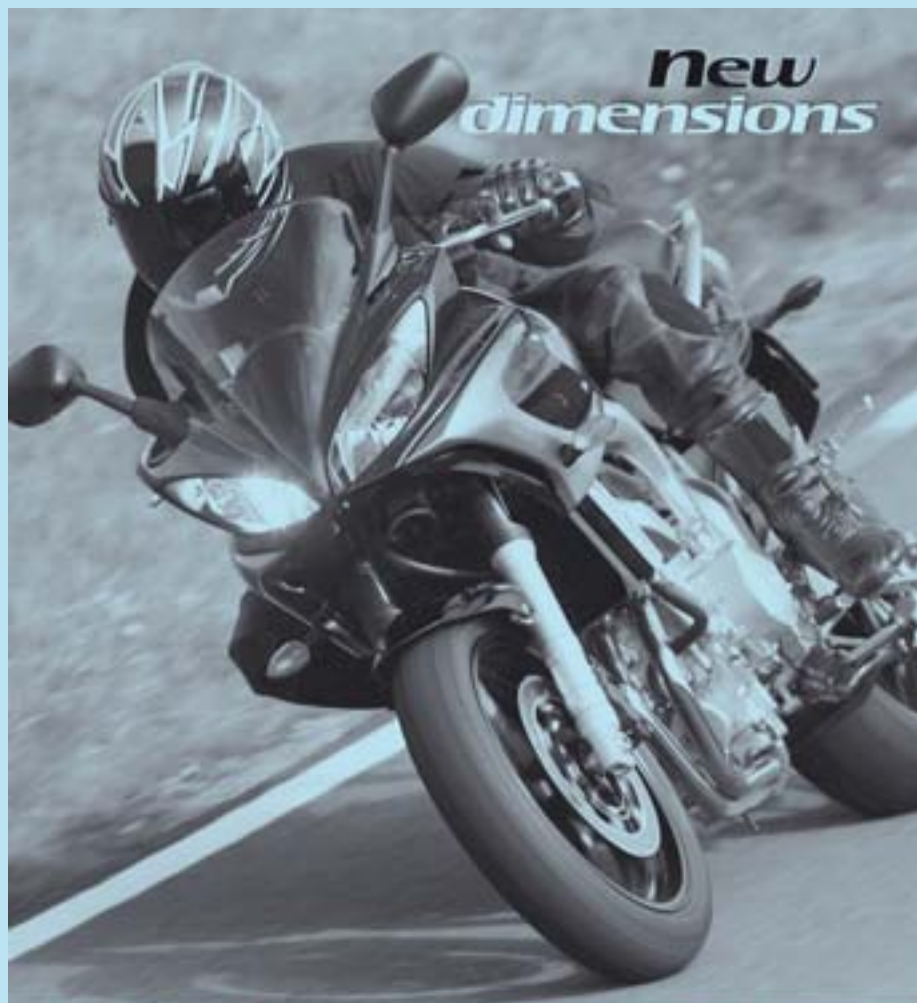


2006

4





Rüegg Motos

Forchstrasse 220, 8032 Zürich, Tel. 01 381 75 65



Liebe TWN Kolleginnen und Kollegen

1
.....



Der Vorstand 2005

Präsident

Peter Wohler
Thesenacher 8
8126 Zumikon
Telefon 01 918 29 60
peter.wohler@swissonline.ch

Vize Präsident

Hans-Ueli Hotz
Buttenaustasse 25
8134 Adliswil
Telefon 01 710 57 96
h.u.hotz@bluewin.ch

Finanzchef

Sepp Gander
Riethofstrasse 8
8152 Glattbrugg
Telefon 01 810 16 15
tbggander@bluewin.ch

Sportchef

Gogo Staub
Schweighofstrasse 399
8055 Zürich
Telefon 079 779 53 37
gottfried.staub@zschokke.ch

Stellvertreter:

Werni Weber
Schulstrasse 10
5621 Zufikon
Telefon 056 633 35 47

Redaktor

Patrick Frei
Drosselstrasse 20
8038 Zürich
Telefon/Fax 01 482 46 56
apfrei@swissonline.ch

Beisitzerin

Andrea Hostettler
Martastrasse 124
8003 Zürich
Telefon 079 540 40 20
andrea@hostettler-soder.ch

www.twnclub.ch

Das Sommer-Quartal war im Juli sehr heiss (Abendausfahrt bei 30 Grad), im August eher verregnet und im September wieder besser, ausser bei Uelis Ausfahrt, wo ca. 10 TWNler direkt per Auto zu Schmidts fahren und unter dem Vordach noch einen gemütlichen Nachmittag verbrachten (Grill und Rotwein). Nachdem Remo Taiana den Motor meiner Honda TL 250er revidiert hatte, fuhr ich an ein Twinshock Trial nach Frankreich. Das Ding lief super und ich gewann sogar in meiner Klasse. Das Training in Lufingen nutzten ca. 12 Fahrer, wovon 3 vom TWN Club (Gogo, Willi und ich) waren. Die Grube wird ja von hinten her aufgefüllt und verändert sich. Mit dem Beil bewaffnet, rodete ich 2 Sektionen im Hang frei. Dennoch, die Möglichkeiten für ein SAM Trial dürften stark eingeschränkt sein und ich denke für 2007 legen wir mal eine Pause ein.

An die verschobene Veteranenausfahrt kamen nur ein paar eingeschworene TWNler, dafür hatten sie einen erlebnisreichen Sonntag. Ich hatte eine Terminüberlappung mit meiner tollen Reise auf die Isle of Man: Super races, no speed limit outside of villages!!! on normal days, viele Oldtimer und ein Classictrial. Meinem Vater Mark hat es mega gefallen. Die beiden Tage dann auf der Grimmialp waren super schön, vor einmaliger Kulisse.

Im Q4 gibt es noch ein paar Trials, v. a. das Chlausentrial, dann die Schwarzwaldrandfahrt, Baden in Zurzach und die GV. Viel Spass

Patrick

2 Schottland, wir kommen...

27. April bis 7. Mai 2006

Muss ich das wirklich alles mitnehmen? Die Kleider türmen sich auf dem Küchentisch. Ich hasse packen... Zum Glück sind die Scorpa und meine Trialklamotten schon bei Brigitte. Mit dem Zug wäre das etwas schwierig geworden.

Am 27. April ist es dann endlich soweit. Brigitte holt mich am Bahnhof in Laufen ab. Treffpunkt ist in Basecourt um 15 Uhr bei Dominique Guillaume. Seine Auslegeordnung nimmt die ganze Garageneinfahrt in Anspruch. Als kurz danach Jack Aebi mit dem Mietbus auftaucht bin ich überzeugt, dass wir das nie alles reinkriegen: drei Scorpas, eine GasGas, Ersatzreifen, Werkzeug, Ersatzteile, Zelt, Kompressor, Benzinkanister, Trialklamotten in zweifacher Ausführung, Zivilkleidung, Stiefel,

Helme, Böckli, Vorzelt, Schlafmatte, usw. Jack ist optimistisch und grinst. Eine Stunde später fahren wir vollgepackt los.

Die Reise geht über Troyes und Reims Richtung Calais (23.30 Uhr), mit der Fähre nach Dover (2.40 Uhr), dann weiter auf der Autobahn durch ganz England. Jack und Dominique fahren routiniert. Nach Glasgow ist es dann vorbei mit der Autobahn, dafür werden wir mit einer absolut traumhaften Landschaft und wunderschönem Wetter belohnt.

Ich träume nicht, wir sind in Schottland! Ich habe noch nie so viele Schafe gesehen! Und dann kommen sie, die berühmten Highlands! Es ist fast wie im Film. Ich hätte mich

Kaum ist alles ausgeladen wird schon wieder gemecht. Dominique, Jack und Brigitte im Fahrerlager.



Die legendäre Pipeline-Sektion. Sie fängt harmlos an, aber dann... Ein harter Brocken für Fahrer und Maschine.



nicht gewundert, wenn uns «der Highlander» begegnet wäre...

Es ist 13 Uhr und wir sind am Ziel: Fort Williams am Loch Linnhe. Hundemüde aber glücklich beziehen wir unsere Zimmer und schlafen mal eine Runde...

Das Abendessen ist immer ein interessantes Rätselraten! Brigitte und ich haben uns manchmal fragend angeschaut. Wie schmeckt denn ein Yorksher Pudding zu Geflügel und Apple Sauce zu Braten? Wir haben es probiert! Ich für meinen Teil habe mich auf ein kulinarisches Desaster eingestellt, aber in unserem Hotel war die Küche hervorragend. Jetzt weiss ich, warum Jack seit Jahren da logiert...

Pre 65 in Kinlochleven

Ein wunderschöner Frühlingstag erwartet uns am Samstag zum Frühstück. Es wird das typisch englische Frühstück serviert. Für mich ein Graus. Zum Glück gibt es genügend Toast und Milch, damit war der Zmorgen für mich gerettet. Ich musste nur noch Nesquick dazu besorgen.

Gut gelaunt machen Brigitte und ich unsere Trials im Fahrerlager wieder fahrtüchtig und düsen Richtung Kinlochleven zu den Pre65. Nach wenigen Meilen bemerke ich, dass meine Scorpa Öl verteilt und Brigitte was davon abbekommen hat. Von nun an fährt sie vorne. Wir sind berauscht von der Schönheit der Landschaft. Man möchte eigentlich zu Fuss gehen um diese Stimmung bleibender in sich zu verankern, aber die Oldtimer warten.

Kurz vor Kinlochleven sehen wir eine Menge Autos und rechts davon ist schon die erste Sektion «Lower Manor» im Bach. Die Menschen klatschen bewundernd Beifall, wenn ein Fahrer ohne Füsse die Sektion bewältigt. Anschliessend fahren wir auf der Verbindungsstrecke zur Sektion «Manor». Das war ein Highlight! Es gab Steine und Gräben und ich habe mir Ruedi Hess' Tipp «im Zweifelsfall Gas geben» zu Herzen genommen – und es hat funktioniert! Wir waren im siebten Himmel!

Nach einem kleinem Picknick mit Blick auf Sektion «Am Bodach» entscheiden wir uns noch für die legendäre Pipeline-Sektion.

Von unten sieht die ja ziemlich harmlos aus, aber wenn man ihr entlang hinauf geht ist das sehr beeindruckend, denn viele grosse Steinbrocken liegen im Weg. Viele Fahrer scheitern und es tut weh, wenn man sie stürzen sieht. Der erste besorgte Blick der Fahrer geht immer zur Maschine und man leidet mit, wenn die Hand liebevoll über das total demolierte Schutzblech gleitet. Kann man das wieder reparieren? Nach dem letzten Fahrer machen wir uns wieder auf den Heimweg.

Auf dem Rückweg füllen wir noch unsere leeren Tanks und Reserveflaschen auf. Um 18 Uhr sind wir wieder im Fahrerlager. Die zwei Jungs haben den ganzen Tag mit Vorbereitungen für den kommenden Montag verbracht. Ich schildere mein Ölproblem. Die genaue Erforschung wird auf morgen vertagt.



Bevor alle Trials in den Parc fermé (unten) gestellt werden müssen, zeigen sich sämtliche Fahrer an der Parade durch Fort Williams, angeführt von Männern in Rücken!

Wir treffen Walti, Maria und Eusebio Gago. Sie logieren leider nicht in unserem Hotel. Am Abend sind wir dann 14 Leute am Tisch, Bekannte aus Frankreich.

Die Parade

Am Sonntagmorgen ist Fahrzeugabnahme. Das dauert, bis alle Fahrzeuge begutachtet und alle Fragen geklärt sind. Walti engagiert sich wie schon Jahre davor als Übersetzer. In der Stadt werden es immer mehr Menschen. Von weitem hört man schon die eindringliche Musik der Dudelsackpfeifer. Dahinter folgen 278 Trials, ohrenbeteubend. Nach einer kurzen Rede der Bürgermeisterin fahren alle Fahrer an uns vorbei. Und plötzlich ist der Spuk vorbei.

Alle Trials stehen nun in Reih und Glied im Parc fermé. Jetzt haben Jack und Dominique

Nachdem die Scorpa wieder dicht ist, montieren Jack und Dominique ihre Endurobrillen mit grösster Präzision auf die Helme.



Zeit für meine spuckende Scorpa. Mit viel Palaver machen sie sich an die Demontage. Nach hämmern, klopfen, ziehen, schrauben und ein paar Flüchen hält Dominique triumphierend den vermutlich undichten Simmering in Händen. Und weil man schon dabei ist, gibt es noch einen Ölwechsel. Das Sorpazelt ist um die Ecke! Bald liegen keine Einzelteile mehr herum und nach dem 2. Kick läuft sie wieder tadellos. Ich bin überglücklich und beruhigt!

Jetzt müssen noch nur noch die Endurobrillen auf die Helme montiert werden. Jeder hat da seine eigene Philosophie wie sie am besten befestigt werden müssen. Bei dieser wichtigen Beschäftigung lassen wir sie lieber allein und fahren ins Hotel zurück.

**Montag, 1. Mai, 65 Meilen,
6 Stunden 45 Minuten**

Der erste Tag und es regnet schon seit Stunden. Heute haben die Fahrer ein Pensum von 65 Meilen in 6 Stunden und 45 Minuten zu bewältigen. Mit wenig Begeisterung ziehen wir uns wasserdicht an. Wir fahren Richtung Ben Nevis, mit 1343 Meter ist er der höchste Berg Grossbritanniens. In der Nähe der Talstation ist schon die erste Sektion «Leanachan». Ein Bachbett mit vielen runden Steinen. Das sieht nicht ganz einfach aus. Viele Leute stehen am Rand und schauen mit Begeisterung zu. Der Regen scheint nebensächlich zu sein.

Dominique kämpft vor der Sektion mit dem Sumpf und mit Wasser und Steinen darin. Er hat den Kampf gewonnen und keine Füsse gesetzt.



Nach einem WC-Halt geht es für uns auf der Strasse weiter nach Kinlochleven. In der Sektion «School Falls» entdecken wir Jack und schauen im zu. Er kämpft sich einen Wasserfall hoch. Brigitte und ich finden den Einstieg zur Zwischenstrecke. Der Weg kommt uns bekannt vor. Da waren wir am Samstag schon. Und dann kommt der Höhepunkt des Tages! Jack hat uns nicht zuviel versprochen. Ein Forstweg schlängelt sich zwischen den Bergen durch. Dieses Grün und Rot der Steine, ein Bach bahnt sich seinen Weg, üppiges Moos, ein dramatischer Himmel und unzähligen Schafe mit ihren Jungen. Ich bin platt. Ich muss absteigen und diese wilde Gegend auf mich wirken lassen. Brigitte erliegt dem Geschwindigkeitsrauch und ist nirgends zu sehen. Ich reisse mich los und gebe Gas.

Der Forstweg von Kinlochleven nach Fort Williams.



Rechts donnern die Fahrer an uns vorbei. Und mitten in der Pampa liegt die letzte Sektion «Sleubhaich» für diesen Tag. Der Weg ist leider viel zu schnell zu Ende. Auf dem Aussichtspunkt über Fort Williams geniessen wir die schöne Aussicht auf die Stadt und das Meer. Was für ein Tag!

**Dienstag, 2. Mai, 100 Meilen,
7 Stunden 40 Minuten**

Wie jeden Morgen besprechen wir mit Jack, welche Sektionen wir anfahren und wie wir fahren müssen. Heute sei der Weg für uns zu weit, meint er und so organisiert er uns



Am Dienstag hat es nur einmal geregnet.



eine Mitfahrgelegenheit. Um eins treffen wir uns vor dem Hotel mit Cathrin und ihren beiden Söhnen. Wir fahren eine Stunde bis zur ersten Sektion und es giesst in Strömen und ist saukalt. Das Gebiet ist total sumpfig und die Erde schwarz. Ich erinnere mich an Waltis Berichte und plötzlich werden sie Realität. Plötzlich taucht Walti gut gelaunt auf. Wo nimmt er nur diese Begeisterung und gute Stimmung bei diesem Wetter her! Das ist Strapaze pur. Jack und alle anderen uns bekannten Fahrer folgen. Irgendwie sehen alle gleich aus... nass und schwarz. Ich hoffe, der Moorgott war und wird ihnen gnädig sein...

Wir fahren weiter zu «Forrest Gate», aber unsere Fahrer sind schon weg, dafür erwischen wir sie dann bei der letzten Sektion

«Witches Burn». Für Jack ist es eine 1er Sektion. Jetzt fahren auch wir wieder zurück ins Hotel. Total waren wir 2,5 Stunden mit dem Auto unterwegs. Mit dem Trial wäre das bei dem Regen kein Spass gewesen.

Andrea

Fortsetzung im nächsten Heft

ZÜRICH

BUCHHEGG MOTOS AG

MONTESA COTA 4RT 2007

Dieses Jahr werden zwei verschiedene Modelle auf den Markt gebracht:
Die COTA 4RT 2007
und eine COTA Repsol 4RT 2006.



Die **COTA 4RT 2007** zeichnet sich mit folgenden Abänderungen aus:

Motor

- Dekompressor-System, modifizierte Nockenwelle für leichteres Starten.
- Vollständig neu überarbeiteter Innenteil des Auspuffs um den Geräuschepegel zu senken.

Rahmen

- Neue Auspuffabdeckung. Das Logo ist nun als Kleber angebracht.
- Neuer Digitalzähler, wasserdicht
- Neuer Renthal Lenker
- Neue Vorderlampe
- Neuer Bremsscheibenschutz vorne
- Neue kleinere Blinker
- Neuer 3teilliger Kabelbaum um den Anbau von Racingteilen zu erleichtern
- Neues Design

BUCHHEGG MOTOS AG

Charly und Felix Weber
Hofwiesenstrasse 190
8057 Zürich
Telefon 044 362 22 27

**Katalog-Preis Fr. 9990.-
inkl. Homologation**

**Bei BUCHHEGG MOTOS AG
netto fahrbereit für Fr. 9500.-**

Oktober bis Dezember

Oktober

So	8.	FMS	Grandval JU	Infos: www.swissmoto.org
Sa	14.	TWN	Lufingen ZH	Clubtrial Start: 13 Uhr A: Willi Müggler, Peter Schibli, B: Guido Schmid, Markus Senn, C: Gogo Staub

November

Sa	11.	CET	Eiken AG	Clubtrial Start: 13 Uhr, Infos: www.cetclub.ch Brigitte Eberle, Telefon 079 457 22 10
Sa	18.	SAM	Meisterehrung	Infos: www.s-a-m.ch

Dezember

Sa	2.	TWN	Chlaustrial Stetten	Clubtrial Start: 13 Uhr Organisation Claudia und Erich Bühler
----	----	-----	----------------------------	--

Vorschau
für das nächste Jahr
auf Seite 20.



HONDA
The Power of Dreams

Verkauf und Service
Reparaturen
Ersatzteile
Occasionen

TRIANA
MOTOS ZÜRICH

Seilergraben 5
8001 Zürich
Telefon 044 251 48 84
Montag bis Samstag geöffnet

HONDA

Oktober bis Dezember

Oktober

Do	12.	Kegeln	Peter Wohler 044 918 29 60	Restaurant Herrenberg Berdietikon	19.30
So	22.	Schwarzwald Randfahrt	Martino Filippi 052 685 22 69	Rest. Kreuz Kaiserstuhl AG	10.00

November

So	12.	Zurzach Baden/Töff	Patrick Frei 044 482 46 56	Bad Zurzach nachher Mittagessen im Restaurant Küssaburg, D	10.00
Fr	24.	GV		Restaurant Kantine Allmend Zürich	19.30

Dezember

Sa	2.	Chlaus	Claudia und Erich Bühler 056 470 15 35	Waldhütte Stetten	Abend
----	----	---------------	--	-------------------	--------------

Vorschau
für das nächste Jahr
auf Seite 20.



Aktuell

Oktober
Rösti und
Gordon bleu

November
Metzgete

**Wirtschaft zur
KANTINE**

Geniessen Sie die heimelige Atmosphäre im Inneren unseres schönen Landhauses am Fusse des Uetlibergs oder eine unserer Grillspezialitäten im Garten.

Auf Ihren Besuch freut sich das Kantine-Team.

Erwin Huber, Allmendstrasse 2, 8002 Zürich
Telefon 044 201 18 17

..... Samstag, 15. Juli 2006

«Bei über 30 Grad Mitten im Juli Trial fahren?» Meine Frau und mein Sohn schauen mich ganz komisch an. Doch, doch, man muss halt viel trinken. Zudem habe ich soeben einen neuen belüfteten Helm via Internet gekauft, muss ich mal probieren.

Dank der Gastfreundschaft der ATV Fahrer um Max Morf konnten wir zum 2. Mal in Windlach ein Trial durchführen.

Was ist der Unterschied zwischen einem Quad und einem ATV??? Also, beide haben 4 Räder, aber beim ATV sind alle angetrieben, also besser zum Trialen als der Quad, welcher eher zum heizen taugt. Mal wieder was gelernt.

Den Sektionenbauer muss erst Mal herzlich Danke sagen, bei der Hitze ein Trial zu stecken! Werni und Christian Weber, Martin und Mario Mosimann, sowie Gogo haben schöne und abwechslungsreiche Sektionen in der grossen Grube gesteckt. Es gab alles: Steine, Auffahrten in der Erde und im Kies.

Remo is back! Nach seiner Verletzung beim Cross startete Remo Taiana (Ex-Weltmeister im Velotrial, Ex-Interfahrer Mototrial) wieder an einem Clubtrial. Und wie. Er hüpfte mit der Honda 4T rum, als ob es eine Gas Gas wäre. Bei mir geht das nicht, hat wohl Helium in den Pneus... Jedenfalls konnte er sich knapp vor unseren Seriensieger Werni Weber setzen. Darauf folgten Charly und Jürg Strickler. Ich hatte auf der ersten Runde etwas Mühe, immerhin gelang mir neben den 6x5 noch eine 3 und Jürg musste mir helfen, meine Montesa bei Sektion 3 vor der Abfahrt retour zu ziehen: «Hilfe, da fahr ich nicht

Kategorie A

1	Remo Taiana	29
2	Werner Weber	33
3	Charly Weber	45
4	Jürg Strickler	58
5	Patrick Frei	73

Kategorie B

1	Martin Mosimann	46
2	Senn Markus	53
3	Mario Mosimann	57
	Matthias Müller	a
	Andy Lindt	a

Kategorie C

1	Max Bürki	16
2	Christian Weber	30
3	René Ruf	51
4	Heinz Ritter	72

Steckpferde/Vorfahrer

A	Werner Weber
B	Martin und Mario Mosimann
C	Christian Weber
D	Staub Gogo

Besucher

Manfred Reinert

runter!» Nachdem ich vom fast Lenkerüberschlag von Charly psychologisch geschwächt war. Ab der 2. Runde ging dann alles besser, es gab auch Spuren.

Die Hitze war gewaltig, aber dennoch wehte ein kleines Lüftchen und ich nahm einfach in meiner Bultaco-Hüfttasche eine Trinkflasche mit. Damit fuhr ich sogar in der 4. Runde nur 7 Punkte! Leider hatte ich nicht mitbekommen, dass meine Kollegen nur 3 Runden fahren... also nix mit Aufholen.

Bei den B-Fahrern konnte sich Martin Mosimann knapp von Markus Senn (neu auf 4-Takt!) distanzieren. Aber auch Mario fährt immer besser. Was mit Matthias und Andy passierte ist mir entgangen, vermutlich ist das Wasser im Kühler verdunstet...

Es ist immer wieder interessant, den ATV Trialfahrern zuzusehen, wobei ich mich langweilen würde, so lange bei der gleichen Sektion rumzustehen, aber so sind die Interessen halt verschieden. Die Kollegialität ist bei den 4x4 jedenfalls gleich gross wie bei uns und der Spass ist sicher, ein Hindernis mit einem motorisierten Untersatz zu bezwingen.

Vielen Dank an die Sektionen-Bauer, es hat allen Spass gemacht.

(Fotos leider keine, da zu heiss...)

Patrick

AD GARAGE

Reparaturen Reifenservice Zubehör Ersatzteile Tuning

René Dünki
Hüttenwiesenstrasse 13
8108 Dällikon

Telefon 044 844 66 71
Fax 044 844 66 72
Mobile 079 374 88 84

info@moto-auto-center.ch
www.moto-auto-center.ch

Moto-
Auto-Center



Es ist wieder mal soweit, der 14 juillet (französischer Nationalfeiertag) weist auf das bevorstehende 4-Tage-Trial in Sardent hin. Für mich nun zum 5. Mal bereits ein Klassiker und fester Bestandteil meines Jahreskalenders. 4 Tage Trialfahren auf grippy Steinen, die Sektionen zu 95 Prozent im Schatten der Wälder und eine einzigartige Landschaft mit freundlicher Landbevölkerung, die Trialfahrer auf den Grundstücken zulassen und ein initiativer Club der das ganze organisiert.

Nichts wie hin! Die neue 4-Takt-Scorpa will einem Test unterzogen werden und ich benutze sowieso die ganze Saison nur als Vorbereitung für die SSDT. Eigentlich sind mir alle Resultate der Saison egal, ich nutze nur die Gelegenheiten, soviel wie möglich auf dem Töff zu sein und für Schottland zu trainieren. Das mag vielleicht abartig klingen, aber der Virus sitzt tief.

So finde ich mich nach 8 Stunden Anfahrt in Sardent wieder und beziehe meinen Standplatz auf dem Parkplatz des örtlichen Fussballfeldes. Schweizerfahne aufs Dach und Vorzelt einrichten. Mit dem Pit-Bike nach Pontarion mähen und genügend Gurken und Tomaten einkaufen für den Frischeschub durch feinen Salat nach überstandener Tagesleistung.

Der Ablauf der Veranstaltung ist denkbar einfach gestaltet: administrative Kontrolle Lizenz, Führer- und Fahrzeugausweis, Lizenz und 10 Euro Depot für die Startnummer abgeben. Frühmorgens am nächsten Tag ist die technische Kontrolle der Fahrzeuge mit Lärm- und Beleuchtungstest. Anschliessend kommen die Fahrzeuge in den Parc Fermé.

In der Reihenfolge der Maschineneingänge werden die Startzeiten vergeben und auch

da treffen sich alte Bekannte wieder, nämlich diejenigen die gerne frühmorgens, staubfrei und ohne Stauungen die jungfräulichen Sektionen fahren möchten. Wer früh kommt ist früh zurück und am nächsten Morgen wieder früh weg. Die Runden werden in einer 8er Schlaufe immer wieder nach Sardent zurückgeführt damit getankt und pausiert werden kann. Spätestens nach der ersten Schlaufe am morgen folgt dann das Spiessrutenlaufen zwischen ambitionierten 1-Tages-Teilnehmern, Staubwirblern und Dränglern auf der Zwischenstrecke. An den Sektionen viel Palaver und gucken wie was wer jetzt fährt und dann probieren. Danach wieder volle Hämmer auf den staubigen Parcours der unter den 300 Teilnehmern arg leidet und seine PM 10 bis 50 Partikel aus Staub und noch mal Staub den Fahrern vor die Nase und die Augen legt.

Als Spätstarter ist zwingend eine Brille zu tragen oder öfters Pausen einlegen, damit die «schnellen» Randonneurs und Plaisance Fahrer vorbei können.

Ich will hier niemanden blöd hinstellen, wir fröhnen alle dem Trialsport und jeder hat seinen Stil und Motivation wie er den Sport betreibt, jedenfalls sieht man überall fröhliche Gesichter und ein gemeinsamer Schwatz und Spass liegt immer drin. Auch Klatschen seitens der Fahrer und Fachsimpelei sind an der Tagesordnung. Die Expert-Fahrer auf der schwarzen Spur zeigen hochkarätigen Trialsport.

Meine 4 Tage folgen einem festen Programm um mich mit der unbekannte 4-Takt-Scorpa anzufreunden und eventuelle Massnahmen zu detektieren:

1. easy going, no revs, no overheating
2. Rhythmus wie in Schottland: Zwischenstrecke ermüdungsfrei fahren, Sektion und Abfahrtsrichtung überblicken, Sektion einmal durchlaufen, Rucksack deponieren, fahren und weiter ohne Zeit- und Energieverlust.
3. Economy drive um den Benzinverbrauch und die Reichweite auszutesten.
4. Keine mechanischen Schäden und Stürze provozieren.

So eingestellt startete ich am 13. Juli um 9.01 Uhr als 4. Fahrer auf die einzige Runde am ersten Tag. Die Grösse der Steine, der Grip des Bodens und die Art der Sektionen boten erste Schwierigkeiten für alle und so ist auch mein 72. Tagesrang von 94 Teilnehmern einzustufen. Ich musste erst mal die Maschine kennen lernen und habe seit der Auslieferung erst etwa 10 Stunden fahrenderweise damit verbracht, dafür 20 Stunden mit Vorbereitung und Optimierung an der Maschine. Quick Access, gute Zugänglichkeit und kleine Lösungen für Service- und Unterhaltsarbeiten, sind für Schottland wichtigste technische Disziplin, deshalb ist die fahrerische Vorbereitung etwas kurz geraten.

Am zweiten Tag hats mich dann gefuchst und es wurde vermehrt am Kabel gezogen. Die nunmehr 20 Stunden gelaufene Scorpa hat ihre Einfahrstrecke insofern hinter sich gebracht, dass der Keihin Vergaser unter diesen Bedingungen nun seinen Dienst getan hat und ich muss zwischen Runde 1 und 2 den Vergaser wechseln. Die enorme Hitzeentwicklung des Motors und die Tagestemperatur von über 30 Grad führen zu Aussetzern und die Auspuffdichtungen beim Topf sind verbrannt.



Einladung zur Generalversammlung 2006

Die ordentliche GV findet am Freitag, 24. November 2006 um 19.30 im Restaurant Kantine Allmend Zürich statt.

Traktandenliste:

1. Appell
2. Wahl Stimmzähler, Anzahl Stimmberechtigte, absolutes Mehr
3. Protokoll GV 2005
4. Mitteilungen und Anträge
5. Mutationen
6. Jahresberichte vom Präsident, Kassier, Sportchef und Sekretär
7. Wahlen zum Präsident, Sportchef (Gogo sucht einen Nachfolger).
Übriger Vorstand: Kassenrevisor
8. Diverses
9. Ehrungen, Rangverkündigungen Club- und Trialmeisterschaft

Anträge für die GV sind bis 2 Wochen vorher an den Präsidenten zu richten:
Peter Wohler, Thesenacher 8, 8126 Zumikon, Telefon 044 918 29 60.

Der Vorstand freut sich auf Dein Erscheinen (sonst abmelden beim Präsi Ehrensache).

Für Neueintritte ist Erscheinen erforderlich.

Bezahlung von FMS-Ausweis und Club-Beitrag wie immer an der GV bei Sepp möglich.

Mit sportlichen Grüssen

Peter Wohler, Hans-Ueli Hotz,
Sepp Gander, Gogo Staub, Werni Weber,
Patrick Frei und Andrea Hostettler

Senior 3

37 Kenneth Reber	149
52 Walter Traber	231

Randonneur

7 Ralph Kunz	81
---------------------	----

Also wieder Original Dell'Orto Bestückung mit Benzinpumpe und weiter nach 1 Stunde Umbauzeit. Jetzt ist auch der Benzinverbrauch gesunken und ich brauche nicht mehr unterwegs Treibstoff nachzuschütten. Jetzt aber hopp, damit ich früh einchecke und morgen früh wieder starten kann.

Durch die Rhythmik bevorteilt überhole ich wieder viele Teilnehmer und gebe meine Punktekarte als einer der Ersten ab. Jetzt ist aber Service angesagt. Ein kühles Bad im Moorsee beim Campingplatz in Masmangeas, frische Gurken und Tomaten habe ich noch gestern in Pontarion eingekauft, dann kann in den kühlen Abendstunden genüsslich und satt an der Maschine gearbeitet werden. Jetzt zahlen sich auch die kleinen Verbesserungen an der Maschine aus und ich kann das Scorpa-eigene Kleinstraumalleeseinbausystem trickreich umfahren und neue Auspuffdichtungen einsetzen. Filterreinigung und Kontrolle sind eine wahre Freude an dieser Maschine. Alles hat seine Funktion und ist technisch perfektioniert. So macht das Spass!

Der 3. Tag ist ebenso heiss wie schnell. Schon wieder Auspuffgeräusche und unregelmässige Motorcharakteristik weisen auf Wiederholprobleme hin. Zum Glück hat Scorpa-Mann Gregg mir gleich 4 Auspuffdichtringe zugesteckt als ich um Ersatzteile bat, schliesslich war ich der Einzige mit der neuen 4-Takt

Scorpa im Feld und wurde von allen genau beobachtet ob sich die Maschine bewährt oder die Fortsetzung der Sherco 4-Takt-Geschichte durch Scorpa weitergeführt wird. Ich konnte die Blicke förmlich spüren als ich jeweils am Sektionseingang wartete und dann den heissen Motor anklicken musste.

Die Fahrer erwarteten wohl ein Kick- und Schweissfestival. Diesen Gefallen tat ich und die Scorpa denen aber nicht und das Gerät lief immer an. Ich trieb das Spiel soweit, das ich kurz vor Einfahren in die Sektion, nach Freigabe durch den Sektionenrichter, die Maschine mit Gang drin anklickte und gleich einfuhr. Hat wohl mächtig imponiert und ab dem 3. Tag fragte mich keiner mehr ob ich thermische Probleme hätte.

Hatte ich auch nicht mehr am 4. Tag und ich konnte nun die Symbiose Fahrer und Maschine auskosten, was sich auch im Resultat niederschlug und mich in der Tagesrangliste mit 5 Punkten weniger als Kenneth Räber, als einzige Schweizer in der Klasse Senior 3, einreichte. Kenneth Räber hat sich als Junior bei seiner ersten Teilnahme in la Creuse von seiner besten Seite gezeigt und viel profitiert. Er lag in jeder Tagesrangliste weit vor mir und beendigte die Gesamtwertung auf Rang 37. Ich wurde in der Gesamtwertung auf Rang 52 von 91 gewerteten Fahrern klassiert.

Es hat sich gelohnt den weiten Anfahrtsweg und den Aufwand auf sich zu nehmen, viele unvergessliche Stunden bei gemeinsamen Nachtessen und in den Wäldern beim Trialfahren, machen die 4 Jours de la Creuse zu einem Must.

Einzigste Bedingung: eingelöstes Trialmotorrad und internationale Lizenz, 100 Euro Start-

geld und die Bereitschaft sich für 4 Tage zu 100 Prozent dem Trialsport hinzugeben.

Jetzt hab ich Lust nach mehr, die 5 Jours du Verdon vom 26. bis 30. August 2006 stehen vor der Tür und die literarische Nachbearbeitung für's TWN Clubheft wird euch über meine weitere Vorbereitung für die SSDT 2007 informieren.

Hasta la Vista! Walter Traber

P.S.: Die Maschine ist mir mal umgefallen und ich musste den Handbremshebel richten, 1 Schlangenbissreparatur am Hinterreifen und abendlicher Pneuwechsel (VEE RUBBER, Camozzi-Entwicklung), 4 Auspuff O-Ringe ersetzt, kein Sturz und nix sonst kaputt.

P.S. 1: Der Pneu sieht nach 3 Tagen etwa so aus wie ein Michelin nach einer Stunde auf Steinen. Aber fehlender Grip kann mit Fahrtechnik ausgeglichen werden und nach Tagen kannte ich das Moped schon viel besser.

P.S. 2: steady and slowly hat funktioniert und die Hektiker wurden immer wieder aufgeholt; so erging's mir in Schottland und ich hab mich immer gewundert, wieso die slowlys auf der Strasse nicht so viel Zeit verlieren.

P.S. 3: Leider nur 3 Schweizer am Start. Auch für SAM Fahrer sicher eine Möglichkeit mit Florettausweis und Licht am Töff, mit der SAM Lizenz Nr. auf der Anmeldung möglich.



**Wenn Ihnen dieser Anhänger zu klein ist,
haben wir noch über 10 Grössen.**

990.-

Riegg Technik

Forchstrasse 220, 8032 Zürich
Telefon 044 381 75 65

Sonntag, 20. August 2006

Veteran Hansruedi Menzi

Trotz veränderlicher Wetterlage wollte ich meine frisch vorgeführte 250er TWN einem breiteren Fachpublikum vorstellen. Also nichts wie los. Der geniale Doppelkolbenmotor lief schon nach dem zweiten Kick und begeisterte auf der Fahrt mit seinem knackigen Drehmoment! Das waren halt noch Zeiten, als man noch in den nächst höheren Gang schalten konnte, ohne vorher Drehzahlen zu schinden. Einfach den Hebel ein wenig Richtung Spätzündung verstellen und schon beschleunigt der Motor kraftvoll, ohne zu Klopfen.

In Besenbühren standen bereits einige Oldtimer zur Ausfahrt bereit; so eine 1 Zylinder 500er SRX Yamaha, eine 2 Zylinder Norton von Sepp, eine 3 Zylinder 750er BSA Rocket, die 350 vier Zylinder Honda von Peter, meine TWN Doppelkölbler und eben ja, ich wage es kaum laut zu sagen, Erichs wunderschöne 500er BSA Gold-Star!! Unsere glänzenden Augen liessen die Brust (und den Bauch) von Erich vor lauter Besitzerstolz gewaltig anschwellen (auf dem Bild gut ersichtlich)!

**Erichs wunderschöne
500er BSA Gold-Star!!**

Peter Wohler führte uns dann in flottem Tempo über alle nur erdenklichen Nebenstrassen Kreuz und Quer durch den Kanton Aargau, Richtung Tegerfelden. Mein 250er TWN musste dabei zeigen was in ihm steckt und Erich mit seinem einmaligen Supertöff machte im Nachhinein geltend, dass er den Abstand beim Hinterher fahren nur so gross gehalten habe, weil sich der TWN immer wieder mit einer starken Rauchfahne erfolgreich gegen Überholversuche gewehrt habe!! Ich muss sagen, ich habe schon bessere Ausreden gehört!

Nach einem feinen Mittagessen in Tegerfelden starteten wir dann zur Heimfahrt. Aber bereits in Oberwenigen geriet ich in ein heftiges Gewitter. Mein TWN hat aber auch diesen Test mit Bravour überstanden. Also ein rundum gelungener Anlass. Herzlichen Dank an Peter und alle Kumpels die mit ihrem Erscheinen und mit ihrer guten Laune das Ganze erst zum Erfolg gemacht haben.

Also bis zum nächsten Mal! Mit kräftigen Doppelkolbengrüssen
Hansruedi Menzi

Sozia Claudia Bühler

Der Sonntag 20. August beginnt bewölkt. Wieviele getrauen sich wohl nicht mit ihrem kostbaren Gefährt an die Veteranenausfahrt.

Eine stattliche Zahl gut gepflegter Motorräder steht da auf dem Parkplatz beim Treffpunkt in Besenbühren. Zu unserer grossen Freude glänzt da mitten drin ein gut bekanntes Stück. Unser Klub darf sich nach ihm benennen. Hansruedi Menzi ist der stolze Besitzer.

Hab's fast vergessen: zweimal ein Sepp, Lucien, Martino, unser Präsi, Erich und ich sind natürlich auch mit dabei.

In zügiger Fahrt geht's los. Unser Präsi hat für heute eine abwechslungsreiche Route durch den schönen Aargau gewählt. Wir fahren über den Niesenberg in weiten Kehren nach Sarmensdorf, dann geht's über den Rügel bei Seengen, mit Blick auf den Hallwilersee, weiter nach Egliswil und Seon in Richtung Aarau. Nach dem berühmten Käpt'n Joe in Biberstein geht's wieder bergwärts. Die Staffelegg hat's jedoch in sich. Hansruedis TWN kämpft tapfer, kommt dabei arg ins schnaufen und muss auf der Passhöhe eine kurze Rauchpause einschalten. Alles gut überstanden geht's weiter. Zum Glück als Abkühlung eine luftige Abfahrt nach Thalheim. Dann über Hügel und durch Felder den Bözberg hinauf. Sicher gibts bald Mittagessen. Doch weiter geht's bergauf und -ab, vorbei an reifenden Trauben bis nach Tegerfelden. Hier wartet unser Essen.

Gut gestärkt nehmen wir den Rückweg unter die Räder. Hansruedi und Lucien verabschieden sich, sie wählen den direkten Heimweg.

Erich fährt heute zum ersten Mal mit seinem Traumtöff, eine BSA Goldstar. Beim Losfahren will sie nicht so recht, der Trick mit dem Kick ist gar nicht so einfach.

Unterwegs treffen wir immer wieder auf regennasse Strassen. Wir fahren, ohne selber nass zu werden, dem Regen hinterher. Ein letzter Kaffeehalt in Stetten und wir freuen uns aufs nächste Mal. Danke Peter.

Claudia Bühler

Sonntag, 3. September 2006

Heute ist nichts mit ausschlafen. Schon um 9 Uhr ist Treffpunkt in Sihlbrugg. Das Wetter ist auch nicht gerade super.

Vielleicht kommt ja gar niemand, dann kann ich wieder nach Hause gehen. Aber da habe ich mich getäuscht.

Ruedi, Sepp und Gogo mit Anna treffen nacheinander ein. Bei einem Kaffee beraten wir wo wir hinfahren wollen.

Vorschau Trials und Events 2007

Donnerstag, 1. Februar 2007

Fondue/Schlitteln

Fondue Plausch (Fr. 25.-) auf dem Uetliberg um 20 Uhr, Treff im Restaurant Gmütliberg, bei der Endstation SZU Uetlibergbahn. Zug S10 fährt HB Zürich 19.36, Binz 19.40 und Triemli 19.45. Schlittelbericht unter www.szu.ch. Info und Anmeldung für Reservation an Patrick: 044 482 46 56. Evtl. Schlitten und Winterausrüstung, Helm, Taschenlampe mitnehmen.

Donnerstag, 15. Februar 2007

Töffausstellung Messe Zürich

Treff wie immer um 19.30 Uhr in der Beiz oberhalb Honda Stand.

Samstag, 24. Februar 2007

Clubtrial Lufingen

Start: 13 Uhr

Donnerstag, 8. März 2007

Jassen im Restaurant Herrenberg in Bergdietikon

19.30 Uhr, für Infos Peter Wohler

Sonntag, 25. März 2007

Sepp's Frühlingsausfahrt

Treff: 10 Uhr im Cafe Bahnhof Dübendorf

Einstimmig fassen wir den Beschluss: Gotthard, Nufenen und Furka müssen es mindestens sein. Also starten wir die Motoren und nehmen die Strecke in Angriff. Das Wetter bessert sich zusehends. So macht das Töfffahren Spass. Der nächste Halt ist auf dem Gotthard. Anna findet es noch ein wenig kalt. Kein Wunder, sie ist andere klimatische Verhältnisse gewohnt. Bei einem Kaffee wird's aber wieder besser. Nun geht's die Tremola hinunter nach Airolo. Es herrschen fast paradiesische Verhältnisse. Es hat sehr wenig Verkehr. Die meisten Leute trauten dem Wetter nicht und blieben lieber zuhause.

Noch selten bin ich bei so wenigen Autos über den Nufenen gefahren. In Obergesteln machten wir Mittagspause. Hier trafen wir einen ehemaligen Clubkameraden. Frisch gestärkt wird die Furka überquert. Im Urnerland merken wir, dass wir noch zu wenig müde sind. Aber mein Vorschlag noch den Klausenpass zu fahren ist dann doch zu weit.

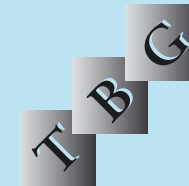
Die Ibergeregge ist auch schön und viel näher. Im Restaurant Hand verabschieden wir uns und fahren mehr oder weniger getrennt nach Hause.

Peter Wohler



Josef Gander

Beratung
Buchhaltung
Abschluss
Revision



Treuhandbüro Gander

Riethofstrasse 8
8152 Glattbrugg
Telefon 044 810 16 15
Fax 044 810 16 15

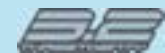
Vertretung **SHERCO**

4G
PRODUKT ENTWICKLUNG



Joseph Manser
Motos

Gaiserau 5, 9056 Gais
Telefon und Fax 071 793 26 66



**Trial Occasionen
Ersatzteile
An allen SAM-Trials**

P.P.
8038 Zürich

***Jack Aebi
an den Scottish
Six Days Trials
in einer typischen
Bachsektion.***

Adressberichtigung
bitte melden an:
Patrick Frei
Drosselstrasse 20
8038 Zürich

