

MOTORRADSPORT



Informationen für Motorradsportler



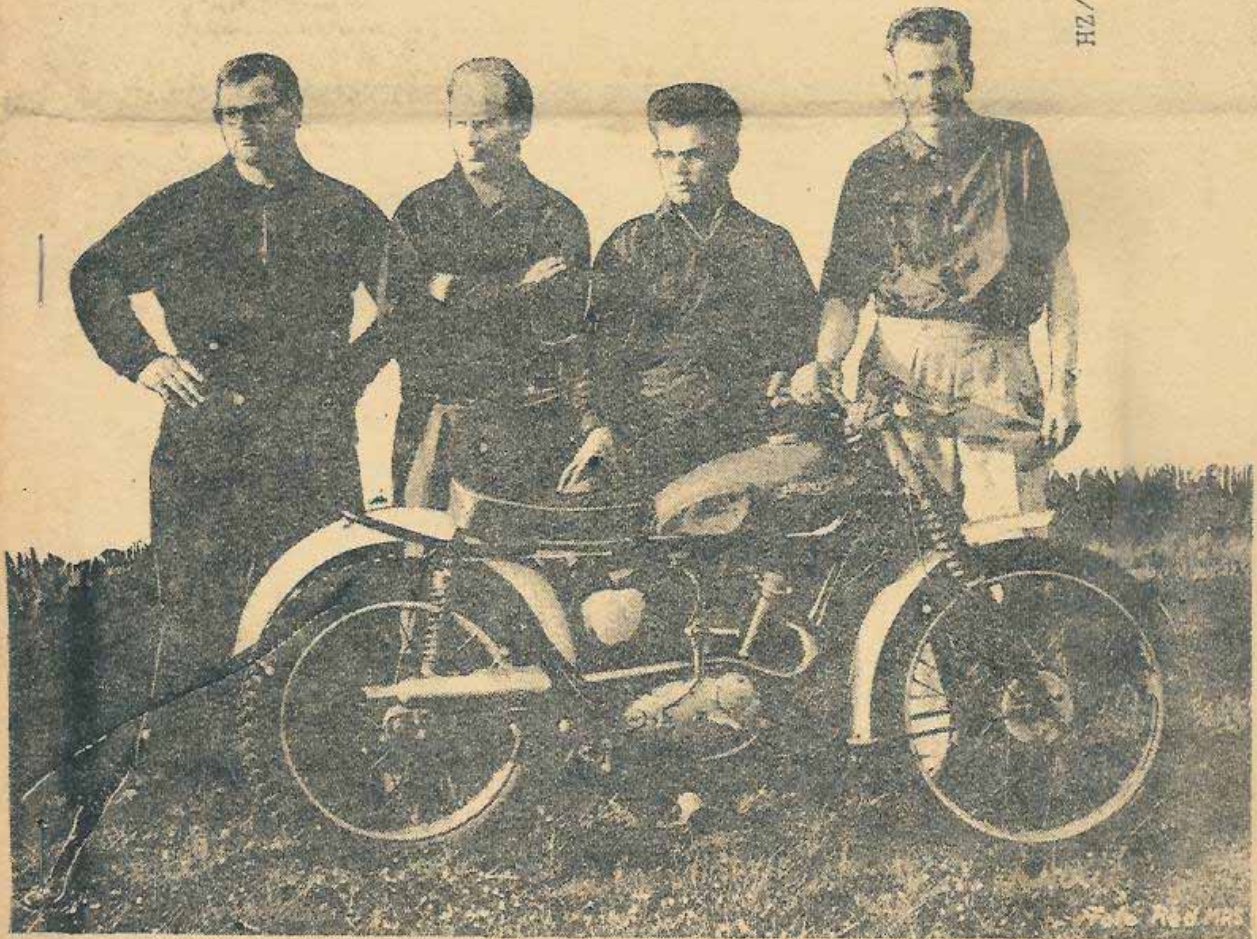
No.10/64

Schottische Sechstagesfahrt

2. Bericht



Postamt
Menzli Hansruedi
Lehmann
Hirschi-Flöten
HZ/



Die Schweizermannschaft

Zum Titelblatt

Hier sind sie versammelt, die Schottland-Freizeiter und gleichzeitig der gesamte Zeitungsstab des "Motorradsports".

Von links nach rechts:

Fischer, Wyss, Hirschi, Steiner.

Maschine: Triumph TR 20 Tiger-Cub von Willi Steiner.

6- TAGE NOTIZUM

Für die "Schottische", welche von 4. bis 9. Mai zur Austragung gelangt, haben sich folgende Schweizer gemeldet:

Klaus Fischer, Thalwil Greaves 250
Kuedi Wyss, Steffisburg Greaves 250
Sämi Hirschi, Oberdiessbach Greaves 250
Steiner Willi, Oberdiessbach Triumph 200

Die drei letztgenannten Fahrer werden zusammen eine Mannschaft bilden und um den Spezialpreis für die beste nichtenglische Mannschaft konkurrieren. Klaus Fischer musste ein Gesuch um WK - Verschiebung einreichen, das, so hoffen wir, Gnade finden sollte.

Obwohl die Anmeldefrist für die schottische erst am 2. März abläuft, haben sich bereits 250 Fahrer gemeldet, darunter Spanier, Belgier, Franzosen usw. zugelassen werden allerdings nur 200 Fahrer, so dass wohl verschiedene "Einheimische" zurückgewiesen werden müssen, während kaum anzunehmen ist, dass dasselbe Schicksal auch Ausländern beschieden sein wird.

-10-

6 - TAGE - ECKE

Schottische: Die Zeit unserer Abreise rückt nahe, und die Vorbereitung sind in vollem Gange. Ein Heer von 210 Fahrern wurde akzeptiert, an Konkurrenz dürfte es nicht fehlen, sofern man überhaupt im Zusammenhang mit der "Schottischen" diese Frage stellen darf. Nebst dem grossen Haart von Engländern und den 4 "petits Suisses" werden Schweden, Belgier, Franzosen und Spanier am Start sein. Werksmannschaften stellen BSA, Butler, Cotton, Dot, Greaves, Matchless, Royal Enfield, Triumph und Bultaco. Daneben sind vom englischen Suzuki - Importeur auch zwei 80 cc Suzuki gemeldet, womit erstmals eine japanische Marke an dieser Veranstaltung vertreten ist. Die Strecke dieses Trials wurde gegenüber dem Vorjahr etwas verändert und um rund 10 % verlängert. Gut 1300 km Strasse, Feldweg und vor allem Geröllpiste werden dieses Jahr zu bewältigen sein.

Nachfolgend ein Bericht zur Sixdays 1964 von Willi Steiner

"SCHOTTISCHE" erstmals mit schweizerischer Beteiligung (Schluss)

Meine drei Kameraden hatten an diesem Tag einen bessern Weg gewählt. Sie traf sich alle beim Tanken und fuhren alsdann gemeinsam, bis auch sie ziemlich durchgefroren waren. Dann allerdings machten sie Halt und gingen kurzerhand auf ein Privathaus zu. Dort fanden sie gastfreundliche Aufnahme, wurden mit Tee und Kuchen bewirtet und konnten so gehörig gestärkt die Fahrt fortsetzen. Diese Stärkung war umso wertvoller, als wir ausgerechnet an diesem Morgen nichts zu essen hatten. Im Hotel wurde nur bei spezieller Meldung vor 8 Uhr serviert, und da wir nicht gemeldet hatten liessen die Leute nicht mit sich reden, was wir ihnen nicht gerade hoch anrechneten. Erst viel später hörte ich von den unglaublichen Sachen, welche sich an jenem Nachmittag bei jenem Fluss noch abspielten. Als wir uns schon auf dem Heimweg befanden, da kamen erst die 350er und 500er zu jener Stelle. Und diese Leute haben sich keineswegs alle vor einem Bade abschrecken lassen. So soll man von Geoff Duke (346 Royal Enfield) in einem gewissen Moment nur noch den Kopf über den reissenden Wagen gesehen haben, während Miller mit seiner Maschine geradewegs in den Fluss stach. Aber auch Miller blieb hier stecken, seine Maschine rutschte weg und wurde vom Wasser gegen das Ufer gespült! Was Wunder, wenn an diesem Abend die letzten Fahrer erst um 22 Uhr Fort-William erreichten.

Resultate des 2. Tages

1. Miller (500 Ariel) 0 Pkt., 2. M. Rowland (250 BSA) 1 Pkt., 3. A. Davis (250 Greeves) 3 Pkt., M. Andrews (350 AJS) 3 Pkt., 5. A. Lampkin (250 Cotton) 4 Pkt. Die Schweizer: K. Fischer 37 Pkt., R. Wyss 40 Pkt., S. Hirschi 48 Pkt., W. Steiner 53 Pkt.

Mittwoch, 6.5.64 Der 3. Tag ist der entscheidende Tag, sagen alle alten 6-Tage-Füchse. Geht dieser Tag gut vorüber, so kann konditionell und fahrerisch nicht mehr viel passieren. Man ist den Anforderungen gewachsen, und es hängt dann fast ausschliesslich an der Maschine, ob die letzten 3 Tage auch geschaffen werden.

Heute regnet es nur während ca. 2 Stunden, wir empfinden dieses Wetter gerade zu als schön. 165 Meilen und 22 zum Teil sehr schwere Sektionen sind zu bewältigen. Auch das berühmte "Loch-Ness" kommen wir zu Gesicht. Vom dortigen "Seeungeheuer" fehlt zwar jede Spur, die Landschaft ist hier aber wirklich faszinierend in ihrer wilden Unberührtheit und Abgeschiedenheit. Alle Schweizer erreichen das Ziel an diesem Abend in bester Verfassung, nur Klaus Fischer hatte unterwegs gehörig "bauen" müssen. Die Engländer machen aus ihrem Erstaunen über das Durchhalten der Eidgenossen kein Hehl. Sie freuen sich darüber aufrichtig, was aus manchem kräftigen "Schulterklopfen" eindeutig hervorgeht. Noch eine Besonderheit dieses Tages habe ich vorgesch. Da ging doch die Fahrt gegen Mittag zu "in die Büsche", was hier absolut wörtlich zu verstehen ist. Viele Kilometerweit ging es durch über kniehohes Erika-Stauden, von einem Weg war oft überhaupt nichts mehr zu sehen. Der Weg war hier mit gelben Holzpflocken markiert, die auf Hügeln eingepflanzt stand. So fuhr man einfach diesen Hügel an, hielt oben Ausschau nach dem nächsten Pfahl usw. Eine lustige Abwechslung, fast einwenig Hasard-Spiel.

In Fort-William trifft man sich heute im Kino (gratis für alle Teilnehmer), um sich die "Schottische" mal von bequemen Sesseln aus anzusehen. Zugleich bietet sich Gelegenheit, für manche freundschaftliche Plauderei, wobei die Engländer, wie übrigens auch in den gezeigten Filmen, viel Humor verraten.

Resultate des 3. Tages

1. Don Smith (250 Greeves) 1 Pkt., 2. J. Sandifords (350 BSA) 4 Pkt., 3. S. Ellis (200 Triumph) 5 Pkt., A. Lampkin (250 Cotton) 5 Pkt., 5. S. Miller (500 Ariel) 7 Pkt., R. Peplow (500 Triumph) 7 Pkt. Die Schweizer: Hirschi S. 0 Zeitpkt. + 38 Trailpkt. = 38 Pkt., Steiner W. 0 ZPkt. + 51 TPkt. = 51 Pkt., Wyss R. 17 ZPkt. + 57 TPkt. = 74 Pkt., Fischer K. 44 ZPkt. + 44 Tr.Pkt. = 88 Pkt. Aufgegeben haben bis dahin: Am 1. Tag 11 Fahrer, am 2. 22 und am 3. 16, total also 49 Mann.

Donnerstag, 7.5.64 132 Meilen, 31 Sektionen. Heute ist es etwas wärmer geworden, dazu gesellt sich ein leichter Dauerregen. Immerhin schon fast angenehm nach dem, was wir bis dahin punkto Wetter erlebt hatten. Vorerst lange Strassenfahrt, anschliessend das gewohnt harte Gelände. Erstmals auch noch rostige Auffahrten, teils mit Sektionen gespickt. An einem "Hill" folgen sich

gleich ganze 15 Sektionen. Aber oben gibt es dann eine Erfrischung für die abgekämpften Teilnehmer, denn wer hier anlangt, der hat "Schwerarbeit" geleistet, der ist in Schweiss gebadet. Ein Alpweg mit 1000 Wasserlöchern sorgt wieder mal für nasse Füsse, und die Abfahrt bringt mir beinahe das Verhängnis. Einen Engländer folgend, geht die Fahrt in schönem Tempo über eine alte, verlotterte Bogenbrücke. Unser Weg wäre zwar über die Holzbrücke nebenan markiert gewesen, ich verlasse mich aber auf meinen Kameraden und nehme den direkten Weg. Ist er wirklich direkter? Nun, hier wartet eine arge Falle. Mitten in der Brücke gähnt ein grosses Loch, so gross, dass man das ganze Motorrad durch dieses Loch hätte versenken können. Mein "Vorfahrer" hat Glück, er fährt zufällig ganz rechts und kommt vorbei. Auf der linken Fahrspur bleibt mir hierfür keine Chance. Ich tue, was wohl jeder Geländefuchs in dieser Situation getan hätte, gebe Vollgas und reisse mit letzter Kraft den Lenker hoch. So bringe ich das Vorderrad heil hinüber, vermeide einen Sturz, doch das Hinterrad hat gekriegt. Eine böse 8 ist das Resultat, und beidseitig streift der Pneu am Rahmen. Mit mühsamer Speichenarbeit bringe ich das Rad so weit, dass es wieder einigermassendrecht, und dann gehts weiter. Erneut üble Ueberraschung: in einem Dorf sehe ich plötzlich meinen Kameraden Sämti Hirschi, vor ihm die Greeves mit demontierten Hinterrad. Da heute die Starts in umgekehrter Reihenfolge erfolgten, hätte Sämti zu diesem Zeitpunkt bereits im Ziel sein sollen. Ein völlig zermalntes Radlager zwingt ihn nun zur Aufgabe. Zwar beraten wir kurz, ob noch irgend etwas zu unternehmen war. Unsonst, die Zeit läuft, und wer an einer Kontrolle über 1 Stunde Verspätung aufweist wird automatisch ausgeschieden. Ein Jammer, dass kein Schlachtenbummler mit einer neuen Greeves daherkam, das Lager wäre sodann rasch ausgewechselt gewesen. "Nächstes Jahr," trösten wir Sämti, der die Sache glücklicherweise nicht tragisch nimmt. Neben Hirschi sind heute auch bekannte Grössen ausgeschieden, u.a. die Greeves-Werksfahrer Wilkinson und A. Davis wie auch Triumph - Werksfahrer Scott Ellis. Ellis hatte übrigens am Dienstag völlig zu Unrecht in einer Sektion 5 Strafpunkte notiert erhalten, obschon er diese Sektion absolut fehlerfrei fuhr.

Auch hier können sich also die Marschälle mal irren. Dafür muss für einen Protest hier nur ein Pfund hinterlegt werden, und der Protest von Ellis hätte alle Aussicht auf Erfolg gehabt, konnte er doch nicht weniger als drei Mann finden, die ihn beim Befahren der fraglichen Sektion gesehen hatten. Ohne diese 5 Punkte hätte Ellis bis zu seinem Ausfall an der Spitze des Klassements gestanden. Mit dem Ausfall wurde auch der Protest hinfällig, und auch Ellis wird sich auf nächstes Jahr vertrösten müssen.

Resultate des 4. Tages

1. S. Miller, 9 Pkt., 2. M. Andrews, 12 Pkt., G. Mc. Laughlan, 12 Pkt.,
4. D. Smith, 21 Pkt. Die Schweizer: K. Fischer 0 ZPkt. + 62 Tr.Pkt. = 62 Pkt.
R. Wyss 0 Zpkt. + 78 Tr.Pkt. = 78 Pkt., W. Steiner 10 ZPkt. + 85 Tr.Pkt. = 95 Pkt.

Freitag, 8.5.64 Heute sind nur 66 Meilen zu fahren, dafür fast ausschliesslich Gelände und nicht weniger wie 33 Sektionen. Mit Hilfe eines Spezialisten, der mir mit Rat zur Seite steht, wird vor dem Start noch schnell das Hinterrad meiner Maschine zentriert. 5 Speichen links festziehen, Rad drehen und dieselbe Arbeit anderswo wiederholen. Innert 10 Minuten ist aus diesem üblen Rad wieder ein brauchbares Ding geworden, was mich sehr freute. Bei wolkenbruchartigen Regen und heftigen Wind geht die Fahrt ins Gelände, wo ich gleich in der ersten Sektion einen "Fünfer" hole. Der ärgert mich dann derart, dass es der einzige des Tages bleibt. Es läuft mir nun merklich besser, habe mich mittlerweile doch etwas an diese Felsbrocken und "Geröllhalden" gewöhnt.

Unterwegs begegne ich den ersten Fahrer mit Kettendefekten und helfe dabei einem Engländer, der die einzige noch verbliebende "Bultaco" fährt, mit meinem Kettendrucker aus. Leider wird auch an diesem Tag wieder ein Spitzenfahrer zur Aufgabe gezwungen. Es ist dies der "lange" und sehr sympathische BSA-Werksfahrer Dave Rowland. Meine beiden Kameraden Wyss und Fischer können ebenfalls gut durch die Schwierigkeiten des Tages, so dass wir berechtigte Hoffnungen hegen, nun wenigstens zu dritt diese Sechstagesfahrt zu beenden.

Resultate des 5. Tages:

1. Don Smith, 0 Pkt., 2. M. Andrews, 4 Pkt., 3. R. Sayer 2 Pkt., 4. Mc Laughlan, 5 Pkt., 5. S. Miller, 6 Pkt. Die Schweizer: W. Steiner 2 Bremspkt. + 54 Tr.Pkt. = 56 Pkt., R. Wyss 0 Bremspkt. + 66 Tr. Pkt. = 66 Pkt., K. Fischer 2 Bremspkt. + 69 Tr. Pkt. = 71 Pkt.

Samstag, 9.5.64 Der letzte Tag dieser 6-Tagefahrt bringt eine Strecke von 146 Meilen. Keine Sektionen, dafür nicht weniger als 6 Zeitkontrollen charakterisieren diese Landquerung von West- zu Ostküste Schottlands. "Erst in Edingburgh ist sie zu Ende", denke ich beim Erwachen, und irgendwie in Unterbewusstsein ahne ich, dass noch irgendwas schief gehen würde. Nochmals "Ham und Ei, grad zwei", sagt Ruedi Wyss beim Morgenessen zur ebenso netten wie hübschen Seirviertochter des Grand-Hotels in Fort-William. Dann gehts in den Heizungsraum, den wir zum Umkleideraum machten. Und nun geht für mich plötzlich der Teufel los. Ausser Atem kommt Frau Fischer hereingestürzt, meldet, dass für heute die Startreihenfolge wieder umgekehrt wurde und zudem 2 Mann pro Minute starten würden. Noch ehe ich die Stiefel angeschnallt habe, meldet "Manager" Ueli, dass bereits Nr. 55 vorbeisause. Ich habe Nr. 44, hätte also längst starten sollen, und dabei sind von hier bis zum Startplatz noch gut 5 Min. per Auto. Dass reißt mir nun wirklich den Reservenerf aus, doch nach relativ wenig Flüchen bin ich beim Startplatz. Meine Kameraden reden mir beruhigend zu, sie haben natürlich noch Zeit. In der Eile (oder wars einfach ein Entgegenkommen?) vergisst der Offizielle mir die Strafpunkte für verspätetes Starten zu notieren, so dass mir die Chance bleibt, diese Zeit bis zum ersten Chek aufzuholen. So fahre ich denn über Manore und Kinlochleven was das Zeug hält, überhole etliche Engländer und werde meinerseits nur von Lampkin geschnappt, der die grössten Steinstufen hinabsetzt, als befände er sich an einem Cross-WM-Lauf. Tatsächlich habe ich bei der Zeitkontrolle 5 Minuten Vorsprung. Es geht nun von hier ausschliesslich auf Strasse weiter. Nochmals werden meine Nerven geheizt, denn infolge einer Verstopfung in der Benzinzufuhr stellt der Motor wiederholt ab. Mittlerweile grüsst uns die Sonne, und bald geht es wieder über die unvergleichlich schönen Brücken Edingburgh zu. Anfahrprüfung am Berg, Maschinenkontrolle gleich bei Ankunft, Nummernschilder weg und fertig ist die berühmte "Schottische". Nun ist die Spannung gewichen und macht der Freude Platz, die sich bei der Ankunft meiner Freunde Wyss und Fischer noch steigert. So, da wären also die ersten Schweizer am Ziel dieser traditionsreichen Fahrt. Nur arges Pech hatte Hirschi zur Aufgabegezwungen, aber auch mit 3 von 4 gestarteten hier am Ziel zu erscheinen, das ist ein Erfolg, den hier oben niemand erwartet hat.

Nun gehts zurück zu unserem Zeltplatz, wo wir unsere Zelte noch genau so finden, wie wir sie 8-Tage zuvor verlassen haben. Abends gibts Rangverkündigung in der Stadt, ein par vorbildlich kurze Ansprachen, und dann wird das Tanzbein geschwungen. Sie sind kaum mehr zu erkennen, die eleganten Burschen und Männer, und am fidelsten sind die Dubliner-Studenten, die nun den Wisky ausserordentlich kräftig zusetzen. Nochmals kräftiges Händeschütteln, und auf Wiedersehen hier oben im Mai 1965.

Schlussklassament Str.Pkt.

1. S. Miller	ARIEL 500	30
2. M. Andrews	AJS 350	38
3. D. Smith	GREEVES 252	39
4. G. Mc Laughlan	AJS 400	44
5. M.C. Davis	GREEVES 250	47
6. R. Sayer	TRIUMPH 200	50
7. A.J. Lampkin	COTTON 250	56
8. AlR.C. Lampkin	COTTON 250	59
J.A. Sandiford	BSA 350	59
10. G.S. Blakeway	AJS 350	60
11. D.C. Clegg	GREEVES 250	62
12. R.S. Peplow	TRIUMPH 500	75

Die Schweizer:

Klaus Fischer	GREEVES 250	318
Ruedi Wyss	GREEVES 250	335
Willi Steiner	TRIUMPH 200	345

Bester Ausländer:

Claude Peugeot	GREEVES 250	132
----------------	-------------	-----

Bester Privatfahrer:

T.H. Savage	TRIUMPH 200	83
-------------	-------------	----

Bestes Werks-Team: AJS mit Andrews, Laughlan und Blakeway.
 " Klubteam: Birmingham mit Miller, Peplow und Brittain.

Nachtrag: Ein Gesamtklassement für sämtliche Teilnehmer wird nicht erstellt, die Schweizer würden dort so zwischen den 100. und 110. Rang figurieren. -
Eingegen gibt es eine Auszeichnung "Spezial-Erstklass-Fahrer", "Erst-Klass-
Fahrer", "Zweit-Klass-Fahrer" und "Dritt-Klass-Fahrer". Ohne Zeitstrafpunkte
hätte es allen Schweizern gerade zum "Erstklassfahrer" gereicht, ein Ziel,
das das nächste mal erreichbar sein dürfte. Ebenso wäre eine Pokal für die
beste ausländische Mannschaft zu erringen gewesen. Er ging heuer an die
Dubliner Studenten, wird er vielleicht nächstes Jahr in die Schweiz kommen?
Wir sind auch so zufrieden, erhielten wir doch bei der Rangverkündung nicht
nur stürmischen Applaus, sondern gleich auch eine gravierte Medaille mit der
vielsagenden Inschrift:

Scottish-Six-Days-Trial 1964

won by

Willi Steiner

Wie ergings den andern ?

In par Stichworten will ich hier noch die wichtigsten Erlebnisse meiner Kameraden aufzählen.

Säni Hirschi: stand die ersten drei Tage prima durch, ohne Sturz und ohne Defekt. Zwar gab ihm der Wind etwas auf die Nerven, ohne ihm aber je die gute Laune zu verderben. Sprachsorgen konnte er keine, denn mit seinen lautstarken "no speak english" kam er stets durch, auch dann, wenn etwa gerade ein Marshall ihm erklären wollte, dass er nicht an seiner Maschine basteln dürfe !

Klaus Fischer: fährt am 2. Tag voll aus Fort-William heraus und verpasst dort die Abzweigung. Der Fahrtleiter sieht das zufällig und gibt sich alle Mühe, mit seinem Sportwagen den "Ausreisser" zurückzuholen. Am Regen hingegen findet Fifi Gefallen, und auch mit seinen Punktzahlen überrascht er positiv. Am 3. Tag bleibt er hoffnungslos mit Maschinenschaden wiet oben auf einem Hill liegen. Nur ein Wunder rettet ihn dort, indem plötzlich eine neue Zündspule neben ihm auf den Boden fällt. Am 5. Tag hat Fifi in einer Spitzkehre bei der Abfahrt einen kritischen Sturz. Seine Maschine poltert den Abhang hinunter, während er glücklicherweise oben kleben bleibt. Die Maschine blieb praktisch unversehrt, und so konnte er die Fahrt getrost fortsetzen.

Ruedi Wyss fuhr wohl am konsequentesten vom allen Fahrern auf "Durchkommen". Er ging keine Risiken ein, stürzte nie und hatte auch mit der Maschine nur gegen Ende der Fahrt die eine Sorge, dass ihm nicht dasselbe Schicksal ereifen würde wie Hirschi. Er hat nun die "Schottische" gut studiert und kennengelernt, das nächste Mal wird er bestimmt alles daran setzen um sich auch gut zu klassieren. Dass seine Einstellung richtig war, das wurde uns allen bewusst, als gegen Schluss der Fahrt doch die meisten Maschinen schon irgendwie angeschlagen waren.