

6 Tage Motorradsport in den schottischen Bergen

Schottische Sechstagesfahrt

Sammy Miller Gesamtsieger vor Gordon Jackson!

Die „Schottische“ ist fast so alt wie das Motorrad überhaupt, denn schon 1909 fand mit 26 Teilnehmern die erste statt. Damals war nur ein Fahrer in der glücklichen Lage, ein Zweigang-Getriebe benutzen zu können, und die meisten anderen hatten nicht einmal eine Spannrolle für den Riemens. So ist es klar, daß damals wie heute die „hills“, also die Berge bzw. Steilstrecken, für Durchkommen oder Hängenbleiben entscheidend waren. Überhaupt hatte die Schottische Sechstagesfahrt, die ja heutzutage im wesentlichen nach der inzwischen auch bei uns bekannten Trialwertung entschieden wird, schon immer den Charakter einer Zuverlässigkeitsfahrt: Nach Beendigung der Fahrt wird nicht nur ein Brems- und Wiederanfahrtest am Berg gemacht, sondern es werden täglich auch alle wichtigen Teile, die vorher sehr gründlich durch Markierung plombiert wurden, auf ihren Zustand geprüft: Für 2 oder mehr gebrochene Speichen gibt es 1 Strafpunkt, für undichte Tanks 2, für defekte Lager 5, für nicht mehr funktionierende Kickstarter 2, für gebrochene Rahmenteile und Kurbelgehäuse 10 und für alle anderen bedeutsamen Fehler 5 Strafpunkte.

Um noch etwas historisch zu bleiben: Mit Ausnahme der Kriegsjahre fanden die Fahrten jedes Jahr statt, bis 1948 immer auch mit einer Seitenwagenklasse, die außer 1950 dann 1958 bis 1960 wieder mittelf, in den vergangenen beiden nicht mehr. In all den Jahren hat es immer wieder Schottland-Spezialisten gegeben, die mehrmals auf der Siegerliste standen, so H. Flook auf Norton bzw. BSA in der Seitenwagenklasse 1934, 1936 und 1937, Hugh Viney auf AJS in den Jahren 1947, 1948, 1949 und 1953 und schließlich der von unseren Lamborelle-Berichten wohlbekannte Gordon Jackson, der die Soloklasse 1955, 1958, 1960 und 1961 gewann, immer auf seiner 350er AJS „Puffing-Bill“.

Wenn auch international ausgeschrieben, so war die Schottische Sechstagesfahrt doch durchweg durch die englischen und schottischen Fahrer bestimmt; die Besuche einzelner Schweden, Holländer, Tschechen, Polen, Belgier und Deutscher waren nie sehr zahlreich und regelmäßig. Die Gründe liegen wohl auf der Hand:

1. Die weite Anfahrt: Viele wissen es nicht mal sehr genau, von Aachen bis Edinburgh sind es auf der Straße, ungeachtet der Kanalüberfahrt, ca. 1050 km.
2. Damit verbunden die nicht unbeträchtlichen Kosten, die Übernachtungskosten sind mindestens doppelt so hoch wie in Deutschland — wobei allerdings gesagt werden muß, daß stets ein sehr reichliches Frühstück im Preis einbegriffen ist.
3. Die ziemlich geringen Chancen für einen Ausländer, im Wettkampf mit erfahrenen Schottland-Trialisten einen Siegeslorbeer heimzutragen, was einen Sportsmann zwar nie an einer Teilnahme hindern wird, eine industrielle Teilnahme oder Unterstützung aber doch ziemlich ausschließt.
4. Man hört immerfort nur von Regen und Nebel, die es dort oben („kurz vorm Nordpol“) in jeder Menge geben soll — fördert auch nicht gerade die Lust, hinzufahren.

Ferner droht einem als Motorradfahrer noch etwas: der kombinierte Schottland-Englisch-Tick, Schottland wegen seiner außerordentlichen landschaftlichen Reize (mit freier Rundumsicht besonders zu genießen!), und England bzw. beides zusammen, weil es das Motorradland ist, aber das ist dann doch wohl schon die schöne Kehrseite der Medaille. Und wenn man — wie der Berichterstatter — dann auch noch in eine ausgesprochene Warmwetterperiode gerät... aber reden wir nicht davon, denn in dem Augenblick, wo dieser Anfang des Berichtes niedergeschrieben wird, sind zwar schon die meisten „entrants“, also Starter, in Edinburgh eingetroffen und hoffen, daß es so bleibt mit dem Wetter — oh nein, so hart sind

die ja gar nicht, daß sie nun nach Nebel und Regen und eiskaltem Wind verlangten! — aber die 6 Tage stehen noch bevor. Startplatz und Fahrerlager sind auf dem Gelände des Stadtteils Gorgie bzw. seinem Viehmarkt gelegen, der während des Wochenendes nicht gebraucht wird und — weil mit Platten ausgelegt und sauber gehalten — bestens für diesen Zweck geeignet ist.

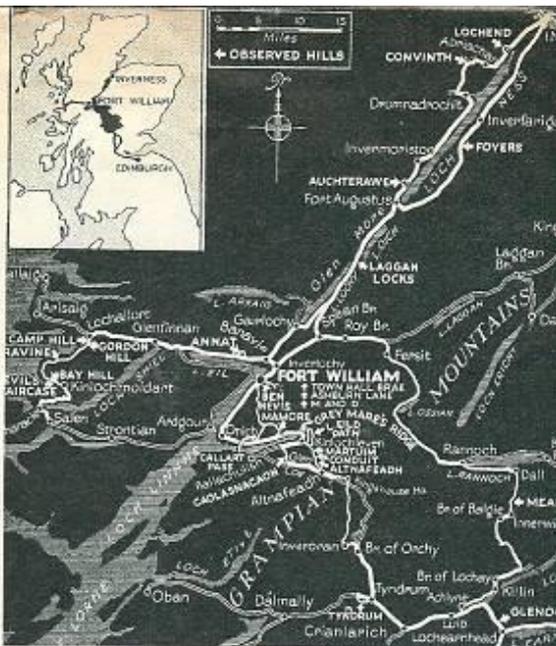
Organisiert wird die Veranstaltung allein vom Edinburgh und Distrikt Motor Club, allerdings ohne wichtige Miene und so. Bevor es losgeht, noch schnell eine kleine Geschichte, die man gestern beim Club zum besten gab, als wir uns das ausführliche Programm abholten: Irgendwann in den zwanziger Jahren krazelten die Wettbewerber mit viel Fußeln und Schieben einen steinigen Berg hoch. Da erschien mittendurch auf seinem Dienstweg der motorradfahrende Postbote auf der Strecke, mit Paketen und Taschen schwer beladen: Er schaffte den Berg ohne einen einzigen „Dab“!



Die 175er Husqvarna des Schweden Lomborn während der Startvorbereitungen auf dem Edinburgher Viehmarkt.

Das erste, was am Samstag auf dem Gorgie-Cattlemarket erschien, waren die Renndienste von Dunlop, Reynolds (Ketten), Castrol, Greaves, Esso, Shell, BP (die arbeiten in England scheinbar weitgehend zusammen und haben also auch einen gemeinsamen Renndienstwagen!) usw. Besonders die erstgenannte Reifenfirma schien sehr großzügig zu sein, was nicht nur die finanzielle Seite des Trialreifen-„Geschäfts“ anbetrifft, sondern auch das allgemeine Interesse am Trialsport: Es gibt dort auch Luftpumpen, für Trialreifendrucke besonders geeignete Luftpumpen, Reifenhalter und ähnliche Artikel. So nahm es natürlich nicht wunder, daß — obwohl die Abnahme erst am Sonntagmittag losging — auch viele Starter schon am Samstag da waren und allerorten neue Ketten und Reifen montiert wurden. Greaves hatte seinen Kombiwagen voller Auspuffanlagen, die an die neueren Modelle der Privatfahrer abgegeben wurden: Mit quadratischem, sehr großem Querschnitt waren sie aus Blech zusammengeschweißt und verließen besseren Zweitaktlauf und bessere Leistung im unteren Drehzahlbereich.

Am Sonntagvormittag setzte dann ein großes Ankommen, Auspacken und Basteln ein. Vor allem mußten die Nummernschilder an den Maschinen angebracht werden, die wir besonders deshalb erwähnen, weil sie nicht nur vom Veranstalter geliehen wurden, sondern vor allem vernünftig klein und zivil waren: Viereckig mit gelben Zahlen auf schwarzem Grund — mit dem Vorzug, daß niemand gleich an „Rennen“ denkt. Ja, und was dann alles zum Vorschein kam, war lohnender



als eine IFMA. Die allermeisten Maschinen waren bestens hergerichtet, auch im Finish, vieles war ganz neu, und wessen Maschine nicht schon in dem schönen Sonnenwetter blitzte, griff nochmal zur Politur, so auch Gordon Jackson höchstpersönlich. Ein besonderer Anziehungspunkt waren alle Teile aus Kunststoff bzw. hauptsächlich Glasfiber, die bei Sammy Millers Maschine reichlich vertreten sind: vorderes Schutzblech (wenn man noch so sagen darf), Kettenschutz und die in der Linienführung wirklich gekonnte Kombination von Sitzunterlage und hinterem Kotflügel sind aus glasfaserverstärktem Gießharz. An zwei anderen Maschinen gab es auch Tanks aus diesem Werkstoff zu sehen, und die Greaves-Maschinen wiesen serienmäßig gefertigte Kunststoff-Kotflügel auf.

In einer Ecke standen drei Polizei-Triumph-Twins, die schon 60 000 Meilen (!) auf dem Buckel hatten



Das Hinterteil von Sammy Millers Maschine. Außer den Kotflügeln sind sowohl der hintere Kettenschutz wie der gesamte Primär-Kettenkasten aus Kunststoff. Ist das Hinterteil nicht Blatt gemacht, die Form war Sammys eigene Handarbeit!

Diese aus Stahlblech geschweißten und alu-überzogenen Trial-Auspuffanlagen bekamen die entsprechenden Greaves-Maschinen noch schnell kostenlos angepaßt.



und nur auf einfachste Weise für die Sechstagesfahrt hergerichtet waren: Reifen, gekürzte Schutzbleche, Motorschutz — das waren fast alle Änderungen, vielleicht noch anderes Ritzel vorne! Punkt 14 Uhr fing dann die technische Abnahme der Maschinen an. Ja, da gingen uns aber nochmal die Augen auf, das war Teamarbeit: Auf zwei Rampen wurden gleichzeitig zwei Maschinen abgefertigt, wozu je etwa 5 Mann eingesetzt waren, die in der Hauptsache Farbklecke mit der Startnummer aufmalten. Das ging alles so reibungslos, daß nach etwa 3 Stunden die 215 Maschinen in Reih und Glied fix und fertig unter den Glasdächern der Markthalle standen und der harten Sachen harter, die die kommende Woche bringen sollte.



Mary Driver in der letzten Sektion von Altnafeadh. Acht Sektionen liegen hier auf einer 300 Jahre alten Militärstraße, die letzte erreicht man nach 1 Stunde Fußmarsch; klar, daß es hier nicht viele hintrieb!

Sehen wir uns noch einmal die Starterliste an: wie gesagt 1 bis 215, davon 4 Tschechen, 3 Schweden und je ein Holländer und Österreicher, der Rest Briten. Zu den letzteren gehörten 4 Damen und — da man den Motorradführerschein in Großbritannien durchweg mit 16 Jahren erwerben kann — zehn 19jährige, fünf 18jährige, fünf 17jährige und einer, der im vergangenen November die Fahrprüfung gemacht hat. Und, um es vorwegzunehmen: Die Jungens beherrschten ihre Maschinen, auch die 350er, in schwerstem Gelände. Das an die Adresse derjenigen, die glauben, für einen jungen Mann seien 50 ccm das höchste der Gefühle!

Die Maschinen: eine 75er (fiel dann aus wegen Erschöpfung des Fahrers), vier 150er, 33 350er, 15 500er und der Rest 200 bis 250 ccm. Interessant ist auch die Aufteilung nach Zwei- und Viertakt bei allen Maschinen, in Klammern die Zahlen vom Vorjahr: Zweitakt: 94 (110), Viertakt: 113 (90). Nun ist das mit den Takten eine alte Trialstreitfrage, aber dazu nachher noch mehr!

Start ist am Montag früh um 8 Uhr, und zwar für die Startnummer 1, die anderen folgen mit Minutenabstand. Die erste Tagesetappe führt wie



Gordon Jackson bei Gren Mares Ridge. Er versucht es kreuz und quer — und doch sieht es aus, als bewege er sich auf einer Betonpiste.

üblich über 170 Meilen (= ca. 270 km) mit 24 Sektionen nach Fort William, das für die nächsten 5 Tage Startort ist, am letzten Tag für die — abgesehen von zwei Sonderprüfungen — sektionslose Rückfahrt nach Edinburgh. Das eigentliche Hauptquartier ist das Grand-Hotel in Fort William, wo allabendlich die genauen Tagesergebnisse aushängen werden, und zwar kann man sehen, wieviel Punkte jeder Fahrer in jeder Sektion gesammelt hat. Die Tagesetappen von Dienstag bis Freitag sind 128 (200 km) — 156 (250 km) — 115 (185 km) und 66 (105 km) Meilen, wobei es entweder Teerstraßen (teilweise wunderschön schmal und winklig) oder schwerstes Gelände ist. Mittags gibt es irgendwo Lunch, zwischendurch sind einige Kontrollen eingelegt, und zwar meist vor einem „Hill“. Dazu muß man nun sagen, was ein „Hill“ ist.

Übersetzt ist das natürlich ein Berg. Nun muß man wissen, daß praktisch alle Sektionen bergan gehen. Und ein Hill besteht nun aus 2 bis 15 hintereinander liegenden Sektionen mit und ohne Zwischenraum. Die meisten Hills sind von der Straße aus zu erreichen, wobei natürlich jedesmal eine kleine Bergtour mit drin ist, vor allem, wenn man zur letzten Sektion will, die meist nicht nur wegen der dann großen Erschöpfung der Fahrer am interessantesten ist.

Wir haben uns vor Beginn der Veranstaltung die lohnendsten Hills sagen lassen und sind dann — soweit die Strecke über Straßen führte — der sehr guten Markierung, bestehend aus reichlich gestreuter gelber Kreide und Pfeilen, mit dem Elefantenspann nachgefahren. Täglich zwei oder höchstens drei Hills haben wir uns auf diese Weise angesehen, ihre teilweise aus dem Gälischen stammenden Namen sind schon zum Begriff geworden, denn sie sind alljährlich, abgesehen von geringfügigen Änderungen, die gleichen: Glenogle Hill, Ben Nevis, Grey Mares Ridge, Altnafeadh, Laggan Locks, Aughterawe, Foyers, Devil's Staircase (die Teufelstreppe), Bay Hill, Calasnacoan, Loch Eild Path, Mamore Road. Allen



R. S. Peplow, im vorigen Jahr Drittbester, kämpft sich durch das Geröll der Laggan Locks, 200er Triumph. Die Klamotten sind unberechenbar!

Sektionen gemein ist der steinige Charakter, es gibt da Schotter, Flußgeröll, Felsen, vor allem aber immer dicke lose Brocken, die unberechenbar sind und so ungefähr alle Fahrer, die nicht Gordon Jackson oder Sammy Miller heißen, eins — zwei — drei (oder noch schneller!) zu unvorhergesehenen Abenteuern in Richtung Erdboden oder Himmel veranlassen können. Schließlich geht es ja erheblich bergauf, und loses Geröll scheint nun mal nicht im Schneckentempo zu überwinden zu sein. Die Begrenzungen sind immer natürlich, meist die Ufer von Geröllbetten, manchmal zeigen zwei Pappsterne an, daß ein bestimmter Weg in der Sektion eingehalten werden muß. Oft sind die Hills nur deshalb in Sektionen unterteilt, daß sie von den Beobachtern überschaubar werden.

Die Beobachter sind in der Regel ältere Herren mit großer Erfahrung und Autorität, sie tragen eine Armbinde mit der Aufschrift „Marshall“. Während die Kontrollkarte der Fahrer nur für die Kontrolle an den „check-points“ dient, werden die Ergebnisse an den Sektionen in einem handlichen Schreibblock eingetragen, den jeder Marshall hat. Das System ist so einfach wie für die Auswertung praktisch: Auf dem Block sind 5 vorgedruckte Spalten, die erste für die Startnummer, und



Sammy Miller im Geschlingel des Loch Eild-Pfades, 15 Sektionen lagen hier teilweise mit, teilweise ohne Unterbrechung hintereinander. Das schaffen selbst die Spitzenkämpfer nicht fehlerfrei!

dann je eine für einen „dab“, für „footing“, für „Stehenbleiben“ und für „clean“, also für „sauber durchgekommen“. Die Eintragungen erfolgen fortlaufend, d. h. wer in die Sektion kommt, wird mit seiner Nummer eingetragen. Da die Sektionen ineinander übergehen, ist das bei uns oft übliche System „Kontrollkarte unter der Mütze“ ohnehin nicht anzuwenden. Verschiedene Sektionen kommen im Verlauf der einzelnen Tagesschleifen mehrmals vor. Das hindert natürlich keinen Fahrer daran, die Sektionen jedesmal erst zu begehen. Dabei konnte man sehr deutlich sehen, daß die Spitzenfahrer ihre Besichtigungen am gründlichsten vornahmen, während viele andere wegen Hitze und Erschöpfung, vielleicht auch, weil man sowieso nur auf „Durchkommen“ fuhr, überhaupt nicht von ihrer Maschine runterstiegen. Was tatsächlich auch in schweren Sektionen gutgehen kann, besonders wenn schon eine bevorzugte Spur zu erkennen ist.

Da zur Überwindung des Gerölls wie gesagt erhebliches Tempo nötig ist, werden viele Hills im 2. Gang gefahren, was besonders bei den größeren Viertakttern kein Problem ist; selbst wenn es dann mal langsam um eine enge Kehre geht, zieht der da noch durch. Schwieriger tun sich da die Zweitaktter, nicht nur, weil sie im Durchschnitt weniger Hubraum haben, zwischen etwa 1000 und 2500 U/min können die Viertaktter doch wohl mehr. Wir gewannen jedenfalls den Eindruck, daß mindestens auf diesen schottischen Hills die Mehrzahl der 200er bis 250er Viertaktter besser durchgehen als die Zweitaktter gleichen Hubraums. Wahrscheinlich wird nun jemand kommen und sagen, daß das doch gar nicht sein könne und ich hätte was gegen Zweitaktter: dann aber bitte Leistungskurven mitbringen, die bald oberhalb der Leerdrehzahl beginnen, die brauchen gar nicht bei Vollgas gebremst zu sein! Dabei ist es kein Widerspruch, wenn einzelne Greeves-, Dot- oder James-Fahrer hervorragend abschnitten: Die fahren überall ohnehin schneller, was sich das Gros der Fahrer nicht erlauben kann.



G. J. Farley, der mit 16 Jahren jüngste Teilnehmer, packert am 1. Tag durch die 3. Sektion des Glenogle-Hill. Maschine: 200er Triumph.



Start zur letzten Etappe vor dem Grandhotel in Fort William. Der Lieferwagen wird das Gepäck der nicht begleiteten Fahrer zurück nach Edinburgh bringen. (Fotos: Goebel)



Wer da in der letzten und schwierigsten Sektion von Gren Maras Ridge so kräftig am Lenker zupackt, ist kein Geringerer als Mr. Melville, der für die Vorbereitung des gesamten Trials Verantwortliche.

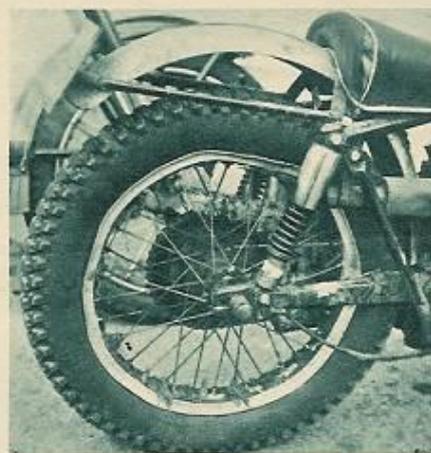


Einer der „Bobbies“ auf seiner Triumph. Nicht gerade die ideale Trialmaschine, aber die Männer sind irgendwie durch alle Sektionen durchgekommen, ein Zurück gab es nicht!

Man kann ziemlich schlecht beschreiben, in welchem Maße die Räder und Fahrwerke bei dieser Art von Sektionen beansprucht wird: Wir sahen hinterher Alu-Felgen (die mit hoher Schulter, bei denen wir uns tatsächlich fragten, ob das denn nun ein Achteck oder ein Sechseck sei. Trotzdem erstaunlich, wie rund die Felgen von S. Millers Ariel und Jacksons AJS (beide fahren im Unterschied zu den meisten anderen mit Dunlop-Alufelgen anstatt mit Stahlfelgen!) blieben, wo das doch die letzten sind, die mit zuviel Luft fahren (übrigens auch auf diesen dicken Steinen nur 0,3 bzw. 0,5 atü hinten bzw. vorne!). Ja, man muß es schon gesehen haben!

Es ist wohl klar, daß sich das Interesse der Zuschauer sehr den Spitzenfavoriten Gordon Jackson und Sammy Miller zuwandte, die stets zusammenblieben und hintereinander in die Sektionen fuhren, nachdem die „Begehung“ meist fast gemeinsam geschah. Freilich gab die Frage „Sammy oder Gordon“ Anlaß zu vielen Diskussionen, man konnte vielleicht hier und da mit „spitzen Augen“ merken, daß Miller um ein Deut sicherer war, Tatsache ist, daß beide nicht nur absolute Spitzenklasse, sondern in erster Linie faire und gute Sportkameraden — auf keinen Fall Rivalen! — sind. Es ist wohl schon mal gesagt worden, daß Sammy Miller durch die meisten (unbedingt schwierigen!) Sektionen fährt, als ob es Asphaltstraßen wären — nun, jedenfalls fiel auf, daß er so wenig „body-leaning“ für sein Gleichgewicht benötigte wie sonst keiner! Sein bevorstehender Sieg war denn mindestens vom 3. Tag an nicht mehr umstritten, wenn auch 5 oder 15 entscheidende Punkte schnell beisammen sein konnten. Besonders wenn man bedenkt, daß die 8 Strafpunkte, die er, und die 18 Punkte, die Jackson am Ende des fünften Tages (am 6. Tag war nur noch Rückfahrt nach Edinburgh, Brems- und Anfahrprüfung) gesammelt hatten, aus 147 zum großen Teil ausgesprochen schweren Sektionen stammten!

Nicht viel weniger Blicke zogen auch die 4 mitfahrenden Damen, durchweg auf 250ern, auf sich. Während eine von ihnen am 2. Tag ausfiel, glänzte Frau Driver von Anfang an mit Fahrstil und Ausdauer.



Sechseck oder Achteck? Bei 173 und 174 sahen die gleichen Alu-Felgen nicht so aus, aber auch nicht gerade mehr ganz rund.

Gesamtwertung:	Trial-Strafpunkte
1. S. H. Miller (Ariel 498)	8
2. G. L. Jackson (AJS 347)	18
3. M. Ransom (Francis Barnett 249)	29
4. D. G. Langston (BSA 249)	30
5. E. Adcock (Dot-Villiers 249)	31
6. J. V. Smith (BSA 249)	31
7. J. A. Sandiford (BSA 249)	31
8. A. J. Lampkin (BSA 249)	33
9. S. Ellis (Triumph 197)	37

Miller, Jackson, Ransom und Ellis waren zugleich die Sieger ihrer jeweiligen Klasse, während bei den Maschinen bis 150 ccm A. J. Cameron auf Triumph 150 107 Strafpunkte kassierte.

Beste Dame:	
Frau M. Driver (BSA 249)	279
Beste Fahrer der 16- bis 18jährigen (nicht gesondert gewertet!):	
A. R. C. Lampkin (BSA 249)	44
Beste Ausländer:	
J. Pudil-Tschechoslowakei (CZ 250)	77
Ausgeschieden: 30 Fahrer	

Ein weiteres Team, das alle interessierte, waren die tschechischen Fahrer, vier an der Zahl und etwa von der Sorte Zatopek auf gut durchziehenden 250ern CZ's fahrend. Wenn sie auch nicht den englischen Trialstil beherrschten wie die meisten Briten, so landeten sie doch alle in der 1. Klasse. Ach so, das muß noch erklärt werden, hat nichts mit der Eisenbahn zu tun: Entsprechend den Ergebnissen wurden die Fahrer folgendermaßen eingeteilt: Bis 100 Punkte ... Sonderklasse, bis 200 Punkte 1. Klasse, bis 300 Punkte 2. Klasse und über 300 Punkte 3. Klasse.

Interessehalber hat der Berichtersteller die Verteilung aller Fahrer auf die Klassen S — 1 — 2 und 3 getrennt für jugendliche Fahrer bis 18 Jahre und alle anderen ausgerechnet: Während bei beiden Gruppen etwa ein Fünftel aller Starter in die Sonderklasse gekommen sind, kamen von den Jungens 46% in die 1. Klasse, bei den Älteren dagegen nur 29%. Die Ausgefallenen gehören ausschließlich zu den letzteren. Tatsächlich konnten wir an den Sektionen aus feststellen, daß gerade die jüngeren sich vorher genau die Sektionen ansahen und besonnen fuhren. Scheinbar gibt es drüben Leute, die sich um die Burschen kümmern!

Da am Freitag nur 100 km zu fahren waren, erschienen die letzten Fahrer am frühen Nachmittag in Fort William. Als wir gegen 16 Uhr über die Hauptgeschäftstraße des kleinen Städtchens schlenderten, kamen uns die Leute da so bekannt vor wie zu Hause kaum: Fahrer, Funktionäre und Fotoknipser — von den Hills inzwischen wohl bekannt — gaben sich vor den Souvenirläden ein Stelldichein. Am nächsten Vormittag noch die 230 km lange Fahrt nach Edinburgh, die Anfahrprobe am dortigen Blackford-Hill und die auf zwei Rampen durchgeführte Endkontrolle der Maschinen, abends Siegerehrung in feierlichem Rahmen und Tanz.

Das Wetter war schön und warm geblieben — „a sporting holiday in the Highlands“, wie er im Buche steht. Schöner konnte es eigentlich gar nicht sein! Ach, Leute — fährt auch mal da hin —! Dipl.-Ing. Jürgen Goebel



Eine der sehr erfolgreichen 250er BSA, vorne 20, hinten 18-Zoll-Bereifung.

Seitenwagen-Gespanne fahren nicht mehr mit, da der Aufwand an Schiebekommandos und Organisation im Vergleich zur Teilnehmerzahl zu groß ist. Bevor das Feld kommt, stürmen diese beiden privat den Devils Staircase (die Teufelstreppe) hinunter.

