

"SCHOTTISCHE" erstmals mit schweizerischer Beteiligung

Bericht und Resultate

Ein lange gehegter Wunschtraum, der Traum eines jeden Trialfahrers, ist für 4 Schweizer eben in Erfüllung gegangen: Teilnahme an der bedeutendsten aller Trialveranstaltungen, dem schottischen 6-Tage-Trial. Drei Fahrer beendeten auf Anhieb die schwere Prüfung, einem wich Fortuna gegen Ende des vierten Tages von seiner Seite. Ueber die Vorgeschichte für unsere Schottlandfahrt kann ich mich kurz fassen. Sie ist auch nicht durchwegs erfreulich. Der Entschluss, in Schottland zu starten, stand seit über einem halben Jahr fest. Zwar hofften wir, von der FMS mit demselben Masstab wie Teilnehmer der JSDF bewertet zu werden, was dann nicht zutraf. Man scheint noch nicht überall gemerkt zu haben, dass es in der Schweiz fast keine Geländefahrten mehr gibt, dafür aber viele Trials. Oder ist das Interesse an der "Internationalen" vielleicht deshalb grösser, weil für Funktionäre und Manager ein idealeres Betätigungsfeld winkt? Nun, wie dem auch sei, die FMS kam ja dann auf den Beschluss, uns keinerlei Unterstützung zu gewähren, zurück. Der Beitrag betrug immerhin rund 10% der reinen Reise- und Verpflegungskosten pro Fahrer.... wir mussten also tief in unsere Säcke langen, um dann das Budget trotzdem zu überschreiten! (Ein Trost, dass solches auch gewiegtern Finanzmännern passiert, siehe Mirage-Käufer!).

Doch das sind keine Gründe für graue Haare, im Gegenteil, die Reise hat uns viel, sehr viel geboten und wir kehrten alle glücklich und zufrieden nach Hause zurück.

Sonntag, 26.4.64 Auf dem Föhren-Parkplatz in Calais steht ein moderner Amerikaner mit knallgelben Anhänger. Gegen 10 Uhr vormittags gesellt sich ein Peugeot 404 Combi, ebenfalls mit Anhänger, hinzu. Sämi Hirschi und Ruedi Wyss waren samstagsmorgen weggefahren, begleitet von ihren Frauen und dem Schlachtenbunmler Ueli Lehmann. (Später von uns zum Manager befördert!). Klaus Fischer und ich, ebenfalls von unsern "Alten" begleitet, waren die Nacht durchgefahren, indem wir uns am Steuer ablösten und praktisch Zürich-Calais in einem Zuge bewältigten.

Bei schönem Wetter geniessen wir die Kanalüberfahrt und erreichen nach kurzer Zeit die "grüne Insel", wie England zu Recht oft benannt wird. Bei Canterbury werden sonnabends die Zelte aufgeschlagen, anschliessend Stadtbummel und Besichtigung der berühmten Kathedrale. Am Montag Fahrt bis Coventry, die geplante Umfahrung Londons glückt uns, resp. mir nicht, weshalb wir plötzlich mittendrin stecken, von 2-stöckigen Bus und albertümlichen Taxis flankiert. "Sämi" Orientierungssinn, der in der Folge phenomenal wurde und sich noch dutzende Male bewährte, half uns die M1 rasch finden. Diese M1 ist Englands grösste Autobahn und verbindet London mit dem Industriezentrum Birmingham. Auf ihr erreichen wir rasch unser Etappenziel, die Triumph-Fabrik in Coventry. Auf dem Spielplatz des Fabrikareals dürfen wir die Zelte aufschlagen, und für 3 Tage beziehen wir hier Quartier. In England ist es mit Zeltplätzen ausgesprochen schlecht bestellt. Es gibt auch manche, die nur den Wohnwagen-Besitzern zugänglich sind, welche letztere sich offensichtlich nicht mit der biederen Klasse der Zeltler vermischen wollen. Dieser Dünkel geht auch so weit, dass z.B. auf ein und demselben Zeltplatz getrennte Toiletten für Wohnwagenbesitzer und Zeltler existieren. Nicht Rassen, aber Klassentrennung.

Nach diesem Abstecher aber zurück in die Triumph-Fabrik. Ich werde im nächsten Heft über die Fabrikbesichtigung sowie den Strassentest 2er Maschinen ausführlich berichten. Festgemakten sei hier lediglich die gastfreundliche Aufnahme, die wir dort alle fanden. Am Donnerstag ist meine 200er fertig, komplett revidiert und überholt, auf den Stand der neuesten Modelle gebracht. Die kurze Probefahrt beweist rasch, dass die Maschine nun besser, um Vieles besser denn je läuft. Es geht alt doch nichts über eine Werksrevision! Es kann meinetwegen noch so mancher Mechaniker sich beleidigt zeigen und behaupten, er verstünde es ebensogut, wie mir das kürzlich passiert ist. An meiner Ueberzeugung betreffend Werks-Revisionen wird das wenig ändern.

Und nun fahren wir weiter bis Edingburgh, welches wir nach schöner Berg- und Talfahrt am Freitag, den 1.5.64. erreichen.

Samstag, den 2.5.64 Ein Frühkonzert von 100 Singvögeln weckt uns aus dem Schläfe. Der Zeltplatz ist idyllisch in einen Park in unmittelbarer Meeres-

nähe gelegen und recht komfortabel eingerichtet. Unser erster Gang gilt heute der Markthalle, resp. dem Startplatz. Doch erst gegen Mittag treffen dort die ersten Fahrer ein, während andere zum selben Zeitpunkt noch irgendwo in England gerade ein Trial fahren. Erstaunlich viele Fahrer kommen direkt per "Trialtöff", Werkzeug, Wäsche etc. in einem Rucksack mitführend! Von den Zubehörfirmen erfahren wir, dass Artikel wie z.B. Pneus, Ketten, Kerzen etc. zum halben Preis abgegeben werden, und davon machen wir natürlich Gebrauch. Es treffen nun immer mehr Fahrer ein, überall gibt es interessante Maschinen zu bestaunen, und es würde zu weit führen, wollten wir hier über all diese Dinge berichten. Es muss aber gesagt werden, dass auch die Engländer nicht durchwegs auf den neuesten Modellen antreten, und selbst an ein par ausgesprochen schlecht vorbereiteten Maschinen fehlt es nicht. Wie man das Transport-Problem u.a. auch lösen kann, zeigt der französische Meister Claude Peugeot. Fast vollständig in Einzelteile zerlegt, entnimmt er seine Greaves dem Kofferraum eines normalen Peugeot 404, und beginnt mit dem Zusammen-

setzen, assistiert von "Crius" dem Berichtersteller vom "Motorrad".
Sonntag, 3.5.64 Heute ist Maschinenabnahme. Auf zwei Rampen wird gleichzeitig und speditif die Abnahme besorgt, die Maschinen erhalten Farbmarkierungen auf Felgen, Federbeinen usw., worauf sie in der gedeckten Halle stehen bleiben. Ohne Gehetz und ohne Lärm geht diese Prozedur vor sich, die Fotografen knipsen ihre ersten Bilder und Kinder bitten um die ersten Autogramme. Abends besucht uns ein englischer Sportjournalist auf dem Zeltplatz. Auf unsere Frage nach der Schwierigkeit der bevorstehenden Prüfung antwortet er diplomatisch. Er sagt uns ganz einfach, dass wir sehr zufrieden sein könnten, falls wir Fort-William per Motorrad erreichen würden. Mit andern Worten, er rechnete nicht damit, dass wir mehr wie einen Tag durchhalten würden, und er vertrat damit wohl die Meinung der meisten Engländer, wie wir später merkten.

Montag, 4.5.64 Der Tag X ist gekommen! Unsere komplette Delegation mit 9 Personen wird in Fifi's Peugeot gepfercht und zum Startplatz gefahren. Hirschi's Wagen und die Zelte lassen wir für diese Woche unbenutzt auf dem Zeltplatz stehen, während unsere Frauen gemeinsam per Auto nach Fort-William fahren. Am Start hat sich eine beträchtliche Menschenmenge angesammelt. Gespannt wartet jedermann auf den Start von Nr. 1, einem 50er-Suzuki-Fahrer. Die "Kleinen" starten also zuerst und die "grossen Brocken" am Schluss. Beim Startzeichen für diesen ersten Fahrer, den damit die Ehre zufiel, die eigentliche Fahrt zu eröffnen, grosses Gelächter. Was war passiert? Nun, im Moment da Jedermann das Anklippen der Maschine erwartete, da drückte der Fahrer ganz einfach auf den elektrischen Anlasser!

Bevor ich mit der Schilderung der Fahrt beginne, eine Zwischenbemerkung. Jeder Fahrer hat an einer solchen Fahrt seine eigenen Erlebnisse, hat tausend Erlebnisse. Oft fährt er meilenweit ganz alleine, oft wieder in Gesellschaft von ein par Kameraden. Es bleibt mir daher nichts anderes übrig, als die Fahrt so zu schildern, wie ich sie erlebte. Nachstehend will ich dann die wichtigsten Ereignisse bei meinen Kameraden von Schweizerlager ebenfalls kurz aufzählen.

Mit Nr. 44 erhalte ich um 8.44h das Startzeichen. Vor und hinter mir fast lauter 200er Triumph. In ganzen über 30. Anschliessend folgen über 50 Greaves, und in jenem Rudel stecken meine Kameraden. Dazwischen hat es die verschiedensten Marken, zahlmässig aber gering vertreten. So z.B. Dot, Cotton, BSA, Royal-Enfield, James, Scorpion, Bultaco, Butler, F. Bennett usw.

Der Fahrer erhält hier nur eine Karte für die Zeitkontrollen, welche nach demselben System wie an der intern. 6-Tagefahrt funktionieren. Von den Trial-Strafpunkten kommt er während der Fahrt nichts zu sehen. Das ist alleinige Sache der "Marschälle", wie die Punktrichter hier benannt werden.

Auf der linken Strassenseite geht es hinaus in den Regen, der für die folgenden Tage unser treuester Begleiter bleibt. Einen englischen Arnee-Fahrer, der gleich nach mir gestartet ist, folge ich nun während der ersten Hälfte des Tages. Damit gewöhne ich mich einerseits an die Streckenmarkierung und verringere andererseits das Risiko des Verfahrens. Erst nach über 30 Strassenmeilen folgt erstmals Gelände. Die zwei ersten Sektionen sind nicht sehr schwer, ein steiniges Bachbett liefert die Unterlage. 1 Strafpunkt in der ersten, Null in der 2. Sektion. Die Spitzenfahrer lassen schon hier gehörig Luft aus dem Hinterreifen, um gleich anschliessend per Pressluftflasche wieder aufzufüllen. Wir Schweizer hatten vor der Fahrt in einem kurzen "Kriegsrat" beschlossen, dies nicht zu tun, um Defekten möglichst aus dem Wege zu gehen. Da es ja unsere erste Schottische war, wollten wir nicht auf Platz, sondern auf "Durchhalten" fahren. Ich glaube, dass diese Lösung für das erste Mal gut war, wir haben so viel gelernt und hätten unser Ziel, alle Mann durchzubringen, auch beinahe erreicht.

Der Weg führte weiter auf Asphaltstrasse bis zur Mittagspause und Zeitkontrolle in Tyndrum, welches wir nach 105 Meilen erreichten. "Es geht nun in die Berge" sagt hier der Soldat mit Nr. 43 mit vielsagender Miene zu mir. Die halbstündige Pause benutzen wir, um in Restaurant eine warme Suppe zu sich zu nehmen (auf eigene Rechnung), und dann geht es tatsächlich in die Berge. In ersten Aufstieg sind gleich 7 Sektionen, alle steinig, zum Teil ohne Zwischenraum miteinander verbunden. Ueberhaupt gibt es in Schottland nur Aufwärtssektionen, nur Stein oder Fels, und meistens auch gar keinen andern Weg als den durch diese Sektionen führenden, um überhaupt durchzukommen. Nach langer, steiler Zickzackfahrt grüsst ausgangs der letzten Sektion dieser Gruppe die Tafel "Finish of Hill", (Ende des Hügels) und nun gehts über steinige Hochebenen, durch unzählige Bäche und Flösschen. Die Abfahrt von "Kinlochleven" ist äusserst heikel. Die regendurchnässte Wiese ist so schmierig, dass beim kleinsten Fehler die Maschine augenblicklich wegschmiert. Auch heintückisch ist diese Fahrt, ab und zu gerät ein Fahrer in ein Sumpfloch, was meist einen Salto via Lenker zur Folge hat. Wo die Möglichkeit besteht, da lohnt es sich jedenfalls, dem langsameren und steinigem Zickzackweg zu folgen, um vor Ueberaschungen sicherer zu sein. Nachdem auch mir mal die Maschine weggeht, sehe ich, wie ein Engländer neben seiner Greeves ganz einfach den Hang hinunterläuft. "Zweitakter seien hier nicht gut" meint er in Vorbeiweg, und er hat damit nicht Unrecht. In der Falllinie lasse ich die Maschine weiter laufen, das Bremsen überlasse ich nun ausschliesslich dem Motor. Kaum unten angelangt, gehts nochmals ebensoweit hinauf. Diese Hügel, meist um die 1000 m hoch, erscheinen uns oft höher, da praktisch von Meereshöhe aus gestartet wird. Etwa auf halber Höhe begegne ich Mary Driver, nebst Olga Kovelos die einzige weibliche Teilnehmerin dieser Prüfung. In eleganten, kraftsparendem Stil bewältigt sie eine schwere Sektion mit 3 Punkten, bleibt jedoch anschliessend in einer Spitzkehre fast hoffnungslos hängen. Nicht ungern helfe ich ihr hier aus der Patsche, denn Mary, die übrigens verheiratet ist, blieb trotz des harten Sportes, den sie betreibt, eine recht hübsche und charmante Frau. In der letzten Sektion dieses "Hills" bleibe ich erstmals mit 5 Strafpunkten hängen. Es ging aber auch wirklich eine Felstreppe hinan, die wenigstens den Eindruck von "unnöglich" erweckte. Deshalb blieb ich oben noch etwas stehen und schaute den nachfolgenden Fahrern zu. Besser wie mit 3 schaffte es keiner. Doch abens hörte man dann, dass es auch hier ein par fehlerfreie Fahrten gegeben hatte. Kaum zu ermesssen, wie diese Leute das fertigbringen! Nach weiterem 15 Meilen Fahrt, das letzte Stück dem Meer entlang, erreiche ich Fort-William. Die Durchquerung Schottlands ist damit geschaffen. Am Ziel habe ich noch 6-8 Minuten Vorsprung, die ich für Kontrollarbeiten an der Maschine verwende. Darauf stelle ich die Maschine in die gedeckte Halle, wo Funktionäre sich jeden Abend nach allfälligen Mängeln umsehen, was ebenfalls Strafpunkte gibt. Als ich mich bereits in Begleitung meiner Frau auf den Weg zum Hotel befinde, da stelle ich plötzlich fest, dass die zwei letzten Sektionen, die sich buchstäblich mitten in Fort-William befinden, von mir übersehen worden sind. Der Offizielle, der die Fahrer dort einzuweisen hatte, muss sich offensichtlich übersehen haben, was dort in einem argen Gedränge von Menschen und Autos auch leicht möglich war. Sofort fahre ich zurück zum Park, wo mir der "Marschall" tatsächlich erlaubt, meine Maschine nochmals herauszuholen. In wenigen Minuten bin ich wieder zurück. Wohl ging ich in diesen beiden Sektionen strafpunktfrei aus, musste mir aber für das Entgegenkommen des Funktionärs eine Anzahl Zeitpunkte notieren lassen. Damit kam ich aber sehr gut weg, denn das Auslassen einer Sektion hat in Schottland gleich den Ausschluss aus der Konkurrenz zur Folge. Inzwischen ist auch Mary Driver ins Ziel gekommen. Sie ist sehr durstig und trinkt literweise Limonade, revanchiert sich dann bei mir in dem auch ich von diesem Nass zu trinken kriege. Die Müdigkeit von der Anstrengung des Tages verfliegt rasch, ich fühle mich recht wohl und habe neben ein par aufgeschürften Fingern an diesen Tag nichts abbekommen. Bald treffen auch meine Kameraden ein, Klaus Fischer mit Nr. 96, Ruedi Wyss mit Nr. 109 und Sani Hirschi mit 122. Sie alle sind wohl auf und von diesem Tag zufrieden, so dass wir nun gemeinsam und glücklich den "Grand-Hotel" zustreben, wo wir für diese Tage einquartiert sind. Die ersten 160 Meilen mit 34 Sektionen liegen hinter uns.

Resultate des 1. Tages: 1. Scott Ellis, Triumph 200 1 Pkt.; 2. D. Rowland, BSA 250 3 Pkt.; A. Davis, Greeves 250 3 Pkt.; S. Miller, Ariel 500 3 Pkt. 5. M. Davis, Greeves 250 4 Pkt.; 6. A. Lampkin, Cotton 250 5 Pkt.; C. Clegg, Greeves 250 5 Pkt.; 8. R. Cooper, James 250 6 Pkt.; 9. M. Brittain, Dot 250 7 Pkt.; G. Adsett, Greeves 250 7 Pkt.; G. Mc. Laughlan, AJS 400 7 Pkt.

Die Schweizer: 1. Sani Hirschi, Greeves 250 0 Zeitpkt.+ 57 Triapkt.= 57 Pkt.

Klaus Fischer, Greeves 250, 10 Zeitpkt.+ 50 Trialpkt.= 60 Pkt.
Ruedy Wyss, Greeves 250, 7 Zeitpkt.+70 Trialpkt.= 77 "
Willi Steiner, Triumph 200, 22 Zeitpkt.+68 Trialpkt.= 90 "

Dienstag 5.5.64 Start bei starken, kalten Regen und steifen Wind, der oft so heftig bläst, dass ein Geradeausfahren unmöglich wird. 146 Meilen, zumeist im Gelände, stehen für heute auf dem Programm. Nur die Götter mochten wissen, was an diesen Tage den Fahrern alles bevorstand. Im 45-50 Meilentempo prasselte der Regen wie Kieselsteinchen auf die Haut, so dass man oft nicht mehr recht wusste, ob überhaupt diese Haut noch vorhanden war. Vom Boden her jagte das Wasser aus den Pfützen und Bächen an die Lederstiefel, welche bald mal völlig durchnässt waren. Beim Aufstieg auf die Hügel kam man zum Schwitzen, oben lag Schnee auf den Gipfeln und die Temperatur betrug oft nur wenige Grade über Null. Oft wolkenbruchartiger Regen und eisiger Wind begleiteten uns ohne Unterbruch. Eine unglaubliche Leistung für die Trialrichter, welche unter diesen ungünstigen Verhältnissen Papier auf den abgelegendsten Hügeln aushielten. Auch der beste "Barbour"-Anzug hielt hier nicht mehr dicht. Wir sind völlig durchnässt, als wir endlich die 25 Sektionen dieses Tages hinter uns haben. Ueber "Rannoch" und Fersit streben wir Fort-William zu. Da geht es von der Strasse auf einen Feldweg, und nach wenigen Kilometern kommt mir ein Fahrer entgegen. Verirrt? Keineswegs! Das Rätsels Lösung folgt sogleich. Nach Wenigen Minuten erreiche ich das Ufer eines Flusses, den man ganz offensichtlich durchqueren sollte. Rund 40 Mann haben sich hier bereits angesammelt, noch hat es keiner gewagt. Mit "Durchwaten" suche ich par Harte nach günstigen Stellen, doch mindestens Hüfhtief steht das Wasser überall, zudem starke Strömung. Die Zeit läuft, und so will Sayer, Werksfahrer von Triumph, das Unmögliche doch probieren. Kaum ins Wasser getaucht, verschwindet seine 200er unter den Fluten. Jetzt wird es geradezu abenteuerlich. Zwei Kameraden eilen Sayer zu Hilfe, tauchen bis zum Kopf ins Wasser und zerrren schlussendlich die Maschine ans gegenüberliegende Ufer. Das Bild, das sich dabei bot, werde ich wohl nie vergessen. Nach etlichen Trockenlegungsarbeiten kam Sayers Maschine sogar wieder zum laufen, und er konnte den kaum 20 Meilen entfernten Ziel zustreben. Nicht so wir andern. Inzwischen auf bald 100 Mann angewachsen, kehrten wir zur Strasse zurück und fuhren bis zur nächsten Telefonkabine. Vom Fahrleitungsbüro erhielt man das Versprechen, dass diese Etappe neutralisiert würde. Die Zeit spielte also keine Rolle mehr. Weniger glücklich waren wir über den Weg, den wir nun zu befahren hatten. 100 Meilen Umweg, hiess es vom Fahrleitungsbüro aus. Noch geraume Zeit blieb der Mann in der Telefonkabine, während wir schlotternd im Regen standen und gegenseitig etwas Windschatten suchten. Gerade als das grosse Rudel zu dieser Fahrt antritt, stösst Ruedi Wyss zu mir. Er bedeutet mir, dass alle Schweizer noch wohlaus seien. Nun geht die Fahrt ein langes Stück auf kurvenreicher Strasse dem See entlang. Noch hat die Sache einen gewissen Reiz, Rad an Rad wird in flotten Tempo gefahren, einem Walzer gleich wiegen sich die Fahrer in die Kurven, ein Bild, wie man es nicht so schnell zu sehen bekommt. Doch bald ändert sich das Ganze. An einer Tankstelle machen sämtliche 2-Takter Halt, nur ein par sparsame 4-Takter haben noch genügend "Mot" um ohne zu tanken durchzukommen. Unter diesen bin auch ich, und wir setzen nun die Fahrt ohne Unterbruch fort. Bald wieder geht es dem See entlang, dann sind wir wieder auf einer Hochebene. Mittlerweile ist aber die Temperatur weiter gefallen und der Wind stärker geworden. Da es uns bei dieser endlosen Strassenfahrt auch an Bewegung fehlt, sind wir bald nicht nur durchnässt, sondern auch völlig durchgefroren. Die Fahrt wird regelrecht zur Hölle, von den Fingern ist schon längst nichts mehr zu spüren, aber es geht weiter, endlos weiter. Hart und wild wie die Landschaft ist nun auch das Wetter, mit Ausnahme von ein par langhaarigen Schafen begegnet man stundenweise keinem Lebewesen. Was wundert's, wenn ich hier im Stillen ganz Schottland verwünschte. Endlich, etwa 20 Meilen von Fort-William entfernt, stehen die "Shell"-Leute an der Strasse. Sie müssen von der Geschichte erfahren haben, und zogen auch gleich die richtigen Konsequenzen. Ein Whiski-Pur, direkt aus der Flasche, stärkt die angeschlagene Moral und heizt vorübergehend etwas auf. Da mag vielleicht mancher Bedenken äussern, doch ich bin überzeugt, dass dies in jenen Moment gerade die richtige Stärkung war. Jedenfalls ging's jetzt etwas besser, und Fort-William wird endlich erreicht. Beim Absteigen von der Maschine sind schon Helfer zur Seite, denn einige Fahrer sollen dabei umgefallen sein. Jeden stehen die Strapazen auf dem Gesicht, und auch Spitzenfahrer haben Mühe, sich wieder zu Fuss fortzubewegen. Fortsetzung folgt

Technik in Schottland.

Wenn ich bis anhin den Trialsport zwar so ziemlich enthusiastisch betrieb, ihn aber doch vor allem als Zweitsport einstufte, so hat sich das jetzt nach Schottland völlig geändert. Uns allen ist dort oben aufgegangen, was eigentlich die Grundidee des Trialsportes ist. Sicher stand schon mancher Leser dieser Zeitung vor dem Problem, einem Laien das Wesen des Trialsportes auseinanderzusetzen zu müssen. Es geht dabei selten ohne das bekannte, leicht mitleidige Lächeln des Zuhörers ab, wenn er erfährt, dass es darauf ankommt, ohne "Fusseln" durch eine Sektion zu kommen. Soll das etwa interessant sein?, wird man dann oft gefragt.

Dieser Umstand hat sich, wenigstens hier bei uns auf dem Kontinent so stark eingebürgert, dass wir und ganz daran gewöhnt haben. Nie ist es uns auch nur in den Sinn gekommen, dass ein anderer Zweck hinter dem Ganzen stecken könnte. Diese andere Aufgabe ist uns heute klar.

Es kommt beim Trial, wenigstens beim Trial à la Schottland nicht darauf an, wie wenig man seine Füsse zur Mithilfe braucht, sondern darauf, ob man einen Berg über h a u p t befahren kann, oder nicht: Alles dort ist so angelegt, dass es selbst für den sensationshungrigen Zuschauer interessant wird. Die Sache mit den Strafpunkten ist lediglich eine Verfeinerung der Auswertung. Neben das bare Erstaunen über die Tatsache, dass es überhaupt gelingt, da hinaufzufahren kommt noch die Frage nach dem Wie. Wie kommt dieser oder jener Fahrer den Berg hinauf. Und da erst setzt die Fussel-Bewertung ein. Nur durch die jährlich sich steigernde Qualität der Fahrer hat sich die Wichtigkeit dieser Differenzierung so hervor getan. Der Sinn der ganzen Sache bleibt aber der, dass es ohne den Trialsport und ohne die geeignete Trialmaschine absolut unmöglich ist, solche Berge überhaupt zu befahren. Auch ein Sammy Miller könnte keinen Tag mit einer MotoCross oder Geländemaschine durchhalten.

(Dieses Grundprinzip einer Trialsektion sollten wir auch bei uns immer vor Augen haben. Keine Trick-Sektionen, sondern sinnvolle Sektionen werden gefordert. Das gibt sowohl Fahrer- als auch Zuschauerbefriedigung. Darüber werden wir nächstens extra schreiben.)

Mit diesen Vorbemerkungen will ich dem Leser klarmachen, warum das Trial in England einen derart guten Ruf genießt. Einen Ruf, der es mit sich bringt, dass sich selbst die grössten Fabriken offiziell an vielen Trials und natürlich erst recht am Schottischen Sechs Tage Trial, beteiligen. Daneben fahren ganze Heerscharen von Privatfahrern auf käuflichen Trialmaschinen fast aller Marken. Hier die teilnehmenden Werkteams: AJS, BSA, COTTON, DOT, GREEVES, SUZUKI, TRIUMPH und ROYAL ENFIELD. Bei den Privatfahrern starteten 31 Fahrer auf Triumph, 49 auf Greeves, der Rest verteilte sich auf 18 meist käufliche Maschinen.

Dass natürlich bei einer solchen Anzahl von Fahrern und Maschinen die Ausbeute für den technisch interessierten Mann besonders gross ist, muss jedem klar sein. Es ist aber ebenso schwer, aus dieser Unzahl von Vorhandenem das Wertvolle herauszupicken, besonders wenn man selbst von Startvorbereitungen in Anspruch genommen ist. Doch selbst so sind verschiedene Sachen fest in unserer Erinnerung verankert geblieben.

Da rangiert (bei mir jedenfalls) die Gruppe der drei AJS Werksfahrer an erster Stelle. Diese altbekannten, im Detail immer weiter vervollkommneten "Stampfer" erschienen diesmal in einem frisch polierten Metallgrau mit weissen Tanks und Unmengen von Chrom und glänzendem Aluminium. Die drei Fahrer, Mick Andrews, Gordon Mac Laughlan, und Gordon Blakeway gaben sich betont als nicht zum grossen Zweitakterhaufen gehörig. Die Erfahrung zeigt ja auch, dass gerade in Schottland die grossen Viertakter stark favorisiert sind. Ihr ruhiger Durchzug- und hier oben eigenartigerweise auch ihr Gewicht, prädestinieren diese Maschinen geradezu für diese Art von Trial. Es ist ja auch interessant, dass nur Mac Laughlan den neuen 461 ccm Motor im Rahmen hatte. Die anderen Beiden bevorzugten den "alten" 347 ccm Langhuber. Zuschauer bestätigten dann auch das sensationelle ruhige Hinaufplonken dieser Maschinen, eine Fahrtechnik, wie sie ja auch Sammy Miller praktiziert.

Einige Schritte weiter erblickt der Schaulustige das Team, das die Firma Comerfords gemeldet hat. Star dieser Privatgruppe ist Sammy Miller mit seiner ein-

maligen Ariel. Tank, Sattel, Schutzbleche, Kettenschutz, Primärkettenkasten, Filter, alles besteht aus Kunststoff. Diese Teile sind jetzt übrigens in England auch für gewöhnliche Sterbliche käuflich. Neben ihm Jock Wilson, ein Schotte, welcher sich seit Jahren einen Spass daraus macht, seine privat AJS schöner als die Werkmaschinen herzurichten. Reg May und Mary Driver, die ebenfalls zum Comerfords Team gehören, fahren auf zwei wundervoll präparierten Greeves.

Die Werks Greeves von Bill Wilkinson, Malcolm und Tony Davis, sowie von Clegg und Adsett fallen vor allem durch ihre riesigen Zylinder auf. Es sind Challenger Moto Cross Zylinder, die lediglich durch unterlegen einer Aluminiumplatte in der Kompression etwas reduziert sind. Etwas erstaunt war ich, als ich sah, dass bei allen das alte 34 A Gehäuse verwendet wird. Man erklärt mir aber, dass es leichter sei, die alte Zündung abzudichten und zudem ver helfe das etwas grossvolumigere Unterteil zu mehr Low Down Kraft. Wenn man genau hinsieht, stellt man auch fest, dass etwas grössere Tanks montiert worden sind. Eine Massnahme, die wir später dann begreifen. Die durstigen Zweitakter schaffen vielfach die Distanzen zwischen den einzelnen Petrol-Checks nicht. Wir müssen ständig nach Tankstellen Ausschau halten.

Überhaupt sieht man hier sehr viele Dinge, die offenbar nur hier oben Sinn haben. Das Problem des Luftablassens und Wiederaufpumpenspornt die Bastler an. Kunstvoll befestigte Fusspumpen, ellenlange Luftdruckflaschen und sogar Pressluftgefüllte Hinterrahmen werden angewendet. In den Sektionen wird mit haarsträubend kleinem Druck gefahren, während für die manchmal recht hoch angesetzten Strassendurchschnitte nur mit anständig gepumpten Reifen gefahren werden kann. Hier sind wir eindeutig handicapiert. Mit unsern Pro Forma Pümpchen haben wir hier kein "Brot".

Den Italiernern abgesehen hat es ein Schotte, der an seiner BSA Gold Star ganz einfach das Getriebeöl zur Motorschmierung umpumpt. Zu diesem Zwecke hat er allerdings den Getriebeinhalt vergrössert.

Die beiden Werks Cotton von Alan und Arthur Lampkin haben die neuesten Star Maker Motoren. Mit extra für Schottland angefertigten 5-Gang Getrieben versehen, gehen die Dinger unheimlich auf der Strasse, während in den Sektionen doch immer noch ein genügend kleiner Gang vorhanden ist. Das ist dann auch notwendig, geht es doch um Haarnadelkurven in den Steigungen, die wir dann am nächsten Tag beim Abwärtsfahren nicht in einem Zug fahren können!!

Eher monströs sehen die Butler Maschinen aus. Die völlig aus Vierkantstahlrohr zusammengeschweissten Motorräder, die von eher plumpen Kunststoffverschalungen umhüllt sind, weisen einen Villiers 34 A Motor mit Parkinson Zylinder auf. Sie sind dann auch eher schnell als handlich. Immerhin fährt aber selbst Olga Kovel os eine solche Maschine durch all die harten Tage, anstandslos durch. Zwei grosse Schutzbogen um den Motor schützen die empfindlichen Aluminiumteile vor den gefürchteten Steinkollisionen. Aber dafür kommen die Butler Fahrer dann oft zu unvorhergesehenen Halts, wenn sich ihre massiven Bügel an den "Rocks" verankern.

Royal Enfield beteiligt sich mit zwei 250 ern und einer ursprünglich Privat gemeldeten 350 er Bullet. Diese ist eine ältere s Modell, das von Geoffrey Duke, dem Ex-Strassenrennfahrer und Weltmeister gefahren wird. Der alte Gentleman hätte es sich bestimmt nicht träumen lassen, dass er ausgerechnet der einzige "Ueberlebende" des Teams bleiben würde. Er ist übrigens ein Mann, der trotzdem er durch seine langjährigen Strassenrennerfolge eher vermög lich geworden ist, sich nicht scheut, schmutzige Hände zu bekommen. Ich sah ihn einmal an einer Zeitkontrolle den Hinterradschlauch flicken. Uns zwar auf eine Weise, die erkennen lässt, dass er das geübt hat. (Obwohl er das bestimmt nicht nötig hätte).

Zum Schluss noch eine Kuriosität. Es fuhren drei Suzukis mit 50 und 80 ccm. Alle drei hatten Vorgelege, die ihnen zu 8, respektive 12 Gängen verhalfen. Am Ziel gab es dann nur noch eine. Ausgerechnet die komplizierteste mit dem 3 x 4 gleich 12 Gängen....