

Christiane Christophe:

SCHOTTISCHE SECHSTAGEFAHRT

Dort, wo die Landkarte von GB soviel Fusseln aufweist, liegt Schottland, ab der Gürtellinie Glasgow-Edinburgh mehr von Schafen als von Menschen bewohnt. Im Sommer Ziel von Anglern, die das Fischen durch Komplikationen zum Sport erhoben... jedenfalls nie etwas über die ganz eigenartige Schönheit dieser Landschaft austrompeteten, um ihr Reservat unberührter Wildnis nicht mit anderen zu teilen.

Und einmal im Jahr, wenn das frische Laub überall in Europa schon beinahe dunkel wird — bricht dort widerwillig unter Sturmregen und Schneetreiben der Frühling aus. — Am 4. Mai zum Beispiel, wenn 206 rauflustige Geländefahrer mit ihrem Troß von Edinburgh nach Fort Williams ziehen, um sich miteinander auf unzugänglichen und völlig einsamen Ziegenpfaden zu messen. Denn die Landschaft um Fort Williams ist vom letzten Eiszeitgeschiebe übriggeblieben. Nur mühselig konnten sich bestimmte widerstandsfähige Pflanzen darauf ankrallen. Geschichte unter den Stichworten Rebell — Freiheitskämpfer hat auch hier bewirkt, daß an den zugänglichsten Stellen die Steine etwas sortiert wurden.

Auf Pässen, wo berühmte Krieger sich mit ihrer „Armee“ angeschlitten haben, wird jetzt jedenfalls gefahren (und auch schon vor 45 Jahren).

Die Fahrer, bis auf einen Prozentsatz um 10 herum, kennen die Six Days oder haben schon einmal zugeguckt. Vielleicht 80, wenn nicht mehr von diesen 200 sind in ihrer Provinz ganz große Nummern. Wem also die Haare beim Anblick der endlosen Mondlandschaft eines Corrie Yairack zu Berge stehen... das sind Ausländer. Diesmal 6. Außer Trialfahren müssen sie können: Moto Cross, alle Tricks für eine lange Geländefahrt, völlig gleichgültig bleiben gegenüber einem nassen Umschlag, der 5 Tage drankleben bleibt, Worte wie: Inveroranaltnafeadh im Kopf behalten und so aussprechen können, daß sie eine korrekte Antwort bekommen, mit der Division durch 12 und der Guineedynastie vertraut sein oder abgezähltes Tankgeld bereithalten, die Pinte und Gallonen im Kopf und Wirklichkeit verzweckeln können, nicht allzuviel gegen die ortsüblichen Taschenwecker protestieren (denn das sind sie nicht gewöhnt) und nicht verzagen, wenn sie irgendwo mit Zündungsschaden liegenbleiben... denn da ist ja der Troß. Teil dieses sind die Marshals = „Interzonen“-Verbindungsfahrer. Eine Abart davon sind die Aufsammler. Sie begleiten den jeweilig Letzten und sorgen dafür, daß die Ausgefallenen eine Heimkehrmöglichkeit zum Standort für sich und ihre Maschine finden. Mit der Form und Technik dieser Fahrer würde mancher lieber mitfahren! Aber was mir fast noch mehr imponierte: die Beobachter in den Sektionen. Nicht viel später als 8 Uhr beziehen sie ihren Standort — ob's regnet oder Ziegelsteine hagelt. Unbeirrbar wird der Schlußmarschal abgewartet, die Punkte unter dem schützenden Nylonpapier notiert... Wahrzeichen der Standhaftigkeit! Sollte mal die Sonne scheinen und die äußeren Hüllen fallen, bemerkt man, daß DER eine SIE ist. Eine solche trafen wir jeden Abend — leicht durchgewalkt auf ihrer Norton OHC mit Starr-Rahmen! All jene bizarren Figuren — schon das Tragen des so beliebten schottischen Tropenhelms verleiht viel Lokalkolorit — welche man im Nebel auftauchen und verschwinden sieht, die verkrüppelten Formen der Bäume und Wurzeln geben Geister- und Gespenstergeschichten vom Schlage Rübezahls viel Wahrscheinlichkeit. Wo konnte sich denn auch sonst das Ungeheuer von Lochness aufhalten?

Die Hirsche? Weitestere Verbreitung sind die Greeves Spielarten. Schon darum so beliebt, weil wenig delikate... und die Tiger Cub. Größere „Bohrungen“ im Viertakt wurden von Mannschaften der Ariel, BSA, Enfield, AJS, Matchless und Triumph-Twin vorgeführt. Der reine Amateur hatte sich der 250er Klasse zugewendet, denn die große — natürlich käufliche — Trialmaschine wird erst durch das Wissen-Wo der Experten zum geeigneten Werkzeug für die Schottische. Ein starker Anteil von Bastelkonstruktionen (Mischungen vorwiegend) zeigte dennoch, daß die Industrie noch nicht das ganz richtige Pferd anbietet. Wir hoffen, auf diese Details später zurückzukommen.

Die Abnahme geht am Sonntag vor der Sechstage-Woche vor sich: lebenswichtige Teile werden markiert mit Farbe und einer Ziffer. Zulassung, Ballhupe und Tachometer sind VORSCHRIFT. Ersatzschläuche bammeln am Gürtel des Barbour. Nummernschilder gegen Pfand. Der Rest dessen, was man zu ersetzen fürchtet, muß in einer der 7 Taschen des Anzugs Platz finden. Hier gibt es noch Luftpumpen, die funktionieren... oder Füllflaschen. Wenn später von Heimkehrern die Rede ist — Licht wird in diesen Breitengraden nicht gebraucht. Und so simpel wie die Abnahme, ist auch der Start: Minute um Minute ein Fahrer.

Alle haben es ja nicht gesehen ...





1. TAG:

Bestand die erste Etappe früher in einer Art Überführung der Fahrer von Edinburgh nach Fort Williams mit drei kleinen Abzweigungen von der Strecke, um ein paar klassische Bergauf-Sektionen zu absolvieren... sozusagen ein wenig Butter auf das trockene Brot, so wurden diesmal gleich 34 Sektionen „eingestreut“... das Äquivalent von einem Inspektionsfußmarsch bergauf von mindestens 2,6 km. Und hier herein war an den ohnehin gefürchteten Grey-Mares-Ridges die Abfahrt über Mamore gelegt, was der Humorist von „Motor Cycle“ — Phil Colman — durch einen Fahrer illustrierte, der steilhangs hochpoltert, während sein Kollege durch die Luft abwärts braust und ihm zuruft: „Paß auf, der ganze Berg kommt hinterher!“ — Und so war es buchstäblich.

Mit 2 Dutzend Regenschauern, die man bereits als Erholung hinnahm, wenn sie nicht vom Sturmwind einem ins Gesicht gepeitscht wurden, war die Ouvertüre im Sinne der ganzen Woche maßgerecht. Zeigten noch Culross und Glenogie sowie AltnaFaedh, was Felsen mit Wasserspülung bedeuten ohne gewichtigen Zoll an Punkten zu fordern, so erloschen alle Hoffnungen der Spitzenfahrer, die 1964er Ausgabe der Schottischen mit Punktezahlen, wie sie einst Miller und Jackson produzierten, zu beenden. — (Gordon Jacksons Sieg 1961 mit einem Punkt ist Legende... und Ziel aller Spitzenfahrer.) Nur Sandiford und Don Smith bewältigten ohne Punkte die steilen schmalen Rinnen, beidseitig mit überhängenden Felsbrocken besäte Pfade für Ziegen. An der achten Untersektion mit abruptem Hang ohne „Handhabe“ bis zu 15 Meter tiefer, kamen nur allzu viele zum vollständigen Stop. Mit 3 Punkten über diese haarsträubende Kletterpartie gekommen zu sein, war schon eine Beruhigung, 8 Mann waren am Abend „raus“, das Royal Enfield- und Suzuki-Team gesprengt. Vorjahrsieger Arthur Lampkin (Cotton) machte kein fröhliches Gesicht: sein Tank leckte!



2. TAG:

Auch wer nicht in der Nacht den erbarmungslosen Regenstrom hatte prasseln hören, wußte am Start: heute kann's nicht besser werden! Die umgebenden Hügel — gar nicht zu reden vom Ben Nevis-Giganten — waren in den tiefhängenden Wolken unsichtbar. Der Weg führte wieder zurück zu den Pässen, die ringsherum um das Örtchen Kinlochleven drapiert sind, wie Mambrec, Martuim und die Pipe Line. Diese vieradrige Schlange kriecht über den Berg, wie er eben gewachsen ist, und am steilsten Knick der Rohre waren 2 Sektionen vorgesehen. Diese waren nur mit Schwung im Moto Cross-Stil zu bewältigen, die Fahrer holten sich den Anlauf aus den unmöglichsten Ecken, z. B. von einem Felsplateau, auf das die Maschine erst zu zweit oder zu dritt hinaufgeholt werden mußte (leider habe ich diese Steigung nicht nachgemessen!). — Nach Martuim, Tyndrum (13 Sektionen) ging's ab Crianlarich für etliche 53 km in ganz schweres Gelände zu einem weiterhin legendären Paß: Meall Glass (8 Sektionen) und dann waren es wieder nur Ziegenwege für 35 km durch das Rannoch Moor bis zu einem Ort — unfindbar auf Karten — namens Fersit.

Schon vorher war an Begleiten ohne Trialmaschine nicht zu denken — so raste ich im Dreiviertelkreis den Fahrern entgegen nach diesem Fersit. Die Scheibenwischer wurden mit den Wassermengen nicht fertig. „Eingleisig“ wurde der Schlingelweg — die Abfahrten immer steiler. Nur noch eine Meile bis Fersit — versicherte eine Bauersfrau vor einer Holzbrücke, die selbst zu Fuß zu überqueren ein Wagnis war. Es war 4.55 Uhr. Der erste mußte erscheinen... In der nächsten halben Stunde erschienen in entgegengesetzter Richtung ein Schaf, ein Marshal, 2 Morris Vans mit derselben Idee wie ich, ihren Schützlingen Benzin zu spenden, denn manche Tanks waren zu klein und die checkpoints weit entfernt mit schwerem Gelände durchsetzt, wo der Benzinverbrauch also hoch ist. Um 5.15 Uhr, als ich tief auf den Sitz gebeugt, die Zeiten zum xtenmal überrechnete, kam ein Pulk von 7 Mann vorübergefegt. „Meine“ 131 war nicht dabei! — Schade, voriges Jahr halben Tag mitgemacht — dieses Jahr eininhalb, na ja, so ist es eben... oder hab ich die 131 übersehen? Oder liegt er gerade ein paar Kilometer weiter fest? Auf dem Fußmarsch mit der Kanne in der Hand, immer wieder um eine neue Ecke herum mit der Hoffnung, daß man „ab dort hinten“ vielleicht in das Tal einsehen kann, wo sie herkommen, begegneten mir noch 30 Fahrer — kleine Nummern, große Nummern, alles durcheinander. Was war passiert? Nach meiner Uhr war die Schottische 1964 für 310 Fahrer minus 7 zu Ende... wegen Zeitüberschreitung!



Das obere Bild zeigt bloß den Anfang von BEN NEVIS und nur drei der Sektionen, die am dritten und vierten Tag gefahren wurden.

Bild Mitte: Das ist erst die dritte Sektion von einem Schrecken, der sich CREAG AN EILEIN-Paß nennt. Der arme Fahrer hier hat noch immerhin sieben Stück der gleichen Art vor sich!

Das etwas ruhigere untere Bild zeigt Claude Peugeot, der sich schnell noch mal um die Vorderbremse kümmert: die Greeves — ein 1963er Modell — war das meistbenutzte Sportwerkzeug dieses Sixdays-Trials.

„Nein“, erste Auskunft eines Fahrers: ein Bach war über Nacht so angeschwollen, daß beim Durchqueren das Wasser überm Tank zusammenschlug. Also zurück zum Auto und mit Hilfe des Brückenrestes umgedreht und wieder den Hexenpfad rauf-runter-rauf gegurgelt. Schon nach 10 km „Straße“ bot sich ein unvorgesehener Checkpoint mit fast der ganzen Armee von Fahrern — im Handumdrehen organisiert vorm Hotel in Roy Bridge... mit heißer Suppe und Hoffnung auf mildernde Umstände.

Im Abstellzelt am Ziel stand jedenfalls die 131 und dann kamen Einzelheiten über Einzelheiten: An dem Wunderfluß hatten sich schnell die gesamten Fahrer aufgestaut. Sollte man es riskieren durchzuschieben mit ziemlicher Gewißheit, daß der Schlitten am anderen Ufer keinerlei Lebenszeichen von sich gibt, oder sollte man den weiten Weg wieder zurückfahren mit dem Risiko, wegen Verlassens der Piste ausgeschlossen zu werden, ganz abgesehen von der wahrscheinlichen Zeitüberschreitung von einer Stunde, die ebenfalls Ausschluß bedeuten würde? Während bereits

Peplow die Tiefe einer „guten“ Stelle mit 80 cm ablotete, während Geoff Duke an der schmalsten Stelle bis zur Halskrause im Wasser verschwand und Miller bereits durch war und am anderen Ufer den Vergaser auseinandernahm, war einer der die Schlußgruppe begleitenden Marshals zum Gros aufgeschlossen und sofort über Fels und Moor bis zur nächsten Farm getriall, um zum Hauptquartier zu telefonieren. Dieses setzte einen Tankwagen zum vermutlichen Treffpunkt in Bewegung, organisierte die Durchsage für den kürzesten Umweg, die heiße Suppe und was sonst vonnöten war... die Zeitversäumnis wurde gestrichen. Unsere Schweizer Freunde Hirschi, Fischer, Wyss und Steiner hatten sich übrigens selbst geholfen und nach durchdringendem Bad von oben und unten heißen Tee und die schönsten Butterbrote ihres Lebens bei einer anderen Farmersfrau bekommen. — Die 37, die an mir vorbeikamen, hatten ihre Maschine zu zweit durchs tiefe Wasser getragen. — David Clegg hatte weiter entfernt eine ehemalige „Brücke“ aus einem einzigen Träger entdeckt und war darüber gefahren (auch dieser brach nach dem Kunststück aus der Auflage und fiel ins Wasser). Und dennoch war wieder einmal Sammy Miller der Held des Tages, denn er hatte ihn mit Null Punkten hinter sich gebracht. Die Reihenfolge hieß nun Miller, Rowland, Davis, Ellis, Lampkin, Cleg, Andrews. Andrews, runner up vom Vorjahr erscheint zum erstmalig am leaderboard. Das war ein Tag... Wasser, nichts als Wasser. Der letzte Mann rollte um 10 Uhr abends ein (der „Um, weg“ schloß die gesamte Berggruppe ein).

3. TAG:

So trotzig auch Ben Nevis in den Himmel ragt, die vier Sektionen, die seinen Namen tragen, sind schwierig zu bewältigen wegen des allzu großen Formates der Klamotten... jedoch absolut nicht gefährlich. Wir warteten hier den Durchgang der 80er Suzuki ab. Die Fahrer zeigten ihr Bestes und motorisch langte es reichlich. Wir kommen auf diesen Punkt noch zurück, denn es herrschen da ganz falsche Vorstellungen über notwendige PS-Stärke usw. Der Kuchen des Tages sollte ein Paß namens Creag-An-Eilein werden, fürwahr ein Ei! Schon der Anmarschweg: hin und zurück von Ord Ban bis zur Spitze = 1 Stunde! Man sah von weitem einen mächtigen Klotz mit Sattel, also einen Paß. Über nackte Felsblöcke à la Sächsische Schweiz waren Urweltsteden und Moose gebreitet und aus allerlei Rinnen guckten Fähnchen und Köpfe von Menschen hervor — man hörte Motoren wild hochbrummen und sah auch ab und zu scheuende Stahlrösser auftauchen und wieder verschwinden. In der Tat führte eine Rille — Weg wollte ich schon schreiben — im Zickzack bergauf. An der siebenten Wende saßen Fahrer im „Grase“ und ließen Luft ab, während hilfliche Zuschauer die Maschine am Abstürzen zu hindern versuchten. Dunlop Druckmesser traten in Tätigkeit. Wie ich später aus lbs per sq inch umrechnete, gingen manche auf 200 g/cm² herunter (hinten).

Waren die ersten Sektionen nur holperig, die folgenden waren nicht nur unglaublich steil, sondern auch mit so großen Brocken durchsetzt, daß ein aufgepumpter Reifen eben einfach nur 30% Strecke zu fassen bekam. Die phantastische Anpassung des Reifens an die Klamottica entgeht übrigens nur allzuleicht dem Auge. Der Zuschauer stellt bloß fest, daß die Maschine weniger springt — die Kamera zu 48 Bildern sekundlich hingegen, wie sich der Reifen förmlich an die (zum Teil losen) Steine anlegte. Dadurch wird verständlich, daß es sich lohnt, die Zeit zum Luftablassen und nachher wieder zum Aufpumpen dranzugeben. Nur so sind solche Sektionen mit Null oder 1 Punkt zu schaffen und bei 10 Stück hintereinander wird verständlich, wie schnell an einem Paß 50 Punkte vergeudet werden können. Zum Zeitverlust kommt ja noch die Anstrengung fürs Aufpumpen, falls dies von Hand geschieht, wenn auch viele Druckflaschen hatten. Die Schweizer wollten keine ausgerissenen Ventile riskieren und fuhren alle diese harten Sachen wie auch Straße mit demselben Druck. — Dieser Paß war ein Einbahnweg, d. h. keine Möglichkeit ihn zu umgehen. Solange wir dort standen kam übrigens kein Fahrer ohne dab hinauf — manche Sektionen waren ja auch Doppelsektionen, so daß einem sowieso die Puste ausgehen mußte, wenn die wüstesten Vorderradlupfer der ersten überwunden waren. Ganz prächtig drückten, zogen und schmiegteten Ellis, Smith und Mick Andrews ihre Pferde hinauf mit nur gelegentlichem dab, wenn der Hirsch schon böartig überzukippen drohte. Woher soll der Bericht übrigens ahnen, wie der und der Fahrer hinaufgekommen ist, da er ja höchstens eine bis 2 Sektionen übersehen kann?

Indem er ihn begleitet, erstens, indem er Fahrer ausfragt, zweitens und drittens — und das ist die allein verlässliche Methode, indem er das große Brett mit den Resultaten am frühen Morgen konsultiert (abends ist kaum heranzukommen). Und so war man auch nicht ganz im Klaren über den Stand der Dinge am „Foyers“ desselben Tages, der am höchsten nordöstlich gelegenen Sektion (4), welche nur Sandiford auf der 350er BSA und Peplow auf seiner Twin 500 ohne Füßchen bezwangen. Miller hatte zwar 7 Punkte einstecken müssen, war aber noch 4 Punkte besser als Ellis und Lampkin. Smith und Rowland folgten mit 18—19, Andrews und Clegg mit 22 bzw. 24... Jeden Abend kam Peter Frazer vom „Molor Cycle“ zu uns und sagte zu Claude Peugeot: „Wieder ein Tag, bravo, aber es sind 6 im ganzen!“

Der 4. TAG, selbstverständlich im Regen — begann mit nur 2 Sektionen des Annat, aber es regnete auch... Punkte, für alle. Wir hatten uns in Laggan Locks installiert, da nach diesem Berg die Fahrer die berühmte Felseneinöde des Corrieyairack durchqueren müssen und mein Tankauto dort also gut placiert war. Das ist eine frei übersichtliche Bachrinne von gut 800 m Länge mit 8 Unterteilungen, welche ruppig, aber nicht unmöglich erscheinen, während die Abfahrt — nach freier Wahl übrigens — geradezu haarsträubend ist. Hier sahen wir Mary Driver in tadellosem Stil hochentern und auch Olga Kevelos gelangen einige ohne dab. Die Zuschauer beteiligten sich übrigens fleißig am Aufheben der bei der Runterfahrt umgefallenen Kameraden. Als die letzten durchwaren, wurde mir klar, wozu so viele Motorradfahrer mit Trialreifen gekommen waren: es wurde eifrig geübt. Auch die Trialgespanne, die man vorm Hotel in Edinburgh bewundern konnte, durften sich hier nach Herzenslust ergehen. Übrigens machten sie auch die graue Hölle von Corrieyairack mit; das ist ja auch eine Strecke nach freier Wahl. — Ben Nevis wurde nach dem Lunch noch mal gereicht und dann ging's mal wieder nach Kinlockleven zum meistgeführten Leitribo-Fionn. Hier hißte sich Mick Andrews in der Punktliste auf den zweiten Platz, denn er verlor nur 2 Punkte, während Miller 6 brauchte (und übrigens das Hinterradbrenskabel abriß) und so gute Leute wie Peplow, Lampkin und Rowland 18 bis 20. Danach kann man sich ungefähr vorstellen, was die anderen einheimsten.

Ich hatte hier zwei 8 mm Mitrailleusen zur Hand, um die Cracks im reinsten Stil aufzunehmen und dazu mühselig ihre Nummern auswendig gelernt, um keinen Meter Zeitlupe zu verderben. Denkste! Kaum war der Bursche im Visier und hatte die erste Klamotte hinter sich, schon segelte er zu Boden oder das Vorderrad kam noch. — Na, wie würde das Resultat aussehen? Wir kamen etwas spät, die Stiefel wollten nicht mehr von den Beinen und es waren nun kein Hemd, kein Strumpf mehr trocken. Mamore kostete verschiedene Ausfälle. Peter kam: „Vier Tage! Bravo! (98 Punkte), aber es sind noch ZWEI!“ — Miller hatte den Abstand noch vergrößert: 19 zu 34 Punkten vor Andrews, McLaughlan war Dritter (AJS wie Mick, aber auf 400 ccm aufgebohrt). Erst dahinter kam die Zweitaktbande mit Smith, Davis und Lampkin.

5. TAG:

Der letzte Tag in den Bergen ist traditionsgemäß mit nur 105 km kurz, dafür gab's 4 Pässe hintereinander; ein neuer hieß Coalasnacoan und brillierte durch 3 Sektionen erlesener Steilheit. Hier erlebten wir einige Sonnenstrahlen vor dem längst erwarteten Wolkenbruch. Die größten Brocken lagen am Ausgang der Sektion, so daß ein jeglicher Climb mit einem Luftsprung endete — wichtig dabei war, hinter dem Schild „Ende“ zu Boden zu gehen, nicht vorher. Und damit war die Angelegenheit am besten mit einer „großen Bohrung“ zu regeln. Den wildesten Luftsprung vollbrachte „mein Kleiner“ — den schönsten Überschlag nach hinten Suzuki-Mann Allan Kimber. Von dort versuchte ich mit der Karte von 1870 —

sie allein wird 1964 verkauft — schnellstens einen Zugang zum Loch Eild Paß zu finden — nahm einen Autostopper mit, weil es gar so doll regnete, der es schon nach Minuten heftig bereute... wenn man auf diesen Schlangelwegen bergauf stürmt — die Haube schiebt sich dräudend in den Himmel — ist es Glückssache, wie es nun bergab weitergeht: geradeaus gut — nach links bleibt noch die Straßenbreite... wenn keiner entgegenkommt. Nach rechts: ist schlecht! Das Radar muß eben gut funktionieren.

Also da ist er ja! Nur noch 1 Kilometerchen im Laufschrift durch einen Bach — hier 2 Frauen, 1 Kind und einen Schoßhund durchgetragen — schnell die Bachdurchfahrt gefilmt und dann die (15) FUNFZEHN Sektionen hochgesteigt — eine Art unaufgeräumter Schützengraben, worin gefahren wird. Die Ränder sind mit Menschensträuben behangen — rechtsseitig ist die nächste Etage 2 Angeraten tiefer — Handgriffe an den Bäumen: KEINE. Mir hing die Zunge zum Halse raus und doch waren die meisten Cracks schon durch. Aber man lernt nicht aus. Ich stand auf dem Schwanz vom Lochness Monster oder sonst was weichem, Gesicht und Kamera in Bodenöhe. Gewicht ist auch was wert! Da war eine enge Kehre zu nehmen — unglaublich aber wahr — die senkrechte Seite eines Felsens diente als Gegenbande zum Drehen. Dabei kam wer am leichtesten aus der Bahn? Die leichten Maschinen oder bei den schweren die mit LM-Felgen! Andererseits: wer von Anfang an tapfer hochfußelte, kam besser herum als die Artisten, die noch nicht ganz das Trialalphabet intus hatten. Dieser Paß war entscheidend für die Plätze hinter dem Trialkönig Sammy. Der hatte zwar Sorgen mit der Hinterradschwinge, aber 15 Punkte Vorsprung, darum konnte er noch lachen, als er einmal zum Stillstand kam. Für Andrews und Smith ging es hingegen um die Wurst und Mick machte es mit gerade einem Punkt besser. Die kleinen Mücken quälten sich, d. h. die Fahrer mußten nebenher rennen. Die beiden Frauen fußelten, wenn's gar zu schlimm wurde, kamen aber ohne Stop hoch. Mein Küken auch. Und damit ist die steinige Geschichte fast zu Ende: Sammy, Andrews, Smith, McLaughlan, Davis, Sayer war die Reihenfolge.

Am 6. TAG regnete es nur noch bei der Abfahrt. Auf dem mehr und mehr überschwemmten Startplatz lagen Fahrer an der Erde, um in Rekordzeit (Claude in 11 Minuten) das Hinterradtritzel zu wechseln. Straßenübersetzung, denn wir verließen die wilden Highlands auf Straßen. Wie, um uns die zauberhaften Farben dieser herben Natur in Erinnerung zu bringen, schien die Sonne. Selbst die würdigen Berge hatten ihre ewigen Schleier abgelegt und man sah, daß sie braun und gar nicht grau waren und zum erstenmal fanden wir die Orientierungsfarben nicht vom Regen fortgewaschen und zum ersten Male konnten wir vor den Fahrern am Ziel eintreffen. Dieses lang ersehnte Ziel ist ein Park — jedermann kann rein. Auf einem Spazierweg mit Rampe wird gebremst, um zu sehen, ob das noch funktioniert. Dann stürzen sich zwei Leute ohne Kokarden über die Maschine, sehen die Markierungen nach und tasten alles in kaum einer Minute ab. Der Fahrer schraubt sein Nummernschild ab und aus ist die Schottische! Aus — hier auf einem kleinen Berg in einer Großstadt. — Kinder jagen Autogramme. 70 Mann sind nicht bis hierher gekommen. Miller erhielt 5 Punkte wegen der gebastelten Hinterradschwinge und noch 4 andere Fahrer erhielten welche für fehlende Kickstarter oder Schalthebel. —

Ende ohne Zeugen. Das alte Leben beginnt wieder. Orientierung ohne Pfeile! Keine Karenzeit bis zum Hotel! Noch einmal Händeschütteln mit den Schweizern, mit Oriol Bulto und ein Taps auf Claudes Schulter: Mensch, biste dir klar, hast die Schottische durchgestanden, als 23ter... eine rührselige Geschichte — das Ende — das erhoffte, ersehnte Ende nach so vielen Strapazen. Schon zu Ende. SCHADE: das war, was wir alle dachten.

Der zweite Tag brachte bei „Fersit“, einem Ort, der auf keiner Karte zu finden war, die Notwendigkeit für viele, das Rölllein dergestalt über die Strecke zu bringen. 37 Mann registrierte Grius, die den angeschwollenen Bach so bezwangen — Fersit-Parade!



CRUIS:

NOTIZEN VON DER SCHOTTISCHEN

Am Rande der Stadt Edinburgh — Start und Ziel der Schottischen Sechstagesfahrt — liegt der Margie Cattle Market. Die weiten Hallen dieses (blitzsauberen) Viehmarktes dienen zum Abstellen der 206 Maschinen vor dem Start. Die Straßen rund herum sind am Sonntag mit Maschinen besät, an denen letzte Vorbereitungen getroffen werden. Was wir dabei sahen oder hören konnten, wollen wir unseren Lesern nicht vorenthalten.

Im Enfield-Team wurde ein dritter Mann gebraucht und gefunden: Geoff Duke (endete mit First Class award) „Mitmachen hält in Form“ 241 Punkte. Der jüngste Mann ist 17 — der älteste 54. Beide Villiers bestückt, kamen nicht über den vierten Tag.

64 Mann fuhren das erstmalig mit — für die Amazonen Mary Driver und Olga Kevelos war's gar nichts Neues.

Vom üblichen Anhänger für eine bis drei Maschinen sah man X Versionen von Federung und auch solche ohne. Don Smith' Zodiac ist so breit, daß er seine Greeves hinten quer in Halterungen anbringen konnte. Anhänger kosten Kraft, selbst Methode „fünftes Rad“, d. h. Vorderrad in den Koffer, Gabel am hinteren Stoßdämpfer festgeschellt, während das Hinterrad via Steuerkopf dem Auto brav folgt. Kostet km pro Stunde.

Keine Maschine besaß einen Scheinwerfer . . . und wozu . . . bei Tage. Oder etwa, um etwas zu beweisen? In wie vielen ISDT wurden Latichten spazieren gefahren! Und das Resultat sind immer noch überladene, unterladene und lecke Batterien und Regler, die nicht regeln. — Dagegen waren Tachos und eine Ballhupe obligatorisch. Wer in Ortschaften nicht die 30 Meilen respektierte, wurde ausgeschlossen.

Praktisch nur eine Reifenmarke (Ausnahme Pirelli, Spanien): Dunlop in den Dimensionen $18 \times 4,00$ hinten und 19 oder $21 \times 2,75$ vorn. Suzuki $16 \times 3,5$ und $21 \times 2,50$.

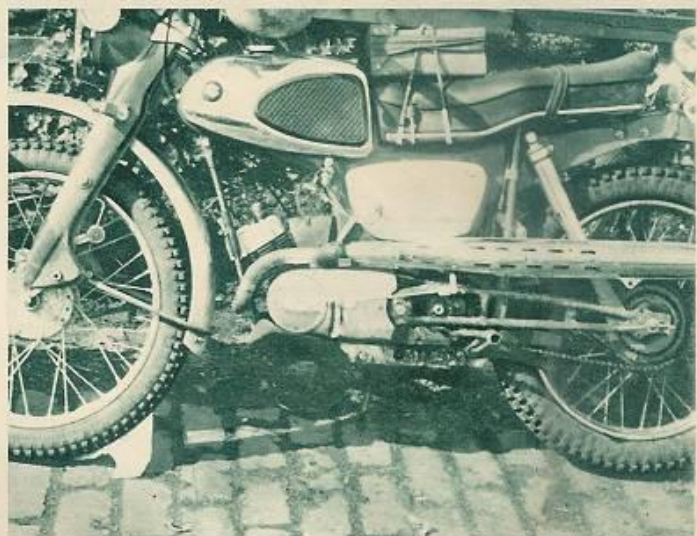
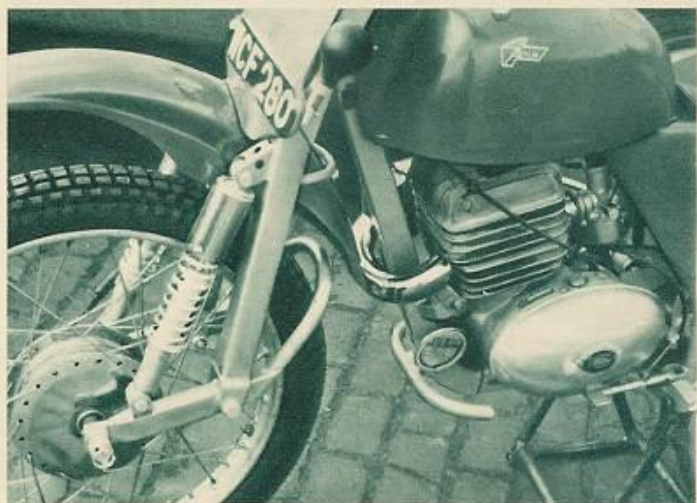
Befestigung der Füllflaschen: wo Platz war, aber vorwiegend am vorderen Rahmenrohr. Sie — wie die Pumpen in Gummiklammern gehalten . . . denn es muß schnell gehen. Einer benutzte einen Arm der H-Schwinge als Füllflasche.

Sonst dient serienmäßig der linke Schwingenarm der Greeves als Ölbehälter für die Kettenschmierung.

Das Sportgerät, mit dem man die unglaublichsten Kunststücke machen kann, ist der Tiger Cub. Auf Befehl kommt das vordere Rad hoch, um z. B. auf ein 60 cm höheres Plateau „gesetzt“ zu werden — der Rest „folgt“ auf jeden Fall. Ansprechzeit „Gas — Motorkraft“ ist kurz; die Federung vorn ausgezeichnet — die anfällige Schmierung verbessert; der Verbrauch bescheiden. Das ist wichtig, da alle Trialmaschinen winzige Tanks für drei Stundentrials besitzen. Nur 33 wählten sie . . . zu delikat.

Der Alles-Dran- (nichts zu basteln) Bock heißt Greeves. Timkenlager im Steuerkopf (wer hat das? 40 Jahre zurück: — Scott!). Außer der Solidität dieser Lagerung ist der Ausbau der Gabel ein Kinderspiel: zwei Konusse in den Gabelholmen zu lösen — ein Zentralbolzen herauszuziehen — kein Gefummel mit Kugeln durch Fett angedrückt, Atem anhalten, die verlorenen im Grase suchen etc. Die Gabel läßt sich richten, wenn's mal einen heftigen Bums gegeben hat: 1. schnell und so ungefähr, um weiterfahren zu können und 2. genügend präzise . . . später. Wegschmeißen ist nicht nötig. Der dazugehörige Villiers 250 ccm Viergang-Block ist ein robuster Motor, der von 2 bis 7000 U/min um 1,7 bis 1,75 mkg vollbringt, was bei 27:1 im ersten Gang für alle vorkommenden Fälle genügt.

(Schluß auf Seite 360)

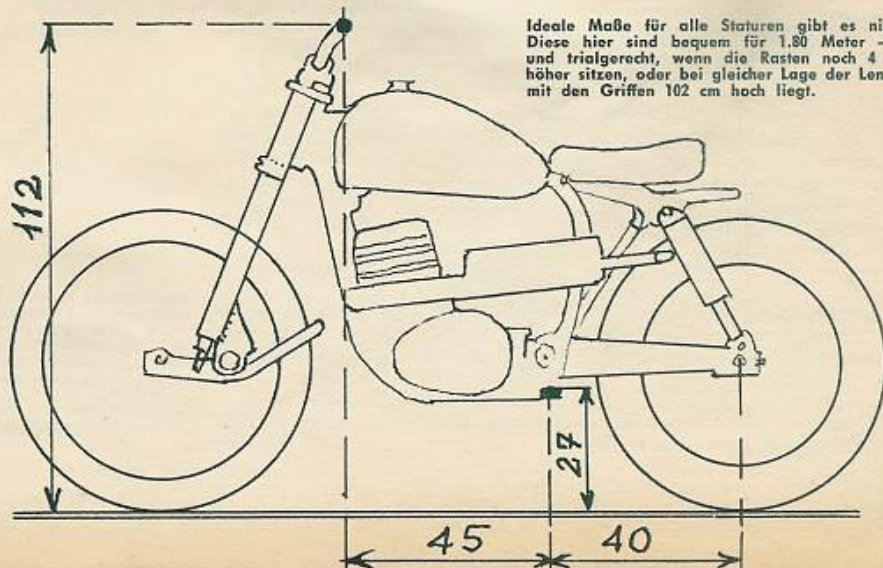


Bilder rechts:

Oben: Das ist eine Butler. Der Einrohrrahmen besteht aus Vierkantprofil (rund ist nur das Steuerkopfröhr). Die Lenkerbreite ist 78 cm.

Mitte: Version 1964 des Villiers-Motors 250 ccm, Typ Trial. Er hat natürlich nicht die großen Schlitzte wie der „Starmaker“. Sieben Rippen kann man zählen. Noch zwei sitzen am Fuß des Zylinders.

Unten: Colliers umgebaute Suzuki 50 ccm. Die neue und längere Schwinge ist vom Unterzug des Motors her gelagert. Auf ihr hat ein zusätzliches Dreiganggetriebe Platz gefunden. Von der Kurbelwelle bis Ausgang Getriebe Nr. 2 wird das Drehmoment schon 45fach erhöht!



Ideale Maße für alle Staturen gibt es nicht. Diese hier sind bequem für 1,80 Meter — und trialgerecht, wenn die Rasten noch 4 cm höher sitzen, oder bei gleicher Lage der Lenker mit den Griffen 102 cm hoch liegt.

NOTIZEN VON DER SCHOTTISCHEN

(Schluß von Seite 359)

Aber manche Leute bewundern wohl die Greeves, jedoch nicht den Motor. Wir sahen daher folgende Spielarten: „Trigre“ (Greeves mit Triumph Twin oder Singlemotor) „Greton“ (Nortonmotor) etc.

James, eine Marke, welche die ersten „kleinen“ Trialmaschinen baute, benutzte Norton-Telegabeln.

Cotton hat seine eigene Gabel mit Kurzschwingen. Der Dämpfer ist im Gabelrohr verborgen. Doch nun werden die Schwinghebel LM-Gußstücke durch einen Alu-Bügel à la Greeves verbunden. Das entlastet die Vorderachse.

Zwei neue Villiers-Verwerter: Butler und Scorpion. Auf Butler bewegten sich Olga Kevelos und der Sohn des Konstrukteurs. Butler-Rahmen und Gabel aus Vierkantröhr. Schwinggabel vorn. Der Scorpion-Rahmen ist in Kastenbauweise aus Blech „erstellt“!

Bei den Villiersmotoren gab's 10 Versionen von Zylindern. Wie deren Rippen von Jahr zu Jahr sprießen, konnte man an den verschiedenen Modellen verfolgen. Letzte Version: die quadratischen Rippen (11 Stück) gehen bis zum Fuß des Zylinders. Der Zwischenraum ist noch größer geworden — der eigentliche Zylinder — um die Laufbüchse herum — noch dicker. Ansaugstutzen lang, identisch mit „PS-unten“.

Die erfolgreichen großen Brocken 350 und 500 AJS, BSA, Enfield wurden von Fabrikfahrern bewegt, die also damit schlafen gehen. Hinter den Nummern der Privatfahrer, welche solche Ungetüme bewegten, befindet sich *vorwiegend* ein großes R! (Retired = aufgegeben.) Es ist eben doch ein Unterschied, ob man 145 kg hochhieven muß oder 102 — und hieven muß man, selbst Sammy ab und zu! Solange die Maschine fährt, ist das Gewicht nicht unbedingt ein Nachteil — sie läßt sich nicht so leicht aus der

Spur bringen, federt wirkungsvoller — aber seit das Luftablassen aus dem treibenden Hinterrad die beste Stoßdämpfung darstellt, ist auch dieser Vorteil der großen Maschinen verschwunden. Die Sektionen der Schottischen sind zudem alle keine gemütlichen Zirkelpartien, wo man sich mit plunkplunk listig in die beste Position bringen kann — nur wütende Attacke führt zum Ziel. Die kann mit 200 ccm genau so gut, wenn nicht besser erzielt werden, was Vorjahrsieger Lampkin auf BSA, dieses Jahr mit der Cotton bewies.

Wenn auch die Leistungen der Miller, Andrews, McLanglan und Peplow nur um so höher sind — die Puffing-Billys haben keine Zukunft. Man denkt ja schließlich auch an den Normalverbraucher, der gar nicht in Wettbewerben, sondern nur zum Vergnügen im Walde und in den Bergen herumtrials. Ihn müssen die Leistungen der unter 200 ccm, also z. B. Suzuki (nur kleineres Motorritzel!) stark beeindrucken. Wer Langlans Kampf am Loch Eild zugehen hat, kauft keine AJS, vielleicht aber eine Suzuki 80, mit der Jan Hillier denselben Paß mit weit weniger Kalorienvergeudung hinaufsummte.

Kunststoff als Material für Kotflügel und Tanks. Derartige „sets“ gibt es für alle käuflichen Trialmodelle in England. Kunststoff erträgt Schwingungen besser als Blech, dröhnt weniger, ist leichter und läßt sich zudem gut reinigen.

