

1965 Trial Clamars

TRIAL CLAMARS (Paris) vom 21.2.1965

Ein internationales Trial wie jenes von Clamart beginnt für die direkt Beteiligten nicht erst bei der Abreise. Die Vorbereitungen für Maschine, Reifung, Anmeldung usw. beginnen Tage oder Wochen zuvor. Und spätestens im Moment, man seine Meldung wegschickt, sollte man sich auch endgültig entschlossen haben zu gehen, will man nicht dem Veranstalter unnütze Mühe bereiten. Für Clamart hatten sich 3 Fahrer angemeldet, einer aber blieb zu Hause. Mit die kurzen Einleitung möchte ich lediglich sagen, dass es meines Erachtens für solche Veranstaltungen nach erfolgter Meldung ausser "Krankheit oder Todesfall in der Familie" keine Entschuldigungsgründe geben sollte.

Verschi

Bei
Als
Zu
E
V

Die Fahrt über den Jura begann wenig versprechend, nach Pontarlier folgten ca. 50 km lausigster Strasse mit Schnee und Eis, nicht gepflügt und mit Löchern vollgespickt, was die Aufhängung ausserordentlich beanspruchte. Nach vor Dijon wurden die Strassen schneefrei, und ein zügigeres Tempo gestattete etwas Zeit gutzumachen. Mit Freude stellten wir bei Avallon fest, dass die neue Autobahn bereits ab hier benützbar sei. Eingangs Paris unterläuft mir ein nicht alltäglicher Fehler. Wir fahren an unserm Hotel bei der "Porte Orléans" vorbei und suchen einen Parkplatz. Der Verkehr (Freitag-abends 18'00h) ist unglaublich dicht und erscheint mir doppelt so schlimm wie vor Jahresfrist. Unvermittelt geraten wir wieder auf die Autobahn und zwar in der Richtung, von wo wir kamen. Die nächste Ausfahrt erfolgt nach ca 25 km, 1 Stunde geht damit futsch.

Der Empfang in "Café des Sports" ist stets auf dieselbe Art liebenswürdig und flott. Ueberhaupt ist es ja vor allen diese familiäre Freundlichkeit dieser Veranstalter, die jeden, der mal in Clamart gestartet ist, beeindruckt. Ist der Pariser heute in Strassenverkehr eher als rücksichtslos und empfindlich, ja sogar manchmal als gehässig zu bezeichnen (und dies nicht etwa nur gegenüber Ausländern), so sind die Trialfreunde von Clamart genau das Gegenteil.

Unsere Reisegesellschaft bestand aus 4 Personen: Ruedi Wyss, einen Begleiter, meiner Frau und mir. Wir bezogen bereits am Freitagabend das Hotel. Die gastfreundlichen Organisatoren bestanden darauf, die gesamten Hotelkosten von Freitag bis Montag, (inkl. Morgenessen), auf sich zu nehmen, ein Entgegenkommen, das sicher nicht alltäglich ist.

Samstags hatte Ruedi Wyss das zweifelhafte Vergnügen, Paris von Soziussitz einer superschnellen BMW 600 kennenzulernen. Der Kamerad vom Moto-Club Paris, der ihm dazu einlud, soll dabei im dichtesten Verkehr meist zwischen 80 und 120 gefahren sein, so dass unserem Schweizermeister die Haare zu Berg standen und er mehr wie froh war, wieder absteigen zu dürfen.

Zum Start am Sonntagmorgen finden sich total 120 Fahrer ein, die sich in 50 Experten, 60 Nationalen und 10 Junioren aufteilen. Die Franzosen, die bis anhin nur 2 Kategorien kannten, scheinen dieses System von uns übernommen zu haben. Drei Runden à je 35 km und mit je 15 Sektionen sind zu fahren. 6 Stunden stehen dazu zur Verfügung, und es klingt fast unglaublich, dass in der Folge viele Fahrer diese Zeitlinie überschreiten und so zusätzliche Strafpunkte einkassieren. Zu ihnen gehört auch der Schreibende, denn schon anfangs 1. Runde schlägt ein Felsbrocken den Gang raus, und in der Folge stehen mir nur noch die Gänge 1-3 zur Verfügung. Dessen bewusst, forciere ich die Fahrt dort, wo es eben geht, haste dabei an einer Sektion vorbei und kassiere damit nochmals 20 Zusatzpunkte, wie das in früheren Jahren meist Ruedi Wyss passierte. Heute fährt Ruedi sehr gut, sein 10. Rang bedeutet gleichzeitig, dass er hinter dem Engländer Brush zweitbesten Privatfahrer ist.

Die Strecke mit dem trockenen, teilweise hartgefrorenen Boden stellt konditionell weniger hohe Anforderungen als andere Jahre, das Fahrer durch diese Wälder wird zur wahren Freude. Wohl über 50 Polizisten sorgen an verschiedenen Ueberquerungen von Strassen dafür, dass die Motorradfahrer Vortritt geniessen. So wird u.a. auf einer Autobahn jweilten bei jedem Fahrer, der traversieren will, beidseits der gesamte übrige Verkehr gestoppt ! Man stelle mal in unseren

Landen ein ähnliches Gesuch an die Polizei aber eben, in Paris nehmen Polizisten als Konkurrenten teil, und da sieht es schon anders aus.

Wie vor jeder Veranstaltung, so sprachen auch hier Ruedi und ich über die Favoriten. Ruedi tippte eindeutig auf einen deutschen Sieg, und er behielt damit Recht. Die Sektionen in Clamart unterscheiden sich völlig von dem, was beispielsweise in Schottland üblich ist. In Clamart finden wir keine einzige reine "Aufwärts"-Sektion, dafür aber rund ein halbes Dutzend "krinolle" Abfahrten. Ja, die Sektionen sind gegenüber dem Vorjahr entschieden gefährlicher geworden, mehrere Mutstücke sind eingebaut, die sandige Unterlage und die engen Kurven begünstigen die leichten und leichtesten Maschinen. Die leidtragenden dieser "Mutsektionen" sind entschieden die ältesten und noch mehr die jüngsten Konkurrenten. Immer und immer wieder produzieren sie Stürze, die bedrückend aussuchen. Wollten wir unseren Junioren solche Sektionen vortsetzen, so wäre dies wohl der einfachste Weg um diesen den völligen Verleider beizubringen. Nebst diesen "Abfahrten" war auch wieder eine "Schlun-fahrt" drin von ca 60 m Länge, und hier brauchte es gehörig Glück, wollte man nicht unversehens in eine Untiefe gelangen, wo ganze Motorräder in Morat verschwinden konnten.

Es wäre nun eigentlich an der Zeit, einiges über die Leistungen der Fahrer zu sagen. Führt man aber selber mit, so ist dies sehr schwer, man sieht diese Staren höchstens per Zufall mal irgendwo in einer Sektion. Sicher ist, dass Gustav Franke, der trotz einem Zuschlag von 10 Zeitstrafpunkten Sieger wurde, heute zu den besten Spezialisten Europas zu zählen ist. Seine Ruhe und Übersicht wie auch sein Gleichgewichtsgefühl sind ganz unwahrscheinlich gut.

Mit einem grossen Bankett geht dieser schöne Tag zu Ende, die Franzosen verstehen es Feste zu feiern. Es dürfte Mitternacht gewesen sein, als der letzte Gang serviert wurde, mit einem Glas Champagner worden nun die ersten Gäste verabschiedet, die "Eisernen" dürften jedoch recht lange ausgehalten haben. O.K. - Präsident Cantalice, ein goldiger Typ, gibt noch ein "Solo" zum Besten und nun freuen wir uns schon herzlich, im kommenden Jahre wieder dabei zu sein.

Willi Steiner.

RANGLISTE

			Punkte
1. Franke Gustave	D	Zündapp 250	29
2. Wilkinson Bill	GB	Greeves 250	35
3. Lehner Alfred	D	Zündapp 100	46
4. Smith Don	GB	Greeves 250	47
5. Sengfelder Günter	D	Zündapp 125	49
6. Brandl Andreas	D	Zündapp 100	50
7. Sandiford Jim	GB	BSA 250	53
8. Ickx Jacques	B	Zündapp 125	65
9. Bruschi Murray	GB	Triumph 200	73,5
10. Wyss Rudolf	CH	Greeves 250	74
11. Peugeot Claude	F	Greeves 250	75
12. De Coster Roger	B	Greeves 250	76
ferner			
24. Steiner Willi	CH	Triumph 200	167,5

Nationenwertung (zwei bestklassierten Fahrer jeder Nation)

1. Deutschland	(Franke und Lehner)
2. England	(Wilkinson und Smith)
3. Belgien	(Ickx und De Coster)
4. Frankreich	(Peugeot und Bay)
5. Schweiz	(Wyss und Steiner)