



rtbf.be

The Rolling Stones

"Satisfaction"



ECOUTEZ L'ORIGINAL

LA RADIO ROCK 'N POP

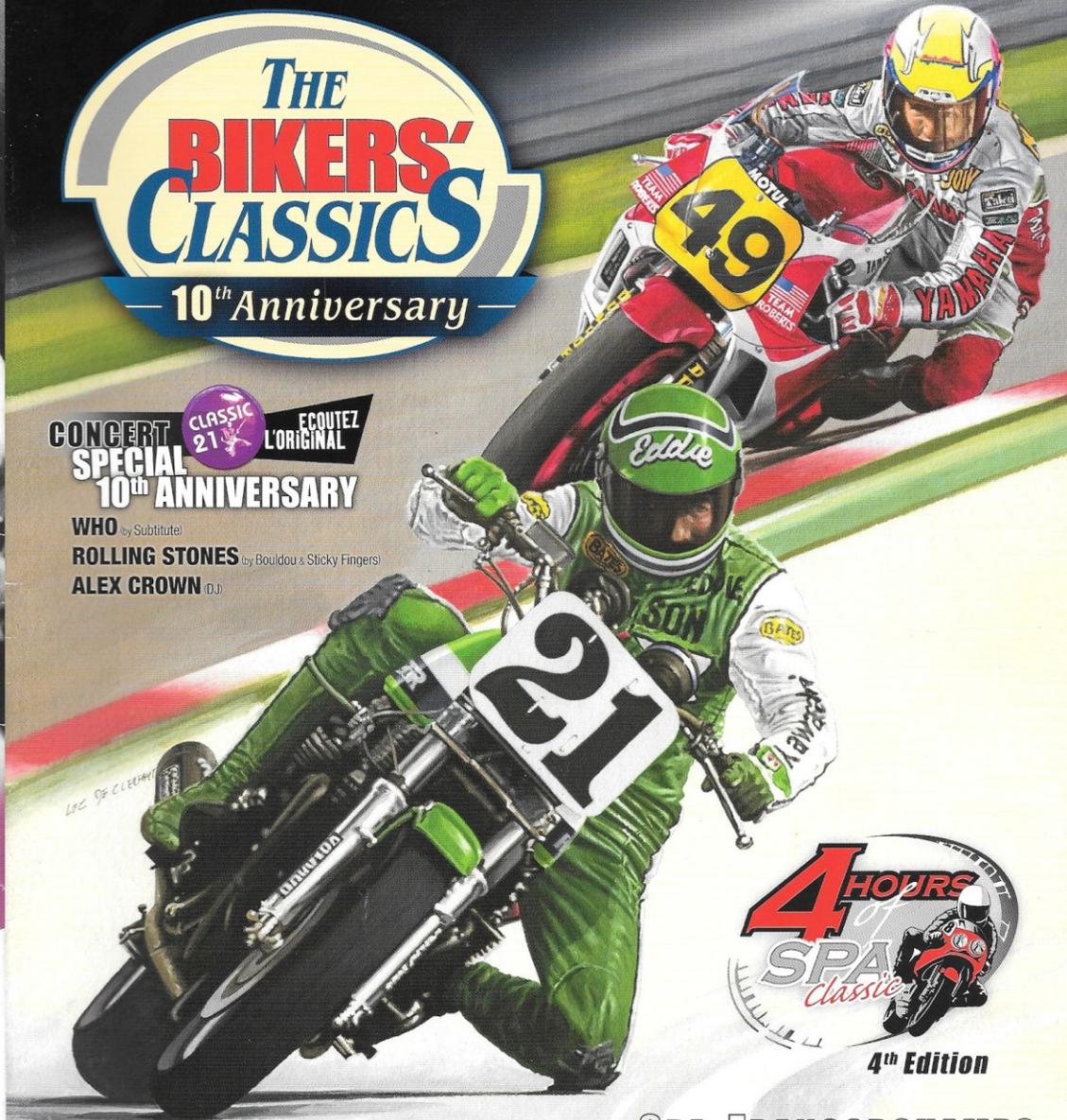
GP PARADE • ANIMATIONS • EXHIBITION • TRADE AREA • CONCERTS • DEMONSTRATIONS

THE BIKERS' CLASSICS

10th Anniversary

CONCERT SPECIAL
CLASSIC 21 L'ORIGINAL
10th ANNIVERSARY

WHO (by Substitut)
ROLLING STONES (by Bouldou & Sticky Fingers)
ALEX CROWN (DJ)



4th Edition

www.BIKERSCLASSICS.be SPA-FRANCORCHAMPS

2€

ENTER THE PROGRAM !

29-30/06 & 01/07/2012



When I launched the first edition in 2002, I could never dream that the Bikers' Classics would become that successful.

I figured there would still be some interest in the races from the past, but not that much.

In the beginning, I thought of organising this meeting of classic bikes and former champions every two years.

But I did not count on the enthusiasm of the collectors, riders and crowd. In short, on your passion. I quickly understood that all of you just wanted an annual meeting with a nice and pleasant formula.

It is true that the attraction of the track of Spa-Francorchamps was part of this interest, because a trip to the Ardennes means for many among you a return to the glorious past. For this tenth edition, on top of the usual programme, we have invited the Superbikes to join us. They deserve it, because they were and still are very attractive. There have been so many facts that their history is as intriguing and rich as the Grand Prix history. I am convinced that today, but also in the future, the Superbikes will bring us many interesting assets.

As I am convinced that the 4 Hours of Spa Classics will continue to be one of the highlights. The sold out participant list is one proof, and the fact that Imola has organised a similar race for the 3rd edition of the 200 Miglia revival is another one. Is this not the best way to create a European Championship ? I wish you all a nice weekend and thank you for your presence, I also thank my entire team and the responsables of the track of Spa-Francorchamps, because without them, this big motorcycle feast would not be possible.



Christian Jupsin / DGSPORT



© 2012 DGSPORT



Chief Executive
Christian Jupsin

Event Coordinators
Robert Vandevorst / Olivier Aerts

GP Parade Coordinator
Pierre-Yves Jacquemin

Village Coordinator
Carolane Jupsin

4 Hours of Spa Classic
Estelle Seffer

Treasurer
Isabelle Schyns

Scrutineering Series
CRMB



Scrutineering GP + SBK
Henk Soppe
Herman Soppe
Jan Rienko Greven
Dina Greven

Track Coordinator
René Rutté / Christian Dupuis
Eric Hubert

Press Officer
Philippe Borguet
Frank Weeink / Derk Evers

Design Editor
Michaël Bovy

Photography
Target Press / Mortons Media Archive
Frank Bischoff

Commentators
Jaap Timmer / Vincent Franssen

The organization wishes to thank the staff of the circuit at Spa-Francorchamps and a special thanks to all the spectators, photographers, marshals, partners and staff without whose help Bikers' Classics would not have been possible and thanks especially to the people of Spa-Francorchamps for making us feel so welcome.

Committee - Thanks... - Index

- 03. Préface
- 04. Index
- 05. Animations
- 06. Map of the paddock
- 07. Timetable
- 08. Animations
- 09. Enter the superbikes
- 13. «Fast Freddie» Spencer
- 16. CSBK-Master-Series
- 18. The souvenir album
- 20. Dedication & Autographs
- 22. Team 4H Endurance
- 23. List of Riders 4H
- 24. List of Grand Prix Riders
- 26. List of SuperBike Riders
- 28. List of Riders Series
- 38. 200 Miglia di Imola



Organization - Animations

Signing Session

Comme toujours, les plus célèbres invités des Bikers' Classics se plieront de bonne grâce aux traditionnelles séances d'autographes. Ils vous attendent dans le stand de l'exposition DUCATI (Village) le samedi à 13h30 à 14h00 et le dimanche de 12h30 à 13h00.

Signeersessies

Zoals altijd zullen de grote sterren op de Bikers' Classics zich met gaarnte lenen voor de signeersessies. Ze verwachten u in de DUCATI tentoonstellingsruimte (Village) op zaterdag van 13u30 tot 14u00 en op zondag van 12u30 tot 13u00.

Dedication sessions

As usual, the most famous invitees of the Bikers' Classics will take the pleasure to participate at the traditional dedication sessions. They will welcome you at the DUCATI exposition area (in the Village) on Saturday from 13h30 till 14h00 and on Sunday from 12h30 till 13h00.

Concert Samedi à 21h00

Du rock, encore du rock, toujours du rock. Invités par Classic 21, les Substitudes feront exploser la nuit avec les grands succès des Who avant que Bouldou et les Sticky Fingers ne se transforment en Rolling Stones. Et pour ceux qui en veulent encore, Alex Crown mixera sa meilleure musique jusqu'à la pointe du jour. La scène est située à l'entrée du Village, là où le dénivelé permettra à tout un chacun de vivre pleinement cette musique vraie et ne ratant rien des prestations de ces musiciens exceptionnels.

Concert Zaterdag om 21u00

Rock, rock en nog eens rock. De Substitudes, uitgenodigd door Classic 21, zullen de nacht inluiden op de tonen van de grote successen van The Who, waarna Bouldou en zijn Sticky Fingers zich aan de hits van de Rolling Stones zullen wagen. Wie er dan nog niet genoeg van heeft kan verder blijven rocken met Alex Crown, die tot in de vroege uurtjes de beste muziek zal draaien. Het podium is opgesteld bij de ingang van de Village, waar de helling toelaat dat iedereen volop kan genieten van de muziek en niks moet missen van het optreden van deze uitzonderlijke muzikanten.

Concert Saturday at 21h00

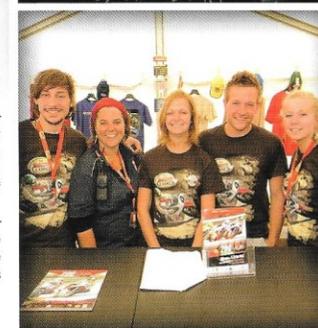
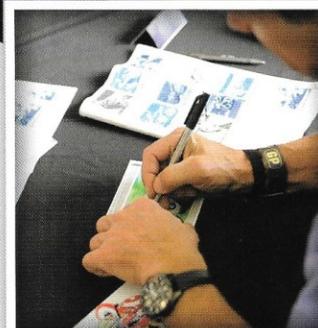
Rock, rock and once again rock. The Substitudes, invited by Classic 21, will open the concert with the biggest successes of The Who, followed by Bouldou and his Sticky Fingers who will bring the best of the Rolling Stones. And for those who still haven't had enough, Alex Crown will go on until the break of dawn with the best music ever. The podium is set up at the entrance of the Village, where the hill allows everyone to enjoy the music and not to miss anything from what is happening on stage.

Village

Au pied du raidillon, derrière les tribunes qui font face aux stands Endurance, dans le village de toiles, les foinneurs trouveront de tout : des bouquins neufs ou anciens, des pièces de collection, des outils, des boutiques diverses. De quoi se faire plaisir ou faire plaisir.

Aan de voet van de Raidillon, achter de tribunes die tegenover de Endurance stands zijn gelegen, in een tentendorp, kunnen de snuisteraars hun hartje ophalen : nieuwe of oude boeken, collectiestukken, gereedschap, diverse boetieks. Om zichzelf of iemand anders een plezierje te doen.

At the foot of the Raidillon, behind the tribunes that face the Endurance boxes, in the tent village, you can find all you are looking for : new or old books, collectors items, tools, numerous boutiques. To buy a gift for someone, or for yourself !



Photos

Les plus belles photos souvenirs de cette 10^{ème} édition seront disponibles au centre du paddock, non loin de la Tour Uniroyal. Ne les ratez pas !

Foto's

De mooiste souvenirfoto's van deze 10^{de} editie zullen beschikbaar zijn in het hart van de paddock, niet ver van de Uniroyal toren. Mis deze niet !

Pictures

The most beautiful souvenir pictures of this 10th edition will be available in the centre of the paddock, not far from the Uniroyal tower. Don't miss out on them !

Boutique Bikers' Classics

Plus beaux que jamais, T-shirts et articles commémoratifs seront en vente à la boutique Bikers' Classics située dans le Village, en face de l'exposition DUCATI. Ils deviendront vite des collectors !

Bikers' Classics Boetiek

Mooler dan ooit ! T-Shirts en souvenir artikelen zullen te koop zijn in de Bikers' Classics boetiek, gestueerd in de Village, rechtover de DUCATI tentoonstelling. Het worden snel collectors items !

Bikers' Classics Boutique

More beautiful than ever, T-shirts and souvenirs for sale in the Bikers' Classics boutique, situated in the Village, in front of the DUCATI exposition. They quickly turn into collectors items !

Pit Walk

Plaisir des yeux, plaisir des rencontres. Le long des stands et avant de monter en piste, les champions en personne vous présenteront les plus belles motos de cette 10^{ème} édition. Attention : pour des raisons de sécurité évidentes, la pit-lane ne sera ouverte qu'à des heures bien précises et devra être dégaagée pour les 4 Hours of Spa Classic.

Fermeture de la pit-lane stands F1 :
Vendredi 29 juin : • de 11h10 à 12h10 • de 14h20 à 15h00
• de 17h20 à 23h10. Samedi 30 juin : de 17h25 à 24h00.
Fermeture de la pit-lane stands Endurance :
dimanche 1er juillet : de 10h40 à 12h00 et de 14h15 à 16h30.

Het plezier van te kijken en te ontmoeten. Voor ze het circuit opgaan tonen de kampioenen in levende lijve u graag hun mooiste machines van deze 10^{de} editie langsheen hun stands. Opgelet : om veiligheidsredenen wordt de pitlane slechts op bepaalde uren geopend en moet ze worden vrijgemaakt voor de 4 Hours of Spa Classic.

Sluiting van de pitlane stands F1 :
Vrijdag 29 juni : • van 11u10 tot 12u10 • van 14u20 tot 15u00 • van 17u20 tot 23u10. Zaterdag 30 juni : van 17u25 tot 24u00. Sluiting van de pitlane stands Endurance :
zondag 1 juli van 10u40 tot 12u00 en van 14u15 tot 16u30.

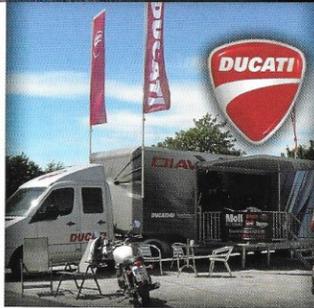
A pleasure for the eye and the joy of meeting the stars. Along their boxes, just before getting on track, the champions themselves present you their most beautiful machinery of this 10th edition. Attention : for evident safety reasons, the pitlane will only be opened on very specific times, it will be closed for the 4 Hours of Spa Classic.

Closing time of the pitlane - F1 boxes :
Friday June 29th : • from 11h10 till 12h10 • from 14h20 till 15h00 • from 17h20 till 23h10. Saturday June 30th : from 17h25 till 24h00. Closing time of the pitlane - Endurance boxes : Sunday July 1st from 10h40 till 12h00 and from 14h15 till 16h30.



Expo Ducati

Après 40 ans de succès, Ducati exposera à au centre du Village les plus beaux fleurons de ses bicylindres. Des machines rares et uniques, une expo à ne pas louper. Accueil personnalisé pour les clubs Ducati avant la découverte du circuit dimanche à 13h35 à 13h55. Pour les autres, ceux qui ne sont pas encore convaincus, découverte et possibilités d'essais de la gamme actuelle.



Na 40 jaren van succes, toont Ducati u in het hart van de Village haar allerbeste tweecilindren. Zeldzame en unieke exemplaren, een niet te missen tentoonstelling. Voor de Ducati clubs is er een gepersonaliseerd onthaal net voor de start van de ontdekkingsrit op circuit op zondag van 13u35 tot 13u55. Voor de anderen, die nog niet overtuigd zijn, is er een ontdekkingsrit en mogelijkheden om het huidige gamma te testen.

After 40 years of success, Ducati will exhibit its most beautiful two-cylinders in the centre of the Village. Exceptional and unique motorcycles, an exhibition you just have to see. There will be a personalised welcome for the Ducati clubs just before the parade on track on Sunday from 13h35 till 13h55. For all others, who are not convinced yet, a tour and testing sessions of the current range are possible.

F.B.V.A.

La fédération belge des véhicules anciens vous attend dans son stand au sein du Village, au pied du raidillon, et vous proposera un rallye de 60km sur deux parcours différents. La possibilité sera donnée aux clubs, participant à la manifestation sous l'égide de la FBVA, de participer à une parade sur le circuit de 13h55 à 14h15. Le stand FBVA vous accueille les vendredi, samedi et dimanche de 09h00 à 18h00.

B.F.O.V.

De Belgische Federatie voor Oude Voertuigen verwacht u op haar stand in het midden van de Village, aan de voet van de Raidillon, en stelt u een rally voor van 60km over twee verschillende trajecten. Aan de clubs die via de B.F.O.V. deelnemen aan de manifestatie zal de gelegenheid geboden worden om deel te nemen aan een parade op circuit van 13u55 tot 14u15. U kunt terecht op de stand van de B.F.O.V. op vrijdag, zaterdag en zondag van 09u00 tot 18u00.

B.F.O.V.

The Belgian Federation of Old Vehicles will welcome you at their booth located in the centre of the Village, at the foot of the Raidillon, and proposes a 60 km rally over two different itineraries. Clubs participating at the event via the B.F.O.V. will get the opportunity to participate at the parade on track between 13h55 and 14h15.

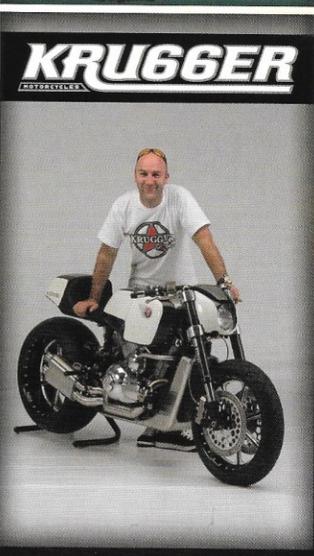
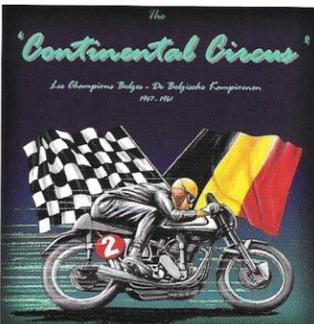
The booth of the B.F.O.V. will be opened on Friday, Saturday and Sunday from 09h00 till 18h00.

Expo Krugger

Notre ami Krugger vous réserve une belle surprise avec un diaporama pas comme les autres ; il vous permet également de découvrir sa future réalisation, avant son envoi au Japon. Un nouveau titre de champion du monde pour notre artisan de la mécanique ? Plus que certain ! Cette magnifique pièce d'orfèvrerie est à admirer dans le Village, non loin de l'expo DUCATI.

Onze vriend Krugger heeft voor u een mooie en wel heel uitzonderlijke verrassing in petto ; u zult er immers ook een stapje in de toekomst kunnen zetten en zijn nog onafgewerkte realisatie kunnen bewonderen alvorens deze naar Japan gaat. Een nieuwe wereldtitel voor onze technische ambachtsman misschien ? Wij geloven er alvast in ! Dit prachtige kunstwerk kunt u bewonderen in de Village, niet ver van de DUCATI expo.

Our friend Krugger has a very special surprise for you, with a extra feature; he will allow you to look into the future, by showing you his most recent project, before it is even finished and will leave for Japan. A new world title for our mechanical craftsman ? We are convinced of it ! This magnificent piece of craftwork will be exhibited in the Village, not far from the DUCATI exhibition.



Safety Tour

Pour toutes les questions que vous vous posez, Touring Assurance possède la bonne réponse. Un parcours d'adresse sur des motos de faible cylindrée vous est proposé, avec un concours à la clé ; ce parcours vous permettra aussi de vous initier à la conduite de scooters électriques.

Situé immédiatement à gauche de l'entrée du Village, le Safety Tour vous accueille les vendredi, samedi et dimanche de 09h00 à 18h00.

Op al u vragen heeft Touring Verzekeringen altijd een goed antwoord klaar. U kunt er ook terecht voor een behendigheidsparcours op lichte motoren en er is ook een wedstrijd op maat ; op dit parcours kunt eveneens kennismaken met het rijden met een elektrische scooter.

Safety Tour ontvangt u graag op vrijdag, zaterdag en zondag van 09u00 tot 18u00 links aan de ingang van de Village.

To all questions you might have, Touring Insurance has the right answer. An obstacle course with small displacement motorcycles and a contest await you ; you will also be able to try out electrical scooters on this track.

Safety Tour is situated immediately to your left at the entry of the Village and will be opened on Friday, Saturday and Sunday from 09h00 till 18h00.

Découverte

En exclusivité, Jan Kerkhofs présentera son dernier ouvrage relatant les exploits d'Auguste Goffin et d'une époque d'après-guerre où les pilotes belges signèrent quelques hauts-faits. Une vraie première ! Cet ouvrage, indispensable à tout collectionneur, vous est présenté à la boutique Bikers' Classics.

Auguste Goffin en personne dédicacera cette véritable compilation des heures de gloire de notre histoire motocycliste.

Ontdekking

Jan Kerkhofs zal hier in première zijn laatste werk aan u voorstellen, over de exploit van Auguste Goffin en de na-oorlogse periode waarin de Belgische piloten een aantal hoge toppen scheerden ! Dit werk, onontbeerlijk in de bibliotheek van elke verzamelaar, wordt u aangeboden in de Bikers' Classics Boetiek.

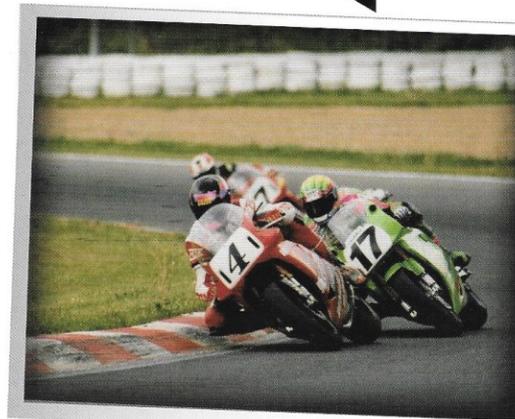
Auguste Goffin zelf zal deze compilatie van zijn glorie momenten in onze motorgeschiedenis voor u signeren.

Première

Jan Kerkhofs will present in première his last book about Auguste Goffin and the post-war period when Belgian riders wrote some nice motorcycle history. This book, indispensable in the library of collectors, will be presented at the Bikers' Classics boutique.

Auguste Goffin himself will sign this compilation of his most glorious moments in motorcycle history.

ENTER THE SUPERBIKES !



Petite histoire d'une grande classe

Comment naquit la Superbike...

Il n'y avait que les Américains pour inventer la formule. Déjà qu'ils transformaient leurs puissives Harley-Davidson pour les faire tourner à des vitesses folles sur les anneaux en terre battue du dirt track, voilà qu'ils s'emparent des motos d'origine, boostent les moteurs au maximum, y ajoutent un strict minimum d'ingrédients avant de les lancer sur les circuits. Nous sommes en 1973 et, d'emblée, le spectacle proposé par la fédération américaine AMA est assuré. Surtout, il établit une étroite connivence avec le public qui n'a aucun mal à identifier, au travers de ces machines de course, sa propre moto. Pendant trois ans, cette classe se nommera « Production Superbike », avant de ne conserver que la seule appellation Superbike.

Een klein beetje geschiedenis over een grote categorie Of hoe Superbike werd geboren ...

Er waren maar een paar Amerikanen nodig om deze formule uit te vinden. In eerste instantie transformeerden zij hun Harley-Davidsons, om dan aan duizelingwekkende snelheden rondjes te draaien op de gestampte aarde van het dirt track. Iets later pakten ze originele motoren, pompten de blokken op tot het uiterste, voegden een strikt minimum aan ingrediënten toe en trokken daarmee het circuit op. Het is 1973 en het spektakel dat de Amerikaanse federatie AMA biedt kent meteen een groot succes. Vooral ook omdat er een nauwe band ontstaat met het publiek dat zonder enige moeite haar eigen motorfietsen herkent in deze racers. Gedurende drie jaar bestaat deze klasse onder de naam « Production Superbike », waarna ze verder door het leven gaat als Superbike.

A little history about a great category

How Superbike was born ...

It only took a few Americans to invent this formula. They already transformed their powerful Harley-Davidsons to ride laps on the dirt track at a spectacular speed. After that, they turned to original motorcycles, tuned the engines to the maximum, added a strict minimum of ingredients and launched themselves on the track. It is the year 1973, the spectacle provided by the American federation AMA is very successful. Especially as the public can easily recognise their own motorcycles in these race bikes. During three years this category is called « Production Superbike », after which it goes by the simple name of Superbike.

Le flat twin au sommet !

Le premier championnat est remporté, au nez et à la barbe des motos japonaises, par Réginald Charles Pridmore au guidon d'une BMW préparée par Butler & Smith Beemer. L'histoire de Pridmore est digne d'une « succes story » comme les aiment les Américains. Cet Anglais, déjà fervent compétiteur dans son pays, vendit tous ses biens pour tenter sa chance dans le Nouveau Monde. Cette audace allait lui réussir puisque, après son premier succès sur le flat twin allemand, il passa dans les rangs de Kawasaki et ajoutait deux nouveaux titres à son palmarès (77 & 78) avant de prendre sa retraite à 39 ans. D'emblée, les courses AMA Superbike connurent un succès populaire croissant, d'autant plus que le degré de préparation des machines ne cessait de s'élever.

De flat twin aan top !

Het eerste kampioenschap wordt met kop en schouders gewonnen door Réginald Charles Pridmore aan het stuur van een BMW geprepareerd door Butler & Smith Beemer, voor de Japanners. De geschiedenis van Pridmore mag gerust een « succes story » genoemd worden, zo hebben de Amerikanen het graag. De Engelsman, die reeds een fervent piloot was in zijn eigen land, verkocht al zijn hebben en houden om zijn kansen te wagen in de Nieuwe Wereld. En die durf zou hem geen windeieren leggen, want na zijn eerste succes met zijn Duitse flat twin, werd hij ingelijfd door Kawasaki en voegde hij nog twee titels toe aan zijn palmares (in '77 en '78), alvorens het op 39 jarige leeftijd voor bekeken te houden. Het succes van de AMA Superbike races groeide steeds meer en het tunen van de machines ging steeds verder.

Flat twins rule !

The first championship is easily won by Réginald Charles Pridmore aboard a BMW, prepared by Butler & Smith Beemer, in front of all the Japanese bikes. The history of Pridmore can be called a true success story, the « American Dream come true ». The Englishman, who was already a die-hard racer in his own country, sold all he owned to pursue his dreams in the New World. And his audacity paid off, because after his first success on his German flat twin, he joined the Kawasaki team and added two more titles to his list of wins (in '77 and '78). He retired at the age of 39. The AMA Superbike races gained more and more success and the preparation of the bikes was always taken to a higher level.



Yoshimura s'en mêle !

C'est à cette époque que le Japonais Pops Yoshimura fit parler la poudre. Ce sorcier de la mécanique, après avoir travaillé pour Kawasaki, trouva des oreilles plus attentives chez Suzuki. L'usine d'Hamamatsu fabriqua, à la demande, les pièces qu'il inventait. La recette était tellement bonne que les GS 1000 Yoshimura devinrent vite les références du championnat. Une aura qui ne plût guère à Honda qui engagea l'Américain McLaughlin pour diriger une équipe capable de mettre à mal cette domination. Tous les coups furent permis et l'on raconte que la GS que Roberto Pietri acheta pour 10.000\$ à Yoshimura se retrouva, comme par hasard, au centre R&D du premier constructeur mondial...

On comprend la rage du sorcier japonais qui coupa les vivres (et surtout les pièces spéciales) à un Pietri qui s'empressa alors de passer chez Honda.

Yoshimura moeit zich !

Het is op dat moment, dat de Japanner Pops Yoshimura van zich laat horen. Deze mechanische goeroe, die al voor Kawasaki had gewerkt, kreeg meer gehoor bij Suzuki. De fabriek in Hamamatsu produceerde op vraag de stukken die hij uitvond. Het was een dusdanig goed concept dat de GS 1000 Yoshimura de referentie werd in het kampioenschap. En dit was niet naar de zin van Honda, die de Amerikaan McLaughlin onder de arm nam om een team te leiden dat weerstand kon bieden aan deze alleenheerschappij. Alles was toegelaten en er wordt gezegd dat de GS die Roberto Pietri voor 10.000\$ kocht van Yoshimura per toeval in het R&D centrum van de wereldleider onder de constructeurs belandde... Men begrijpt de woede van de Japanse goeroe die op slag de toelage (en vooral stukken) voor Pietri stopzette, waarna deze snel overstapte naar Honda.

Yoshimura shows up !

It is in those days that Pops Yoshimura becomes famous. This Japanese mechanical wizard first worked for Kawasaki, but found more hearing with Suzuki. The factory of Hamamatsu produced the parts he invented on demand. It was such a good recipe that the GS 1000 Yoshimura became the reference in the championship. And that was not appreciated by Honda, who hired the American McLaughlin to lead a racing team, capable of breaking this domination. All was permitted, and it is said that the GS which Roberto Pietri bought from Yoshimura for 10,000\$ happened to find his way to the R&D centre of the world leader among the constructors... One understands the rage of the Japanese guru who immediately stopped Pietri's allowances (and especially the supply of special parts), Pietri then passed over to Honda.

Honda met le paquet

Mais cet espionnage industriel n'allait pas suffire. Les quatre CBF 900F venues du Japon affichaient une vitesse et une tenue de route toujours inférieures à la concurrence. Honda, qui ne manquait pas de moyens financiers, embaucha alors carrément l'équipe de Schuster & Gietel et la transféra du New Jersey en Californie. Tout fut démonté, vérifié et remanié. On changea les roues, on trouva des chevaux supplémentaires pour les moteurs et les châssis furent même coupés et ressoudés pour obtenir un angle de direction différent ainsi qu'une répartition des masses 50/50. Ce n'est qu'au terme de ces profondes transformations que Honda allait retrouver le chemin des podiums, notamment avec Freddie Spencer.

Honda zet de grote middelen in

Maar industriële spionage was niet voldoende. De vier CBF 900F uit Japan waren nog steeds minder snel en hadden een minder goede wegijging dan de concurrentie. Honda, die het niet ontbrak aan financiële middelen, nam carrément het team Schuster & Gietel in dienst en liet ze overplaatsen van New Jersey naar Californië.

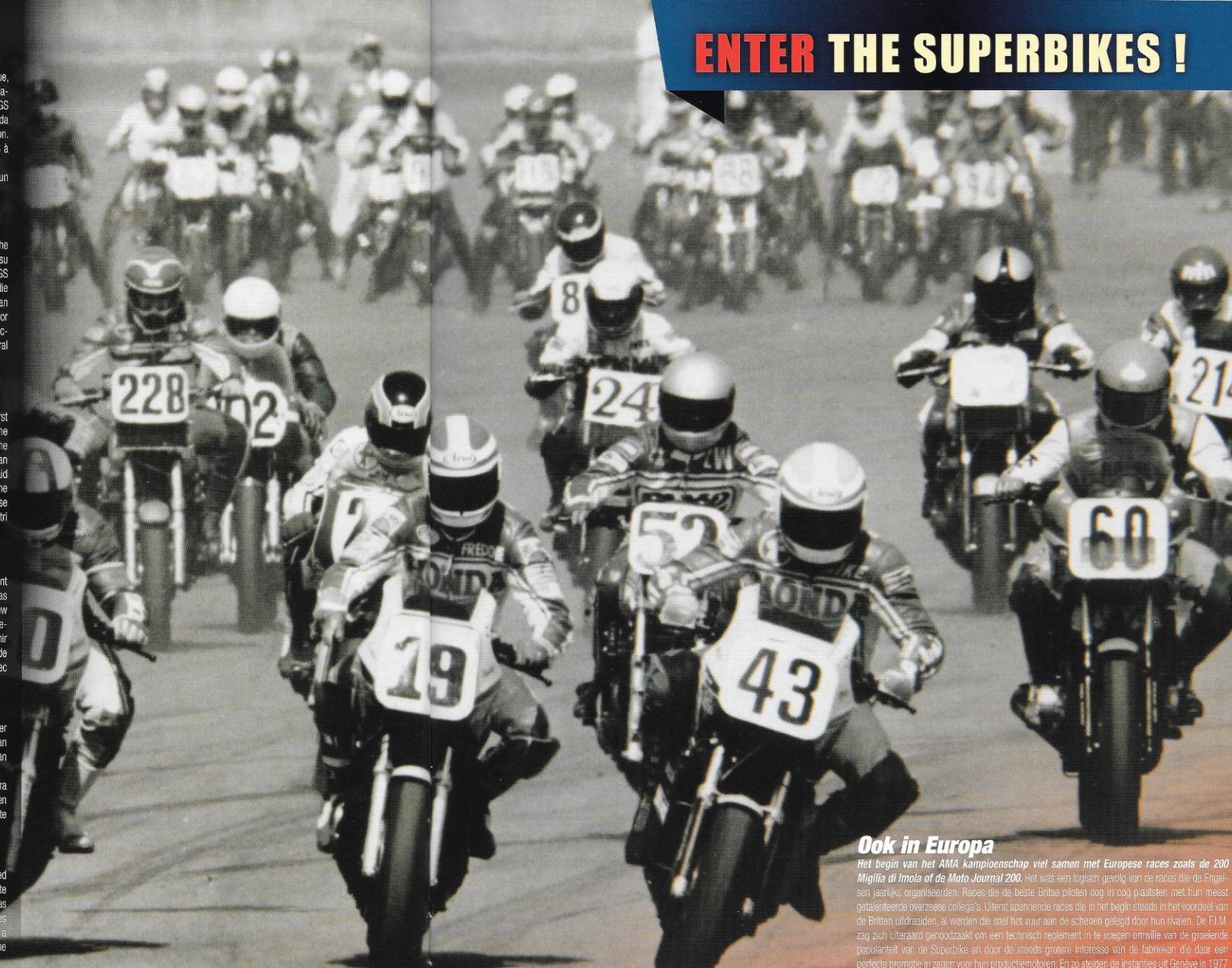
Alles werd gedemonteerd, gecontroleerd en aangepast. De wielen werden veranderd, er werden extra pk's toegevoegd aan de blokken en de frames werden zelfs versneden en opnieuw gelast om een betere hoek te bekomen om zo een 50/50 massaverdeling te bekomen. Het is pas na deze grote veranderingen dat Honda de weg naar het podium vindt, met name met Freddie Spencer.

Honda uses all its resources

But this industrial espionage was not enough. The four Japanese CBF 900F still had an inferior speed and handling than their competitors. Honda, who had all the financial resources they needed, quite simply hired the Schuster & Gietel team and relocated them from New Jersey to California. All was dismantled, verified and adjusted. The wheels were changed, horsepower was added to the engines and the frames were even cut and welded again to change the direction angle in order to obtain a 50/50 mass repartition. And only after all these transformations, Honda found their way back to the podium, with Freddie Spencer to be more specific.



Images supplied by Yanger Press



ENTER THE SUPERBIKES !

Ook in Europa

Het begin van het AMA Kampioenschap viel samen met Europese races zoals de 200 Miglia di Imola of de Moto Journal 200. Het was een logisch gevolg van de races die de Engelsen jaarlijks organiseerden. Races die de beste Britse piloten oog in oog plaatsten met hun meest getalenteerde overzeese collega's. Uiterst spannende races die in het begin steeds in het voordeel van de Britten uitdraaiden, al werden die snel het vuur aan de schenen gelegd door hun rivalen. De F.I.M. zag zich uiteindelijk genoodzaakt om een technisch reglement in te voegen omwille van de groeiende populariteit van de Superbike en door de steeds grotere interesse van de fabrieken die daar een perfecte promotie in zagen voor hun productiemotoren. En zo stelden de Instanties uit Genève in 1977 de eerste FIM CUP Formula voor.

Also in Europe

The start of the AMA Superbike championship coincided with European races such as the 200 Miglia di Imola or the Moto Journal 200. It was a logical reply to the races organised annually by the British. Races that placed the best British riders face to face with their overseas competitors. Most exciting races that in the beginning turned out in favour of the English riders, but they were quickly run in by their rivals. Faced to the huge success of the Superbike and the interest of the factories, who saw it as a great opportunity to commercialise their production bikes, the F.I.M. made up official technical regulations. The FIM Formula TT Cup was born in 1977.

En Europe aussi

Le début du championnat AMA Superbike correspondit avec des épreuves européennes comme les 200 Miles d'Imola ou le Moto Journal 200. Ce n'était que la suite logique des matchs que les Anglais mettaient annuellement sur pied lors de la trêve pascale. Matches qui opposaient les meilleurs pilotes britanniques à leurs plus talentueux collègues d'outre-Atlantique. Des joutes palpitantes qui, au début, tournaient à l'avantage des Brits mais devinrent bien vite la chasse gardée de leurs rivaux. Naturellement, devant le succès populaire de la Superbike et devant l'intérêt grandissant des usines qui voyaient là une excellente vitrine pour la commercialisation de leurs machines de productions, la F.I.M. s'empressa de codifier le règlement technique. Les instances de Genève créèrent tout d'abord la CUP FIM Formula TT en 1977.



Une domination anglo-saxonne

Cela tombait bien car, la fédération internationale avait des problèmes avec le Tourist Trophy de l'île de Man. Les champions du moment, Agostini en tête, ne voulaient plus participer à cette épreuve jugée trop dangereuse dans le cadre des championnats mondiaux de vitesse pure. Il fallait trouver une solution pour ne pas froisser les Anglais et perpétuer ce monument de la compétition. La Formula TT tombait à pic. De '77 à '89, l'on connut donc une série qui fit la gloire de quelques pilotes britanniques et irlandais. Il fut pourtant décidé que cette Cup ne se disputerait plus à partir de la saison '90. En fait, elle faisait double emploi avec le tout jeune championnat du monde Superbike créé en 1988. Et devinez qui s'imposa les six premières années de ce nouveau mondial ? ... les Américains : Fred Merkel ('88 & '89), Doug Polen ('91 & '92) et Scott Russell ('93). Une hégémonie qui fut seulement mise à mal par le Français Raymond Roche en 1990. Après ces débuts en fanfare des pilotes US, les débats s'équilibrèrent mais toujours avec une prédominance anglo-saxonne. Anglais, Australiens et Américains prirent plaisir à conquérir ce titre, souvent au guidon d'une Ducati, et dominer le palmarès de ce mondial. Il fallut attendre 2010 avec Max Biaggi et l'an dernier avec Carlos Checa, pour que des pilotes européens imitent Raymond Roche !

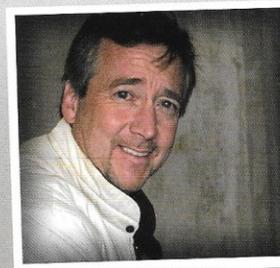
Een Angelsaksische overheersing.

Dat kwam goed uit, want de internationale federatie had problemen met de Tourist Trophy op het Isle of Man. De kampioenen van het moment, met Agostini op kop, wilden niet meer deelnemen aan deze wedstrijd die te gevaarlijk werd geacht in het kader van het wereldkampioenschap snelheid. Er was dus een oplossing nodig om de Engelsen niet te laten afhaken en hen warm te houden voor de competitie. De TT Formula kwam net op tijd. Van '77 tot '89 was dit de klasse waarin een aantal Britse en Ierse piloten hun grootste glorie momenten beleefden. Er werd echter toch beslist om deze Cup niet meer te laten plaatsvinden in 1990. Ze liep immers samen met het nieuwe wereldkampioenschap Superbike dat in 1988 werd opgericht. En raad eens wie de eerste zes overwinningen in dat nieuwe wereldkampioenschap op hun naam mochten schrijven ? ... de Amerikanen : Fred Merkel ('88 & '89), Doug Polen ('91 & '92) en Scott Russell ('93). Een alleenheerschappij die enkel werd onderbroken door de Fransman Raymond Roche in 1990. Na dit schitterende debuut van de Amerikaanse piloten, werd de strijd iets meer geëffend, al bleven de Angelsaksen wel bij de koollopers. Engelsmannen, Australiërs en Amerikanen vochten onder elkaar om de titel, vaak aan het stuur van een Ducati. Het was wachten tot 2010 voordat de Europese piloten, met name Max Biaggi en het jaar daarop Carlos Checa, de prestatie van Raymond Roche konden imiteren !

An Anglo Saxon domination

And that came just in time, because the international federation had difficulties with the Tourist Trophy at the Isle of Man. The champions of that time, with Agostini on top, refused to participate at this race any longer, as it was considered too dangerous in view of the world championship road race. A solution had to be found to keep the English involved in competition. The Formula TT was the perfect answer. From '77 till '89, this series knew many British and Irish stars. Nevertheless, the Formula TT ceased to exist as from '90. It was actually similar to the World Championship Superbike, created in 1988. And guess who won this championship the first six years ? ... the Americans : Fred Merkel ('88 & '89), Doug Polen ('91 & '92) and Scott Russell ('93). A hegemony that was only interrupted by the French rider Raymond Roche in 1990.

After these American years of glory, the race became more equalised, but the Anglo Saxons were still predominant. Englishmen, Australians, Americans, they all fought for the title, often aboard Ducati motorcycles. It took until 2010 with Max Biaggi and the year after that with Carlos Checa, for European riders to step into the footsteps of Raymond Roche !



«Fast Freddie» Spencer



ABOUT HIS AMA SUPERBIKE HONDA: "IT WAS A THRILL TO RIDE"

Freddie Spencer a un faible pour Francorchamps. Non seulement parce que, voici trente ans, il remportait son premier Grand Prix 500cc en Belgique, mais aussi parce qu'il s'y imposait en 1984 et 1985. Sans compter qu'en 1985, il signait un doublé en gagnant la catégorie des 250cc !
Pourtant, aux Bikers' Classics, «Fast Freddie» pilotera une réplique de la fantastique Honda CB750 Superbike dont les plus passionnés de ses fans se souviennent encore. Spencer se déhanchera également sur la selle de la Honda RC30 du Two Brothers Racing qu'il avait exploitée et testée en 1991 et 1992 lors du championnat américain Superbike.

Freddie Spencer heeft wat met Francorchamps. Niet alleen won hij er precies dertig jaar geleden zijn eerste 500 cc Grand Prix, hij wist daarna ook in 1984 en 1985 de Belgische wedstrijd voor het wereldkampioenschap te winnen. Bovendien won hij in dat laatste jaar ook nog de 250 cc-race. **Tijdens de Bikers' Classics is Spencer echter te zien op een replica van de geweldige Honda CB750 Superbike waarmee vele 'die hard'-fans hem zullen identificeren. Ook stapte Spencer op de Two Brothers Racing Honda RC30 die hij in 1991 en 1992 als 'back up' en testmachine gebruikte in het Amerikaanse Superbike-kampioenschap.**

Freddie Spencer has a soft spot for Francorchamps. Not just because it is thirty years ago that he won his very first 500cc Grand Prix in Belgium, he also won the 1984 and 1985 Belgium Grand Prix in the 500cc class. On top of that Spencer claimed the win in the 250 class in 1985. **However, at the Bikers' Classics Spencer will ride a replica of the fantastic Honda CB750 Superbike that many 'die hard' fans will remember him from. Spencer will also swing his leg over the seat of the Two Brothers Racing Honda RC30 that he used as a back up and testing bike in 1991 and 1992 in the American Superbike championship.**

Depuis 1980, année où Spencer signa chez Honda pour apprivoiser leur « douce » CB750 Superbike, ce championnat a considérablement évolué. A cette époque, les Superbikes étaient dérivées des machines de production.
 Du haut de ses 50 ans, Spencer nous le confirme, s'amusant à jouer les profs d'histoire.

« Quand ces motos ont été développées pour la compétition, dit-il, elles étaient très instables. Les châssis ne pouvaient supporter ni la puissance supplémentaire du moteur ni le grip des pneus slicks. Les Superbikes se développent si vite à cette époque, y compris au niveau d'un freinage bien plus puissant, qu'il était devenu très difficile de conserver des moteurs fiables. Cela dit, c'était un plaisir de rouler sur ces motos car elles étaient tellement imprévisibles et impitoyables qu'elles obligeaient une osmose totale entre la mécanique et le pilote. Des pilotes qui devaient adapter leur conduite à 100%, n'importe où. Le pilotage de ces motos, en 1980 et 1981, a d'ailleurs grandement contribué à ma réussite lorsque j'ai débuté à temps plein en Grands Prix ».

Hoe anders was dat kampioenschap toen Freddie in 1980 door Honda werd binnengehaald om hun braaf ogende maar beestachtig gepimpte CB750 Superbike te rijden. "In die tijd waren Superbikes afgeleid van straatomotoren", geeft de nu 50-jarige Spencer geschiedenisles.

"Toen ze vervolgens werden getransformeerd tot race-machines, waren ze erg instabiel. Het chassis kon het extra vermogen en de extra grip van de slicks niet aan. De ontwikkeling ging op alle vlakken zo snel, ook op het gebied van de remmen, dat het moeilijk was om de machine betrouwbaar te houden. Maar het was geweldig spannend om met die fietsen te rijden, juist omdat ze zo onvoorspelbaar waren en fouten meteen hard strafte. Daardoor werd je als rijder erg belangrijk. Je moest je aanpassen aan wat de motor vereiste om zo dicht mogelijk tegen de grens van het toelaatbare aan te rijden. Wat ik in 1980 en 1981 heb geleerd, heeft me beslist later in mijn Grand Prix-jaren geholpen."

By then that championship had changed considerably since 1980 when Freddie was signed by Honda to tame their gentle looking turned mean beast CB750 Superbike. "At that time Superbikes were derived from the street versions", 50 year old Spencer teaches history.

"When they were developed into race bikes, they were very unstable. The chassis couldn't handle the extra power from the engine, and the extra grip provided by the slick tires. Superbikes were developing so fast at that time with the extra stopping power from brakes, that it became very difficult to keep the engine reliable. Having said that, it was a thrill to ride those bikes because they were so unpredictable and unforgiving. That put a lot of emphasis on the rider to be able to adapt to what was required to ride the bike at anywhere close to 100 percent. Having ridden those bikes in 1980 and 1981 helped contribute to my success when I began riding Grand Prix bikes full time."





«Fast Freddie» Spencer

La CB750 Superbike avec laquelle «Fast Freddie» a obtenu six victoires en 1980 et 1981 possédait un moteur 1.023cc. «Cela nous donnait juste une réserve de deux centimètres cubes par rapport à la limite autorisée de 1.025cc», sourit-il. Une CB normale de production développait près de 80ch, mais les ingénieurs de chez Honda réussirent à trouver quelques poneys supplémentaires pour Freddie Spencer. «Nous en avions environ 120 ch», révèle-t-il. «Les techniciens auraient pu en obtenir davantage, mais un problème de la fiabilité se posait alors ! Les composants du moteur n'étaient pas assez costauds pour faire face à cette puissance supplémentaire, à la friction des régimes plus élevés et à la chaleur générée. Tout cela engendrait un vrai stress». Bien qu'il ait brillamment réussi sa carrière de pilote de GP en gagnant 27 courses et trois championnats du monde, Spencer conserve dans son cœur une place toute particulière pour la force brutale de la Superbike.

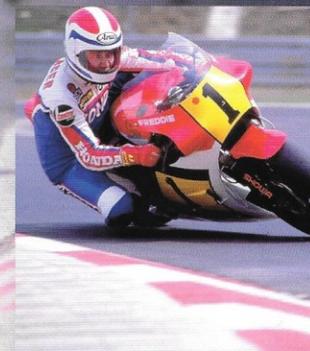
«En raison de cette nature brute, mais également parce qu'il s'agissait des bases même d'une moto, sans composant électronique et sans high-tech, explique-t-il. Cet aspect traditionnel créait un sentiment de connivence particulier avec le public.

En 2006, j'ai piloté la moto, restaurée par Honda, avec laquelle j'avais disputé l'épreuve de Daytona en 1982 (ndr : et gagné). C'était cool !

Maintenant, je suis impatient de rouler à Francorchamps sur une moto identique à celle que je pilotais à l'époque. Chaque étape de ma carrière m'a fourni des souvenirs particuliers, ajoute Spencer. Le début du programme Honda Superbike constituait un vrai défi et j'ai appris énormément au cours de ces années-là.»

Très adroitement, «Fast Freddie» a mis l'expérience acquise en pratique quand il a quitté la scène de course américaine pour explorer, en 1982, les circuits européens et entamer ses premiers tours sur le tracé de Francorchamps. Dès le début, Spencer a été un acrobate de la piste ardennaise et est donc heureux de revenir aux Bikers' Classics cette année.

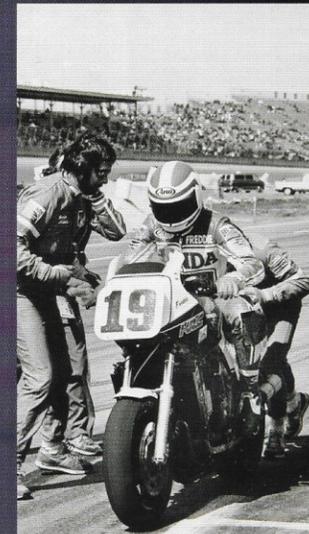
«Francorchamps reste le véritable et le plus élevé des tests, un défi pour l'homme et la machine, avec son lot de sensations et de plaisirs! Donc, je saisis à deux mains la chance qu'on m'offre de revenir rouler ici. Je ne pouvais pas rêver mieux !»



De CB750 waarmee 'Fast Freddie' in 1980 en 1981 zes AMA Superbike-races wist te winnen, was opgeboord tot 1023 cc. «Zo hadden we nog 2 cc speling, omdat het maximale cilinderinhoud 1.025 cc was», lacht hij. Een gewone CB750 had destijds een vermogen van bijna 80 pk; de Honda-technici toeverden er voor Spencer heel wat extra paardjes uit. «We zaten op ongeveer 120 pk», onthult hij. «Het had nog meer kunnen zijn, maar de betrouwbaarheid stelde de grenzen. De motorcomponenten waren niet sterk genoeg om met de extra power en de extra stress die het hogere toerental en de daarbij komende extra hoge temperatuur met zich mee brachten.»

Hoevel hij vanaf 1982 zijn carrière voortzette in de GP's en in totaal 27 races en drie wereldtitels won, heeft de brute 'naked' Superbike bij Spencer altijd een speciaal plekje in zijn hart behouden. «Ze hebben een zekere aantrekkingskracht, omdat ze zo rauw zijn en terug naar de basis leiden», legt hij uit. «Zo waren motoren oorspronkelijk: zonder elektronica of 'high tech'-materialen zoals nu. Het traditionele dat de motor uitstraalt geeft ook veel mensen een goed gevoel. In 2006 reed ik met de door Honda gerestaureerde CB750 waarmee ik de Daytona Superbike-race in 1982 had gereden (en gewonnen, red.). Dat was 'cool'. De machine die ik nu ga rijden, lijkt erg op die racer van toen en daarom verheug ik me er heel erg op.»

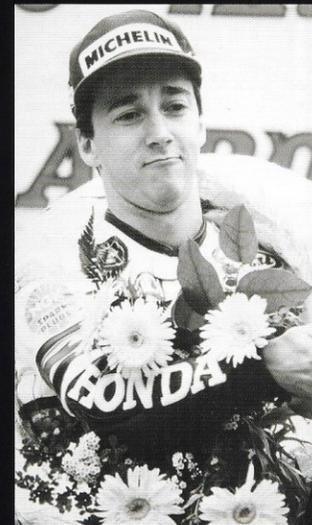
Elke periode in zijn carrière heeft hem speciale herinneringen opgeleverd, zegt Spencer. «Het begin van het Honda Superbike-programma was een grote uitdaging. Ik heb er veel van geleerd.» De geleerde zaken bracht hij ook in de praktijk toen hij de Amerikaanse race-scene achter zich liet en vanaf 1982 ook kennis maakte met onder meer het circuit van Francorchamps. Spencer was op slag verliefd en daarom is hij blij om voor de Bikers' Classics weer terug te zijn. «Francorchamps is een ware test van de hoogste orde. Een uitdaging voor mens en machine – en het geeft ontzettend veel 'fun'. Dus ik pak elke kans die ik geboden krijg om weer te komen rijden met beide handen aan. Beter kun je het niet krijgen.»



The CB750 that 'Fast Freddie' took to six Superbike wins in 1980 and 1981 had a 1.023cc engine. «That gave us a 2cc buffer as the displacement limitation was 1.025», he smiles. A standard street CB had almost 80 bhp, the Honda engineers managed to find Spencer some extra ponies. «We had about 120 bhp», he reveals. «They could have gotten more, but the machine was reliability! The engine components were not strong enough to deal with the extra power and stress due to the higher revs friction and heat generated from that.»

Although he continued his racing career in GPs and went on to win 27 races and three world championships, the brute force of the naked Superbike gave it a special place in Spencer's heart. «Because of the raw nature and getting back to the basics of what a motorcycle is, minus the electronics and all the high-tech», he explains. «The appeal is that it is very traditional, and that creates a good feeling for people. In 2006 I rode the bike I raced the 1982 Daytona Superbike race with (and won it, ed). It had been restored by Honda. That was cool! Because the bike that I will ride now is similar to the one I rode back then, I am looking forward to it.»

Each stage in his racing career provided him with special memories, says Spencer. «The beginning of the Honda Superbike program was a challenge and I learned a great deal over those years.» He put lessons learned to practice when he quit the American racing scene and explored the European circuits as of 1982 – and had his first ride at Francorchamps. Spencer was hooked from the start and therefore is happy to return to the track at this year's Bikers' Classics. «Francorchamps is a true test of the highest order, a challenge for the rider and the machine – and it is a heck of a lot of fun! So any chance I get, I come back and ride. It doesn't get any better.»



Un petit air d'Amérique

Venue d'Allemagne, cette série comporte trois catégories, toutes dérivées de ce qui se faisait aux Etats-Unis avant la création du championnat Superbike F.I.M.

Suivant l'appartenance à l'une ou l'autre de ces classes, de grandes libertés techniques sont permises. Seule condition : respecter l'esprit qui animait les épreuves américaines de jadis où le spectacle était prépondérant sur tout.

Pas ou peu de carénage, obligation de respecter l'esthétique générale, de grands guidons, des cadres artisanaux accueillant des moteurs d'origine poussés au maximum.

En un mot, des recettes simples, comme les apprécient les Américains, pour des motos bourrées de chevaux amenant des courses spectaculaires à souhait comme vous le constaterez...

Een Amerikaanse toets

Deze reeks, die uit Duitsland komt overwaaien, heeft drie categorieën, allen afgeleid van wat er zich in de Verenigde Staten afspeelde voor het ontstaan van het F.I.M. Superbike kampioenschap.

Afhankelijk van de categorieën zijn grote technische vrijheden toegestaan. Er is maar één voorwaarde : de spirit van de vroegere Amerikaanse races respecteren, alwaar spektakel primeerde boven alles.

Geen of weinig kuitwerk, verplicht de algemene esthetiek respecteren, grote sturen, artisanale frames met originele blokken die tot het uiterste worden gedreven.

In één woord : eenvoudigheid troef, zoals de Amerikanen het graag hebben, voor motoren die uitpuilen van de pk's, die garant staan voor spectaculaire races zoals u zelf zal kunnen constateren ...

An American touch

This series comes from Germany and counts three categories, all of them derived from the races that took place in the United States before the F.I.M. Superbike championship existed. All categories are allowed great technical liberties. There is only one rule : respect the spirit of the old American races, where the spectacle ruled.

No or little bodywork, an obligation to respect the general aesthetics, big handlebars and artisanal frames with engines tuned to a maximum. In one word, simple recipes, just like the Americans like it, for motorcycles with tons of horsepower ensuring spectacular races, as you will be able to see for yourself ...



IG CSBK CLASSIC SUPERBIKES

AMA Legends

Vintage

No Limits

Guest

N°	Rider	Country	Team	Bike	Year
1	Merkens Stefan	DE	MMT Racing Team	Yamaha MMT 1200 RR	1984
13	Kiertopf Lars	DE	Classix MC	Kawasaki Z1000R	1982
14	Kreuzer Bernd	DE		Kawasaki Z1000R	1983
33	Schmieders Dirk	DE	RACING TEAM	Yamaha FJ1100	1984
44	Tippelt Thomas	DE	TT Racing	Suzuki GSX 1100	1982
48	Lammers Ralf	DE	TT Racing	Suzuki GSX 1100 Katana	1982
88	Ardelt Reinhard	DE		Kawasaki Z1000J	1983
59	Kinnast Manfred	CH	MK-Racing Switzerland	Honda CB 1100 R	1982
68	Ruckriegel Thomas	DE	Racing Team Germany	Yamaha XS 1000	
77	Kähler Alois	DE	MMT Racing Team	Honda CB 998 R	1979
79	Rhode Jörg	DE	Team d'Or	Honda Bol d'Or	
120	Werdier Martin	DE	R-R-Team	Kawasaki GPZ 1100 UT	
121	Arnsburg Thomas	DE	OLD-SCHOOL-	Suzuki GS 1000	1978
320	Krause Gerald	DE	R-R-Team	Kawasaki	1982

9	Meier Andreas	DE	TT Racing	Suzuki GSX 1000 Katana	1982
11	Strobel Klaus	DE		Kawasaki GPZ 1100	1983
12	Hopp Brian	DE	Projekt-34.de	Bakker GSX 1100	1983
15	Pieth René	DE	Gurky-Racing	Bimota HB 3	1982
28	Braun Andreas	DE	Bretrans	Suzuki GS 1000 E	1978
45	Tappert Norman	DE		Honda Bol d'Or	
57	Aresin Christine	DE	Lobudgetracing	Suzuki GSX 900	1981
66	Dony Klaus	DE	Bike Side	Rau GPZ 1100	1980
67	Kniese Klaus-Michael	DE	Heimer-Racing	Seeley SH 7	1975
70	Keller Manuel	DE		Suzuki GS 1000	1981
80	Heinrich Heiko	DE	Ratbikers-MIG-Racingteam	Honda CB1100 Bol d'Or	
86	Schuler Thomas	DE	Projekt-34.de	Suzuki Moto Martin	1979
90	Skusa Erik	DE	Celtic Cycle	Honda CB 1100 R	1981
94	Raschke Sebastian	DE		Honda Bol d'Or	
95	Schirmer Thorsten	DE	Bol d'Or Club	Honda Bol d'Or CB 750	
101	Thode Andreas	DE	Mörchenracing	Kawasaki Z 1000 J	
373	Weiler Manfred	DE	MMT-Düren	Yamaha FJ 1100	

19	Peck Andreas	DE	Teamdor.com	Honda Evo 2	1981
61	Maurer Frank	DE	MIG-Racing Team	Honda CB 1127	1981
85	Schröder Malte	DE	Gna Gna's	Suzuki GSX 1135 ES	1983
93	Behnke Holger	DE	Krafradcenter	Kawasaki Z 1000 R	1985

400	Broek Ron	NL	RasTec-Racing	Katana GSX 1100 S	1982
401	Webster Neil	GB		Kawasaki Z 1000 R	1983
127	Mignot Hervé	FR	let there be race	Yamaha FZ 750	1985
210	Meyer Stefan	NL	SPANJER CLASSIC	Honda VF 1000 R	1985
440	Van Limbeck Harrie	NL	RasTec-Racing	Spondon 900 Z1	1983

MARVIC Vintage



Morris, Speedline and Campagnolo 18" magnesium replica wheels



When looking for parts during the restoration of your motorcycle you sometimes can not find the perfect ones.

Starting from the original piece we are able to replicate it perfectly in magnesium alloy and you will be able to ride again in complete safety your beloved motorbike with its glorious, original shine.

Wheels are available exclusively in cast magnesium alloy, in 18" and in different sizes to suit the original tires, for the most popular bikes like Ducati TT1-TT2, MV 500, Yamaha TZ, Suzuki RG and of course also on your specific technical requests.

The best riders in the world have chosen our products. And you, what are you waiting for?

Marvic Wheels srl - +39-0332463386 - www.marvic.it - info@marvic.it



L'album souvenir

En dix ans, il s'en est passé des choses, on en a vu des champions et l'on a découvert des trésors de motos. Ces quelques photos rappellent tous ces événements. Les larmes des retrouvailles, la joie des anciens, le souvenir des batailles d'antan, le plaisir retrouvé de la piste... Grands et petits souvenirs de dix ans de Bikers' Classics!

Een herdenkingsalbum

In tien jaar tijd is er wel wat gebeurd, we hebben heel wat kampioenen de revue zien passeren en hebben tal van prachtige motoren kunnen bewonderen. Deze foto's herinneren aan al deze evenementen. De tranen bij het terugzien, de vreugde van de oude rotten, de herinneringen aan de wedstrijden van weleer, het plezier van terug het circuit op te gaan... Grote en kleine herinneringen aan tien jaar Bikers' Classics!

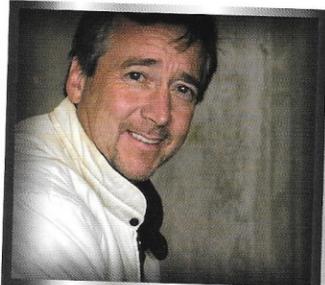
The souvenir album

In ten years, lots of things have happened, we have seen champions and discovered real treasures of bikes. These pictures remind of all these events. Tears when seeing old friends again, the memories of long lost races, the pleasures of returning to the track... Small and big souvenirs of ten years of Bikers' Classics!

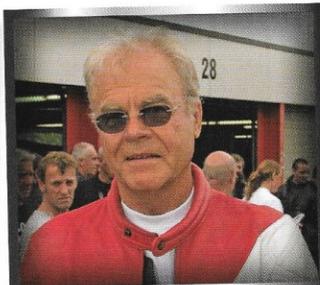
2002 - 2012 The souvenir album



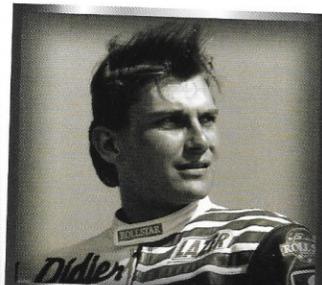
Dedication & Autographs



Freddie **Spencer** 3



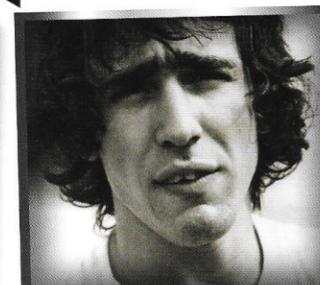
Dieter **Braun** 2



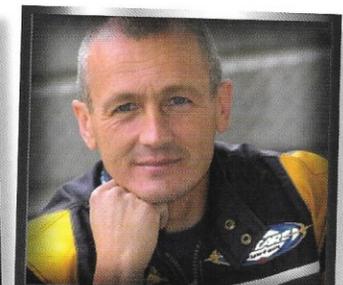
Didier **de Radigues**



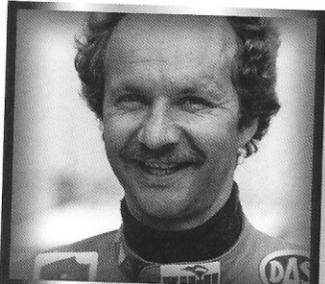
Doug **Polen** 2



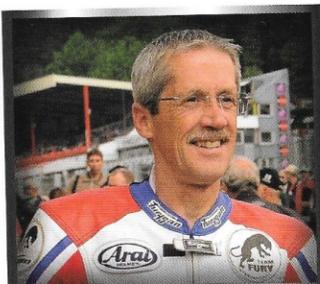
Raymond **Roche** 1



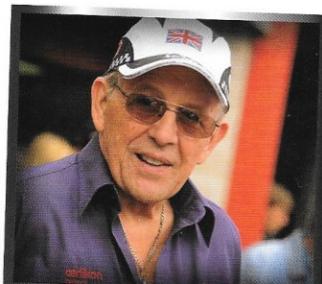
Fabrizio **Pirovano**



Jacques **Cornu**



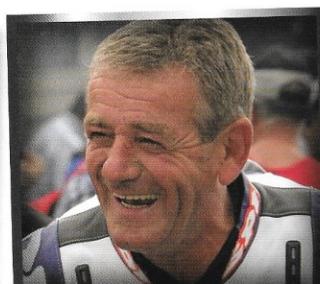
Steve **Baker** 1



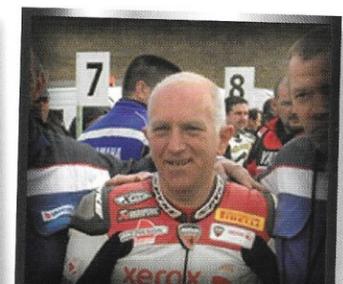
Phil **Read** 8



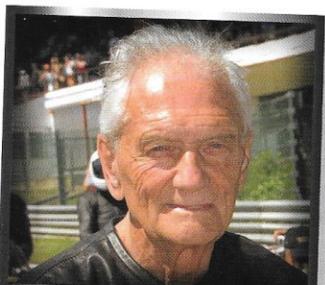
Terry **Rymer**



Richard **Hubin** 1



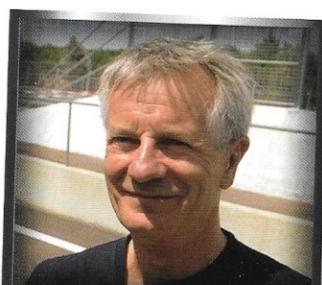
Michel **Siméon**



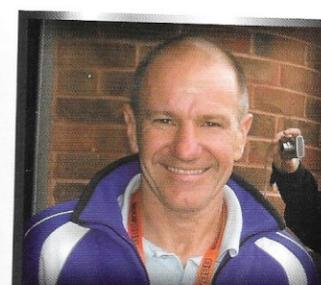
Jim **Redman** 6



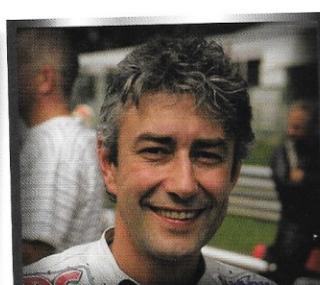
Luigi **Taveri** 3



Jean-François **Baldé**



Niall **Mackenzie**



Stéphane **Mertens** 1

They will welcome you at the **DUCATI exposition** area (in the Village) on **Saturday** from 13h30 till 14h00 and on **Sunday** from 12h30 till 13h00





Un plateau archi complet toujours plus compétitif !

On ne peut plus imaginer les Bikers' Classics sans les 4 Hours of Spa Classic. Cette épreuve d'endurance pas comme les autres en est à sa sixième édition et est devenue un incontournable du week-end. La meilleure preuve?

Les équipages se bousculent pour y participer au point que les engagements furent sold out depuis plusieurs mois et que chaque année, les motos semblent plus neuves que jamais. De plus en plus d'équipages viennent pour la gagne, ce qui nous promet des batailles à tous les niveaux. Mais il reste de nombreux amateurs qui ne recherchent que le plaisir de rouler entre amis sur le plus beau circuit du monde au guidon de motos qui, toutes, possèdent une histoire. Plusieurs points du règlement ont été modifiés, surtout dans un souci de sécurité mais également de manière à moduler les chances de chacun. Pour rappel, les 4 Hours of Spa Classic sont réservées aux machines construites entre 1960 et 1981 animées par au moins un bicylindre de minimum 340cc. Le départ s'effectuera toujours façon Le Mans, mais les motos dépourvues de démarreur devront s'élaner en fin de grille quel que soit le chrono réalisé.

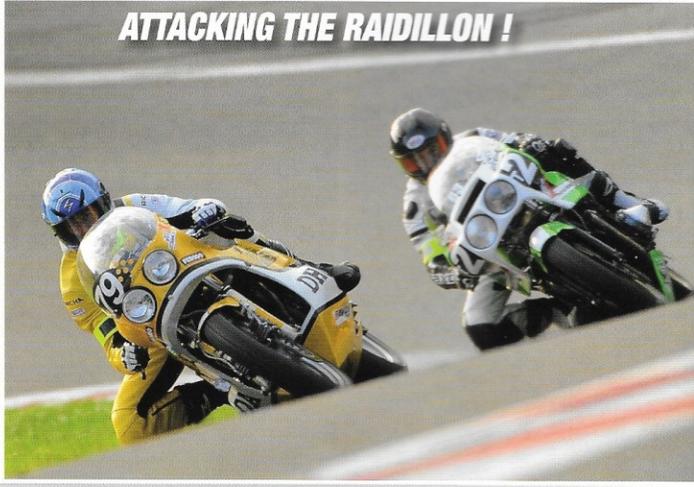
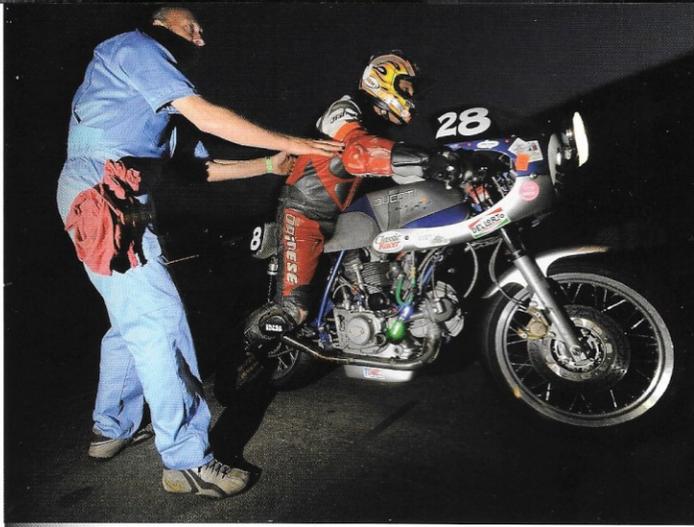
Een overvol en zeer competitief deelnemersveld !

We kunnen ons de Bikers' Classics niet meer voorstellen zonder de 4 Hours of Spa Classic. Deze endurance race is er niet eenje zoals alle andere en deze zesde editie is dan ook één van de niet te missen momenten van het weekend. Het beste bewijs? De teams verdringen zich om toch maar bij de deelnemers te kunnen zijn in die mate dat de inschrijvingslijst al maanden lang volzet is en de deelnemende motoren zien er elk jaar nieuwer en nieuwer uit. Steeds meer teams komen ook echt om te winnen, dat belooft dus een spannende strijd te worden op elk niveau. Maar er zijn ook nog tal van amateurs die gewoon komen voor het plezier van het rijden onder vrienden op het mooiste circuit ter wereld op machines die stuk voor stuk een geschiedenis hebben. Een aantal punten in het reglement zijn aangepast, vooral met het zicht op de veiligheid maar ook iedereen kansen te bieden. Ter herinnering, de 4 Hours of Spa Classic zijn voorbehouden voor machines gebouwd tussen 1960 en 1981 uitgerust met op zijn minst twee cilinders en een cilinderinhoud van minimaal 340 cm3. De start is zoals altijd in Le Mans-stijl, maar motoren met een starter moeten sowieso aan het eind van de grid starten, ongeacht de gerealiseerde chrono.

A completely filled and very competitive participants list !

We cannot imagine the Bikers' Classics without the 4 Hours of Spa Classic. This exceptional endurance race is at its sixth edition and has become one of the main attractions of this weekend. The best proof?

Teams line up to participate, at the point where the participants list has been sold out for months already and each year, the bikes seem newer and newer. Also, more teams really come to win, so it will be exiting on all levels. But there are still lots of amateurs who only participate for the fun of riding with friends on the most beautiful track in the world, aboard motorcycles that come with a history, each and every one of them. Some points of the regulations have been modified, in order to give everyone equal chances. As a reminder, the 4 Hours of Spa Classic are exclusively for motorcycles built between 1960 and 1981, driven by at least one bi-cylinder with a minimum displacement of 340cc. The start will be a Le Mans style start but the bikes equipped with a starter will have to line up at the end of the grid, regardless of their qualification lap time.



80 TEAMS... ATTACKING THE RAIDILLON !

LIST 4Hours of Spa Classic

Table with columns: Box, N°, TEAM, RIDER 1, RIDER 2, YEAR, BIKE, TYPE. Lists 210 entries of participants and their details.

LIST GP 1

Box N°	First Name	Name	Country	Bike	Class	Year	Entrant
11	2	Siegfried Merkel	DE	MZ-RE	125	1963	MZ Werke. VEB
11	4	Hans-Joachim Schnürer	DE	MZ-RE	125	1972	MZ Werke. VEB
12	5	Rainer Pommer	DE	Yamaha OW37	125	1978	Yamaha Classic Racing Team
7	6	Anton Straver	NL	MBA RSV	125	1981	
7	7	Jaap Groot	NL	MBA	125	1979	
7	9	Martin Van Soest	NL	MBA	125	1980	
12	4	Rajko Wagner	DE	MZ-RE	250		MZ Werke. VEB
10	5	Peter Frohnmeyer	DE	Yamaha TZ E	250	1978	
43	7	Dieter Braun 2	DE	Yamaha TZ	250	1977	Yamaha Classic Racing Team
42	8	Pentti Korhonen	FI	Yamaha YZ634	250	1972	Yamaha Classic Racing Team
12	9	Michel Deisinger	DE	MZ-RZ	250	1976	Team Deisinger
7	10	Dirk Verweij	NL	Togashi Yamaha TZ	250	1981	Team Deisinger
11	11	Tapio Virtanen	FI	MZ-RE	250	1976	
41	12	Jos Schurgers	NL	TZ MH	250	1977	Yamaha Classic Racing Team
22	19	Richard Grantham	GB	Honda RS	250	1985	
17	15	Roland Freymond	CH	Honda RS	250	1984	
15	16	Claude Hauser	CH	Egli-Rotax GP	250	1981	Amicale Spirit of Speed
15	17	Marcel Mai	CH	Honda RS	250	1985	Amicale Spirit of Speed
8	18	Roger Kockelmann	BE	Bimota YB1	250	1975	
42	2	Svend Andersson	DK	OW31	750	1977	Yamaha Classic Racing Team
14	3	Mathias Farwick	DE	Bimota YB3	350	1980	Amicale Spirit of Speed
13	6	Leif Nielsen	DK	Yamaha TZ G	350	1980	
32	9	Jean-Francois Baldé	FR	Kawasaki KR	350	1982	Kawasaki Classic Racing Team
43	1	Phil Read 8	GB	Yamaha OW45	500	1978	Yamaha Classic Racing Team
38	3	Freddie Spencer 3	USA	Honda NS	500	1983	
29	4	Hubert Rigal	FR	Yamaha OW60	500	1982	
33	6	Alfredo Gandolfi	IT	MV Agusta GP	500	1974	
27	7	Raymond Roche	FR	Honda RS	500	1986	SEH Racing Team
16	9	Alex George	GB	Cagiva X4	500	1979	
40	10	Mick Grant	GB	Suzuki RG	500	1982	Suzuki Classic Racing Team
34	12	Roberto Anelli	IT	MV Agusta 3	500	1970	Amicale Spirit of Speed
40	14	Philippe Coulon	FR	Suzuki RG	500	1980	Suzuki Classic Racing Team
15	15	Gunther Knuppertz	DE	Yamaha OW81	500	1986	Amicale Spirit of Speed
27	16	Jean-Marie Herhard	FR	Yamaha YZR	500	1993	SEH Racing Team
39	17	Sean Emmett	GB	Suzuki RG	500	1999	Suzuki Classic Racing Team
8	19	Bob Keller	BR	Yamaha TZ	500	1981	
10	20	Lothar Neukirchner	DE	Yamaha TZ	500		
35	21	Didier de Radigues	BE	Yamaha YZR	500	1984	
10	22	Kurt Florin	DE	König GP	500	1971	
8	23	Hérve Regout	BE	Suzuki RG	500	1977	
8	24	Jean-Philippe Orban	BE	Suzuki RG	500	1977	
14	28	Marcel Ankone	NL	Suzuki TR	500	1974	Amicale Spirit of Speed
39	29	Niall MacKenzie	GB	Suzuki RG	500	1982	Suzuki Classic Racing Team
42	30	Mario Van Rooijen	NL	Yamaha YZ634A	500	1972	Yamaha Classic Racing Team
32	41	Giacomo Finessi	IT	Kawasaki H1R	500	1970	Kawasaki Classic Racing Team
32	42	Flavio Frighi	IT	Kawasaki H1RW	500	1973	Kawasaki Classic Racing Team
17	2	Jacques Cornu	CH	Kawasaki H2R	750	1974	
33	7	Alfio Michelli	IT	Yamaha TZ	750	1978	
10	9	Reinhard Hiller	DE	Yamaha TZ	750	1978	
34	11	Renato Corno	IT	Yamaha TZ	750	1978	Amicale Spirit of Speed
34	12	Roberto Anelli	IT	Yamaha TZ	750	1978	Amicale Spirit of Speed
28	27	Gerald Armand	FR	Suzuki TR	750	1972	Ecurie Gérald Moto
44	32	Steve Baker 1	USA	Yamaha OW31	750	1978	Yamaha Classic Racing Team

LIST GP 2

Box N°	First Name	Name	Country	Bike	Class	Year	Entrant
12	7	Rainer Pommer	DE	MZ-RE	125	1968	MZ Werke. VEB
12	8	Rajko Wagner	DE	MZ-RE	125	1969	MZ Werke. VEB
41	9	Jos Schurgers	NL	Yamaha RA31A 4cyl	125	1968	Yamaha Classic Racing Team
43	1	Phil Read 8	GB	Yamaha RD05A 4cyl	250	1968	Yamaha Classic Racing Team
31	2	Jim Redman 6	ZA	Honda RC163	250		
31	3	Luigi Taveri 3	CH	Honda RC162	250	1961	
15	3	Jean-Claude Castella	CH	AJS 7R	350	1954	Amicale Spirit of Speed
13	2	Pedro Ketelsen	ES	Jawa 4	500	1969	
12	5	Heinz Rosner	DE	MZ-RE	350	1967	MZ Werke. VEB
9	2	Heiner Butz	DE	Bianchi	500		
16	3	Ron Chandler	GB	Matchless G50	500	1962	
9	9	Lothar John	DE	BMW RS	500	1954	
33	10	Alfio Michelli	IT	Moto Guzzi	500	1955	
7	11	Marten Morren	NL	Norton Manx	500	1952	
22	12	Malcolm Wheeler	GB	Seeley Matchless	500	1970	
34	26	Renato Corno	IT	Matchless G50	500	1961	Amicale Spirit of Speed
14	27	Friedel Gerritzen	DE	Norton Manx M30	500	1952	Amicale Spirit of Speed



Image supplied by Gianni Perrone

LIST SUPERBIKE REVIVAL

2012

Box N°	First Name	Name	Country	Bike	Class	Year	Entrant
27	1	Doug	Polen 2	USA	Ducati 888	888	1990
38	2	Stéphane	Mertens 1	BE	Honda RC30	750	1990
38	3	Raymond	Roche 1	FR	Ducati 851	851	1989
37	4	Fabrizio	Pirovano	IT	Yamaha OW01	750	1990
41	4T	Steve	Baker	USA	Yamaha OU45	750	1986 Yamaha Classic Superbike Team
41	5	Anders	Andersson	SE	Yamaha OW01	750	1989 Yamaha Classic Superbike Team
36	7	Terry	Rymer	GB	Yamaha OW01	750	1990
35	8	Rene	Delaby	BE	Honda RC30	750	1989
34	9	Renato	Corno	IT	Kawasaki ZXR	750	1990 Amicale Spirit of Speed
14	11	Mathias	Farwick	DE	Kawasaki ZXR-7	750	1990 Amicale Spirit of Speed
35	12	Richard	Hubin 1	BE	Ducati 916	916	1994
34	18	Roberto	Anelli	IT	Yamaha OW01	750	1989 Amicale Spirit of Speed
38	19T	Freddie	Spencer	USA	Honda CBF	750	1980
22	19	Richard	Grantham	GB	Honda RC30	750	1991
41	20	Keiki	Shimada	JP	Yamaha OW01	750	1989 Yamaha Classic Superbike Team
41	21	Mario	Van Rooijen	NL	Yamaha OW01	750	1989 Yamaha Classic Superbike Team
30	23	Max	Simani	IT	Suzuki GS Yoshimura	1000	1981
29	26	Peter	Rubatto	DE	Bimota YB4	750	1987
41	27	Stephen	Topham	GB	Bimota YB4	750	1987
41	27T	Svend	Andersson	DK	Yamaha FZR750	750	1988 Yamaha Classic Superbike Team
22	28	Malcolm	Wheeler	GB	Ducati TT2	750	1984
29	29	Heinrich	Mohrhardt	DE	Honda RC30	750	1988
30	31	Alex	Laranjeira	PT	Suzuki GSXR	750	1992
30	36	Harry	Corino	NL	BMW R90S	1000	1978
33	38	Romano	Cantoni	IT	Honda RC30	750	1988 Amicale Spirit of Speed
35	39	Michel	Siméon	BE	Suzuki GSXR	750	1989
43	43	Dieter	Braun	DE	Yamaha YZF	750	1994 Moto Motion International Racing Team
23	71	Mat	Oxley	GB	Honda RC30	750	1989
23	77	Peter	Tyer	GB	Honda RC30	750	1989
28	114	Julien	Charmole	FR	Triumph	750	1978 Ecurie Gérald Moto
39	289	Niall	Mackenzie	GB	Suzuki Yoshimura	750	1985 Suzuki Classic Racing Team



RACING CARBURETORS

WE STOCK ALL MIKUNI AFTERMARKET CARBS & SPARES

ALLE MIKUNI VERGASER UND ERSATZTEILE AM LAGER



RACING SERVICE IN Paddock
RENNDIENST IM FAHRERLAGER

TOPHAM^{GH}
VERGASERTECHNIK

OFFICIAL DISTRIBUTOR FOR EUROPE
OFFIZIELLER IMPORTEUR FÜR EUROPA

www.mikuni-topham.de

10th ANNIVERSARY / ENTER THE SUPERBIKE 1



N°	Name	Firstname	Country	Bike	Model	CC	Year
100	AGOSTON	Ronald	HU	HONDA	RC181	500	1966
101	AMELIA	Jean-Claude	BE	NORTON	Manx	500	1966
102	ANKONE	Frederique	NL	HONDA	RC161	250	1961
103	BACH	Per	DK	TRIUMPH	Daytona Racer	500	1970
104	BACHIMONT	Remi	FR	SEELEY	Mk2	500	1972
105	BAUWENS	Sylvian	BE	BENELLI	2C	250	1972
106	BEAUJEAN	Sjef	NL	AERMACCHI	Ala d'Oro	350	1968
107	BECHET	Serge	BE	AERMACCHI	TV	350	1972
108	BOEKEL	Fred	NL	DUCATI	Scambler	350	1972
109	BOOTSMA	Tjitte	NL	HONDA	CB	350	1974
110	BRAMMER	Holger	DE	BENELLI	RS	350	1975
111	BRÖNNIMANN	Hans	CH	BSA	B50 GP	500	1968
112	CALLAN	Kevin	IE	HONDA	CB	350	1969
113	CALLENS	Patrick	BE	HONDA	CB F	500	1974
114	CHAPMAN	George	GB	NORTON	Dominator	500	1956
115	CHAPMAN	Robert	GB	NORTON	Model 50	350	1959
116	CORNET	Gérard	FR	KAWASAKI	KR	500	1976
117	COWAN	Brian David	GB	YAMAHA	TR2	350	1969
118	COWAN	Ian	GB	KAWASAKI	H1B	500	1972
119	DE BROUWER	Pedro	BE	YAMAHA	R5	250	1972
120	DE LEEUW	Theunis Pieter	NL	HONDA	RC181	500	1973
121	DEN HARTOG	Albert	NL	HONDA	CB	350	1972
122	DEPOORTERE	Benoit	FR	BMW	R50/2	500	1968
123	DURIEZ	Raymond	FR	AERMACCHI	Ala d'oro	350	1970
124	ECCLES	Peter	GB	HONDA	RC181	500	1968
125	ELKMANN	Hans-Peter	DE	HONDA	RC163	250	1963
126	FORNAS	Jordi	ES	MONTESA	Impala Blitza	250	1966
127	FRANKLIN	Jim	GB	HONDA	CB77	305	1966
128	GALEGO	Jean	BE	DUCATI	MKIII	250	1968
129	GALLE	Hubert	BE	HONDA	CB	350	1972
130	GANDOLFI	Alfredo	IT	MV	AGUSTA	500	1970
131	GELLINGS	Leo	DE	BENELLI	Quattro	500	1974
132	GERIG	Martin	CH	HONDA	RC162	250	1965
133	GOODFELLOW	David	GB	HONDA	CB	500	1972
134	GORIAN	David	SI	MATCHLESS	G50	500	1960
135	GUERRE	Jean-Paul	FR	KAWASAKI	H1R	500	1970
136	GUNTERMANN	Guido	DE	AERMACCHI	Ala d'Oro	350	1967
137	HÄHNEL	Hans-Peter	DE	HONDA	RC181	500	1968
138	HAND	George	NL	KAWASAKI	S2	350	1974
139	HEIJKOOP	Willem	NL	HONDA	RC161	250	1961
140	HOHL	Arnim	DE	SUZUKI	GS	450	1979
141	ISTVAN	Nyitray SR	HU	HONDA	Drixton	500	1972
142	JENSEN	Björn	DE	MOTO MORINI	S	350	1975
143	JONGENEEL	Corné	NL	HONDA	CB	350	1975
144	JOUËT	Martin	FR	MATCHLESS	G50	500	1962
145	JUNKER	Walter	BE	HONDA	CB	250	1970
146	KNOPPERT	Teunis	NL	YAMAHA		250	1974
147	KOELEWIJN	Bort	NL	YAMAHA	XS	500	1976
148	LAHAYE	Yves	BE	HONDA	CB	360	1978
149	LEFEVRE	Patrick	FR	NORTON	Manx	500	1963
150	LIBERT	Alain	BE	HONDA	CB Four	550	1974
151	MARCHANT	Raymond	GB	MV AGUSTA	Marlboro	500	1976
152	MARGELOWSKY	Ingo	DE	DUCATI	Scramble	450	1973
153	MARTIN	Pierre	CH	NORTON	Manx	500	1954
154	Mc CLOSKEY	Mark	IE	HONDA	cb	500	1970
155	Mc DONALD	Neil	GB	SEELEY	G50	500	1966
156	MESSINA	Gabriele	DE	MOTO MORINI	Sport	350	1973
157	MORLEY	Richard	GB	HONDA	K4	350	1972

N°	Name	Firstname	Country	Bike	Model	CC	Year
158	NATHAN	Gary	GB	DUCATI	MK III	250	1972
159	NAUMANN	Thomas	DE	MOTO MORINI	S	350	1975
160	NIEMEYER	Jörg	DE	BSA	B50	500	1970
161	NORTON	Chris	GB	NORTON	Manx	500	1960
162	O NEILL	Martin	IE	HONDA	CB	500	1968
163	O SULLIVAN	Gerry	IE	HONDA	CB Drixton	350	1968
164	OTTOSEN	Pieter	NL	MV AGUSTA	F	500	1976
165	PASCAL	Daniel	FR	HONDA	RC162	250	1964
166	PEETERS	William	BE	YAMAHA	RD	350	1972
167	PEMBERTON	Michael	GB	NORTON	ES2	500	1962
168	POUPEAU	Daniel	FR	TRIUMPH	Daytona T100 R	500	1971
169	PRIOR	Rob	GB	TRIUMPH	Daytona	500	1967
170	QUARTIER	Eric	FR	SEELEY	BSA Gold Star	500	1969
171	RIEMERSMA	Gaatze	NL	HONDA	RC181	550	1977
172	ROGOZ	Jean-Christian	FR	NORTON	Manx	500	1970
173	RÖTHIG	Roland	CH	RICKMAN-KAWASAKI	H1R	500	1971
174	SCHNEIDER	Berthold	DE	BENELLI	Quattro	500	1974
175	SCHOLL	No	NL	MATCHLESS	G50	500	1960
176	SCHWERZ	Walter	DE	HONDA	Egli	500	1972
177	SLIKBOER	Joop	NL	BENELLI	Quattro	500	1973
178	SLOAN	Derek	GB	HONDA	CB	250	1980
179	SMIT	Ronald	NL	DUCATI	Mk 3	350	1969
180	SMIT	René	NL	HONDA	CR	450	1972
181	SMIT	Robert	NL	TRITON	T100	500	1953
182	SOLAR	Stephanie	DE	BSA	B25	250	1969
183	STAPTS	Thierry	FR	NORTON	Manx	500	1963
184	STEPHENS	Roy	GB	TRIUMPH	T100	500	1968
185	TAILLEFUMIER	Francis	FR	KAWASAKI	H1R	500	1970
186	TARABICHI	Nadda	DE	HONDA	CB	350	1972
187	TASSINARI	Roberto	IT	HONDA	CBE	350	1966
188	THIRIOT	Jean-Sébastien	FR	AERMACCHI	TVS	350	1971
189	TOLMAN	Wietse	NL	HONDA	RC181	500	1976
190	TOMAS	Laurent	FR	BENELLI	Martin	500	1973
191	TROOST	Peter	NL	SUZUKI	GT	380	1975
192	VAESEN	Hendrik	BE	YAMAHA		250	1974
193	VAN BUYLAERE	Marc	BE	AERMACCHI	TV	350	1972
194	VAN DER AA	Ad	NL	YAMAHA		250	1974
195	VAN DER GULIK	Arjan	NL	KAWASAKI	S2 Mach II	350	1972
196	VEENMAN	Leo	NL	BENELLI	Quattro	500	1973
197	VERWEIJ	Jaap	NL	HONDA	CB	500	1973
198	WEBER	Philippe	BE	DUCATI	Mark 3	350	1968
199	WYSSEN	Hansueli	CH	NORTON	Manx	500	1956
1990	ZUBAN	Stefano	IT	NORTON	Manx	500	1961
1991	ZULECHNER	Bert	DE	YAMAHA	RD	250	1973

N°	Name	Firstname	Country	Bike	Model	CC	Year
200	ADELIN	Jean-Marc	FR	KAWASAKI	H2R	750	1973
201	ANSIAU	Bernard	FR	YAMAHA	TD3	250	1972
202	BAKKER	Fup	NL	YAMAHA	TD3	250	1972
203	BECK	Stefan	DE	EGLI-HONDA	EVH	915	1976
204	BEGNY	Gilbert	FR	SUZUKI	TR	500	1969
205	BERGERMANN	Hubertus	DE	TRIUMPH	Bonneville	750	1957
206	BERTSCHINGER	Walo	CH	PATON	BIC 8V RU BL3	500	1968
207	BLANCKAERT	Raf	BE	PATON	BIC 8V RU BL3	500	1968
208	BLASSEY	Michael	GB	SEELEY	NORTON MK4	750	1972
209	BLOMLEY	Colin	GB	NORTON	Rickman	750	1971
210	BRANDSMA	Steven	NL	TRIUMPH	Trident	750	1973

N°	Name	Firstname	Country	Bike	Model	CC	Year
211	BRUSCIOTTI	Marco	IT	YAMAHA	TR3	350	1972
212	CERFONTAINE	Jean-Paul	BE	DUCATI	MK3	500	1972
213	CHAMBON	Laurent	FR	HONDA	CR Daytona	836	1970
214	CHIOTASSO	Patrick	FR	BSA	Rob North	750	1972
215	CHRISTENSEN	Jens Nørgaard	DK	SUZUKI	T	500	1967
216	COLDWELL	Ralph	GB	NORTON	Commando	828	1973
217	COWAN	Patrick	IE	HONDA	Drixton	500	1972
218	CRESPI	Alfio Riccardo	IT	PATON	Bimota	500	1975
219	CRYMBLE	Ross	GB	SUZUKI	TR	500	1969
220	DE KEYZER	Eddy	BE	DUCATI	MKIII	500	1969
221	DEESS	Jürgen	DE	SUZUKI	GT R	750	1974
222	DICKINSON	Lloyd	GB	TRIUMPH	Rob North	1030	1975
223	DONKER	Roel	NL	YAMAHA	TD3	400	1974
224	DUJEU	Christian	FR	HONDA	CB	750	1973
225	DURIEZ	Thomas	FR	TRIUMPH	T120	750	1970
226	EHLERS	Cord	DE	NORTON	Commando	750	1970
227	ERTL	Heinrich	DE	DUCATI	Desmo Sport	500	1977
228	FIERENS	Jellen	BE	HONDA	CB DHOLDA	750	1976
229	FIERENS	Eric	BE	HONDA	CB DHOLDA	750	1976
230	FIERENS	Kurt	BE	DHOLDA	CB F	750	1969
231	FINNIKIN	Charles Alan	GB	SEELEY	Weslake MK3	850	1973
232	FINNIKIN	Charles Stuart	GB	SEELEY	Weslake MK2	750	1972
233	FOSTER	Steve	GB	SEELEY NORTON	MK3	750	1972
234	FRIEDERICH	Lucas	FR	SEELEY NORTON	Commando MK3	750	1971
235	GOHLISCH	Helmut	DE	MOTO MORINI	S	400	1978
236	HAGEN	Dirk	NL	TRIUMPH	Rob North	750	1971
237	HANSUELI	Hug	CH	HONDA	CB	500	1973
238	HARTWIG	Henning	DE	HONDA	CR	750	1970
239	HEITKEMPER	Thomas	DE	SUZUKI	T	500	1972
240	HENRY	Sean	IE	HONDA	Drixton	500	1968
241	HEYMAN	Bart	BE	DHOLDA	CR	750	1978
242	HODDER	Nicolas	GB	NORTON	Commando	750	1972
243	HOLM	Soren	DK	MOTO GUZZI	V7 Sport	750	1972
244	ISTVAN	Nyitray JR	HU	YAMAHA	TR3	350	1972
245	JACKSON	David	GB	NORTON	Commando	850	1974
246	JONGEJANS	Gerbrand	NL	NORTON	Dominator	750	1965
247	KETELS	Denis	BE	HONDA	CR	750	1971
248	KNEVEL	Antonie	NL	YAMAHA	RDLG	350	1976
249	KÖNIG	Fritz	DE	HONDA	RC181	750	1967
250	KROON	Edwin	NL	HONDA	CBX	550	1979
251	KRUITZ	Peter	NL	HONDA	CB F	750	1973
252	KÜPPER	Heinz-Gerd	DE	DUCATI	MK3	450	1973
253	LAQUA	Martin	DE	KAWASAKI	H2R	750	1972
254	MERCENIER	Eric	BE	DUCATI		450	1969
255	MICHARD	Jean-Pierre	FR	VINCENT	Egli	1330	1968
256	MINNI	Pascal	FR	NORTON	Domiracer	750	1960
257	NEGRI	Fabrizio	IT	BSA	Rob North Daytona	830	1969
258	NICOLAS	Jean-Pierre	FR	KAWASAKI	H2R	750	1974
259	OOSTERHOF	Jan	NL	HONDA	CB	750	1972
260	OOSTERHOF	Henk	NL	HONDA	CB	550	1976
261	PAGE	Mark	GB	YAMAHA	XS	650	1972
262	PEETERS	Daniel	BE	HONDA	CB F	750	1976
263	PIESCHE	Michael	DE	HONDA	CB	750	1977
264	PLANTAZ	Richard	FR	KAWASAKI	H2R	750	1972
265	PRINS	Ronald	NL	YAMAHA	SR Bakker	500	1979
266	PROKSCHI	Norbert	DE	BSA	Rob North Rocket 3	750	1971
267	RIVRET	Bruno	FR	SUZUKI		500	1972
268	ROGOZ	Sébastien	FR	BSA	Rob North	750	1970

N°	Name	Firstname	Country	Bike	Model	CC	Year
269	RUDOLF	Horst	DE	KAWASAKI-EGLI	Z	900	1974
270	SAGET	Remy	FR	KAWASAKI	H2R	750	1974
271	SCHULTE	Lothar	BE	SUZUKI	T	500	1972
272	SILVA	Clinton	BE	HONDA	CB F2	750	1978
273	SNICKERS	Marc	BE	DUCATI	Desmo	350	1969
274	SOMMER	Andreas	CH	KAWASAKI	H2R	750	1974
275	SPIERCKEL	Laurent	BE	TRIUMPH	Trident Rob North	741	1971
276	STERCKX	Eric	BE	DHOLDA	CR	750	1977
277	SUTTON	John	GB	TRIUMPH	Rob North Trident	750	1971
278	THIRY	Michel	BE	BMW	75/S	750	1971
279	TOSOLINI	Dario	IT	PATON	BIC 8V RU BL3	500	1968
280	VAN DER PIJL	Rob	NL	BSA	Rocket 3	750	1971
281	VAN DER VEER	Johan	NL	HONDA	CB	750	1972
282	VAN GOETHEM	Christoph	BE	DHOLDA	CB	750	1976
283	VANBENEDEN	Michael	BE	BMW	R90S	900	1973
284	VERBEECK	Eddy	BE	DHOLDA		750	1978
285	VERHOEFF	Boudewijn	NL	BSA	Rob North	750	1970
286	WASCHNECK	Reinhard	DE	NORTON	Atlas	750	1966
287	WEBER	Andreas	NL	SUZUKI	T	500	1975
288	WEIBGEN	Frank	DE	TRITON	6T	750	1964
289	WELLBROCK	Wolfgang	DE	HONDA	CB	750	1978
290	WERNDL	Willi	DE	LAVERDA		1000	1978
291	WODER	Uwe	DE	EGLI-HONDA	EVH	750	1977
292	ZANDERS	Willi	DE	SUZUKI	T	500	1972
293	ZASTRUTSKI	Richard	DE	BMW	R75/5	900	1972

N°	Name	Firstname	Country	Bike	Model	CC	Year
300	BACH	Frank	DE	KAWASAKI	Z	1000	1980
301	BELAUD	Guy	FR	HONDA	CB Bol d'Or	900	1980
302	BERRIMAN	Christopher	GB	SUZUKI	RG	500	1980
303	BERTONI	Patrick	FR	KAWASAKI	Z	1300	1979
304	BIHEL	Patrice	FR	HONDA	CB	1100	1980
305	BIRKINSHAW	David	GB	DUCATI	TT2	500	1980
306	BOHMHAEUER	Robert	DE	DUCATI	TT1	750	1979
307	BOM	Ruud	NL	YAMAHA	RD LC	350	1980
308	BREZIAT	Max	FR	KAWASAKI	J	1000	1980
309	BRINCKMAN	Theo	NL	DUCATI	TT2	600	1980
310	BROOKER	Clive	GB	HONDA	Martin Endurance	900	1978
311	BRZEZINSKI	Benoît	FR	HONDA	CB	1100	1980
312	BUTHKER	Rob	BE	DUCATI	TT2	600	1980
313	CARCHEREUX	Guy	FR	HONDA	CBX	1000	1979
314	CHAMBERS	Robert	GB	SUZUKI	XR69	1000	1980
315	CHAVOT	Joël	FR	KAWASAKI	Z	650	1979
316	CHIOTASSO	Patrick	FR	SUZUKI	GS R	1000	1980
317	CHODOROWSKYJ	Roman	BE	HONDA	CB	750	1978
318	COCK	Maurice	BE	DHOLDA	CB	1000	1980
319	DARCIS	Pierre	FR	KAWASAKI	Godier-Genoud	1000	1980
320	DE BOER	Thewes	NL	HONDA	CB Bol d'Or	900	1980
321	DE CLERCQ	Paul	BE	DHOLDA	CB	1100	1980
322	DEN BOER	Jaap Jan	NL	BMW	R90/6	900	1976
323	DESODT	Michel	FR	MARTIN	CBX	1000	1979
324	DIETRICH	Pierre	FR	SUZUKI	GS	1000	1979
325	DILLY	Bernard	FR	HONDA	CBX	1000	1979
326	DINZL	Schorsch	DE	HONDA	Bol d'Or	900	1979
327	DOBBIE	Steven	GB	HARRIS KAWASAKI	F1	1000	1979
328	DOMANGE	Jean-Luc	FR	HONDA	CBX	1000	1978
329	DRISSEN	Rob	NL	HONDA	CB F	750	1979

N°	Name	Firstname	Country	Bike	Model	CC	Year
330	DUPONT	Gilles	FR	BMW	R100S	1000	1978
331	DUPONT	Jean-Yves	FR	YAMAHA	XS	1100	1979
332	DUVAL	Dominique	FR	HONDA	Bol d'Or	903	1980
333	EESINGE	Harm	NL	SUZUKI	RGB	500	1982
334	GAUDIN	Serge	CH	HONDA	CB F2	750	1978
335	GEORGE	Mark	GB	HARRIS	Kawasaki	1170	1980
336	GOEDE	Klaasjan	NL	DUCATI	TT1	750	1980
337	GOORTS	Bert	BE	BMW	R100	1000	1974
338	GRÖHSER	Gerhard	DE	MOTO GUZZI	Le Mans 1	1040	1974
339	HAACK	Detlef	DE	HONDA	CR	750	1976
340	HAAS	Remus	DE	KAWASAKI	Z R	1000	1980
341	HAMEKA	Marco	NL	HONDA	CB Bol d'Or	750	1980
342	HAND	Ron	NL	HONDA	CB	750	1979
343	HILLIER	Gary	GB	SUZUKI	G. Kuhn Endurance	1000	1979
344	HOMBACH	Oliver	DE	BMW	R60/7	979	1977
345	HUILLE	François	FR	HONDA	CBX	1000	1979
346	HURIAU	Frédéric	FR	KAWASAKI	Z	1000	1980
347	JONGEJANS	Willem	NL	RICKMAN KAWASAKI	CR	1000	1980
348	KAHL	Bernhard	DE	DUCATI	TT2	650	1980
349	KALININE	Nicolas	FR	HONDA	CBX	1000	1980
350	KAPTEIN	Dennis	NL	DUCATI	TT2	750	1980
351	KEIZER	Daan	NL	HONDA	CBX	1000	1979
352	KIRCHHOF	Henri	DE	YAMAHA	Rau Endurance	1000	1980
353	KRONENBERG	Werner	DE	HONDA	Bol D'Or	900	1979
354	LAQUA	Dietmar	DE	BAKKER	Honda	900	1980
355	LECURIEUX	Jean-François	FR	KAWASAKI	Godier-Genoud	1105	1980
356	LEFEVRE	Didier	FR	SUZUKI	XR69	1000	1980
357	LEHMANN	Gerd	DE	HONDA	Six-CBX	1000	1979
358	LEPLAT	Philippe	FR	KAWASAKI	Z R	1000	1980
359	LIEVENS	Jef	BE	DUCATI	TT2	750	1980
360	MACE	Bruno	FR	KAWASAKI	Z J	1000	1980
361	MAISONNY	Michel	FR	HONDA	CBX	1000	1979
362	MAITRE	Eric	FR	KAWASAKI	J	1000	1979
363	MARIE	Alain	FR	BMW	R	1000	1974
364	MARTIN	Frederick	BE	HONDA	RS Morena	1062	1980
365	MASSAULT	André	FR	HONDA	Bol d'Or	1100	1979
366	MATTHEWS	Peter Graham	GB	SUZUKI	GSX	1100	1980
367	MONDANI	Vittorio	IT	KAWASAKI	Segale	100	1980
368	MOSS	Peter-Dietrich	GB	DUCATI	TT2	650	1978
369	NEATE	John	GB	HONDA	RS Magnum	1000	1979
370	OGIER	Eric	FR	KAWASAKI	R	1000	1980
371	PAASEN	Andreas	DE	KAWASAKI	Bakker	1000	1980
372	PAULUS	Bruno	BE	HONDA	BOL D'OR	1100	1980
373	PYTHON	Patrick	FR	KAWASAKI	Godier-Genoud	1135	1980
374	ROBERT	Jean-Marc	FR	KAWASAKI	J	1000	1979
375	ROBINSON	Glyn	GB	DUCATI	TT1	900	
376	ROUSSEAU	Pierre	FR	HONDA	Bol d'Or	1100	1980
377	SCHWEITZER	Didier	FR	HONDA	CBX	1000	1980
378	SCHWEITZER	Alexandre	BE	HONDA	Bol D'Or	900	1980
379	SIEGENTHALER	René	CH	KAWASAKI	Martin Z	1000	1980
380	SMITS	Marco	NL	SUZUKI	Martin	1000	1978
381	THEUNISSEN	Jo	NL	SUZUKI	GSX	1000	1980
382	TOSCANO	Giovanni	FR	MARTIN	Kawasaki Uniflex	1000	1980
383	TROMBERT	Bernard	FR	KAWASAKI	Godier-Genoud	1135	1980
384	VAN DE BUNTE	Tonnie	NL	HONDA	CBX	1000	1978
385	VAN DE GEVEL	Geert	BE	BMW	R100/7	1000	1979
386	VAN DEN HEUVEL	Piet	NL	BMW	R100S	1000	1978
387	VAN DER SIJPT	Eric	BE	DUCATI	TT2	650	1980

N°	Name	Firstname	Country	Bike	Model	CC	Year
388	VAN DER VELDE	Peter	NL	YAMAHA	XS	650	1979
389	VAN KRUININGEN	Ton	NL	YAMAHA	DCM	500	1979
390	VAN VEEN	Jacob	NL	SUZUKI	GT	750	1977
391	VAN T HOF	Frank	NL	KAWASAKI	Z	1300	1980
392	VON RÜDEN	Matthias	DE	KAWASAKI	Z	1000	1978
393	WAGEMAKERS	Robby	NL	HONDA	Bol d'Or	900	1979
394	WAGEMAKERS	Jan	NL	EGLI-HONDA	EVH K2	900	1972
395	WEILER	Dieter	DE	DUCATI	TT F1	750	1979
396	WELTER	Hans Egon	DE	KAWASAKI	GPZ	750	1980
397	WINKLER	Werner	DE	YAMAHA	XS	360	1977
398	WITTNER	Jörg	DE	ECKERT-HONDA	RE1	1000	1980
399	WULFERT	Jürgen	DE	MOTO GUZZI	Le Mans 4	1000	1978
3990	YOUNG	Alan	GB	KAWASAKI	z	1000	1980

N°	Name	Firstname	Country	Bike	Model	CC	Year
400	ABBATT	Richard	GB	DUCATI	NCR	750	1979
401	ANSELL	David	GB	SUZUKI	GS	1000	1980
402	ASHLEY	Graham	GB	DUCATI	Pantah	500	1980
403	BAUDOUIN	Denis	FR	MOTO GUZZI	V7 Sport	1000	1972
404	BEAUJEUAN	Daniel	NL	KAWASAKI	Harris	1000	1979
405	BETZING	Frank	DE	YAMAHA	XS400	400	1977
406	BIDRON	Florent	FR	HONDA	SC01	900	1979
407	BIRK	Thomas	DE	BMW	R65	650	1980
408	BLEILE	Michael	DE	DUCATI	SS	900	1979
409	BOCK	Robert	DE	KAWASAKI	Z	1000	1979
410	BORLAND	Steve	DK	DUCATI	Sport	750	1974
411	BRADBURY	Robert	GB	LAVERDA	SFC	750	1974
412	BRUHL	Burkhardt	DE	LAVERDA		750	1972
413	CAREY	Bruce	GB	BENELLI	SEI	750	1974
414	CECI	Tony	BE	LAVERDA		1200	1979
415	CHEVOLET	Bruno	BE	LAVERDA	SFC	900	1976
416	COMELLI	Arnaud	FR	LAVERDA	30th	1200	1979
417	COWAN	Brian David	GB	MOTO GUZZI	Le Mans Mark I	850	1978
418	DAMSTEDT	Martin	DK	LAVERDA	SFC	750	1973
419	DAUVILLIER	Ralph	NL	HONDA	CB F	550	1977
420	DE HAAN	Will	NL	LAVERDA	GTL C	750	1975
421	DE KOCK	Hans	NL	DUCATI	SD Darmah	900	1978
422	DELORAINNE	Patrick	FR	KAWASAKI	Corki	1000	1976
423	DOBBELEIR	Patrick	BE	MOTO GUZZI	Le Mans	1000	1980
424	DOCHERTY	Tom	GB	MOTO GUZZI	Le Mans	850	1976
425	ECOB	David	GB	DUCATI	Pantah	500	1979
426	ESSER	Lothar	DE	LAVERDA	Jota	1116	1980
427	FAGUAIS	Gerald	FR	MOTO GUZZI	V7 Sport	750	1976
428	FRANKEN	René	NL	MOTO GUZZI	Le Mans	1000	1979
429	FÜRSTNOW	Steen	DK	DUCATI	Pantah	750	1979
430	GABRIELE	Daniel	FR	MOTO GUZZI	Le Mans 2	850	1980
431	GANZ	Peter	CH	DUCATI	MHR	900	1980
432	GOEBELS	Andre	DE	LAVERDA	SFC	1000	1980
433	GROLET	Jacky	FR	DUCATI	Pantah	600	1979
434	GROTHE	Frank	DE	LAVERDA	3C	1172	1979
435	GROTHEER	Ralf	DE	LAVERDA	SFC Elettronica	750	1975
436	HAAN	Bart	NL	DUCATI	SS	900	1978
437	HANSEN	Jens	DE	LAVERDA	SC	1000	1976
438	HASLER	Uwe	DE	DUCATI	SS	900	1978
439	HEISE	Peder	DK	LAVERDA	Spaceframe	1000	1975
440	HERDER	Oebele	NL	DUCATI	860	860	1980
441	HERRMANN	Peter	DE	LAVERDA	3C	1000	1974

N°	Name	Firstname	Country	Bike	Model	CC	Year
442	HORACEK	Gregor	DE	BMW	R100	1070	1980
443	JASINSKI	Stéphane	BE	LAVERDA	SFC	750	1973
444	JUST	Bruno	DE	DUCATI	GTS	864	1976
445	KLAUS	Peter	DE	LAVERDA	SFC	1000	1980
446	KROON	Theo	NL	MAGNI-GUZZI	Le Mans	100	1979
447	KRÜGER	Hans-Georg	DE	DUCATI	ACR-Pantah	586	1978
448	LANGENEGGER	Toni	CH	MOTO GUZZI	Le Mans 1	850	1978
449	LASNE	Laurent	FR	DUCATI	Pantah TTF1	750	1981
450	LOEFFLER	Thomas	DE	LAVERDA	Jota	1000	1978
451	MAAS	Wim	NL	DUCATI	SS F2	600	1980
452	MARTMANN	August	DE	MOTO GUZZI	Le Mans	1000	1978
453	MC GARRY	Mike	GB	DUCATI	Pantah	500	1980
454	Mc WILLIAM	Craig	GB	MV AGUSTA	S	750	1974
455	METZLER	Bernard	BE	DUCATI	NCR	900	1978
456	MIGNOT	Franck	FR	DUCATI	SS MHR	860	1980
457	MOLLEMAN	Frank	NL	LAVERDA	SFC	750	1974
458	MONSEU	Alain	BE	LAVERDA	SFC	750	1972
459	MULHOLLAND	Paul	GB	MOTO GUZZI	Le Mans MK1	850	1976
460	MULLER	Albert	FR	MOTO GUZZI	Le Mans 2	850	1980
461	MUNSTERS	Wilbert	NL	DUCATI	Pantah	600	1980
462	OBERKÖNIG	Berthold	DE	MOTO GUZZI	Le Mans	1000	1979
463	OFFERMANN	Rolf	DE	MOTO GUZZI	Le Mans II	838	1980
464	PAGLIANI	Giuseppe	IT	MV AGUSTA	SS	750	1974
465	PASQUA	Alessandro	BE	SUZUKI	GS	400	1978
466	RANDALL	Charles	GB	KAWASAKI	KH	250	1978
467	RAUCHFUSS	Bernd	DE	MOTO GUZZI	Le Mans 2	850	1980
468	REPPIN	Jan	DE	MOTO GUZZI	T3	1100	1980
469	ROELANDT	Edmund	NL	BMW	R100RS	1000	1976
470	SCHAKEL	Otte	NL	LAVERDA	SF	750	1972
471	SCHAMELL	Volkder	DE	BMW	R90S	900	1976
472	SCHENK	Andreas	DE	MOTO GUZZI	Le Mans 1	850	1978
473	SCHMITZ	Helmut	DE	BMW	R100RS	1000	1977
474	SCHÖNEBECK	Heinz	DE	REIMO-SUZUKI	GT	750	1975
475	SCHULZE	Thorsten	DE	DUCATI	Sport 750	904	1973
476	SCHUMACHER	Axel	DE	LAVERDA	SF	750	1972
477	SCHUMACHER	Jutta	DE	LAVERDA	SF2	750	1974
478	SENDLER	Armin	DE	MOTO GUZZI	Le Mans I	850	1978
479	SLETGAARD	Jens	DK	MOTO GUZZI	Le Mans 2	850	1980
480	SNOEK	Hartmut	DE	DUCATI	Sport	860	1972
481	SPAAS	Jan	BE	DUCATI	SS	750	1973
482	STÄRK	Josef	DE	MOTO GUZZI	S	750	1974
483	STEIL	Wolfram	DE	LAVERDA	SFC	1000	1980
484	TAYLOR	Philip	GB	HONDA	CB	500	1976
485	TER HÖRST	Karl-Heinrich	DE	MOTO GUZZI	SP	954	1979
486	THOMAS	Michel	FR	DUCATI	SS	900	1979
487	TILLMANN	Jozef	DE	MOTO GUZZI	Le Mans II	850	1979
488	TIMMER	Luchel	NL	MOTO GUZZI	V	1000	1980
489	VAN DER LEM	Hans	NL	LAVERDA	Montjuic	500	1979
490	VAN DER SCHALK	Marnix	NL	LAVERDA - Egli	SFC	750	1972
491	VAN GERVEN	Frank	NL	LAVERDA	Formula	500	1979
492	VAN LIESHOUT	Paddy	NL	DUCATI	SS	900	1974
493	VERHEIJE	Jhonny	NL	DUCATI	SS	900	1977
494	VERHEIJE	Jarno	NL	DUCATI	Pantah	750	1980
495	VONDERMAN	Bert	NL	BENELLI	Sei	900	1980
496	VUIDAR	Jacques	BE	YAMAHA	XJ	650	1980
497	WALKER	Harald	DE	MOTO GUZZI	Le Mans 3	1000	1980
498	WEYTENS	Marc	NL	LAVERDA	SF	750	1971
499	ZIEMANN	Dirk	DE	LAVERDA	SF	500	1978

PARTICIPANTS SERIE 400/500

N°	Name	Firstname	Country	Bike	Model	CC	Year
500	BAUWENS	Franck	LU	SUZUKI	RG	500	1982
501	BAUWENS	Laurent	FR	SUZUKI	RGB	500	1979
502	BORNE	Erik	BE	YAMAHA	TZ	350	1976
503	BOURDOUX	Jean-Marie	BE	YAMAHA	TZ	350	1976
504	BRAUN	Walter	DE	YAMAHA	TZ	350	1977
505	BREGA	Andrea	IT	SUZUKI-CAGIVA	RG	500	1977
506	BUFALO	Robert	FR	YAMAHA	TZ	750	1977
507	CAMERA	Augusto	IT	KAWASAKI	KR	750	1975
508	CHATAIGNER	Didier	FR	YAMAHA	TZ	350	1979
509	CLABECK	Jean-Marie	BE	YAMAHA	TZ	350	1980
510	COHNEN	Bernd	DE	YAMAHA	TZ	350	1979
511	COLLARD	Eric	FR	YAMAHA	RDLC	350	1983
512	CONRARDY	Alphonse	LU	SUZUKI	T	500	1971
513	CRYMBLE	Ross	GB	YAMAHA	TZ	350	1977
514	DE COCATRIX	Sandra	CH	HONDA	RS	250	1978
515	DE WINTER	Cees	NL	YAMAHA	TZ	350	1978
516	DEISS	Hans-Joachim	DE	RICKMAN	Kawasaki	900	1975
517	DICKINSON	Lloyd	GB	YAMAHA	TZ	350	1980
518	DOLFIG	Rob	NL	YAMAHA	RDLC	350	1980
519	DONDE	Patrick	FR	YAMAHA	TZ G	350	1980
520	DONY	Klaus	DE	KAWASAKI	GPZ	1260	1980
521	DRAPER	Daniel	GB	YAMAHA	TZ	350	1978
522	DRAPER	Ian	GB	YAMAHA	TZ	350	1977
523	EGGENSCHWILER	Toni	CH	YAMAHA	TZ B	750	1974
524	FINNIKIN	Charles Alan	GB	YAMSEL	SEELEY MK3	350	1973
525	FLEMING	Ken	IRE	YAMAHA	TZ	250	1973
526	GAY-CROSIER	Jérôme	CH	YAMAHA	TZ E	350	1978
527	GIBS	Mark Peter	GB	YAMAHA	TZ	350	1978
528	GODBER	Philip	GB	YAMAHA	TZ	350	1980
529	GOED	Cornelis	NL	YAMAHA	TZ	350	1974
530	GOTZEN	Karl	DE	YAMAHA	TZ E	350	1978
531	GULET	Joel	FR	YAMAHA	TZ	250	1980
532	HARTENSTEIN	Peter	DE	YAMAHA	TZ	350	1979
533	HARZENMOSER	Felix	CH	YAMAHA	TZ E	350	1978
534	HERHARD	Jean-Marie	FR	YAMAHA	TZ	750	1976
535	HÖBI	Benedikt	CH	YAMAHA	TZ	350	1979
536	HUBER	Edi	CH	YAMAHA	TZ	250	1974
537	JOUAN	Alain	FR	YAMAHA	TZ	350	1976
538	KELLENBERGER	Marcel	CH	YAMAHA	TZ	350	1975
539	KELLER	Bob	BR	YAMAHA	TZ	350	1979
540	KOCKELMANN	Roger	BE	YAMAHA	TZ	350	1977
541	KOCKELMANN	Ludovic	BE	YAMAHA	TZ	250	1976
542	KUNZ	Harald	DE	MAICO	MD	250	1976
543	LEVERINGSHAUS	Andreas	DE	YAMAHA	TZ	350	1979
544	LEVIEUX	Daniel	FR	YAMAHA	TZ	750	1977
545	MARSSCHNER	Robert	A	YAMAHA	TZ	750	1974
546	MEEKENKAMP	Mike	NL	SUZUKI	RG	500	1980
547	MERZARI	Francesco	IT	SUZUKI	RG MK II	500	1977
548	MONTHUBERT	Jehan-Pierre	FR	YAMAHA	TZ E	250	1976
549	MORELLI	Luca	IT	YAMAHA	TZ	350	1978
550	MOSSELL	Aif	GB	SUZUKI	TR	750	1972
551	MOULD	John	GB	YAMAHA	TZ	350	1977
552	NAAF	André	DE	YAMAHA	RDLC	350	1980
553	NGUYEN	Daniel	FR	YAMAHA	TZ	350	1979
554	NILSEN	Steinar	NO	MAXTON	TZ	350	1978
555	NOIRHOMME	Alain	BE	YAMAHA	DRS	350	1979
556	NOORDZIJ	Henk	NL	YAMAHA	TZ	350	1976
557	PESCI	Paolo	CH	YAMAHA	TZ E	350	1978

PARTICIPANTS SERIE 500/SBK

558	PIROTTE	Didier	BE	KAWASAKI	KR	350	1980
559	POPOVIC	Michel	FR	YAMAHA	TZ E	350	1977
560	POTZE	Erik	NL	SUZUKI	RG B	500	1980
561	ROBINSON	Dale	GB	SUZUKI	RG	500	1977
562	ROSSINELLI	Dominique	FR	YAMAHA	TZ	350	1979
563	RUCH	Peter	CH	YAMAHA	TZ	750	1973
564	SCHMITZ	Peter	DE	YAMAHA	TZ	350	1978
565	SCHOLTEN	Erik	NL	YAMAHA	YZR	500	1984
566	SCHRAM	Claus	DK	YAMAHA	TZ	350	1979
567	SIPMA	Gerben	NL	SUZUKI	TR	750	1976
568	TAUSANI	Carlo	IT	YAMAHA	TZ	350	1976
569	TRAVERS	John	GB	YAMAHA	TZ	350	1976
570	VAN DE PUTTE	Stéphane	BE	YAMAHA	TZ	250	1980
571	VAN DEN BOS	Frits	NL	YAMAHA	RD	350	1975
572	VAN DER GAAG	Jos	NL	SUZUKI	RGB	500	1978
573	VANHEURCK	Eric	BE	YAMAHA	TZ E	250	1978
574	VISSEN	Jan	NL	YAMAHA	TZ	250	1972
575	WILTON	Alistair	NZ	YAMAHA	TZ	350	1979
576	WOLFF	Peter-Dietrich	DE	YAMAHA	TZ	700	1974
577	ZEYEN	Jean-Pierre	BE	YAMAHA	TZ	350	1978

N°	Name	Firstname	Country	Bike	Model	CC	Year
600	ADEMIAN	Pierre	FR	KAWASAKI	Z	1170	1981
601	ARMENGOL	Eduard	ES	HONDA	VFR RC30	750	1991
602	BLACKBOURN	Nigel	DE	SUZUKI	XR69	1100	1981
603	CANTONI	Romano	IT	DUCATI	851 S	851	1989
604	CESAR	Yves	BE	SUZUKI	GSXR	750	1991
605	CORNET	Gérard	FR	KAWASAKI	Z J	1000	1981
606	DEKIELINKSI	Wolfgang	DE	SUZUKI	GSXR	750	1986
607	DESGEORGES	Fabrice	FR	KAWASAKI	ZXR7	750	1991
608	FURRER	Andreas	CH	SUZUKI	GSXR	750	1986
609	GALVIN	Sean	GB	HONDA	VFR750F RC24	750	1986
610	GODBER	Andrew	GB	YAMAHA	FZR-R OW01	750	1989
611	HAKANSSON	Mats	SE	DUCATI	851	851	1990
612	HES	Alwin	NL	SUZUKI	GSXR	750	1986
613	HOFMANN	Frank	DE	HONDA	VF RC 30	750	1989
614	HOWELL	Brian	GB	HONDA	VFR RC30	750	1988
615	HUBER	Martin	CH	HONDA	VFR RC30	750	1988
616	JUST	Bruno	DE	HONDA	VFR RC30	750	1988
617	KERRY	Paul	GB	HONDA	VFR RC30	750	1988
618	KNEEN	Phillip	GB	HONDA	VFR RC30	750	1988
619	KOLE	Johan	NL	NORTON	F1	588	1992
620	KOTT	Martin	DE	HONDA	VFR RC30	750	1988
621	MARIA	Bruno	FR	HONDA	VFR RC30	750	1988
622	MARQUINA	Albert	ES	HONDA	VFR RC30	750	1988
623	MATHAR	Klaus	DE	SUZUKI	GSXR	750	1987
624	MIGNOT	Hervé	FR	YAMAHA	FZ	750	1985
625	MILLET	Jean-Luc	FR	YAMAHA	FZR-R OW01	750	1989
626	PEARSON	Kevin	GB	HONDA	VFR RC30	750	1989
627	PFAMMATTER	Christophe	CH	KAWASAKI	Performance	1135	1977
628	ROGER	Christian	FR	YAMAHA	FZR-R OW01	750	1989
629	SAUL	Wolfgang	DE	HONDA	VFR RC30	750	1989
630	SEBER	Stuart	GB	KAWASAKI	Segale F1	1000	1980
631	SIEVERS	Jürgen	DE	LAVERDA	SFC Electronica	750	1975
632	STOVIN	Bernard	GB	YAMAHA	Z J	1000	1981
633	TYER	Peter	GB	HONDA	VFR RC30	750	1988
634	VERSTEEG	Jeroen	NL	SUZUKI	GSXR	750	1986
635	WARD	John	GB	SUZUKI	GSXR	750	1989
636	WARD	Wayne	GB	YAMAHA	FZR-R OW01	750	1989
637	WEYN	Paul	BE	HONDA	VFR RC30	750	1988
638	WICKI	Beat	CH	SUZUKI	GSXR	750	1986
639	WILLEMS	Joep	NL	HONDA	VF RC 15	750	1982

MOTORSPORT FÜR ZUHAUSE

DKW
Motorradport 1920 - 1939
Format: 210 x 297 mm



EUR 19,-

Dieter Braun
Weltmeister und Publikumsdilettant
Format: 210 x 295 mm



EUR 28,-

Audi 11 x 24 h
Die Erfolgsgeschichte von Le Mans
Format: 210 x 297 mm



EUR 24,-

AWO
Die Geschichte einer Legende
Format: 210 x 297 mm



EUR 34,-

Heinz Rosner
... startet für MZ
Format: 210 x 297 mm



EUR 24,-

Helga Heinrich-Stuedel
Die Rennmännchen aus dem Vogelfeld
Format: 210 x 297 mm



EUR 19,-

Neuaufgabe!
Rund um Zschopau Teil 1
Format: 210 x 297 mm



EUR 24,-

Rund um Zschopau
Teil 2
Format: 210 x 297 mm



EUR 24,-

50 Jahre Motorrad-Weltmeisterschaft
auf dem Sachsenring • Bildband
75 Motorrad Grand Prix 1961 - 1972 & 1998 - 2010.
Die Sieger aller Klassen
Format: 297 x 210 mm



EUR 24,-

85 Jahre Sachsenring
erschient Mitte 2012
Die Historie der erblühenden Motorradrennen
Format: 297 x 210 mm



EUR 23,-

Badberg-Vierecks-Rennen
Reproduktion des offiziellen Programms
„1. Badberg-Vierecks-Rennen“ in
Hohenstein-Ernstthal
Format: 148 x 210 mm



EUR 5,-

AUFKLEBER
RED BULL SIX DAYS
- FIM International ISDE
- 6 Days of Enduro
EUR 2,-



+ Gutschein im Wert von 8 EUR
für Ihre eventuelle Bestellung weiterer in
unserem Verlag erschienenen Bücher.

MAGAZINE

Alle im Format:
210 x 297 mm



EUR 3,-

EUR 5,-

EUR 3,-

Top Speed Ihre Automobil- und
Motorradzeitschrift

Erscheint jeden letzten Freitag des Monats
Format: 210 x 297 mm, ca. 100 - 160 Seiten je nach Saison,
alles in Farbe und auf Bilderdruckpapier
Abonnement: 35,- EUR/Jahr
inkl. 7% MwSt. und Versand
Einzelpreis NUR
EUR 1,50



BESTELLUNGEN UND WEITERE FANARTIKEL AUCH UNTER WWW.TOP-SPEED.INFO

VERBINDLICHE BESTELLUNG Lastschrift-Einzugsermächtigung (nur für Deutschland): Hiermit ermächtige ich die HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG, die aufgeführte Gesamtsumme von nachfolgendem Konto abzubuchen

Konto-Nummer: _____ BLZ: _____ Kreditinstitut: _____ Datum: _____ Unrichtig/Korrektur:

Bestellformular zusammen mit einem international gültigen Scheck oder ausgefüllter Lastschrift-Einzugsermächtigung nur innerhalb Deutschlands über die Gesamtsumme bitte an folgende Adresse senden:

Bitte kopieren und per Fax/Post einsenden!	Hiermit bestelle ich:	Stück	Euro	Stück	Euro
	Buch DKW	—	x 19,00	Buch 85 Jahre Sachsenring	x 23,00
	Motorradport 1920 - 1939	—	x 19,00	Verkaufpreis	x 28,00
	Buch Dieter Braun	—	x 28,00	ab 15. Juni 2012	x 28,00
	Weltmeister und Publikumsdilettant	—	x 28,00	Programmheft „1. Badberg-Vierecks-Rennen“	x 5,00
	Buch Audi 11 x 24 h	—	x 24,00	Reproduktion des offiziellen Programms	x 3,00
	Die Erfolgsgeschichte von Audi in Le Mans	—	x 24,00	Magazin Superside Special	x 5,00
	Buch AWO	—	x 34,00	Magazin Lausitzring	x 3,00
	Die Geschichte einer Legende	—	x 34,00	Magazin Sachsenring Journal	x 2,00
	Buch Heinz Rosner	—	x 24,00	Aufkleber Red Bull Six Days	x 2,00
... startet für MZ	—	x 24,00	Zeitschrift Top Speed	x 35,00	
Buch Helga Heinrich-Stuedel	—	x 19,00	Jahres-Abonnement	x 35,00	
Die Rennmännchen aus dem Vogelfeld	—	x 19,00	inkl. 7% MwSt. und Versand!		
Buch Rund um Zschopau	—	x 24,00			
Band 1	—	x 24,00			
Buch Rund um Zschopau	—	x 24,00			
Band 2	—	x 24,00			
Bildband	—	x 24,00			
50 Jahre Motorrad-WM	—	x 24,00			
auf dem Sachsenring	—	x 24,00			

HB-Werbung und Verlag GmbH & Co. KG
Redaktionsbüro „Top Speed“
Kennwort: „Bücher“
Schenkenberg 40
09125 Chemnitz

Veranstaltungen je 1 Buch/Magazin/Aufkleber 3,00
Versandkosten ab 2 Bücher (innerhalb Dtl.) 6,50
Gesamtsumme (inkl. MwSt.) _____

Weitere Fanartikel unter www.top-speed.info oder Bestellung per Fax 0371 56160-19

Après les Bikers'Classics,
Les 200 Miglia di Imola Revival vous attendent !

Pour la troisième année consécutive et pour le plus grand plaisir des tifosi, le circuit d'Imola renouera avec son passé. Les 21, 22 et 23 septembre, comme à Spa-Francorchamps, les champions d'hier et les propriétaires de motos anciennes s'élanceront sur cet admirable tracé pour faire revivre les mythiques 200 Miglia.

Y serez-vous ?
Le rendez-vous est vraiment à ne pas manquer pour les pilotes comme pour les spectateurs. D'autant que cette 31ème édition, en plus de toutes les activités et animations habituelles, s'agrémentera d'une course de 4 heures d'endurance. Plusieurs des meilleurs équipages en piste dans nos Ardennes seront ainsi face à quelques autres spécialistes transalpins des longues distances. Un week-end exceptionnel s'annonce avec, en prime, les dernières douceurs estivales et les plaisirs gastronomiques que réserve l'Italie et plus spécialement cette belle région d'Emilie Romagna.

Toutes les infos sur notre site www.200miglia.com

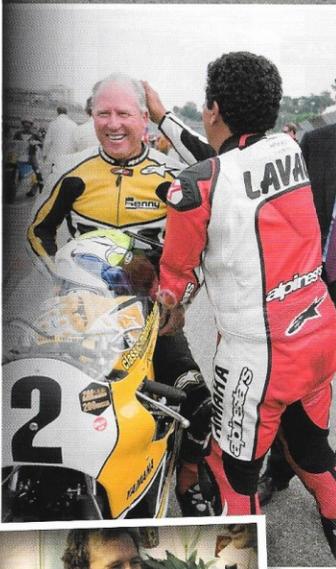


Na de Bikers'Classics, staan **de 200 Miglia di Imola Revival op het programma !**

Voor het derde jaar op rij en tot groot genoegen van de tifosi, zal het circuit van Imola weer in zijn verleden duiken. Net als in Spa-Francorchamps zullen de kampioenen van weleer en de eigenaars van oude motoren zich op 21, 22 en 23 september op dit prachtige circuit verzamelen om er de mythische 200 Miglia opnieuw te doen herleven.

En u, zal u erbij zijn ?
Zowel voor de piloten als voor de toeschouwers is dit een niet te missen evenement. Vooral ook omdat deze 3e editie naast de gebruikelijke activiteiten en animatie nu ook een 4 uren endurance race op het programma heeft staan. Tal van onze beste endurance teams van de Bikers' Classics zullen er oog in oog komen te staan met een aantal Italiaanse experts in deze discipline. Het wordt een uitzonderlijk weekend en vergeet ook niet dat u er kunt genieten van de laatste zonnestralen van het jaar en de gastronomische verwennerijen die Italië voor u in petto heeft, om nog maar te zwijgen over de prachtige regio Emilia Romagna.

Alle info vindt u op onze website www.200miglia.com

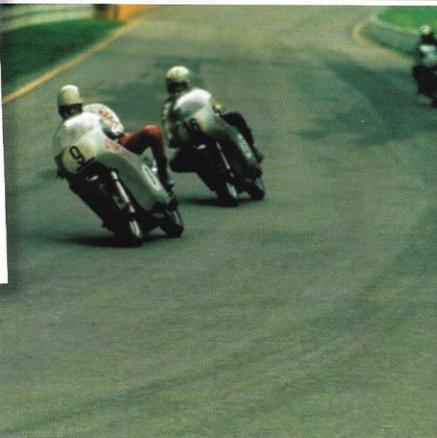


After the Bikers'Classics,
the 200 Miglia di Imola Revival await you !

For the third year in a row, the track of Imola will honour its past. Just like in Spa-Francorchamps, the former champions and the owners of classic bikes will get on the track to revive the mythic 200 Miglia, this on the 21st, 22nd and 23rd of September.

Will you be there ?
It's an event you just cannot miss out on, as a rider as well as a visitor. Especially because during this 3rd edition, aside from all the usual activities and animations, a 4 hour endurance race will take place. Some of the best teams who participate at the Bikers'Classics in Francorchamps will face the Italian endurance specialists. A most exceptional weekend, and don't forget you will be able to enjoy the last rays of sun of the year along with the many gastronomic delights of Italy, and let's not forget the magnificent region of Emilia Romagna.

All information is available on our website www.200miglia.com



DGSPORT present



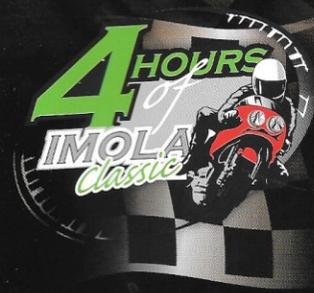
**DUCATI 1972-2012 :
40 YEARS OF L-TWIN VICTORIES**

200 Miglia
di Imola Revival

21, 22 & 23/09/2012

www.200MIGLIA.com
+39 051 098 89 32

The return
to a mythical past with
a 4 hours classic race.



// GP PARADE // CONCERTS // ANIMATIONS // EXHIBITION // TRADE AREA // DEMONSTRATIONS //

