

4 Deutsche Meisterlittel für ZÜNDAPP

Auch das Jahr 1961 stand im Zeichen überragender ZÜNDAPP-Erfolge.

Deutsche Geländemeister und Gewinner der OMK-Trialmedaille in Gold wurden in der Klasse bis 50 ccm Volker Kramer auf ZÜNDAPP-Falconette KS 50, in der Klasse bis 250 ccm Richard Hessler auf ZÜNDAPP-Trophy 250 S.

Deutsche Trialmeister wurden in der Klasse bis 100 ccm L. Specht auf ZÜNDAPP-KS 75, in der Klasse bis 200 ccm Günther Sengfelder auf ZÜNDAPP-Trophy 175 S.

ZÜNDAPP-Motorräder – seit 40 Jahren erfolgreich im Motorsport – haben wiederum ihre Qualität, Leistungstärke und Zuverlässigkeit bewiesen. Wem es darauf ankommt, der fährt ZÜNDAPP.



ZÜNDAPP-WERKE GMBH
München 8 · Anzinger Str. 1-3

ZÜNDAPP Immer zuverlässig



WAS IST TRIAL

Wolfgang Schmidt

WAS IST TRIAL

Wissenswertes über den Trialsport
und die Deutsche Trialmeisterschaft 1962



ZÜNDAPP-WERKE GMBH MUNCHEN

Was heißt denn überhaupt „Trial“?

Ich glaube, es ist nun an der Zeit, daß wir für alle, die neu zu unserem schönen Sport stoßen, einmal erklären, was denn eigentlich unter der Bezeichnung „Trial“ zu verstehen ist.

Mal gleich vorweg: das Wort stammt ja aus dem Englischen, und deshalb wird es anders ausgesprochen als geschrieben. Es heißt also nicht T-r-i-a-l, sondern man spricht Trail (das muß man natürlich als erstes wissen, wenn man sich im Kreis von Experten sachverständig mit unterhalten will!).

Trial heißt, genau übersetzt, „Prüfungsfahrt“. Aber um den Sinn des Begriffs richtig zu treffen, muß man noch das Wort „Stil“ mit dazunehmen: denn Stil ist das Hauptmerkmal des Trialfahrens – es wird ausschließlich der Fahrstil des Fahrers auf dem Motorrad bewertet.

Wenn man sich einmal ein Trial angesehen hat, dann weiß man, was unter Fahrstil zu verstehen ist, und derjenige wird bei dieser Sportart der Sieger sein, der sein Motorrad, ob leichte oder schwere Maschine, am besten beherrscht, der am besten und sichersten durch die natürlichen Geländehindernisse fährt.

So wie die Engländer als erste, so hat man inzwischen auch in allen anderen Ländern, in denen Motorrad gefahren wird, herausgefunden, daß die Beherrschung des Stillfahrens dem Abschluß eines Grund-Lehrganges für gutes und sicheres Motorradfahren gleichkommt. Und nicht nur im reinen Motorrad-Geländesport, über den es bei ZUNDAPP eine aufschlußreiche Broschüre gibt (und der ja neben dem Trialfahren nach wie vor betrieben

4

wird, oft in Kombination mit ihm), auch im Straßenrennsport – und nicht zuletzt im täglichen Verkehr – ist die Schulung durch das Trialfahren von großer Bedeutung. Nur wer sein Motorrad in allen nur erdenklichen schwierigen Situationen beherrschen gelernt hat, nur der ist auch in der Lage, seine Maschine auch auf der Straße schnell – und trotzdem sicher zu fahren.

Es ist daher auch kein Wunder, wenn man unter den großen Rennfahrernamen (sowohl im Wagen- wie im Motorradsport) immer wieder auf Fahrer stößt, die sich früher einmal einen Namen als Trialfahrer gemacht haben. Und erst kürzlich hat ein weltbekannter deutscher Bergrennfahrer gesagt, daß der für den Automobilrennsport so dringend benötigte Nachwuchs wohl nur über den Motorradsport (zweifellos dachte er auf Grund seiner Kenntnis der Materie dabei vor allem an den Trialsport als „Grundausbildung“) kommen könne.

Aber allein schon im Hinblick auf den Wert sicheren Fahrens im täglichen Straßenverkehr muß man die Anstrengungen aller derer begrüßen, die sich bemühen, das Trial auch in Deutschland immer populärer zu machen.

Was geschieht beim Trialfahren?

Ich hatte schon gesagt, daß der Begriff Trial zunächst einmal von aktiven Motorradsportlern nach Deutschland „importiert“ wurde – zu dem schon erwähnten Carl Jurisch gesellten sich dann später andere, wie z.B. der allen Geländefahrern bestens bekannte Ulli Pohl. Als diese dann das Interesse für die neue Sportart bei uns geweckt hatten, nahm sich die OMK (Oberste Motorradsport-Kommission der Sache pflichtgemäß an und schrieb im Jahre

5



Hier sehen wir eine Wende am schrägen Sandhang. Diese Sektion ist auf der Außenseite mit Seilen begrenzt, vorn im Bild das A-Schild, das den Sektionsanfang anzeigt. Lorenz Specht auf ZUNDAPP-GS 75 fährt in den Rosten stehend, um schneller reagieren zu können und durch Gewichtsverlagerung die Maschine zu dirigieren.

6

1959 erstmalig in Deutschland eine Trialmeisterschaft aus. Denn wo es um eine Meisterschaft geht, müssen natürlich zuvor ganz klare, offiziell festgelegte Regeln und Gesetze geschaffen werden, nach denen die Veranstaltungen aufgezogen werden – und die Aufgabe der OMK ist es, auf dem Gebiet des Motorradsports diese Gesetze zu schaffen und über ihre Einhaltung streng zu wachen. Selbstverständlich hat man sich bei den deutschen Trial-Bestimmungen eng an die in England und in anderen Ländern geltenden Vorschriften angelehnt – denn auch im Trialsport gibt es ja einen regen Austausch über die Grenzen hinweg. Wenn man sich nun das Wichtigste aus diesen Trial-Bestimmungen ansieht, bekommt man gleich eine Erklärung für den Ablauf eines Trials – deshalb wollen wir uns mit den Hauptpunkten im Nachstehenden einmal befassen.

Ein Trial wird nur in einem natürlichen Gelände veranstaltet, d. h. es werden also keine künstlichen Hindernisse aufgebaut, sondern die Strecke wird (was einige Trial-Erfahrung erfordert) vom Veranstalter so ausgesucht, daß möglichst viele natürliche Geländehindernisse erfaßt werden – leichtere und schwierigere, je nach dem beabsichtigten Schweregrad des jeweiligen Trials. Kürzere Abschnitte der Strecke, in denen sich die gefundenen Hindernisse befinden, werden dann als sogenannte Sektionen (Prüfungsabschnitte) abgesteckt.

Jawohl, abgesteckt! Denn die Anlage der Sektionen ist genauestens vorgeschrieben. Es kann da nicht etwa einer hergehen und sagen „so, hier haben wir jetzt ein Stück Gelände von 150 m Länge, und das soll unsere Sektion

7

sein!" – das geht nicht. Denn die OMK schreibt zunächst mal für die Sektionen eine Streckenlänge von höchstens 50 m vor. Diese Maximallänge deshalb, weil bei einer sehr schwierigen Sektion der Fahrer mehr als 50 m nicht mehr überblicken könnte, d. h. die Beanspruchung wäre für ihn bei mehr als 50 m Sektionslänge zu groß (auch in anderen Ländern sind die Sektionen auf 50 m beschränkt).

Aber nicht nur die Länge der Sektion ist genau vorgeschrieben, auch die Breite, aber hier als Mindestmaß. Diese richtet sich in erster Linie nach den vorliegenden Geländebedingungen, aber jedenfalls beträgt die Mindestbreite 1,20 m. Die Sektion darf deshalb nicht schmaler sein, weil man sonst Gefahr läuft, rechts und links ihre Begrenzung zu streifen, oder daß man in einer Spitzkehre (es geht ja nicht immer geradeaus!) die Maschine nicht herumbekommt (dieses Herumbekommen ist allerdings oft auch bei einer Breite von 1,20 m eine beachtliche Schwierigkeit).

Außerdem ist noch ein Punkt wichtig: die Sektionen müssen vom Fahrer aufrecht in den Fußrasten stehend befahren werden können, so daß also auch die lichte Höhe nicht belanglos ist. Der Veranstalter muß Zweige und Äste von Bäumen und Sträuchern, die den Fahrer behindern könnten, entfernen.

Jeder Veranstalter wird versuchen, daß seine Sektionen eine natürliche Seitenbegrenzung haben. Das geht sehr gut bei schmalen Bachbetten, Hohlwegen oder ähnlichen Geländeformationen. Da aber, wo eine solche natürliche Seitenbegrenzung fehlt, muß dafür gesorgt werden, daß die Begrenzung für den Fahrer deutlich erkennbar und

übersichtlich ist, es muß also eine Abgrenzung geschaffen werden. Dazu verwendet man meistens Fähnchen oder auch Leinen. Anfang und Ende jeder Sektion müssen mit einem 50 x 50 cm großen Schild mit der Aufschrift A bzw. E gekennzeichnet sein – und selbst diese Tafeln sind sowohl ihrer Größe und Farbe nach als auch hinsichtlich der Farbe der Buchstaben in den Regeln genau festgelegt.

Für jede Veranstaltung, die als Meisterschaftslauf ausgeschrieben ist, sind insgesamt 30 derartige Prüfungsabschnitte (Sektionen) vorgeschrieben. Sie liegen meist nicht alle hintereinander in einer Runde, sondern man wählt mehrere geeignete Sektionen aus, die zu einer Runde vereinigt werden, und läßt dann diese Runde (und damit jede der Sektionen) mehrmals befahren. Auch die Streckenlänge ist genau festgelegt, sie muß mindestens 50 und darf nicht mehr als 80 km betragen.

Nehmen wir einmal an, man hat eine Runde ausgewählt und in diese 10 km lange Runde sechs Sektionen hineingepackt, dann muß also die Runde fünfmal befahren werden, damit sich die vorgeschriebenen 30 Sektionsdurchgänge und die Mindest-Gesamtlänge ergeben. Natürlich ist auch jede andere Einteilung zulässig – nur muß eben die Gesamtzahl der Sektionen immer 30 betragen.

Jede einzelne Sektion ist etwa 100 m vorher durch eine rote Fahne für die Fahrer gut sichtbar anzukündigen, und außerdem müssen sämtliche Sektionen einer Runde fortlaufend nummeriert werden, damit der Fahrer weiß, vor welcher Sektion er sich gerade befindet, und merkt, ob er vielleicht aus Versehen eine von ihnen ausgelassen hat.



Siegfried Gienger auf ZUNDAPP-GS 75 beim Durchqueren einer schwierigen Wassersektion.

Worüber es viele Unklarheiten gibt: die Wertung

Sehr wichtig ist die Frage der Wertung bei einem Trial. Da gibt es immer wieder hitzige Debatten, die eigentlich ganz überflüssig wären, aber dadurch entstehen, weil mancher Punktrichter oder Funktionär sich selbst nicht genau im Klaren darüber ist, wann und wieviel Strafpunkte er zu geben hat.

In jeder Sektion ist mindestens ein Punktrichter postiert, der die ganze Sektion übersehen können muß. Ist das, etwa wegen einer scharfen Kehre, nicht einwandfrei möglich, dann muß ein zweiter Punktrichter in derselben Sektion tätig sein – und außerdem nehmen heute viele Veranstalter noch einen Funktionär dazu, der auf einer großen Papptafel, die er dann hochhält, die Strafpunkte anzeigt, die der Fahrer in dieser Strecke erhalten hat. So kann der Fahrer, können aber auch die interessierten Zuschauer gleich kontrollieren, ob die Wertung richtig erfolgte. Der Punktrichter trägt die erteilten Strafpunkte in eine Liste ein, die die Grundlage der endgültigen Wertung bildet; in manchen Fällen bekommt auch der Fahrer seine Strafpunkte gleich an Ort und Stelle in seine Kontrollkarte eingetragen.

Die Fahrer müssen die Sektionen, die durch ein Bachbett, um einen Baum herum in scharfer Wende, durch einen besonders steinigen Hohlweg, über einen schmierigen Wiesenhang, eine Steilabfahrt mit scharfem Rechtsknick, über schwieriges, schräg liegendes Wurzelwerk oder eine Geröllstrecke führen, möglichst fehlerfrei zu bewältigen

suchen. Fehlerfrei – das heißt, daß der Fahrer auf keinen Fall die Füße zum Abstützen zu Hilfe nehmen darf. Führt ein Fahrer durch eine Sektion, ohne dabei mit einem Fuß den Boden zu berühren, so bekommt er Null Strafpunkte. Schafft er das aber nicht fehlerfrei, so gibt ihm der Punktrichter

einen Strafpunkt bei einmaliger Bodenberührung mit dem Fuß,

drei Strafpunkte bei mehrmaliger Bodenberührung mit dem Fuß,

fünf Strafpunkte beim Aufhören der Vorwärtsbewegung des nicht angetriebenen Rades (also des Vorderrades in allen normalen Fällen!) **und** Bodenberührung.

Das „**und** Bodenberührung“ ist außerordentlich wichtig, weil man es immer wieder erlebt, daß dieser kleine Zusatz vergessen wird und daß ein Punktrichter dem Fahrer, der vielleicht seine Maschine in geschickter Weise einige Sekunden stehend ausbalanciert, fünf Strafpunkte zudiktieren will – mit der Begründung, das nicht angetriebene Rad sei ja stehengeblieben; aber solange der Fahrer beide Füße auf den Rasten bzw. nicht in Bodenberührung hat, gibt es dafür auch keinen Strafpunkt. Im Gegenteil – das ist ja gerade die Kunst, die man lernen muß: sein Motorrad so zu beherrschen, daß man notfalls sogar kurzfristig am Ort stehenbleiben kann. Darauf sollte man als Zuschauer ganz besonders achten und gegebenenfalls den Fahrern dadurch helfen, daß man einen Funktionär aufmerksam macht, wenn er sich irrt. Man kann ihm dann,



Ein Prüfungsabschnitt, wie er zu den „gefürchtetsten“ eines Trials gehört: die „Wurzelsektion“. Man muß da mit dem Gas ganz genau dosieren, sonst springt einem das Hinterrad seilich weg, und das gibt dann meist Strafpunkte. Das Bild zeigt Alfred Völkl auf ZUNDAPP-Trophy 250 S.

wenn er's nicht glauben will, ja ruhig mal dieses kleine Heftchen zeigen!

Fünf Strafpunkte: Sturz des Fahrers, Inanspruchnahme fremder Hilfe, Überfahren der natürlichen oder markierten Seitenbegrenzung – auch „nur“ mit dem Vorderrad! –, Anlehnen an die Begrenzung (das kommt vor allem bei einer natürlichen oder mit Bändern versehenen Begrenzung in Frage), Absitzen und Schieben.

Zwanzig Strafpunkte: Auslassen bzw. Nichtbefahren (sogenanntes „Verweigern“) einer Sektion.

Zur fremden Hilfe ist noch gleich etwas zu sagen: nicht im sportlichen Eifer einem Fahrer helfen wollen, vielleicht die Steigung durch Schieben zu bezwingen! Erst wenn er völlig zum Stillstand gekommen ist und um Hilfe bittet, darf man als Unbeteiligter eingreifen – sonst kann ihm die wohlgemeinte Hilfe den Sieg kosten.

Begeht ein Fahrer in einer Sektion mehrere Fehler hintereinander, so wird jeweils nur der schwerste Fehler gewertet. Das heißt also, daß ein Fehler, der eine höhere Strafpunktzahl einbringt, den oder die Fehler mit geringerer Strafpunktzahl aufhebt!

Ich möchte zum besseren Verständnis hierzu ein Beispiel anführen, weil es in diesem Punkt auch oft Differenzen mit Punktrichtern, die noch zu wenig Erfahrung haben, gibt:

Einem Fahrer unterlaufen in einer Sektion vier Fehler. Zu Beginn der Sektion berührt er einmal mit dem Fuß den Boden (in der Trial-Fachsprache heißt das „Fußeln“) –



Hier sehen wir eine Slalom-Strecke, die sich (ausnahmsweise künstlich aufgebaut) am Start eines Trials befindet. Diese meist 40 m lange Strecke (kürzer ist nicht zweckmäßig, weil dann keine deutlichen Zeitunterschiede mehr erkenntlich werden) wird nach Zeit durchfahren und dient lediglich der Ermittlung des Klassensiegers bei eventueller Punktgleichheit. Der Fahrer mit der kürzesten Slalomzeit (auch hier ohne Fußeln!) gilt bei Punktgleichheit als Klassensieger. Der Einbau einer solchen Slalomstrecke ist aber keine OMK-Vorschrift, er bleibt dem Veranstalter freigestellt.

Lorenz Specht auf seiner G5 75 beim Meistern dieser Strecke.

gibt einen Strafpunkt; anschließend (immer vorausgesetzt in der gleichen Sektion) mehrmalige Bodenberührung = drei Strafpunkte; darauffolgend Sturz = 5 Strafpunkte — und schließlich noch Inanspruchnahme fremder Hilfe = 5 Strafpunkte. Dieser Fahrer erhält nun nicht etwa 14 Strafpunkte für seine vier Fehler, sondern lediglich 5 Strafpunkte für den schwersten Fehler!

In der ersten Runde darf sich jeder die Sektionen genau anschauen, das heißt er darf die einzelnen Sektionen zu Fuß (aber nur in der ersten Runde!) ablaufen und sich dabei den besten Weg aussuchen. Er darf aber jede Sektion in jeder Runde nur einmal abfahren, darf sie also nicht etwa erstmal „probehälter“ befahren — das ist verboten.

Außerdem ist für jeden Triallauf pro Runde eine bestimmte Durchschnittsgeschwindigkeit für die ganze Runde (also für die Sektionen und die dazwischenliegenden, nicht gewerteten Geländestücke, die als Verbindungsstrecken zwischen den Sektionen dienen) vorgeschrieben, die aber so gehalten ist, daß sie leicht jeder Teilnehmer schafft. Das wird nur deshalb so gemacht, weil sich eventuell sonst die Fahrer zu viel Zeit nehmen und die Veranstaltung dadurch nur unnötig in die Länge gezogen wird.

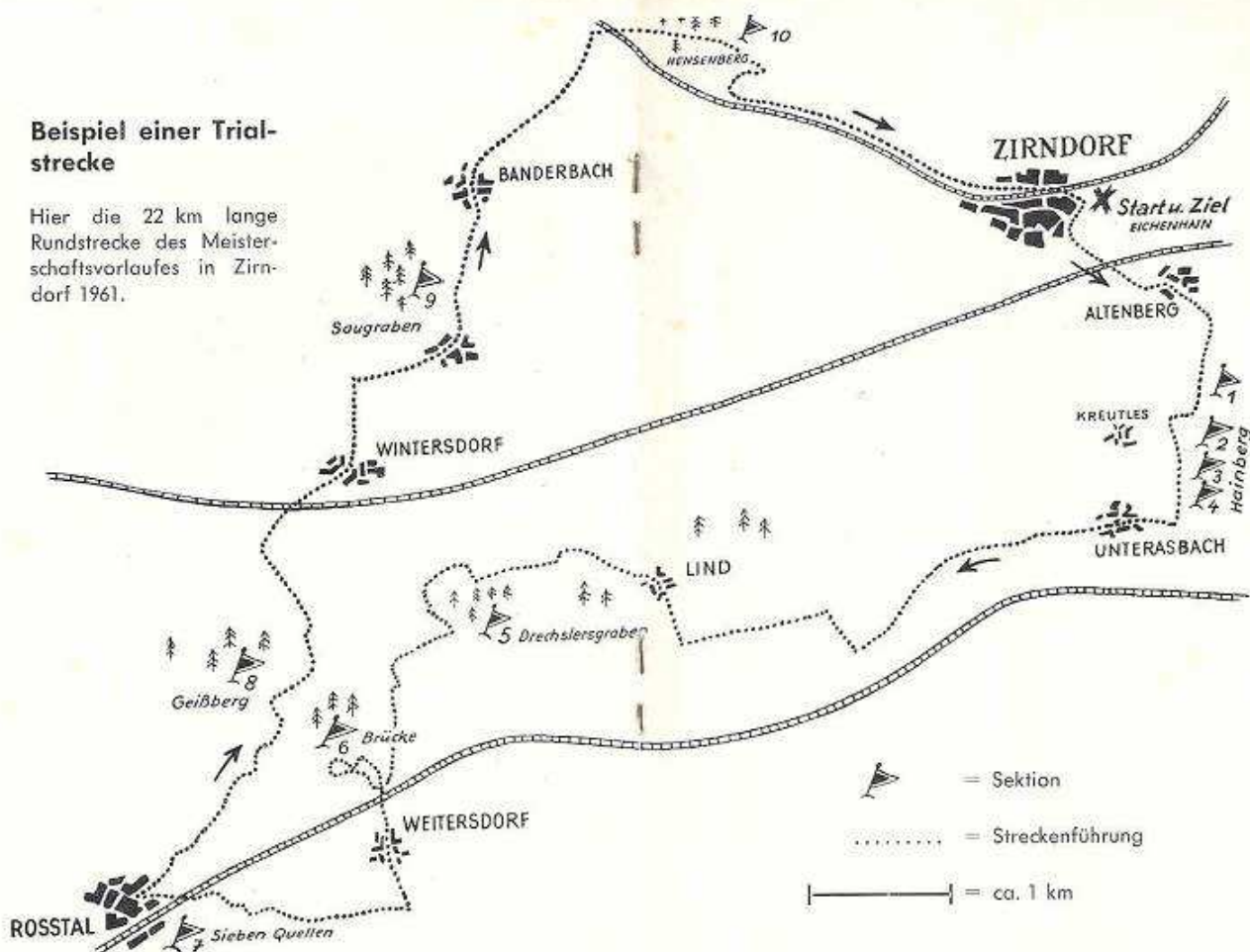


Volker Kramer auf der ZÜNDAPP GS 75 (Geländeversion) bei einer Steilauffahrt am Hang. Man sieht deutlich die klassische Haltung des Fahrers bei Steilauffahrten: Körpergewicht möglichst weit nach vorn, um ein Aufsteigen des Vorderrades zu verhindern (trotz dieser Gewichtsverlagerung beginnt im gezeigten Fall das Rad bereits abzuheben!).



Beispiel einer Trialstrecke

Hier die 22 km lange Rundstrecke des Meisterschaftsvorlaufes in Zirndorf 1961.



Die Zoneneinteilung der Meisterschaftsläufe

Da man für die Teilnehmer an der Deutschen Trialmeisterschaft die Anreisekosten zu den einzelnen Veranstaltungen so niedrig wie möglich halten möchte (schließlich soll Trial ja mehr und mehr zu einem Breitensport werden!), ist die Trialmeisterschaft in Zonen eingeteilt. Es gibt eine **Zone Nord** (Hamburg, Bremen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Westberlin) und eine **Zone Süd** (Hessen, Rheinland-Pfalz, Saar, Bayern, Württemberg-Baden). In jeder Zone werden vier Vorläufe für die Deutsche Meisterschaft gefahren. **Diese Vorläufe entscheiden nur über die Zulassung zu den beiden Meisterschafts-Endläufen und nur diese beiden Endläufe sind für die Meisterschaftswertung entscheidend.** Es kommt also gar nicht darauf an, daß einer möglichst alle Vorläufe gewinnt, sondern er muß sich nur qualifizieren, d. h. er muß sich unter den besten 35 Fahrern seiner Klasse (Zone Süd und Nord zusammengerechnet) befinden. Dabei braucht er nicht einmal alle Vorläufe zu fahren, weil nur die drei besten der vier Vorläufe gewertet werden.

Die Klasseneinteilung erfolgt bei der Deutschen Trialmeisterschaft nach drei Wertungsgruppen:

Wertungsgruppe I Motorräder bis 100 ccm

Wertungsgruppe II Motorräder bis 200 ccm

Wertungsgruppe III Motorräder über 200 ccm

Daraus geht hervor, daß nur Solo-, keine Seitenwagenmaschinen an der Meisterschaft teilnehmen können (grundsätzlich kann man auch mit Gespannen Trial fahren!).

20



G. Sengfelder, „Deutscher Trialmeister 1961“ in der Klasse bis 200 ccm, beim Internationalen Trial Lamborello (Frankreich).

International gibt es nur zwei Wertungsgruppen: eine bis und eine über 200 ccm. Aber für unsere Verhältnisse ist die gewählte Einteilung zweckmäßiger. Während im Ausland die Teilnehmer nach Junioren (Ausweisfahrern) und Experten (Lizenzfahrern) unterteilt werden, starten bei uns beide Gruppen, also Ausweis- und Lizenzfahrer, gemeinsam in einer Wertungsgruppe. **Jeder Teilnehmer muß im Besitz einer gültigen Fahrerlizenz oder eines gültigen Fahrerausweises sein. Diese werden von der OMK über die zuständigen Motorsportclubs ausgestellt.**

In jeder Wertungsgruppe erhält der Fahrer mit der niedrigsten Strafpunktzahl die Höchstgutpunktzahl (Wertungszahl genannt) 100 (bei einem guten Trial soll kein Teilnehmer da sein, der das Trial mit Null Strafpunkten durchfährt, weil man dann annehmen kann, daß die Strecke zu leicht ausgewählt war und man ja so keinen Eindruck erhält, wer nun wirklich der Beste ist; denn in einem solchen Fall gibt es dann meist gleich mindestens zwei Mann in der Klasse mit Null Strafpunkten!). Derjenige mit der nächstniedrigen Strafpunktzahl erhält die Wertungszahl 99 – und so fort. Bei gleicher Strafpunktzahl erhalten die betreffenden Fahrer auch die gleiche Wertungszahl. Je nach der Anzahl der strafpunktgleichen Fahrer bekommen die nächstfolgenden Fahrer die entsprechend niedrigeren Wertungszahlen.

Den Titel „Deutscher Trialmeister“ erhält der Fahrer jeder Wertungsgruppe, der die höchste Gutpunktzahl, addiert aus den beiden Meisterschafts-Endläufen, besitzt. Wohlmerkt: nur aus diesen beiden Läufen – die Vorläufe und die dort erzielten Punktergebnisse zählen da nicht mit! Bei Punktgleichheit entscheidet die höhere Wertungszahl

21

des 2. Meisterschaftsendlaufes, bei weiterer Punktgleichheit die geringere Strafpunktzahl beider Meisterschaftsläufe, und bei abermaliger Punktgleichheit entscheidet schließlich der geringere Hubraum der benutzten Maschine.

Das sind die Meisterschaftsläufe 1962

1. Vorläufe der Zone Nord:

- 15. 4. Trial Ravensberg
- 29. 4. Trial Hamburg
- 3. 6. Trial Wilhelmshaven
- 15. 7. Trial Braunschweig

2. Vorläufe der Zone Süd:

- 20. 5. Trial Geroldseck
- 10. 6. Trial Schatthausen
- 29. 7. Trial Nürnberg
- 26. 8. Trial Garmisch-Partenkirchen

3. Endläufe:

- 9. 9. Trial Lüneburg
- 30. 9. Trial Zirndorf

(Diese Angaben erfolgen ohne Gewähr.)

Etwas vom Trialfahren selbst

Wichtig für jeden Trialfahrer ist zunächst, daß er sich mit einer geeigneten, d. h. leichten Kleidung ausrüstet, damit er nicht unnötig schwitzt. Am besten hat sich in den letzten Jahren hierfür der leichte Geländeanzug von Wellnhöfer in München bewährt. Ebenso wichtig sind aber auch ein Paar feste Stiefel. Von Gummistiefeln ist abzuraten, auch wenn sie von einigen Fahrern unsinniger-

23

weise immer wieder getragen werden. Sie müssen nämlich geradezu als gefährlich bezeichnet werden, weil sie dem Fuß keinerlei seitlichen Halt geben und es so leicht zu Verrenkungen kommen kann. Unbedingt erforderlich sind ein Paar leichter, dünner Lederhandschuhe. Nie ohne Handschuhe fahren! Sonst kann es bei Stürzen zu ganz bösen Hautabschürfungen kommen.

Auf keinen Fall sollte man mit einem Sturzhelm fahren, weil das Trial – wir werden noch darauf zurückkommen – als **die ungefährlichste Art des Motorradsports** überhaupt bezeichnet werden kann. Der Sturzhelm hindert hier eher die Sicht und das schnelle Reagieren – wenn man wirklich mal zu Boden muß, so ist das sowieso nicht weiter schlimm, zumal man ohnedies fast nur aus dem Stand zum Sturz kommt.

Weil wir gerade beim Stürzen sind – eines sollte man sich ganz fest einprägen: wenn es wirklich einmal zu solch einem kleinen Rutscher kommt, dann immer versuchen, die Maschine „wegzuwerfen“, d. h. versuchen, so schnell wie möglich vom Motorrad freizukommen. Sonst kann es passieren (falls man sich krampfhaft an der Maschine festhält), daß sie einem auf Arm oder Bein fällt, und das kann dann schon zu einem Bruch führen. Aber, wie gesagt, nur wenn man nicht aufpaßt. Ansonsten nämlich kann beim Trialfahren praktisch weniger passieren als beim Spazierengehen durch die Stadt! Man kann das Trialfahren, glaube ich, mit dem Geräteturnen vergleichen: Körper- und Maschinenbeherrschung sind gleichermaßen Trumpf, und diese Eigenschaften kann man nur durch immerwährendes Training erlangen. Wer nicht intensiv trainiert, der wird es im Trial nie zu Erfolgen bringen.



Trial ist ein hervorragendes Training für die Geländemeisterschaft. Hier geht der „Deutsche Geländemeister 1961, Volker Kramer, beim Trial eine Sektion ab.

Und das ist vielleicht der einzige Nachteil beim Trialfahren, daß man immer wieder üben, üben und nochmals üben muß. In jeder freien Stunde, wenn es möglich ist! Ich kenne bekannte Trialfahrer, die lassen keinen Tag vergehen, an dem sie nicht nach getaner Arbeit noch auf ein oder zwei Stunden ins Gelände fahren. Der Erfolg bleibt dann auch nicht aus.

Man muß durch Verlagern des Körpergewichtes das Motorrad in diese oder jene Richtung bringen können, man muß lernen, die Maschine mit den Schenkeln um ein Hindernis herumzudrücken, man muß blitzschnell wechseln können zwischen dem rechts und links neben der Maschine „Hängen“ – das alles aber tut man nicht, damit es einen besonders schönen und gekonnten Eindruck macht, sondern weil man ja das Motorrad unbedingt auf der vorgeplanten Spur halten muß.

Beim Bergauffahren ist vor allem darauf zu achten, daß man das Körpergewicht nach vorn, auf das Vorderrad, verlagert, damit dieses nicht „aufsteigt“ und einen so eventuell zum rückwärtigen Überschlag bringt! Beim Bergabfahren verfährt man dann natürlich genau umgekehrt, d. h. man verlagert das Gewicht so weit wie möglich nach hinten über das Hinterrad.

Und bei alledem ist entsprechend den weiter oben gemachten Ausführungen zu beachten: man muß versuchen, die Füße stets auf den Rasten zu behalten! Man muß immer denken, man hätte die Füße mit Gummistrippen an den Fußrasten befestigt, d. h. man muß auch versuchen, sie, wenn man wirklich mal nicht vermeiden konnte, kurz zu „Fußeln“, sofort wieder auf die Rasten zu bekommen. Weil man nämlich nur dann auch einen festen Halt auf

der Maschine hat. **Deshalb aber hat ja eben das Trialfahren auch einen so hohen Wert für das tägliche Fahren im Straßenverkehr – denn wer sein Motorrad im Gelände nach den gezeigten Regeln zu fahren lernte, der kann dann erst recht im Alltag fahren, sicher fahren.**

Das Betrachten der Sektionen

Es ist schon gesagt worden, daß man sich jede Sektion vor dem Befahren in der ersten Runde genau betrachten, daß man sie zu Fuß durchschreiten darf. Und davon sollte man auch unbedingt Gebrauch machen. Also: Maschine abstellen, Kraftstoffhahn schließen (sonst säuft evtl. beim seitlichen Hinlehnen der Motor ab, das ist schon oft genug passiert); danach die Sektion ablaufen und genau anschauen – aber in Ruhe (Zeit ist genug dafür da) –, auf keinen Fall, und sähe eine Sektion auch noch so leicht aus, einfach hineinfahren, ohne sie vorher studiert zu haben, das ist Leichtsinns und geht bestimmt schief. Nicht umsonst sieht man gerade die besten Trialfahrer immer die Sektionen mit aller Gründlichkeit vor dem ersten Durchgang studieren!

Vielleicht gibt es nämlich zwei Wege, die man benutzen kann, und dann muß man beide ablaufen, dabei versuchen, sich jeden Stein einzuprägen – und dann läuft man zum Schluß den Weg, für den man sich entschieden hat, nochmals ab, aber genau so, wie man ihn dann auch fahren will – und nicht „drei Meter daneben“! Weil man auf diese Weise nämlich gleich den „Untergrund der Sektion“ (Steine, Schlamm usw.) erfassen, d. h. „erfühlen“ kann. Hat man sich dann alles angeschaut, so ist es rat-

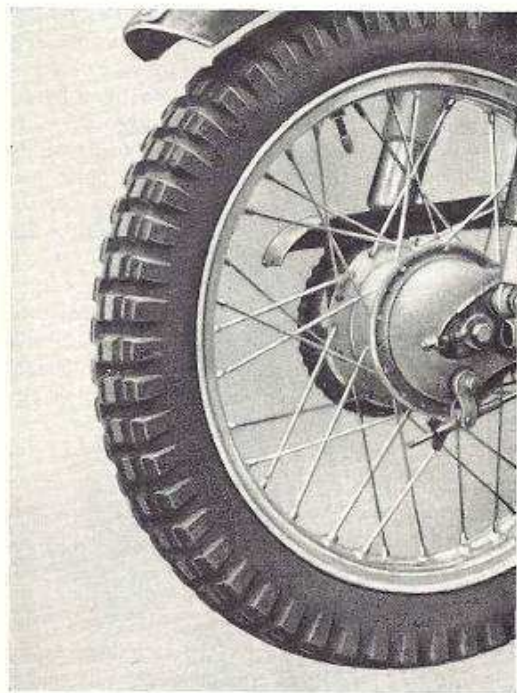
sam, erst mal einen Konkurrenten fahren zu lassen, um zu sehen, ob der vielleicht den richtigen oder einen falschen Weg ausgesucht hat, wonach man sich dann selbst richten kann. Beobachten ist nun mal beim Trialfahren alles. Gerade für den Anfänger ist das Beobachten der Konkurrenten sehr wichtig – in erster Linie natürlich der guten Leute unter ihnen, aber auch aus den Fehlern anderer kann man, wie immer, lernen.

Mehr kann – und braucht – über das eigentliche Fahren und die Vorbereitungen dazu nicht gesagt werden – alles andere muß man sich in der Praxis des Trialsports selbst aneignen, wenn man erst einmal Lust dazu bekommen hat. Höchstens noch das eine, so ulkig es klingt: Kraftstoffhahn vorm Losfahren wieder aufmachen!

Ganz wichtig: die richtige Trialmaschine!

Allerdings gehört nun aber zum Trialfahren außer Lust und Liebe zum Sport, ein wenig körperlichem Geschick und „Grips“ sowie der richtigen Kleidung und der Kenntnis der Regeln für die Wertung noch etwas: nämlich die richtige Maschine, das geeignete Motorrad. Etwa die ZUNDAPP-GS 75 oder GS 50 (Falconette-Typ, Geländeverision)! Ohne eine Spezial-Trialmaschine geht es nicht – genau so wenig wie bei jeder anderen Disziplin des Motorradsports kann man da einfach mit einer vielleicht notdürftig umgebauten Straßenmaschine antreten.

Da muß die Übersetzung so reichlich wie möglich gewählt sein, man braucht ein anders abgestuftes Getriebe, eine andere Sitzposition, die es gestattet, schnell in den Rasten aufzustehen, einen breiten Geländelenker, damit man die



Die Reifenabmessungen sind genau festgelegt. Hier der zulässige Trialreifen von Metzeler. Wichtig ist die Profilgestaltung. Größeres Profil, wie z. B. im Zuverlässigkeitssport, ist bei Trial-Veranstaltungen nicht gestattet.

Oder war Ihnen gar nicht bekannt, daß es die ZUNDAPP-WERKE waren, die bereits 1960 die Deutsche Trialmeisterschaft in der Wertungsgruppe I durch Lorenz Specht auf der ZUNDAPP-Falconette und 1961 gleich zwei Deutsche Trialmeisterschaften gewannen, in der Wertungsgruppe I wiederum durch Lorenz Specht – diesmal auf der ZUNDAPP-GS 75 –, in der Wertungsgruppe II durch Günter Sengfelder auf der ZUNDAPP-Trophy 175 S?

Das Trialfahren gehört zu den schönsten und lehrreichsten Sportarten, die es überhaupt gibt. Trial fahren nur ganze Kerle, Jungens von Format. Wir dürfen sicher sein, daß das Trial bei uns in Deutschland eines Tages dieselbe Popularität wie beispielsweise in England haben wird. Dort fährt man Trial – aus Spaß an der Freud' – so wie die anderen Fußball spielen am Sonntagmorgen.

Allen aber, die Lust bekommen haben am Trialfahren – als Aktive oder als interessierte Zuschauer: Recht viel Freude!

Die Deutschen Trialmeister 1961

Wertungsgruppe I (bis 100 ccm)

Der 31-jährige Kraftfahrzeugmechaniker **Lorenz Specht** (Ludwigsmoos), seit 1957 Werksfahrer der ZUNDAPP-WERKE, nahm ab 1956 auf ZUNDAPP-Maschinen an den Internationalen „Six-Days“ teil. Als Angehöriger der siegreichen Nationalmannschaften bei den Internationalen 6-Tagefahrten 1957 in Spindelmühle (CSR) und 1961 in Llandrindod Wells (England) trug er entscheidend dazu bei, die „Internationale Trophäe“ für Deutschland zu erringen. 1960 und 1961 wurde er auf ZUNDAPP-Falconette Deutscher Trialmeister in der Wertungsgruppe I, außerdem 1961 Zweiter in der Deutschen Geländemeisterschaft der Klasse bis 175 ccm.



Wertungsgruppe II (bis 200 ccm)

Günter Sengfelder, 1937 in Nürnberg geboren, lernte bereits mit 13 Jahren auf einer ZUNDAPP DB das Motorradfahren. 1955 erstmals Teilnahme an Zuverlässigkeitsfahrten und Trials, 1958–1960 Gesamtsieger der traditionellen Hainberg-Trials. Seit 1960 Werksfahrer bei ZUNDAPP. 1961 und 1962 beim Trial Lombardelle bester deutscher Teilnehmer. Mit der ZUNDAPP-GS 50 Gewinner mehrerer Goldmedaillen, v. a. 1961 auf der Internationalen ADAC-3-Tagefahrt in Isny und auf der Internationalen 6-Tagefahrt in England. Im gleichen Jahre mit der ZUNDAPP-GS 50 Klassensieger bei der „Schweren Schwäbischen Zuverlässigkeitsfahrt“. Auf ZUNDAPP-Trophy 175 S 1961 Deutscher Trialmeister in der Wertungsgruppe II.



Wertungsgruppe III (über 200 ccm)

Hermann Bitzer, 28 Jahre alt, Installateurmeister, kam schon 1951 zum Motorradsport. Erfolgreiche Beteiligung an Trials, Zuverlässigkeits- und Geländefahrten, Straßen- und Bergrennen, ausgezeichnet mit vielen Goldmedaillen. Bei 5 Solitude-Prüfungsfahrten belegte er einen 1. Platz, 2 zweite und 2 dritte Plätze, wurde 1955 Württembergischer Moto-Cross-Juniorenmeister. Deutscher Trialmeister 1961 in der Wertungsgruppe III mit seiner 250 ccm NSU.





Bedingungen für die Verleihung der ZÜNDAPP-Motorsportnadel

1. Die ZÜNDAPP-MOTORSPORTNADEL wird in 3 Stufen verliehen:

- In Gold bei erreichten **250 Punkten**
- In Silber bei erreichten **120 Punkten**
- In Bronze bei erreichten **30 Punkten.**

2. Der Bewerber um die ZÜNDAPP-MOTORSPORTNADEL muß seine Leistungen im Motorsport, die er auf ZÜNDAPP-Maschinen bei Zuverlässigkeitsfahrten, Rennen, Rekorden und Moto-Cross-Veranstaltungen erringen konnte, nachweisen. Für die Wertung werden die unter 3. aufgeführten Punktzahlen zugrunde gelegt.

3. Punktwertung:
1. Preis oder Goldmedaille
 2. Preis oder Silbermedaille
 3. Preis oder Bronzemedaille

Art der Veranstaltung	1. Preis Gold	2. Preis Silber	3. Preis Bronze
Internationale 6-Tagefahrt	12	8	4
Mehrtägige internat. Veranstaltungen	9	6	3
Mehrtägige nationale Veranstaltungen	6	4	2
Eintägige internationale Veranstaltungen	5	3	1,5
Eintägige nat. Veranstaltungen, offen	3	2	1
Geschlossene Veranstaltungen	2	1	0,5
Bei Moto-Cross international	4	2	1
Bei Moto-Cross national	2	1	0,5
Für Fabrikmannschaftspreis zusätzlich	2	1	0,5
Clubmannschaftspreis zusätzlich	1	0,5	—

Darüber hinaus werden für besonders eindrucksvolle Leistungen im Rahmen der vorstehend angeführten Veranstaltungen, sowie für errungene Meisterschaften und Rekorde nachfolgend aufgeführte Punktzahlen bewertet:

Für internationale und deutsche Meisterschaften	10 Punkte
Teilnehmer einer siegreichen Nationalmannschaft	6
Internationale Rekorde je	5
Nationale Rekorde je	3
Gaumeisterschaft	3
Sieger im Gesamtklassement international	3
Sieger im Gesamtklassement national	2
Klassensieg international	2
Klassensieg national	1

4. Erläuterungen der Punktwertung:

- a) Als internationale Veranstaltungen gelten die von der F.I.M. als solche genehmigten Veranstaltungen
 - b) Als nationale (offene) Veranstaltungen gelten die von der F.M.N. (Obersten Motorradsportbehörde) eines Landes als solche genehmigten Rennen und Zuverlässigkeitsfahrten
 - c) Als geschlossene Veranstaltungen gelten alle nicht unter a) und b) fallenden, aber von der F.M.N. eines Landes genehmigten Rennen und Zuverlässigkeitsfahrten
 - d) Beifahrer von Motorrädern mit Seitenwagen erhalten die Hälfte der angegebenen Punkte
 - e) Nicht bewertet werden Erfolge bei Fuchsjagden, Ballonverfolgungsfahrten und dergl., sowie nichtgenehmigungspflichtigen Stern- und Zielfahrten
5. Die Inhaber der ZÜNDAPP-MOTORSPORTNADEL in Bronze bzw. Silber können nach Erreichen der erforderlichen Punkte die Verleihung in silberner bzw. goldener Ausführung beantragen.
6. Über die erfolgte Verleihung erhält jeder Bewerber eine Urkunde.

