500	IIIb	15
63.	32	02:39.50	02:39.88	02:40.33	Distel,Erhard	Yamaha SR	1980	500	IIIc	46
64.	38	02:39.51	02:39.94	02:40.16	Hilper,Eberhard	Yamaha SR	1980	500	IIIc	28
65.	43	02:40.16	02:40.60	02:41.20	Mueller,Alexander	Yamaha RD	1978	250	IIb	16

"Wer scharf fährt, der soll auch scharf Essen.

(Altes hungaroringisches Sprichwort)

Die Schnellsten vom Pannonia 2003

Best	Nr.	Zeit 1	Zeit 2	Zeit 3	Name	Motorrad	Bj.	ccm	Klasse	Runden
66.	123	02:40.39	02:41.92	02:42.25	Schröder,Rolf	Moto Guzzi LM	1977	950	V	55
67.	1	02:40.44	02:41.10	02:41.48	Moeller,Dirk	Norton ES 2	1938	500	I	37
68.	159	02:40.49	02:42.03	02:42.31	Gebhardt,Karl-Heinz	Ducati	1981	860	V	16
69.	170	02:40.60	02:40.71	02:41.76	Fey,Matthias	Yamaha XT	1979	500	IIIc	47
70.	28	02:41.70	02:43.84	02:46.04	Seidler,Alexander	Junak	1964	350	IIa	29
71.	131	02:42.30	02:43.24	02:47.58	Gloor ,Werner	BMW R 60/5	1970	900	V	6
72.	29	02:42.46	02:43.57	02:44.28	Schweiger,Thomas	Drixton Honda CR	1965	500	IIIb	29
73.	78	02:42.53	02:42.91	02:43.35	Lehsten,Martin	Yamaha RD	1973	250	IIb	16
74.	76	02:43.34	02:50.27	02:51.37	Heigl,Alois	Kawasaki	1978	1000	V	14
75.	3	02:43.56	02:44.44	02:44.84	Raffey,Stephane	Matchless G50	1967	500	IIIb	26
76.	101	02:43.73	02:44.18	02:44.50	Seifert,Joachim	Norton Commando	1970	750	IVb	48
77.	127	02:43.95	02:44.67	02:44.99	Holzappel,Franz	Ducati MHR	1982	1000	V	43
78.	50	02:44.61	02:46.26	02:46.92	Jani,Peter	Ducati	1980	750	IVb	18
79.	91	02:44.78	02:45.00	02:45.60	Birnkammer,Karl	Ducati	1969	450	IIIb	27
80.	47	02:45.05	02:47.30	02:47.30	Cavellius,Jörg	Norton ES 2	1950	500	IIIa	19
81.	107	02:45.05	02:45.98	02:46.32	Lochmann,Bernhard	BMW	1978	1000	V	12
82.	150	02:45.27	02:46.09	02:48.46	Waldherr,Karsten	BMW R 75/5	1973	800	V	34
83.	93	02:45.49	02:45.66	02:45.71	Aigner,Hans	Aermacchi	1968	350	IIa	6
84.	7	02:45.98	02:48.62	02:50.11	Pfisterer,Anton	Norton Atlas	1963	750	IVa	4
85.	102	02:45.99	02:46.26	02:46.59	Krüger,Norbert	BMW R 51 SS	1938	500	I	26
86.	14	02:46.26	02:48.07	02:48.23	Scherer,Horst	Vincent Comet	1949	500	IIIa	25
87.	120	02:46.26	02:46.37	02:47.91	Rasch,Manfred	Yamaha SR	1976	500	IIIc	19
88.	190	02:46.76	02:47.36	02:47.53	Knauf,Rene	DKW	1948	600	IIIa	21
89.	137	02:46.81	02:48.24	02:51.76	Droste,Rene	Seeley BSA	1968	500	IIIb	44
90.	42	02:47.08	02:47.52	02:47.52	Johne,Karsten	Triumph T 100	1939	500	I	26
91.	128	02:48.02	02:48.46	02:48.62	Corn,Heribert	Ariel	1933	500	I	18
92.	95	02:48.24	02:50.76	02:52.36	Jani,Peter	Velocette	1962	500	IIIc	18
93.	57	02:48.40	02:48.73	02:49.28	Althoff,Ralf	Honda Four	1976	400	IIIc	26
94.	74	02:48.51	02:49.83	02:50.11	Mander,Harald	Yamaha XT	1979	500	IIIc	47
95.	119	02:48.90	02:49.55	02:49.61	Taubert,Hans-Moritz	Maico MD	1976	250	IIb	27
96.	73	02:49.17	02:49.61	02:50.60	Fritsch,Thomas	Velocette KTT Mk 8	1939	350	I	24
97.	98	02:49.23	02:51.15	02:53.01	Schneider,Volkmar	Benelli Tornado	1971	650	IVa	4
98.	132	02:49.28	02:51.09	02:51.53	Linnepe,Gerald	Norton Manx	1961	350	IIa	6
99.	45	02:49.94	02:54.72	02:55.49	Schultz,Jochen	Ducati	1977	860	V	10
100.	15	02:50.10	02:50.71	02:50.93	Wellssow,Jan	Honda CB	1968	480	IIIb	61
101.	68	02:50.16	02:51.97	02:52.14	Meyer,Uwe	Maico	1976	250	IIb	17
102.	70	02:50.27	02:50.27	02:52.74	Schneider,Peter	Triton	1958	500	IIIb	6
103.	90	02:51.42	02:52.57	02:54.23	Corn,Heribert	Triumph T 100	1958	500	IIIa	6
104.	115	02:52.52	02:52.96	02:53.12	Schellenberg,Gisela	Yamaha RD	1976	400	IIIc	29
105.	54	02:52.79	02:53.84	02:54.16	Greil,Reinhard	BMW R 51/3	1953	500	IIIa	40
106.	62	02:54.83	02:55.04	02:55.10	Hiri,Alois	Ducati	1970	350	IIa	22
107.	109	02:54.88	02:56.09	02:56.42	Parthum,Klaus	Ducati	1970	250	IIa	9
108.	129	02:55.65	02:57.74	02:57.91	Knott,Thomas	Ducati	1969	350	IIa	29
109.	67	02:57.35	02:57.58	02:58.01	Schönfelder,Arne	Yamaha SR	1984	500	IIIc	53
110.	86	02:57.58	02:59.55	03:00.27	Hintermaier,Hans	Yamaha XT	1980	600	IIIc	24
111.	140	02:57.74	02:58.50	02:58.95	Reul,Gerhard	Ducati	1962	250	IIa	18
112.	69	02:57.96	02:57.96	03:00.16	Schneider,Peter	Ducati Monza	1961	250	IIa	29
113.	106	02:57.96	02:59.28	02:59.66	Frielinghaus,Marc	Bimota KB 1	1980	1000	V	7
114.	139	02:58.12	02:59.11	03:03.45	Strohe ,Manfred	Zündapp KS	1973	125	IIa	31
115.	80	02:58.62	03:00.54	03:00.92	Klöpfel,Karla	Yamaha XS	1977	400	IIIc	33
116.	97	02:59.77	02:59.89	03:00.76	Krulis,Josef	Harley-Davidson	1940	750	I	38
117.	40	03:00.93	03:01.80	03:02.58	Rutz,Jakob	Rudge Ulster	1934	500	I	22
118.	88	03:02.08	03:04.11	03:06.03	Steiner,Marco	Egli Honda	1969	500	IVb	24
119.	75	03:02.68	03:03.01	03:03.23	Raith,Uwe	Puch SGS	1954	250	IIa	34
120.	118	03:04.17	00:00.00	00:00.00	Taubert,Hans-Moritz	Moto Morini	1981	400	IIIc	1
121.	121	03:04.33	03:04.60	03:04.71	Heiss,Martin	BSA M 20 TT	1938	620	I	18
122.	24	03:04.99	03:07.57	03:08.06	Malzner,Walter	Walter-Horak	1947	350	IIa	23
123.	46	03:05.65	03:09.11	03:09.66	Linzer,Willi	AJS R 10	1930	500	I	10
124.	125	03:08.29	03:11.58	03:11.85	Tusche,Sabine	Ducati	1972	250	IIa	29
125.	56	03:09.77	03:10.87	03:15.09	Turner,Peter-James	Laverda SF	1971	750	IVb	25
126.	112	03:17.95	03:18.56	03:19.38	Gloor,Werner	Honda CB	1964	350	IIa	3
127.	116	03:20.04	03:22.51	03:23.71	Niedermaier,Edwin	Sarolea	1937	600	I	7
128.	72	03:21.30	03:21.41	03:22.95	Pfeffer,Gerhard	Triumph T 100	1958	500	IIIa	8
129.	113	03:50.42	03:53.32	03:55.41	Bös,Eva	Yamaha XT	1980	500	IIIc	5

Die Schnellsten von Most 2003

Best	Nr.	Zeit 1	Zeit 2	Zeit 3	Name	Motorrad	Bj.	ccm	Klasse	Runden
1.	71	01:46.06	01:46.17	01:46.56	Ricevuti,Stefano	Kawasaki	1976	1000	V	31
2.	34	01:47.60	01:47.76	01:48.59	Hufschmid,Guido	Norton Weslake	1970	900	V	63
3.	77	01:48.75	01:51.11	01:51.39	Rabenbauer,Hermann	BMW R 100	1977	980	V	58
4.	19	01:50.01	01:52.81	01:53.37	Beugger,Peter	Honda CB Drixton	1968	500	IIIb	15
5.	155	01:50.56	01:55.07	01:55.29	Runte,York	Velocette Venom	1958	500	IIIb	46
6.	41	01:50.78	01:50.84	01:51.12	Steiner,Bernhard	Egli-Honda	1974	600	IVb	70
7.	18	01:51.22	01:52.54	01:52.70	Pfister,Reto	Norlake	1970	950	V	57
8.	64	01:51.49	01:51.99	01:53.04	Aigner,Fred	Moto Guzzi LM I	1978	950	V	80
9.	55	01:51.60	01:52.00	01:53.47	Moeller,Wolfgang	Harley Davidson XR	1983	1000	V	28
10.	110	01:52.00	01:52.49	01:52.60	Baer, Frank	Moto Guzzi LM II	1979	1050	V	76
11.	133	01:52.21	01:52.54	01:52.71	Jawinsky,Wilfried	Triumph	1976	750	IVb	69
12.	114	01:52.77	01:53.03	01:53.31	Steiner,Bernhard	Trixtion-Honda	1969	500	IIIb	38
13.	3	01:52.87	01:53.59	01:53.81	Marxcors,Dirk	Yamaha SR	1981	500	IIIc	66
14.	4	01:53.09	01:53.58	01:53.59	Lehle ,Josef	Yamaha SR	1978	500	IIIc	82
15.	117	01:53.15	01:53.80	01:53.92	Pfisterer,Anton	Ducati	1970	430	IIIb	37
16.	136	01:53.70	01:54.03	01:58.75	Grest,Luzi	Honda-Drixton	1968	500	IIIb	52
17.	6	01:54.46	01:54.80	01:56.27	Runte,York	Triumph	1968	500	IIIb	32
18.	111	01:54.63	01:54.96	01:54.96	Gawlick,Uli	Yamaha XT	1979	500	IIIc	97
19.	63	01:54.85	01:55.35	01:55.56	Sellmann,Erich	Ducati	1978	1000	V	54
20.	88	01:55.07	01:55.07	01:55.95	Ludwig,Dieter	Honda CB	1970	600	IVb	21
21.	12	01:55.17	01:55.62	01:56.72	Wyss,Thomas	Seeley Matchless	1967	500	IIIb	13
22.	40	01:55.18	01:55.24	01:55.51	Haser,Clemens	Norton Commando	1972	750	IVb	55
23.	11	01:55.45	01:55.51	01:55.51	Schellenberg,Wolfgang	BMW R 90 S	1975	1000	V	44
24.	31	01:55.57	01:55.68	01:55.78	Buehler,Hansjoerg	Triumph Weslake	1971	680	IVa	66
25.	101	01:55.84	01:57.21	01:58.31	Seifert, Joachim	Norton Commando	1970	750	IVb	95
26.	135	01:55.89	01:57.16	01:57.21	Grest,Luzi	Yamaha TR2	1969	350	IIa	30
27.	20	01:55.90	01:56.33	01:56.72	Radke,Bernhard	Honda CB	1976	730	V	119
28.	25	01:56.01	01:56.61	01:56.82	Schneider,Volkmar	Moto Morini	1980	500	IIIc	57
29.	109	01:56.01	01:57.54	01:57.59	Horn,Michael	Ducati	1975	750	IVb	59
30.	169	01:56.28	01:56.39	01:56.77	Winter,Gabriel	Honda CB F	1976	850	V	55
31.	53	01:56.38	01:56.38	01:56.39	Martin,Rainer	Ducati	1970	350	IIa	42
32.	49	01:56.44	01:58.36	01:58.48	Waschneck,Reinhard	Norton Atlas	1965	750	IVa	38
33.	44	01:56.60	01:56.72	01:56.93	Knauf,Rene	Yamaha SR	1980	500	IIIc	39
34.	85	01:56.66	01:56.71	01:56.94	Strohe,Manfred	Moto Guzzi LM III	1984	1000	V	93
35.	24	01:56.94	01:57.04	01:57.21	Tschumi,Fritz	Ducati SS	1976	900	V	48
36.	58	01:57.10	01:57.55	01:57.65	Eschenbach,Thomas	Moto Guzzi V 7 Sp	1970	750	IVa	83
37.	61	01:57.16	01:57.87	01:58.09	Thumm,Ralf	Yamaha SR	1982	500	IIIc	96
38.	76	01:57.26	01:58.15	01:58.42	Heigl,Alois	Bimota KB 1	1978	1000	V	44
39.	26	01:57.32	01:57.65	01:57.70	Lerch,Gunnar	Moto Morini	1975	500	IIIc	77
40.	89	01:57.38	01:57.54	01:57.76	Richter,Ulf	Rickman Honda	1973	750	V	46
41.	103	01:57.49	01:57.81	01:57.82	Frenzel,Holger	Rob North Norton	1974	750	IVb	45
42.	94	01:57.59	01:57.93	01:58.04	Warner,Alex	Yamaha SR	1987	500	IIIc	84
43.	176	01:57.65	01:58.25	01:58.59	Frenzel,Holger	Yamaha SR	1981	500	IIIc	36
44.	62	01:57.73	01:57.87	01:58.42	Weibgen, Frank	Triton	1964	750	IVa	55
45.	21	01:58.36	01:58.47	01:59.19	Mannheimer,Federico	Honda CB Four	1973	500	IVb	37
46.	84	01:58.36	01:58.47	01:58.47	Tietze ,Norbert	Yamaha XT	1981	500	IIIc	79
47.	184	01:58.42	01:59.19	01:59.36	Tschumi,Fritz	Triumph Trident	1970	750	IVb	27
48.	9	01:58.53	01:58.91	01:58.92	Wyss,Thomas	Condor Ducati	1968	350	IIa	62
49.	106	01:58.75	02:01.50	02:02.48	Frielinghaus,Marc	Bimota KB 1	1980	1000	V	26
50.	161	01:58.75	01:59.57	01:59.58	Doritz ,Daniel	Yamaha SR	1980	500	IIIc	79
51.	15	01:58.91	02:00.95	02:01.61	Knoblach,Rüdiger	Yamaha SR	1979	500	IIIc	30
52.	172	01:58.92	02:01.71	02:01.88	Fuellgrabe,Erich	Ducati Mk III	1967	350	IIa	98
53.	51	01:58.97	01:59.02	01:59.13	Strugalla,Paul	Ducati	1970	500	IIIb	79
54.	99	01:59.51	02:02.76	02:02.82	Schwab,Gerhard	Yamaha XT	1979	500	IIIc	59
55.	87	01:59.52	01:59.68	01:59.90	Eisenknappl,Martin	Ducati	1976	860	V	26
56.	35	01:59.63	02:00.12	02:00.67	Cretti,Daniele	Ducati	1968	450	IIIb	35
57.	86	01:59.68	01:59.79	02:00.72	Modlmeier,Rainer	Moto Guzzi	1981	850	V	75
58.	108	01:59.68	02:01.77	02:01.82	Kuttler,Hans	BMW R 100	1983	980	V	61
59.	167	01:59.73	02:00.45	02:00.83	Winneguth,Christian	BMW R 90	1974	1000	V	84
60.	159	01:59.79	02:01.83	02:01.93	Gebhardt,Karl-Heinz	Ducati	1981	860	V	28
61.	100	01:59.85	02:00.17	02:00.23	Meyer,Michael	Yamaha SR	1984	500	IIIc	101
62.	39	02:00.35	02:01.05	02:01.17	Passberger,Hans	Morini Sport	1976	350	IIIb	61
63.	163	02:00.45	02:00.46	02:00.67	Seifert, Joachim	Norton Manx	1960	500	IIIb	69
64.	66	02:00.50	02:00.89	02:01.72	Edlfurtner,Franz	Norton Commando	1974	750	IVb	11
65.	75	02:00.73	02:01.33	02:01.38	Boehl,Michael	Norton Dommi	1955	750	IVa	92
66.	105	02:00.73	02:00.83	02:02.10	Voelk,Reinhard	Yamaha XT	1979	500	IIIc	33
67.	23	02:00.78	02:01.01	02:01.55	Heggli,Oththmar	BSA Gold Star	1959	500	IIIb	85
68.	10	02:00.83	02:01.55	02:01.72	Aigner,Alois	Bultaco	1969	350	IIa	66
69.	59	02:01.01	02:01.17	02:01.60	Huber,Peter	BSA Gold Star	1955	500	IIIa	50
70.	38	02:01.17	02:01.50	02:01.99	Hilper,Eberhard	Yamaha SR	1980	500	IIIc	107
71.	154	02:01.22	02:01.66	02:01.72	Waschneck,Reinhard	BSA B 50	1969	500	IIIb	62
72.	37	02:01.27	02:01.49	02:01.55	Gutsch,Sebastian	BMW R 5	1936	500	I	70
73.	43	02:01.27	02:02.27	02:02.65	Mueller,Alexander	Yamaha RD	1978	250	IIb	53
74.	191	02:01.28	02:01.50	02:02.27	Heck,Michaela	Maico	1975	250	IIb	47
75.	156	02:01.71	02:02.32	02:03.08	Warneke,Cord	Aermacchi ala d'oro	1967	350	IIa	77
76.	2	02:01.88	02:02.86	02:02.98	Warner,Alex	AJS 7 R	1956	350	IIIa	66
77.	48	02:02.15	02:05.39	02:05.56	Cavelius ,Jörg	Harley Davidson	1975	1000	V	15
78.	141	02:02.26	02:03.04	02:03.69	Jarek,Thorsten	Triumph Bonni	1972	750	IVa	59
79.	177	02:02.43	02:04.63	02:05.56	Ludwig,Dieter	Honda CYB	1968	350	IIa	23
80.	91	02:02.49	02:05.40	02:06.44	Birnhammer,Karl	Ducati	1969	450	IIIb	35
81.	57	02:02.59	02:03.20	02:03.42	Heinzelmeier,Peter	Yamaha SR	1980	500	IIIc	38
82.	130	02:02.59	02:02.86	02:02.92	Siegmund,Kirsten	Honda CB	1973	550	IVb	87
83.	188	02:02.92	02:04.24	02:07.75	Johne ,Karsten	Honda	1969	450	IIIb	5
84.	140	02:03.14	02:03.53	02:03.86	Schlueter,Hermann	Ducati	1969	350	IIb	65
85.	8	02:03.47	02:03.64	02:03.86	Rupprecht,Guenther	Ducati	1968	450	IIIb	17

Die Schnellsten von Most 2003

Best Nr.	Zeit 1	Zeit 2	Zeit 3	Name	Motorrad	Bj.	ccm	Klasse	Runden	
86.	118	02:03.69	02:04.29	02:04.80	Durrer,Walter	Norton Dommiracer	1968	750	IVb	78
87.	144	02:03.86	02:05.28	02:05.78	Wolf,Markus	Moto Morini	1977	350	IIb	85
88.	152	02:03.91	02:04.95	02:05.51	Greilinger,Kurt	Moto Guzzi LM II	1980	950	V	57
89.	151	02:04.02	02:04.40	02:05.18	Groener,Juergen	Yamaha SR	1982	500	IIIc	46
90.	5	02:04.03	02:05.50	02:05.56	Engelhardt,Christian	Norton Typ 18	1929	500	I	35
91.	27	02:04.13	02:04.14	02:04.19	Bernreuther,Werner	Mototrans Ducati	1970	350	IIb	64
92.	121	02:04.35	02:04.68	02:07.26	Frey,Roger	Norton Domiracer	1955	750	IVa	28
93.	68	02:04.62	02:05.62	02:06.00	Jaensch,Oliver	Yamaha SR	1978	500	IIIc	32
94.	131	02:05.06	02:06.22	02:06.77	Gloor,Werner	BMW R 60/5	1970	900	V	67
95.	36	02:05.28	02:05.40	02:05.45	Schneider,Manfred	Ducati	1968	350	IIa	31
96.	1	02:05.34	02:05.83	02:06.06	Moeller,Dirk	Norton ES 2	1938	500	I	58
97.	179	02:05.45	02:05.45	02:05.50	Hartwig,Henning	Honda	1963	350	IIa	87
98.	129	02:05.78	02:06.00	02:06.00	Huber,Peter	BSA Gold Star	1958	350	IIa	45
99.	73	02:05.89	02:06.00	02:06.00	Ried,Ludwig	Norton	1954	750	IVa	25
100.	32	02:06.06	02:07.65	02:07.76	Distel,Erhard	Yamaha SR	1980	500	IIIc	64
101.	29	02:06.66	02:06.88	02:07.15	Schweiger,Thomas	Drixton Honda CR	1965	500	IIIb	41
102.	83	02:06.93	00:00.00	00:00.00	Mueller,Alexander	Yamaha RD	1978	400	IIIc	1
103.	13	02:07.04	02:07.04	02:07.37	Seffer,Christl	JAP-Triumph	1937	500	I	57
104.	150	02:07.20	02:08.74	02:08.96	Waldherr,Karsten	BMW R 75/5	1973	800	V	62
105.	96	02:07.26	02:07.38	02:07.70	Fischer,Thomas	Yamaha XS	1979	400	IIIc	61
106.	126	02:07.32	02:08.03	02:08.14	Leitenstern,Alfons	Ducati	1973	450	IIIb	64
107.	158	02:07.42	02:07.65	02:08.31	Held,Manfred	Velocette Venom	1968	500	IIIb	36
108.	17	02:07.81	02:09.02	02:10.78	Beckmann,Michael	Ducati	1972	450	IIIb	29
109.	56	02:07.81	02:08.41	02:08.42	Turner,Peter-James	Laverda SF	1971	750	IVb	21
110.	67	02:08.25	02:10.12	02:10.78	Schönfelder,Arne	Yamaha SR	1984	500	IIIc	58
111.	46	02:08.47	02:10.18	02:10.34	Wellsow,Jan	Honda CB	1968	480	IIIb	63
112.	74	02:08.63	02:09.45	02:09.79	Mander,Harald	Yamaha XT	1979	500	IIIc	82
113.	60	02:08.64	02:10.23	02:10.72	Saita,Roberto	Honda CB F	1975	750	V	22
114.	45	02:08.96	02:09.68	02:09.79	Schultz,Jochen	Ducati	1977	860	V	32
115.	92	02:09.02	02:12.26	02:13.25	Tautz,Wolfgang	Yamaha SR	1990	500	IIIc	85
116.	95	02:09.13	02:09.46	02:09.63	Pattermann,Simon	BMW	1983	1000	V	73
117.	145	02:09.13	02:10.45	02:11.05	Lussi,Peter	Norton Metisse	1971	750	IVb	39
118.	160	02:09.18	02:09.62	02:09.62	Ertl,Wolfgang	Laverda	1979	500	IIIc	26
119.	134	02:09.29	02:09.51	02:09.62	Held,Manfred	Aermacchi	1967	350	IIa	57
120.	170	02:10.00	02:11.11	02:11.49	Wittmann,Christian	Yamaha SR	1978	500	IIIc	101
121.	80	02:10.17	02:12.54	02:12.70	Linnepe,Gerald	Norton Manx	1961	350	IIa	12
122.	42	02:10.23	02:12.76	02:13.09	Johne,Karsten	Triumph T 100	1939	500	I	60
123.	181	02:10.23	02:10.99	02:11.66	Labus,Michael	Yamaha SR	1979	500	IIIc	63
124.	190	02:10.77	02:10.88	02:10.89	Knauf,Rene	DKW	1948	600	IIIa	40
125.	47	02:10.78	02:11.33	02:11.43	Cavellius,Jörg	Norton ES 2	1950	500	IIIa	20
126.	115	02:10.94	02:11.33	02:11.66	Schellenberg,Gisela	Yamaha RD	1976	400	IIIc	51
127.	120	02:11.38	02:12.04	02:12.48	Rasch,Manfred	Yamaha SR	1976	500	IIIc	21
128.	54	02:11.60	02:12.26	02:12.59	Greil,Reinhard	BMW R 51/3	1953	500	IIIa	68
129.	50	02:11.66	02:12.59	02:12.59	Winterfeld,Ulli	Velocette	1963	500	IIIb	88
130.	104	02:11.82	02:12.31	02:12.37	Marxcors,Dirk	Suzuki	1972	250	IIa	21
131.	123	02:11.82	02:11.88	02:12.15	Hardt,Silke	Yamaha RD	1974	250	IIb	6
132.	16	02:12.04	02:12.87	02:12.98	Gruenwald,Andreas	Moto Morini	1976	350	IIb	56
133.	125	02:12.04	02:12.53	02:13.31	Tusche,Sabine	Ducati	1972	250	IIa	55
134.	119	02:12.42	02:12.75	02:13.25	Taubert,Hans-Moritz	Maico MD	1976	250	IIb	34
135.	143	02:12.43	02:12.64	02:12.65	Hentschel,Thomas	Awo RS	1953	250	IIIa	64
136.	149	02:12.76	02:12.81	02:15.78	Gröner,Jürgen	Yamaha RD	1976	350	IIb	11
137.	148	02:12.86	02:13.53	02:13.74	Vogel,Mario	Simson Awo RS	1953	250	IIIa	38
138.	195	02:12.98	02:13.85	02:16.49	Scherer,Horst	Seeley Vincent	1967	500	IIIb	11
139.	146	02:13.03	02:13.36	02:13.57	Proetzsch,Andreas	Enfield	1954	630	IIIa	61
140.	128	02:13.14	02:13.97	02:14.02	Knott,Thomas	Ducati	1969	350	IIa	91
141.	107	02:13.20	02:13.52	02:13.69	Dorst,Ludwig	Yamaha RD	1979	400	IIIc	59
142.	14	02:13.47	02:13.68	02:13.97	Scherer,Horst	Vincent Comet	1949	500	IIIa	29
143.	147	02:14.29	02:15.18	02:15.94	Grimm,Gerhard	Yamaha RD	1974	350	IIb	6
144.	187	02:14.29	02:14.79	02:14.79	Droste,Rene	Seeley BSA	1968	500	IIIb	57
145.	90	02:14.35	02:14.85	02:15.23	Corn,Heribert	Ariel	1933	500	I	42
146.	180	02:14.35	02:14.56	02:15.06	Fiegler,Jutta	MotoMorini	1978	350	IIb	72
147.	78	02:14.45	02:14.73	02:15.45	Bergermann,Hubertus	BSA B 50	1971	500	IIIb	55
148.	164	02:14.79	02:16.54	02:19.02	Ertl,Wolfgang	Laverda	1979	1200	V	3
149.	81	02:14.95	02:16.87	00:00.00	Horn,Michael	Moto Morini	1980	350	IIb	2
150.	65	02:15.34	02:16.38	02:16.54	Bergermann,Hubertus	Aermacchi ala d'oro	1967	350	IIa	11
151.	82	02:15.66	02:16.76	02:16.98	Ansorge,Hermann	Yamaha TR 3	1970	350	IIa	10
152.	97	02:16.49	02:16.60	02:16.71	Krullis,Josef	Harley-Davidson	1940	750	I	68
153.	28	02:16.54	02:17.70	02:17.70	Klingenberg,Holger	Yamaha SR	1984	500	IIIc	45
154.	137	02:17.04	02:18.36	02:22.26	Rüther,Axel	Triumph	1973	750	IVa	17
155.	69	02:17.31	02:17.65	02:19.34	Schneider,Peter	Ducati Monza	1961	250	IIa	84
156.	52	02:18.08	02:20.01	02:20.94	Turner,Peter-James	Norton-BSA	1957	500	IIIb	32
157.	142	02:20.39	02:24.57	02:24.89	Vertetics,Helmut	Ariel Special	1929	500	I	19
158.	113	02:21.27	02:24.94	02:48.13	Bös,Eva	Yamaha XT	1980	500	IIIc	19
159.	173	02:21.77	02:21.98	02:23.03	Winterfeld,Ulli	Aermacchi	1962	250	IIa	33
160.	157	02:22.26	02:23.24	02:23.74	Messerschmid,Dieter	Simson Awo RS	1953	250	IIIa	70
161.	174	02:23.03	02:23.08	02:23.63	Heiss,Martin	BSA M 20 TT	1938	620	I	63
162.	175	02:24.29	02:24.73	02:24.95	Beckmann,Michael	Norton ES II	1947	500	IIIa	34
163.	33	02:24.95	02:24.95	02:25.77	Kanzler,Helmut	Yamaha XS	1979	650	IVb	33
164.	70	02:25.23	02:26.38	02:27.58	Taubert,Moritz	Scott	1929	600	I	36
165.	139	02:26.71	02:39.51	02:40.65	Strohe,Manfred	Zündapp KS	1973	125	IIa	7
166.	138	02:28.57	02:28.58	02:28.96	Schwarz,Frank	Norton ES 2	1947	500	IIIa	21
167.	112	02:29.13	02:29.18	02:29.62	Gloor,Werner	Honda CB	1964	350	IIa	6
168.	153	02:29.50	02:29.51	02:29.57	Zumpe,Gerd	Simson AWO	1957	250	IIIa	24
169.	178	02:29.72	02:31.54	02:33.57	Linzer,Willi	AJS R 8	1930	500	I	11
170.	30	02:30.06	02:32.36	02:33.62	Schulz,Fanny	Simson AWO RS	1957	250	IIIa	58
171.	127	02:32.36	02:34.17	02:34.83	Marischeski,Frank	Simson Awo RS	1953	250	IIIa	47
172.	116	02:32.91	02:35.88	02:36.10	Niedermaier,Edwin	Sarolea	1937	600	I	10
173.	168	02:51.48	02:54.22	02:55.27	Hilper,Eberhard	Sarolea	1928	500	I	15

Die Schnellsten von Rijeka 2003

Best	Nr.	Zeit 1	Zeit 2	Zeit 3	Name	Motorrad	Bj.	ccm	Klasse	Runden
1.	39	01:46.72	01:46.78	01:47.21	Hufschmid,Guido	Norton Weslake	1970	900	V	60
2.	80	01:48.31	01:48.37	01:49.08	Koch,Josef	Yamaha TR 1	1981	1000	V	64
3.	24	01:49.58	01:49.79	01:50.18	Lambert,Klemens	Ducati	1969	450	IIIb	61
4.	64	01:49.69	01:49.80	01:49.80	Aigner,Fred	Moto Guzzi LM I	1978	950	V	85
5.	77	01:49.69	01:49.96	01:50.07	Rabenbauer,Hermann	BMW R 100	1977	980	V	44
6.	167	01:50.07	01:51.33	01:51.45	Quicker,Heiko	Moto Guzzi LM 1	1976	950	V	95
7.	22	01:50.23	01:50.51	01:50.57	Merz,Thomas	Seeley G 50	1969	500	IIIb	40
8.	94	01:50.34	01:56.11	01:56.50	Warner,Alex	Yamaha SR	1987	500	IIIc	65
9.	55	01:50.35	01:50.68	01:51.01	Moeller,Wolfgang	Harley Davidson XR	1983	1000	V	40
10.	114	01:50.40	01:55.29	01:55.89	Steiner,Bernhard	Trixtion-Honda	1969	500	IIIb	14
11.	75	01:50.62	01:51.06	01:51.28	Cretti,Daniele	Kawasaki	1976	1000	V	34
12.	4	01:51.06	01:51.55	01:51.94	Lehle ,Josef	Yamaha SR	1978	500	IIIc	64
13.	41	01:51.78	01:51.93	01:52.65	Steiner,Bernhard	Egli-Honda	1974	600	IVb	51
14.	56	01:51.94	01:52.27	01:52.49	Spath,Harald	Seeley-Triumph	1978	750	IVb	38
15.	109	01:52.15	01:53.15	01:53.37	Horn,Michael	Ducati	1975	750	IVb	46
16.	12	01:52.16	01:52.54	01:52.87	Wyss,Thomas	Seeley Matchless	1967	500	IIIb	27
17.	3	01:52.76	01:53.37	01:53.86	Marxcors,Dirk	Yamaha SR	1981	500	IIIc	62
18.	66	01:52.82	01:52.93	01:53.03	Edlfurtner,Franz	Norton Commando	1974	750	IVb	76
19.	11	01:52.92	01:53.69	01:53.86	Schellenberg,Wolfgang	BMW R 90 S	1975	1000	V	48
20.	19	01:52.92	01:53.31	01:53.53	Beugger,Peter	Honda CB Drixton	1968	500	IIIb	34
21.	18	01:53.09	01:53.36	01:53.75	Pfister,Reto	Triumph	1970	900	V	58
22.	79	01:53.14	01:54.36	01:54.36	Mannheimer,Federico	Honda CB Four	1973	500	IVb	41
23.	111	01:53.31	01:53.64	01:54.03	Gawlick,Uli	Yamaha XT	1979	500	IIIc	57
24.	58	01:53.37	01:54.19	01:54.19	Eschenbach,Thomas	Moto Guzzi V 7 Sp	1970	750	IVa	78
25.	82	01:53.64	01:54.96	01:55.07	Knauf,Rene	Yamaha SR	1980	500	IIIc	27
26.	184	01:53.64	01:53.75	01:54.68	Tschumi,Fritz	Triumph Trident	1970	750	IVb	31
27.	31	01:54.03	01:54.13	01:54.19	Buehler,Hansjoerg	Triumph Weslake	1971	680	IVa	77
28.	49	01:54.03	01:55.62	01:55.67	Waschneck,Reinhard	Norton Atlas	1965	750	IVa	40
29.	53	01:54.08	01:54.19	01:54.52	Martin,Rainer	Ducati	1970	350	IIa	48
30.	36	01:54.30	01:55.73	01:56.09	Schneider,Manfred	Ducati	1968	350	IIa	60
31.	186	01:54.40	01:55.50	01:56.00	Grest,Luzi	Honda-Drixton	1968	500	IIIb	25
32.	100	01:54.47	01:55.56	01:57.54	Meyer,Michael	Yamaha SR	1984	500	IIIc	104
33.	25	01:54.52	01:54.74	01:55.02	Schneider,Volkmar	Moto Morini	1980	500	IIIc	55
34.	51	01:54.91	01:56.60	01:57.10	Strugalla,Paul	Ducati	1970	500	IIIb	91
35.	188	01:54.96	01:55.89	01:56.00	Speckenbach,Günther	Yamaha RD	1979	400	IIIc	37
36.	9	01:55.06	01:55.12	01:55.24	Wyss,Thomas	Condor Ducati	1968	350	IIa	75
37.	60	01:55.12	01:57.43	01:58.15	Brendel,Markus	Ducati	1979	900	V	92
38.	110	01:55.13	01:55.23	01:55.24	Baer,Frank	Moto Guzzi LM II	1979	1050	V	51
39.	87	01:55.18	01:55.73	01:55.78	Eisenknappl,Martin	Ducati	1976	860	V	74
40.	88	01:55.29	01:55.40	01:55.84	Ludwig,Dieter	Honda CB	1970	600	IVb	42
41.	34	01:55.45	01:56.22	01:56.27	Geri,Franco	Honda CBR	1975	500	IVb	65
42.	62	01:55.51	01:56.23	01:56.44	Weibgen, Frank	Triton	1964	750	IVa	41
43.	26	01:55.56	01:56.11	01:56.22	Lerch,Gunnar	Moto Morini	1975	500	IIIc	51
44.	103	01:55.56	01:56.17	01:56.17	Frenzel,Holger	Rob North Norton	1974	750	IVb	28
45.	101	01:55.78	01:56.39	01:56.94	Seifert,Joachim	Norton Commando	1970	750	IVb	107
46.	158	01:55.78	01:56.06	01:56.11	Zanardo,Franco	Laverda	1975	750	IVb	48
47.	10	01:55.84	01:56.77	01:57.10	Aigner,Alois	Bultaco	1969	350	IIa	68
48.	134	01:56.01	01:57.43	01:58.91	Melcion,Sophie	Seeley Matchless	1969	500	IIIb	52
49.	91	01:56.11	01:56.88	01:57.59	Simonetti,Andrea	Honda CBF	1975	500	IVb	76
50.	105	01:56.22	01:56.50	01:56.66	Voelk,Reinhard	Yamaha XT	1979	500	IIIc	39
51.	67	01:56.44	01:56.61	01:57.26	Thaler,Peter	Yamaha SR	1985	500	IIIc	108
52.	176	01:56.55	01:56.94	01:57.43	Frenzel,Holger	Yamaha SR	1981	500	IIIc	36
53.	104	01:56.66	01:57.81	01:57.82	Glas,Edgar	BMW R 90 S	1972	900	V	49
54.	15	01:56.77	01:57.27	01:57.49	Knoblach,Rüdiger	Yamaha SR	1979	500	IIIc	37
55.	68	01:56.82	01:57.71	01:57.87	Bolsinger ,Hans-Peter	BMW	1983	850	V	61
56.	54	01:56.93	01:58.37	01:58.64	Schülin,Walter	Triumph	1978	170	IVb	70
57.	84	01:56.94	01:57.21	01:57.21	Tietze ,Norbert	Yamaha XT	1981	500	IIIc	82
58.	185	01:57.05	01:58.36	01:58.53	Grest,Luzi	Aermacchi ala d'oro	1969	350	IIa	24
59.	20	01:57.21	01:57.87	01:57.93	Radke,Bernhard	Honda CB	1976	730	V	68
60.	96	01:57.22	02:02.21	02:02.48	Fischer,Thomas	Yamaha XS	1979	400	IIIc	73
61.	172	01:57.59	01:57.71	01:57.76	Fuellgrabe,Erich	Ducati Mk III	1967	350	IIa	93
62.	23	01:57.65	01:58.03	01:58.09	Heggli,Othmar	BSA Gold Star	1959	500	IIIb	92
63.	159	01:57.70	01:59.08	01:59.18	Huber,Peter	BSA Gold Star	1955	500	IIIa	51
64.	85	01:57.76	01:58.25	01:59.08	Strohe,Manfred	Moto Guzzi LM III	1984	1000	V	28
65.	157	01:58.09	01:58.47	01:58.64	Meggliolaro,Roberto	Honda	1970	500	IVb	39
66.	122	01:58.14	01:58.37	01:58.81	Schmidtmayer,Uwe	Yamaha XT	1980	500	IIIc	66
67.	196	01:58.31	01:59.35	01:59.41	Steiner,Marco	Honda	1969	350	IIa	33
68.	8	01:58.48	01:58.80	01:58.91	Rupprecht, Guenther	Ducati	1968	450	IIIb	70
69.	89	01:58.58	01:58.59	01:59.19	Richter,Ulf	Rickman Honda	1973	750	V	45
70.	2	01:58.64	01:58.64	01:58.97	Warner,Alex	AJS 7 R	1956	350	IIa	74
71.	95	01:58.91	02:00.28	02:00.28	Pattermann,Simon	Ducati MHR	1983	850	V	89
72.	37	01:59.02	01:59.57	01:59.63	Gutsch,Sebastian	BMW R 5	1936	500	I	54
73.	163	01:59.52	02:00.35	02:01.17	Seifert,Joachim	Norton Manx	1960	500	IIIb	23
74.	71	01:59.57	01:59.74	02:00.29	Greccio,Franco	Honda	1972	500	IVb	26
75.	129	01:59.57	02:03.64	02:04.13	Pichler,Bernhard	Ducati Corsa	1968	350	IIa	50
76.	330	01:59.79	02:02.05	00:00.00	nichtMayer,Robert	Yamaha TR 1	1981	1070	V	2
77.	5	01:59.90	02:00.01	02:00.51	Engelhardt,Christian	Norton Typ 18	1929	500	I	65
78.	170	01:59.90	01:59.96	02:00.40	Fey,Matthias	Yamaha XT	1979	500	IIIc	108
79.	50	01:59.96	02:01.44	02:01.55	Lapone ,Giovanni	Honda CBF	1975	750	V	55
80.	121	02:00.01	02:01.17	02:01.26	Frey,Roger	Norton Domiracer	1955	750	IVa	76
81.	73	02:00.23	02:00.45	02:00.56	Ried,Ludwig	Norton	1954	750	IVa	66
82.	38	02:00.45	02:01.06	02:01.17	Hilper,Eberhard	Yamaha SR	1980	500	IIIc	87
83.	191	02:00.45	02:01.71	02:01.88	Heck,Michaela	Maico	1975	250	IIb	64

Die Schnellsten von Rijeka 2003

Best	Nr.	Zeit 1	Zeit 2	Zeit 3	Name	Motorrad	Bj.	ccm	Klasse	Runden
84.	154	02:00.50	02:01.33	02:01.66	Waschneck, Reinhard	BSA B 50	1969	500	IIIb	23
85.	130	02:00.67	02:01.28	02:01.28	Siegmund, Kirsten	Honda CB	1973	550	IVb	97
86.	27	02:00.78	02:01.06	02:01.33	Bernreuther, Werner	Mototrans Ducati	1970	350	IIb	55
87.	99	02:00.95	02:01.22	02:02.31	Schwab, Gerhard	Yamaha XT	1979	500	IIIc	60
88.	16	02:01.06	02:01.27	02:01.49	Baumgarten, Karsten	Moto Guzzi	1979	950	V	75
89.	43	02:01.11	02:01.44	02:01.93	Mueller, Alexander	Yamaha RD	1978	250	IIb	42
90.	179	02:01.16	02:01.55	02:01.55	Huber, Peter	BSA Gold Star	1958	350	IIa	37
91.	83	02:01.28	02:02.10	02:03.52	Mueller, Alexander	Yamaha RD	1978	400	IIIc	3
92.	32	02:01.33	02:02.16	02:02.54	Distel, Erhard	Yamaha SR	1980	500	IIIc	87
93.	118	02:01.49	02:02.37	02:03.26	Durrer, Walter	Norton Dommiracer	1968	750	IVb	81
94.	57	02:01.60	02:02.70	02:03.04	Heinzmeier, Peter	Yamaha SR	1980	500	IIIc	25
95.	6	02:01.99	02:02.70	02:03.81	Biggs, John	Norton Petty Manx	1969	500	IIIb	36
96.	48	02:02.15	02:02.32	02:02.65	Wellssow, Jan	Honda CB	1968	480	IIb	80
97.	131	02:02.32	02:02.65	02:03.04	Gloor, Werner	BMW R 60/5	1970	900	V	76
98.	28	02:02.48	02:03.48	02:03.80	Schreiner, Frank	Moto Guzzi LM 1	1977	950	V	12
99.	133	02:02.70	02:03.31	02:04.57	Bürki, Marcel	Norton	1971	750	IVa	84
100.	29	02:02.82	02:02.92	02:03.47	Schweiger, Thomas	Drixton Honda CR	1965	500	IIIb	64
101.	149	02:03.58	02:06.93	02:07.15	Gröner, Jürgen	Yamaha RD	1976	350	IIb	63
102.	113	02:03.64	02:03.64	02:04.08	Bös, Eva	Yamaha XT	1980	500	IIIc	63
103.	47	02:03.85	02:04.79	02:06.33	Cavelius, Jörg	Norton ES 2	1950	500	IIIa	28
104.	93	02:03.86	02:04.03	02:04.35	Holzappel, Franz	Ducati MHR	1982	1000	V	47
105.	150	02:04.24	02:04.57	02:05.40	Waldherr, Karsten	BMW R 75/5	1973	800	V	69
106.	106	02:05.28	02:05.39	02:05.56	Frielinghaus, Marc	Bimota KB 1	1980	1000	V	35
107.	17	02:05.29	02:07.81	02:09.02	Voss, Erwin	Honda CB	1974	500	IVa	102
108.	107	02:05.34	02:05.78	02:07.48	Wolf, Oliver	BSA Gold Star	1955	500	IIIa	40
109.	161	02:06.00	02:06.05	02:06.44	Gruenwald, Andreas	Moto Morini	1976	350	IIb	40
110.	190	02:06.27	02:07.86	02:08.20	Knauf, Rene	DKW	1948	600	IIIa	26
111.	1	02:06.28	02:06.49	02:07.09	Moeller, Dirk	Norton ES 2	1938	500	I	46
112.	40	02:06.32	02:06.60	02:06.66	Dartagnon, Milko	Yamaha SR		500	IIIc	100
113.	81	02:06.44	02:06.77	02:07.10	Seidler, Alexander	Junak	1964	350	IIa	49
114.	126	02:06.60	02:07.59	02:07.92	Bolsinger, Hans-Peter	Kawasaki ZB	1975	750	IVb	61
115.	59	02:06.61	02:06.98	02:07.04	Fischer, Markus	Yamaha SR	1979	500	IIIc	51
116.	148	02:06.61	02:08.20	02:09.13	Barbieri, Alessandro	Ducati	1984	600	IVb	38
117.	78	02:07.54	02:09.34	02:14.18	Bergemann, Hubertus	BSA B 50	1971	500	IIIb	8
118.	13	02:07.65	02:08.19	02:09.51	Seffer, Christl	JAP-Triumph	1937	500	I	25
119.	35	02:07.76	02:08.47	02:08.47	Strakerjahn, Martin	Yamaha XS	1977	750	IVb	75
120.	92	02:07.76	02:08.58	02:08.86	Klumpers, Diana	Yamaha XT	1979	500	IIIc	64
121.	7	02:07.97	02:08.04	02:08.91	Mueller, Peter	Norton Manx	1961	500	IIIb	45
122.	120	02:08.03	02:08.31	02:08.52	Rasch, Manfred	Yamaha SR	1976	500	IIIc	41
123.	125	02:08.14	02:09.52	02:10.89	Scholer, Lutz	Egli-Vincent	1966	500	IIIb	76
124.	140	02:08.15	02:08.41	02:08.58	Droste, Rene	Seeley BSA	1968	500	IIIb	57
125.	195	02:08.58	02:08.69	02:08.80	Scherer, Horst	Seeley Vincent	1967	500	IIIb	40
126.	123	02:08.64	02:11.82	02:11.88	Hardt, Silke	Yamaha RD	1974	250	IIb	49
127.	119	02:08.97	02:09.07	02:09.68	Klöpfel, Karla	Maico	1977	250	IIb	64
128.	76	02:09.40	02:11.11	02:11.27	Steiner, Marco	Honda	1969	500	IVb	17
129.	45	02:10.17	02:11.66	02:12.31	Schultz, Jochen	Ducati	1977	860	V	25
130.	42	02:10.34	02:11.55	02:12.31	Johne, Karsten	Triumph T 100	1939	500	I	12
131.	74	02:10.73	02:11.16	02:11.50	Mander, Harald	Yamaha XT	1979	500	IIIc	103
132.	135	02:10.84	02:11.05	02:11.22	Meyer, Uwe	Maico	1976	250	IIb	60
133.	33	02:11.05	02:12.04	02:12.37	Kanzler, Helmut	Yamaha XS	1979	650	IVb	43
134.	173	02:11.38	02:12.65	02:12.92	Strerath, Peter	Yamaha XS	1973	650	IVb	51
135.	65	02:11.43	02:12.70	02:12.92	Bergemann, Hubertus	Aermacchi ala d'oro	1967	350	IIa	46
136.	90	02:11.50	02:11.61	02:12.09	Corn, Heribert	Ariel	1933	500	I	59
137.	139	02:12.04	02:12.92	02:13.30	Strohe, Manfred	Zündapp KS	1973	125	IIa	37
138.	136	02:13.25	02:14.07	02:15.94	Knauf, Rene	Maico	1975	125	IIb	35
139.	180	02:13.41	02:14.30	02:14.34	Fiegler, Jutta	Moto Morini	1978	350	IIb	54
140.	14	02:13.80	02:14.18	02:14.29	Scherer, Horst	Vincent Comet	1949	500	IIIa	28
141.	138	02:13.90	00:00.00	00:00.00	Cavelius, J'rg	Harley Davidson	1975	1000	V	1
142.	117	02:14.02	02:16.00	02:16.32	Strauss, Hans-Peter	Ducati	1975	900	V	34
143.	97	02:14.07	02:14.79	02:15.01	Krulis, Josef	Harley-Davidson	1940	750	I	47
144.	142	02:14.13	02:14.67	02:14.90	Strerath, Peter	Moto Morini	1973	350	IIb	56
145.	177	02:15.83	02:17.37	02:23.02	Taubert, Hans-Moritz	Yamaha RD	1976	400	IIIc	4
146.	69	02:16.38	02:16.55	02:16.66	Schneider, Peter	Ducati Monza	1961	250	IIa	58
147.	86	02:17.04	02:17.97	02:18.25	Kanzler, Helmut	Yamaha SR	1984	500	IIIc	45
148.	156	02:17.04	02:17.65	02:18.13	Stoock, Michael	Honda CB	1973	750	V	21
149.	160	02:17.14	02:17.37	02:17.43	Taubert, Hans-Moritz	Scott	1929	600	I	20
150.	30	02:17.15	02:17.31	02:17.31	Mayer, Robert	Yamaha TR 1	1981	1070	V	31
151.	192	02:18.08	02:18.52	02:18.64	Lienke, Erhard	Ducati	1969	350	IIa	41
152.	52	02:18.25	02:18.63	02:20.22	Althoff, Ralf	Honda Four	1976	400	IIIc	11
153.	181	02:18.25	02:21.65	02:23.63	Comunian, Angelo	Gilera Saturno	1940	500	I	22
154.	143	02:18.90	02:19.35	02:19.35	Vertetics, Helmut	Ariel Special	1929	500	I	50
155.	21	02:21.71	02:22.97	02:25.62	Heiss, Martin	BSA M 20 TT	1938	620	I	21
156.	147	02:22.37	02:23.74	00:00.00	Sgolmin, Renzo	Honda	1972	500	IVb	2
157.	155	02:25.44	02:25.83	02:25.89	DallaVecchia, Renato	Moto Guzzi	1939	500	I	13
158.	46	02:26.93	02:27.53	02:30.33	Linzer, Willi	AJS R 8	1930	500	I	9
159.	112	02:28.30	00:00.00	00:00.00	Gloor, Werner	Honda CB	1964	350	IIa	1
160.	152	02:28.57	02:28.96	02:29.84	Van Aalsburg,	Bultaco	1965	250	IIa	28
161.	102	02:32.36	02:34.62	02:40.99	Heiss, Martin	BMW R 80/7	1978	800	V	4
162.	127	02:40.33	02:44.12	02:45.71	Scholer, Sylvia	Yamaha RD	1973	250	IIb	59
163.	141	02:49.23	02:49.72	02:51.09	Ferrari, Christian	Norton Inter	1932	350	I	13
164.	168	02:50.54	02:51.37	02:51.64	Hilper, Eberhard	Sarolea	1928	500	I	9
165.	72	06:12.18	00:00.00	00:00.00	Theine, Holger	Kawasaki	1981	1100	V	0

Abermit dem Lesen allein ist es nicht getan. Der kleine Schlaumeier meint ja immer, er sei intelligenter oder zumindest cleverer als „die Alten“ (Anm.d.R. bzw. „den Jüngeren“), und deswegen geht er andere, vermeintlich bessere Wege zur Leistungssteigerung im Motorradsport. Auch das weiß Ron Lewis. Und deswegen gibt er gleich zu jeder seiner Weisheiten Beispiele, was passiert, wenn man davon abweicht. Und ich kann euch sagen aus eigener Erfahrung: genau das passiert dann auch! (Anm.d.R. genau!)

So sind diese Artikel insbesondere für jene kleinen Schlaumeier, die an sich selbst schon viel Erfahrung gesammelt haben. (Anm.d.R. wie sollen wir denn das verstehen? Pfui!) Denn sie werden sich spätestens nach dieser Lektüre darüber klar werden, dass in den 50 Jahren zwischen 1920 und 1970 über einen Rennmotor mit vorgegebenen technischem Viertaktkonzept alle Erfahrungen- ob gut oder schlecht – gemacht sind. (Anm.d.R. und die Zwibacksägen üben noch?)

Es würde den Rahmen diese „Megaphones“ sprengen wenn ich hier auf alles einginge, daher im folgenden einige ausgesuchte Beispiele (Anm.d.R. danke, war auch schon fast eingeschlafen).

Der Vergaser ist mit einem guten mechanischen Uhrwerk schweizerischer Manufaktur zu vergleichen, nur dass eine Schweizer Uhr (Anm.d.R. Hallo Schweiz! Ich rufe Werner Vätterli!), wenn sie schlecht läuft, Dich nicht umbringen kann, es sei denn, sie fällt vom Wohnzimmereschränk und trifft dich am Kopf (deshalb: auch in der guten Stube nur mit ECE 05 Vollvisierhelm!). (Anm. d.R. ha, ha, was haben wir über den Witz gelacht!)

Ein verbreiteter Irrtum ist, dass für den Rennbetrieb ein ausgeschlagener Schieber nicht so relevant ist, da es auf gutes Standgas ja nicht so ankommt. Daß ein ausgeschlagener Schieber auch noch andere Probleme mit sich bringen

kann, ist nicht immer ganz so klar. So hat sich an meiner Aermacchi einmal ein verschlissener Schieber in der Vollgasstellung (Anm.d.R. woher kennst Du die eigentlich?) beim Anbremsen Ende Start/Ziel auf dem Hungaroring an einer Riefe im Vergaserdom (Anm.d.R. Sancto dell'Órto?) verkantet und blieb hängen. Sehr angenehm!!

Ansonsten: das was Spiel hat rappelt! Und wenn es lange rappelt, dann bricht's halt (Heinrich von Kleist: „Der zerbrochene Schieber“ 1821). Auch das ist mir schon vorgekommen. Wie ein Brennraum, das Dach des Kolbens sowie die Ventile und deren Sitze sich im wahrsten Sinne des Wortes beeindrucken zeigen, wenn ein ausgebrochenes Stück aus einem verschlissenen Schieber sich nach einigen hundert „ups and downs“ des Motortaktes in den Dämpfer des Auspuffs verabschiedet, konnte ich jüngst „erfahren“ (Anm.d.R. man sieht: aus dem ersten Schaden nix gelernt!). Ron Lewis bemerkt dazu: „Do get rid of a badly worn slide, before it gets rid of you!“

Daß man Düsen aufreiben kann, weiß jeder, dem einmal bei einem Event die Düsen „nach oben“ ausgegangen sind. Das Aufreiben an sich ist auch nicht so schlimm, aber man darf nicht vergessen, die aufgeriebene Düse nach dem Rennen in die Tonne zu entsorgen, denn tut man sie in die Tabaksdose zu den anderen Düsen (Anm.d.R. von allen) zurück, ist das der Anfang der totalen Verwirrung beim nächsten Lauf. „Hatte ich jetzt die 380er oder die 410er Düse aufgerieben?“

Im Gegensatz zu vielen anderen Tunern ist Ron Lewis der Meinung, dass man – will man Vergasertuning betreiben- eher zu kleineren Größen greifen sollte. Insbesondere die Gigantomanie der Italiener habe selten (durch den größeren Vergaser allein) zu besseren Platzierungen geführt. Im Gegenteil. Als Aermacchi Ende der 70er Jahre noch einmal mit den alten GP-Maschinen in die neu geschaffene

Formual 3TT einstieg, mussten die Vergaser auf 30mm Durchmesser Originalgröße wegen des Reglements reduziert werden. Und? Sie waren schneller!! (zumindest auf den „short tracks“) (Anm.d.R. schneller als was? Kreidler?)

Ein weiterer Artikel beschäftigt sich mit Sicherung von befestigten – meist verschraubten – Teilen am Moppet. Mittlerweile haben wohl alle eingesehen, dass man von der Anschaffung von Sicherungsdraht und Zwirbelzange nicht mehr herkommt.. 1.Grundatz: Man kann nie zuviel mit Draht sichern. Neben Schrauben am Motor, Schutzbleche, Gabel, Auspuff, Bremshebeln, Stoßdämpfern, können z.B. Bowdenzughülsen, Vergaserdeckel und/oder Tankverschlüsse sinnvollerweise mit Draht gesichert werden. Verkleidungsteile sichert man am Besten mit Versenkkopfschrauben, großen Unterlegscheiben, Gummipplatten und Nylonmuttern (Anm.d.R. das reicht schon?) Eine einzelne Halterung für das Auspuffsystem – zusätzlich zum Einschub in den Zylinderkopf ist zuwenig.

Und... Auspuffbefestigung immer in Gummi oder zumindest elastisch, wenn möglich auch im Bereich des Dämpfers mit großdimensionierter „Schelle“! (Anm. d.R. Hallo Schello!)

Hat man einmal den Motor auf dem Prüfstand vibrieren sehen, wundert man sich, daß nicht noch mehr abgeschüttelt wird.

Silentbloccs sollte man über das Gummisegment hinweg noch zusätzlich drahtsichern, da immer nur die Gummisegmente abscheeren, nie die Bolzen aber abbrechen..

Loctite ja, wo immer es sinnvoll ist, aber eben nur da, wo man das verschraubte Teil später ggf. erhitzen kann (um die Loctiteverbindung wieder zu lösen).

Jetzt kommen noch einige Charaktersätze, die man einfach nur so zitieren kann:



„For the petroltank there is only one philosophy: rubber,rubber and rubber. The more rubber you use the better! Glass fibre tanks are bad news,they always end up leaking and have to be drained after every meeting“ sowieso. (Anm.d.R. what do you want for nothing? Rubber bisquits?)

Was auch in Gummi muß, ist die Batterie, heutzutage auf Grund von Gel nicht mehr ganz so problematisch (Anm.d.R. was hat denn die Frisur mit der Batterie zu tun ?).

Jetzt noch ein paar banale Empfehlungen (Anm. d.R. noch mehr ?):

Auch wenn du ein noch so großer Experte und Guru bist, scheue dich nicht andere Leute (Anm.d.R. von allen?) um Rat zu fragen, solltest du tatsächlich einmal – was allerdings nicht zu erwarten ist – in Schwierigkeiten sein (Anm. d.R. Haste mal 'ne Mark für mich?).

Du musst ja nicht gleich mit der Tür in's Haus fallen, beginne das Gespräch mit Nebensächlichkeiten z.B. „Was hältst du eigentlich von Castrol R ?“ (Anm.d.R. oder geht auch:„Schönes Wetter heute !“ ?).Schnell kannst du dann zu Lagermaterialien, Kupplungsrutschen oder unerklärlichen Kolben-schäden überleiten (Anm.d.R. oder „Haste jetzt mal 'ne Mark für mich ?“).

Ein ganz wichtiger Punkt ist: alles aufschreiben!! Nicht nur wenn man

schon die 40 überschritten hat. Vergaserdüsen und Zündzeitpunkte sind schneller vergessen als man denkt.(Anm.d.R. noch denken kann).

Bohrung, Hub und Ventilspiel kann man getrost mit Filzstift auf dem Motorgehäuse vermerken. Ritzel und Kettenblätter lassen sich mit Schlagzahlen kennzeichnen.

Am Nürburgring bei einer Veranstaltung unser Stief-Schwesterorganisation VFV traf ich mal einen „alten Hasen“, der hatte für jeden Bereich von Luftfeuchte und Temperatur und jeden Kurs über Jahre hinweg Vergaserbedüsung und Übersetzungen archiviert. So konnte er immer gleich gleichmäßig fahren (funktioniert beim Würfelprinzip von Time Desolate allerdings nicht !)

Welches ist eigentlich die beste Methode „unblutig“ eine Aussage über den Zustand des Big End zu machen? Aufmachen und nachgucken. Keine andere! Dabei immer – wenn vorhanden – Schlammhülse nicht vergessen. Auf welche Seite der Kurbelwelle musste eigentlich welcher shim? Wieviele Linksgewinde hat Dein Motor eigentlich und wo ? Wie lange hält eine Primärkette? Braucht der Mensch wirklich „Special Tools“ ?

Fragen über Fragen, ich weiss es auch alles nicht so genau.

Und bis hierher ist an unserem virtuellen Motorrad noch nicht einmal was kaputt!

Ein Wort zum Tuning (siehe oben unter Vergaser):

Bei einem Rennmotor, z.B. Norton Manx oder BSA Gold Star, kann man davon ausgehen, dass bezüglich Gasfluss, Brennraum, Ventilgrösse usw. nicht mehr viel zu verbessern ist, es sei denn man verändert das ganze Motor-konzept. Wenn es eine bessere Auslegung des Motors gegeben hätte, dann wäre dass doch von den Nortonleuten damals umgesetzt worden, oder?(Naja, bei Norton nicht unbedingt, aber bei BSA).

Zitat aus einem Greeves-Handbuch: Polishing the ports will only serve to encourage the rider.

Kann Polieren wirklich Leistung steigern?

Das beste Tuning ist penibler Aufbau des Motors mit guten Teilen (Jörg, es hat geklingelt !)

Anders bei Verwendung von Strassenmaschinen. Hier sind der Phantasie unseres kleinen Schlaumeiers keine Grenzen gesetzt und er kann sich trefflich austoben. Und wenn wir uns im Sommer auf der Strecke austoben, warum tun wir's im Winter nicht in der Werkstatt?

Hirntraining - ein Zauberwort, das sich gewaschen hat

Wie es bekannt ist, muss der Werkspilot auch überausgeprägte mentale Fitness verfügen, um seiner Berufung erfolgreich nachgehen zu können. Frei nach dem Motto: „Was rast rostet nicht“ hat unser Verlach ausgezeichnete Spitzenkräfte der Zychologie und Hirnforschung zusammengetrommelt, um für den ambitionierten Fahrer auch in der wettbewerbsfreien Zeit (Depression) ein ausgeklügeltes Trainingsprogramm zusammen zu stellen. Was dabei heraus kam überzeugte nicht nur die Unternehmensspitze, sondern sogar die Fachwelt konnte nicht dagegen halten. Bundesgesundheitsminister Usel Schamott hält diese Kampagne für ausgesprochen vielhaltig und nachversprechlich. Er soll sogar von Geistreichheit gesprochen haben.



Wie's gemacht wird:

Die Trainingsprozedur ist nicht nur einfach, sondern tut auch überhaupt nicht weh. Links finden Sie zwei scheinbar identische Abbildungen, doch aufgepasst, wie von Zauberhand haben sich **im oberen Bild 10 Fehler** eingeschlichen, die es gilt dingfest zu machen.

Um den vollen Trainingseffekt zu erhalten, sollte diese Aufgabe mehrmals täglich, bis zum Beginn der Rennsaison wiederholt gelöst werden. Auch Anfänger werden schnell Erfolgserlebnisse vorweisen können und feststellen, dass es von Mal zu Mal immer schneller geht - eben wie auf richtigen Rennstrecken.



Zunächst sollte man sich für die Aufgabe genügend Zeit lassen und die Bilder ganz in Ruhe auf sich wirken lassen. Wir empfehlen für den Anfänger circa 2 - 3 Stunden. Fortgeschrittene sollten nicht unter 1:Stunde:46 Min. beginnen, und diesen Zeitraum bis Saisonbeginn kontinuierlich auf 1:Min.46:Sek. verkürzen, um so an die Form des Vorjahres anknüpfen zu können.

Als kleiner Anreiz winkt dem Schnellsten Aufgabenlöser ein **tolles Präsent**:

Eine benzinbetriebene Heizdecke für die langen und bitterkalten Winterabende.

Einsendeschluss war
der 6.11.2003

(Eigentlich schade für alle,
die teilnehmen wollten)