

DIE SCHOTTISCHEN SIXDAYS 1966

Das längste Trial der Welt, das Schottische Sixdays Trial, liegt nun wieder einmal hinter uns. In Fort Williams, vor der beherrschenden Kulisse des Berges Ben Nevis, hat sich das Leben schon normalisiert, die Fahrer sind abgereist — in alle Gegenden Englands, aber auch ins Ausland zurück nach Schweden und Polen und — nach Deutschland, wohin Gustav Franke den Pokal für den besten ausländischen Teilnehmer an diesem Trial entführt hat. Franke mußte in dieser Woche 114 Punkte hinnehmen, nur wenige Punkte zuviel für die „Goldene“ (Special First Class Award). Er hatte einen etwas unausgeglichenen ersten Tag, aber er gewöhnte sich schnell an die Schwierigkeiten und meisterte einige sehr schwierige Sektionen ganz ausgezeichnet. Sein Kommentar nach der Veranstaltung: es hat ihm sehr viel Spaß gemacht, ihm tun die vielen Anreise-Kilometer nicht leid, nächstes Jahr will er versuchen, wiederzukommen.

Traditionsgemäß sind Start und Ziel der Fahrt eigentlich beide in Edinburgh, diesmal wurde (zur Abwechslung) dort nur gestartet. Es herrschte geschäftiges Treiben auf dem Viehmarkt, wo am Sonntagmorgen die letzten Startvorbereitungen getroffen wurden. Franke war schon zwei Tage vor Beginn der Fahrt angekommen, nachdem er sich seine Maschine auf dem schnellsten Wege im Werk hatte geben lassen. So kam es, daß er noch einige kleine Änderungen durchführen mußte, der Motor war zu stark auf Moto Cross-Verhältnisse getrimmt. Der Mechaniker Willi Happi und der Engländer Don Hitchcock halfen so gut es ging, ihre Anstrengungen waren schließlich auch nicht vergeblich.

Der helle Sonnenschein am Start hatte viele Fahrer dazu verlockt, ihre schwere Regenbekleidung auszuziehen, doch nur eine Stunde später bereuten sie es stark, als nämlich die Temperaturen schnell fielen und heftiger Regen einsetzte. Die Strecke des ersten Tages (210 km) schloß fünf Sektionen ein, von denen die erste (Glenogle) viele Fahrer die ersten Strafpunkte kostete. Am Ende des ersten Tages waren nur sechs Konkurrenten, einschließlich des dreimaligen Siegers Sammy Miller (Bultaco), strafpunktfrei geblieben. Auch die folgenden Fahrer hatten allerdings nur wenige Punkte, daran sieht man, daß dieser Tag (zum Angewöhnen) eigentlich recht einfach war. Nur Gustav Franke hatte sich noch nicht mit dem steinigem Boden abgefunden, er kassierte 11 Punkte.

Die Dienstag-Etappe war eine recht kurze, aber trotzdem sehr harte: die längste Steigung am Loch Eild Path schaffte keiner, alle Fahrer mußten hier ihre diversen Fehlerpunkte hinnehmen. Aber auch die beiden anderen Berge, der Mamore und der Callich, forderten viele Opfer. Als bester Fahrer beendete Alan Lampkin (BSA), der Bruder des Moto Cross-Stars Arthur Lampkin (der immerhin 1964 die Scottish Sixdays gewann), diesen Tag mit nur drei (!) Strafpunkten, Mick Andrews (Bultaco) und Sammy Miller (Bultaco) folgten dichtauf mit vier Punkten, die „Ausländer“ Franke, Rune Berggren (Triumph, Schweden) und Stig Ingelstrom (Bultaco, Schweden) lagen recht gut im Hauptfeld unter den vielen englischen Bewerbern.



Gustav Frankes Ausflug zu den Sixdays hat sich sicherlich gelohnt — abgesehen davon, daß er als bester ausländischer Fahrer mit 114 Punkten den Wettbewerb beenden konnte, hat er wohl in diesen sechs Tagen eine Menge gelernt. Das Bild zeigt ihn in der zweiten Sektion am Coalsnacoon, es zeigt aber auch, wie hart Trial unter den Weltklassenfahrern ist! Gustav Franke reagierte äußerst sportlich: „Nächstes Jahr will ich wieder dabei sein!“



Alan Lampkin, der Bruder des Moto Cross-Stars, konnte in wirklich spannendem Endkampf (der Sieg entschied sich erst in den letzten Sektionen) die diesjährigen Scottish Sixdays gewinnen. Nur 23 Punkte in sechs Tagen!

Als Ausgleich für den kurzen Dienstag wurde die Tagesetappe des Mittwoch zur längsten der Woche. 275 Kilometer waren zu fahren, und darin befanden sich sieben recht schwere Sektionen. Gleich die erste Sektion (Laggan Locks) wurde von keinem Teilnehmer mit null Punkten geschafft, die besten blieben hier Alan Lampkin und Scott Ellis (BSA) mit je nur zwei Dabs. Miller, der englische Meisterfahrer, mußte hier anhalten und verlor im ganzen volle neun Punkte.

Ein langer Weg nach Inverness folgte nun mit dem nächsten Berg, dem Foyers, auf dem Rückweg. Nur fünf Fahrer konnten hier „sauber“ bleiben, alle anderen ließen Strafpunkte auf der Strecke als Wegzoll. Dann ging es weiter über den Corrieyairack-Paß, und dort mußten die Fahrer in wolkenbruchartigem Regen durch tiefen Schnee hindurchpflügen, so daß es allen am Ende dieses Tages nicht mehr wohl war... alle froren!

Der Donnerstag war noch ein langer Tag, 235 Kilometer standen bevor, fast alles in Kälte und bei dichtem Regen. Nur wenige Fahrer blieben schon an der ersten Sektion mit Punkten hängen, dafür aber um so mehr an der zweiten. Nur sieben kamen hier strafpunktfrei durch. Pipe Line, die zweite Sektion, war eine etwa 200 m lange steile Bergstrecke, versetzt mit heftigen Holpern und Felsstufen. Eine ganze Anzahl Fahrer, die diese Steige zu schnell angingen, erlebten ein baldiges Ende, wenn ihre Maschinen sich rücklings überschlugen.

Die anderen Berge, bei Tyndrum und Meall Glass, erwiesen sich leichter als in den Vorjahren, trotzdem stiegen aber die Strafpunkte stetig an, Franke war bereits auf 88 Punkte gekommen. Aber er war damit noch bei weitem der beste Fahrer des Kontinents! Gegen Ende des Tages war die Führung von Alan Lampkin auf zwei Punkte zusammengeschnitten, sein Bruder Arthur folgte auch schon dicht hinter ihm auf Platz vier. Dave Rowland, der einen hervorragenden Erfolg an diesem Tage erzielen konnte (er hatte nicht einen Strafpunkt erwischt), mußte jedoch „wegen dringender geschäftlicher Angelegenheiten“ am selben Abend aufgeben und die Heimreise antreten.

Der Freitag war der Tag der Entscheidung. Sechs Fahrer hatten noch eine Siegeschance! Am ersten Berg mußten Alan Lampkin und Mick Andrews fußeln, so kam Sammy Miller mit einem Punkt in Führung. Obwohl nur noch etwa 30 km zu fahren waren, blieb noch alles offen, denn immerhin lagen noch mehrere schwierige Berge auf dem Weg, die erst erobert sein wollten. Der erste, Leitir Bo Fionn, hatte zehn Sektionen, die um so schwieriger wurden, je höher man stieg. Wie üblich wurden hier die Fahrer in umgekehrter Reihenfolge (der Spitzenreiter) hochgeschickt, so daß Sammy Miller als erster oben war. Zwölf wertvolle Punkte hatte er verloren, sein Konto stand damit auf 26. Mick Andrews kam als nächster, er buchte 13 Punkte, insgesamt nun 30. Arthur Lampkin hatte unglaubliches Pech, mit einem Verlust von 17 Punkten fiel er wieder weit zurück. Im Gegensatz dazu konnte sein Bruder (der als letzter der Spitzengruppe startete), mit einem phantastischen „Ritt“ und nur vier Verlustpunkten sein Konto sehr niedrig halten. Hier an dieser Stelle sind nur wenige Fahrer unter 20 Punkten durchgekommen, was auf diese vier Punkte von Lampkin ein ganz besonders günstiges Licht wirft. Mit einer klaren Führung von 7 Punkten (Gesamtzahl nunmehr 19 Punkte) ging er die letzten Sektionen an. Das war Grey Mare's Ridge, ebenfalls sehr schweres Gelände, das nur von zwei Fahrern mit Null gemeistert wurde. Alan Lampkin verlor vier Punkte, Sammy Miller noch einen, wodurch Lampkin den Sieg in der Tasche hatte. Gustav Franke machte in den ersten Sektionen der Berge noch eine recht gute Figur, oftmals mit null Fehlern, aber in Gipfelnähe scheiterte er wie so viele andere.

Der Sonnabendmorgen brachte praktisch nur noch Formalitäten: Brems- und Beschleunigungsprüfung, Bremstest und Zustandskontrolle der Maschinen. So endete eine weitere Woche sehr erregenden Sportes — die Scottish Sixdays Trials-Woche.

Pit Trial