

2007 3





Rüegg Motos

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



Liebe TWN Kolleginnen und Kollegen

1
.....



Der Vorstand 2007

Präsident

Peter Wohler
Thesenacher 8
8126 Zumikon
Telefon 044 918 29 60
peter.wohler@swissonline.ch

Vize Präsident

Hans-Ueli Hotz
Ifangstrasse 11
8604 Volketswil
Telefon 043 444 99 23
h.u.hotz@bluewin.ch

Finanzchef

Sepp Gander
Riethofstrasse 8
8152 Glattbrugg
Telefon 044 810 16 15
tbggander@bluewin.ch

Sportchef

Wird noch gesucht.
Stellvertreter:
Q1: Walter Traber
Telefon 044 767 18 68
Q2: Willi Müggler
Telefon 052 720 97 80
und Peter Schibli
Telefon 052 765 14 61
Q3: Peter und Remo Vogelsang
Telefon 056 496 38 49
Q4: Christian Weilenmann
Telefon 079 355 9743
und René Fischer

Redaktor

Patrick Frei
Drosselstrasse 20
8038 Zürich
Telefon/Fax 044 482 46 56
patrick@twncub.ch

Beisitzerin

Andrea Hostettler
Martastrasse 124
8003 Zürich
Telefon 079 540 40 20
andrea@hostettlergrafik.ch

www.twncub.ch

Halbzeit! Nein, nein, ich bin nicht Fussballfan geworden, obwohl mein Sohn momentan völlig fussballverrückt ist. Ich meine, das erste Halbjahr 2007 ist vorbei. Der Mai war ja super warm, man konnte bereits im See baden. Ueli und ich genossen ein super Weekend in Italien auf unseren Twinshockern. Nun ist es Juli, 10 Grad am Morgen und es regnet. Aber die Wetterfee prognostiziert in wenigen Tagen 30 Grad. Juppee. Das CET Clubtrial in Diegten war ja leider auch verregnet und die schönen Trockensektionen wurden unfahrbar. Schade für den Aufwand der Sektionsbauer.

Eine gute Nachricht kommt von Markus Senn. Er hat mit der Firma Dübendorfer einen Ersatz für unsere Kiesgrube in Lufingen arrangiert! Wie Hansruedi Menzi immer wieder erwähnt, fährt der TWN nun schon seit bald 45 Jahren in Lufingen. Aber alles geht mal zu Ende, respektive wird zugefüllt. Die Bedingungen in der uns bereits bekannten Grube bei Windlach sind in diesem Heft erwähnt. Die Grube ist ca. 15 Kilometer oder 10 Minuten ab der Autobahnausfahrt Flughafen/Lufingen zu erreichen, was ich noch akzeptabel finde. Das erste Clubtrial ist dort am Samstag, 4. August geplant. Vielen Dank an Markus und auch Chrigel für ihre Bemühungen! Hipp hipp hurra! Dieses Trainingsgelände dürfte den TWN Club jedenfalls wieder attraktiver für neue Trialfahrer machen. Ein herzliches Danke auch an Herrn Feldmann der Firma Dübendorfer, welcher eine sehr verständnisvolle Einstellung zu unserem Sport und Hobby hat.

Fürs Training-Weekend in La Bresse mit dem CET Club vom 11. und 12. August habe ich bisher nur von Ueli ein Interesse vernommen. Ich bin dann leider in den Ferien, werde aber falls doch noch Anmeldungen kommen diese dem Restaurant und dem Geländebetreiber koordiniert weiterleiten.

Ich hoffe, Ihr habt Spass an den Berichten und wünsche allen einen guten Sommer und einen warmen «Altweiber» ääh «Indian» Summer!

Patrick

2 Scottish Six Days Trial 2007

7. bis 12. Mai 2007

Samstag, 5. Mai

Die Uhr zeigt 7.05 Uhr, der Untergrund schwankt leicht und vibriert. Der Blick aus dem Fenster bringt die Gewissheit! Wir sind unverkennbar auf einer Fähre in Richtung Norden Englands. Unser Ziel: Scotland – Fort William – SSDT 2007.

Wir sind ein gutes Team für solche Aufgaben. Maria und ich bereisen schon zum 2. Mal gemeinsam diese Abenteueroute und freuen uns immer wieder aufs Neue.

Das Team Swiss ist startklar:

**Dominique Guillaume 114, Jack Aebi 113,
Eusebio Gago 250 und Walter Traber 130.**

Dieses Jahr ist die Vorbereitungszeit im Stillen abgelaufen; neue Jobs und Aufgaben verhinderten das Aufkommen von Nervositäten und Hektik. So wurde uns erst vor Einfahrt in die Fähre in Zeebrugge bewusst, dass die Reise ja bis 15. Mai dauern wird. Glücklicherweise haben wir unsere Ferien bis 20. Mai angesagt, so verbringen wir nach den Six Days 2 weitere Tage gemeinsam in den Highlands.

Die Aktualität der diesjährigen Austragung der Scottish Six Days wird die Teilnahme der 4-Takt Fahrzeuge sein und ob ein 4-Taktfahrer die Gesamtwertung für sich entscheidet. Ich gehöre trotz neuem Fahrzeug mit 4-Takt Motor

kaum zu dieser Gesellschaft, hoffe aber auf eine störungsfreie Woche mit meiner Scorpa.

Jetzt noch die Uhren um eine Stunde zurückstellen, Frühstück auf der Fähre und Ankunft in Rosyth bei Edinburgh, dann geht's Richtung Lochaber District über die Highlands, hinunter wieder bis Meereshöhe durchs Glen Coe nach Fort William.

Sign In Procedure

Sämtliche 270 Fahrer haben sich persönlich an der administrativen Kontrolle im Milton Hotel einzufinden wo die Fahrzeugpapiere und Lizenzen auf Gültigkeit überprüft werden. Nach 2½ Stunden ist die ganze Geschichte abgeschlossen und Fahrer können die Startnummer tafeln an die Fahrzeuge montieren. Anschliessend in den Parc Fermé und ab 15 Uhr findet die Riders Parade statt.

Gentlemen, start your engines!

Der erste Fahrer bei den SSDT ist immer ein Scottsman und wird von einem Piper begleitet der ihn nach 50 Metern dann freigibt. So geschehen am Montag, 7. Mai 2007 um genau 7.30 Uhr.

Der erste Hammer folgt dann gleich mit der ersten Sektionengruppe Leanachan. Fuss- und Medizinballgrosse Steine verhindern ein ruhiges Vorwärtskommen in der Sektion und der Rhythmus ist gestört. Da kommt es oft zu Klartext, wer sich am besten adaptieren kann.

Ab ca. 10 Uhr begleitet stetiger Regen die Fahrer auf der 112 Kilometer langen Runde. Die Bäche schwellen an und die Sektionen sind kaum mehr befahrbar. Viele Fahrer lassen

**Der erste Fahrer bei den SSDT
ist immer ein Scottsman und wird
von einem Piper begleitet.**



sich 5 Strafpunkte schreiben. Die 7 Sektionen Lagnaha zum Abschluss des Tages sind nahrhaft und anspruchsvoll. Müde! 20 Minuten Zeit für Service im Parc Fermé.

Dienstag, 8. Mai

Laggan Locks, Ceannacroc Forest, Creag Lundie, Forrest Gate, Witches Burn sind die markanten Sektionengruppen dieses Tages mit 99 Meilen Rundendistanz und knapp 8 Stunden Fahrzeit. Wenn die Wettervorhersagen stimmen wie gestern, erübrigt sich sogar die Behandlung der Kleider mit Imprägnierspray; soviel Regen ist ein Segen (God bless Africa). Mit dieser Einstellung wird der Dauerniederschlag positiv und es kann gar nicht übel sein.

Die Bauarbeiten entlang der gestrigen Tagesetappe zeigten die Faibleiten auch der anderen Trialtöffe, meine Scorpa hat zwar einige Male geschluckt und abgestellt (ausge-





Die Strecke

für den Dienstag:

- A Laggan Locks**
- B Meall Damah A**
- C Meall Damah B**
- D Creag Nan Gobhar**
- E Ceannacroc Forest**
- F Creag Lundie**
- G Forest Gate**
- H Meall Choire Glas 1**
- I Meall Choire Glas 2**
- J Glen Cia-Aig**
- K Witches Burn**

rechnet im überschenkeltiefen Fluss bei Loch Eilde Mor, kam aber ohne Bauerei ans Etappenziel nach Fort William. Beim morgendlichen Schreiben dieser Zeilen geht mir die Strecke und die bevorstehenden Sektionen durch den Kopf. Die Erinnerungen an Stürze, Defekte, Erlebnisse und Emotionen sind mit vielen Teiletappen und Durchfahrten verbunden. Diese «eingebrennten» Merkmale bleiben mir hoffentlich immer bewusst und erfüllen mich auch mit Befriedigung. Was ich schon alles durchgestanden habe, gibt mir auch Kraft auf neue Herausforderungen anzutreten. Mal luege was ich abends Neues dazu schreiben kann.

Nicht viel, weil ich ausgerechnet heute meinen Wurm in der Scorpa-Elektronikzentrale geweckt habe. 40 Kilometer auf der Strasse mit genügend Fahrtwind gingen gut. Die 150 Meter Steigung bis zur 1. Sektion Laggan Locks bringen den Motor aber zum Kochen und ich stelle den Dampfkessel an den

Eingang der Sektion. Kurze Besichtigung, Küssli für Kamerafrau Maria und los geht's.

Dab, Dab und noch mehr Dab bis ich endlich den Flow hinkriege und mich in die 2. direkt anschliessende Sektion katapultiere. Aber oh weh, nach 10 Metern erleidet die Elektronik der Scorpa einen Shut down und nichts geht mehr. Grosse Zerlegung, Steckkontakte prüfen, Vergaser reinigen, kicken – nothing.

Risiko – 4 Gang rein – Hang runter – der Motor läuft kurz an und stellt endgültig ab. Zu Fuss wieder 150 Meter den Hang hoch, Rucksack mit Werkzeug holen (Danke Günther Rutloff) und noch mal das ganze Spiel. Mittlerweile sind Startnummern 200plus an mir vorbeigezogen und mehr als eine Stunde Rückstand auf die Marschtabelle vermittelt nun die Gewissheit: mechanical failure and retired.

Wenn dann alle Fahrer durch sind, fährt sicher jemand mit seinem Kombi zurück nach Fort William, da klinge ich mich dann ein. Aber oh Wunder, nach 1½ Stunden warten versuche ich dann noch mal zu starten und das System springt an. Risiko zurückfahren oder warten? Get the risk und Helm auf ab nach Fort William. Kühler Fahrtwind lässt mal wieder alles in Butter erscheinen. Der Test mit dem Überbrückungsschalter für den Kühlluftventilator bringt das Aggregat aber nicht zum Laufen und ich tippe auf Fehlschaltung in der Elektronik.

Zurück im Parc Fermé wird das Teil gestrippt und die Verbindungen geprüft. Vergaserservice, Reinigung und abschmieren sind dann kosmetische Eingriffe. Der Thermostat schaltet nicht und muss ersetzt werden.

Ersatzthermostat bei Scorpa abgeholt und Funktionstest. Die weitere Diagnose fördert einen Steuerblock mit Blasenbildung zu Tage der auch noch ersetzt wird.

Probefahrt, Pneuwechsel, Schlussreinigung und ab in den Parc Fermé. Ab Mittwoch wird ausserhalb der Wertung weitergefahren, wir besuchen noch das SSDT Office und lassen uns das bestätigen. Soviel zu meinem kurzen langen Dienstag.

Mittwoch, 9. Mai

Start mit grosser Klappe beim Interview mit Nevis Radio um 8 Uhr. John Moffat, ehemaliger SSDT Secretary und Teilnehmer an den Pre65, amtet als Co-Kommentator und fordert eine kurze Zusammenfassung der Abenteuer

von gestern. Ich sprühe nur so vor Optimismus und lobe den Tag.

West Highland Way auf der Old Military Road Richtung Kinlochleven, Abzweigung in die Moors zu den Callart Falls Sektionen. Den 10 Meter breiten Fluss in der Talsohle durchquere ich ohne Probleme und fahre in Richtung des ansteigenden Gegenhangs durch den knietiefen Pflaster hoch und Plop. Wieder schlagartiges System shot-down und das mitten im nowhere, merde!

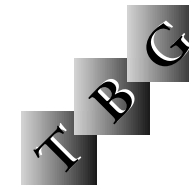
Genau das gleiche Fehlerbild wie gestern bei Laggan Locks, soll ich nun wieder 1½ Stunden warten? Grosse Zerlegung – Kontrolle – Montage – kicken – schieben!

Der Rückweg wird in 50 bis 100 Meter Etappen eingeteilt. Zielmarkierung mit Ruck-



Josef Gander

Beratung
Buchhaltung
Abschluss
Revision



Treuhandbüro Gander

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

sack, Helm und Jacke, zurückgehen, Töff durch das Gelände schieben und an der Ausrüstung vorbei, danach den Rückweg zur Ausrüstung als Ruhepause nutzen.

Die Etappen werden immer kürzer und die Pausen länger. Die Farmerriegel sind aufgefressen, der Camel Back leergesoffen und ich bin komplett auf den Felgen. Die Enttäuschung treibt mich weiter wie ein gehetztes Tier.

Callart Falls Sektionen

Alt na Lairige Moire

Nach 2 Stunden sind die Talsohle, der Fluss und die 50 Höhenmeter geschafft; ich stehe wieder auf der Old Military Road. Noch immer ziehen nach mir gestartete Fahrer an mir vorbei als ich schiebend den Rückweg nach Fort William antrete. Weitere 10 Kilometer erwarten mich, aber nach der Schieberei durch den Schlack kann mich nichts mehr töten. So ein Zufall, nach 3 Kilometer kommt eine Gruppe Zuschauer mit Trialtöffs gefahren, darunter einer der grössten Switzerland-Fans. Die Schlaufe kann nun ihren Dienst antreten und sein Kumpel zieht mich zurück auf den Hügel hinter Fort William. Zurück im Paddock bei den Scorpa-Mechen: Sie ziehen alle Register um dem mysteriösen Defekt auf die Schliche zu kommen. Sämtliche elektronischen Elemente werden schrittweise ersetzt und geprüft. Zum Schluss der Kurzschluss Schalter am Lenker. Da läuft die Maschine wieder!

Schlussendlich nur eine banale Defektstelle mit grosser Wirkung. Um die Startnummer zu montieren musste die Frontlicht-Maske demontiert werden. Den offenen Anschluss-Stecker habe ich mit einem Stück Veloschlauch abgedichtet und abgebunden.

Dabei hat sich der Masseanschluss von der Lötstelle gelöst und dieser machte jeweils Kurzschluss mit dem Pluspol. Das setzte das gesamte System lahm. Also selber schuld, wollte ja nur alles richtig machen – bla bla bla. Haare raufen nützt nix.

Für mich persönlich neue Startzeit 10.45 Uhr getrimmt. Ich beginne die Runde heute ein zweites Mal. Scorpa läuft gut, vorwärts, ich bin eh aus der Wertung und kann in Ruhe weiterfahren. Nach mir starten noch immer die letzten regulären Teilnehmer und ich reihe mich ein.

Bei Callart Falls sitzen die englischen Fans und begrüssen meine Ankunft mit Applaus. Die sportliche Einstellung, die Runde doch noch zu fahren, wird damit belohnt. Ich kann mich bei Martin bedanken, der mich mit seiner Beta erbarmungslos bis zur Steigung nach Fort William zurückgezogen hatte.

Nun geht's weiter! Mit relativ wenig Kraftreserve treffe ich bei der Corran Ferry ein. Das Handy ist leer – no battery. Maria wollte an den Sektionen J und K auf mich warten und ich habe 3 Stunden Verspätung. Nach der Fährenüberfahrt werden auf der anderen Seite die Route Cards verteilt. Da trifft Maria mit dem Velo ein. Sie hat die ganze andere Seite des Loch Linnhe abgefahren und war 3 Stunden unterwegs.

Welche Freude einander so zu treffen. Wir sind beide geschafft, aber glücklich. Dann geht's für uns Beide weiter, ich auf der Runde, Maria zurück mit der Fähre zu Chris und Janet, die am anderen Ufer Delay Control machen.

Der Tag endet mit eingeschlagenem Lichtmaschinengehäuse, Ölverlust, leckem Kühler und abgefahrenem Pneu. Beim Eintreffen

im Paddock in Fort William habe ich errechnete 30 Minuten Zeit am Teil zu arbeiten. Reinigung, Kühler ersetzen, Luftfilter und ab in den Parc Fermé. Die Resultatliste am Donnerstag weist 211 Zeitstrafpunkte für den Mittwoch auf, das sind die diesjährigen Opferstunden für den Moorgott. Dies ist die Differenz aus der offiziellen 1. Startzeit um 8.06 Uhr und meinem 2. Beginn der Runde um 10.45 Uhr plus die Delay Times des Tages. Für mich war es eine Durchhalteübung und ein Test ob ich die Zeit einhalten konnte.

P.S.: Das der Kühler solange gehalten hat an meinem Pre-Series Bike, sei erstaunlich meint Greg. Aber eben, auch diese Aufhängung hatte ich modifiziert. Scorpa hat nun auch dieses Teil verbessert.

Donnerstag, 10. Mai

Exclusion from the competition. Die Regelwerke definieren die No Awards Einteilung und gleichzeitig nur die einmalige Anwendung dieser Regel, wie zum Beispiel das Auslassen einer Sektionengruppe oder das Überschreiten der Sollzeit um mehr als 60 Minuten. Die Scorpa steht im Parc Fermé ohne Nummerntafel.

Ich mache noch die vorgesehenen Reparaturen und dann kann ich beginnen das Material einzuräumen, Ruhetag. Maria lässt mich mal alleine um das Geschehen zu verarbeiten.

Hätte, wäre ist nicht angesagt. Sondern ich habe richtig reagiert und bin am Mittwoch die Runde fertig gefahren. Auch das Halbieren der Runde bei der Corran Ferry hätte die Exclusion nicht verhindert. So kann ich mit dem Bewusstsein alles versucht zu haben mit



der Entscheidung zurecht kommen. Ich besuche noch die Time Control nach den Sektionen Fersit und mache mir ein Bild des Donnerstags der mich erwartet hätte. Die Fahrer machen einen müden Eindruck nach dieser Tagesetappe und äussern Freude die Marshals an der letzten Zeitkontrolle des Tages zu sehen. Sie fahren noch in 40 Minuten auf der Strasse zurück nach Fort William. Dort sieht man unterschiedliche Verhaltensweisen: die einen wählen wegen Überzeit direkt die Einfahrt in den Parc Fermé, die anderen, wie zum Beispiel Dominique Guillaume haben noch 15 Minuten Zeit für den Fahrzeugservice. Difference of classes.

Eusebio fährt errechnete 8 Minuten Überzeit ein und von Jack Ness (Aebi) ist noch

nichts zu sehen. Der Regen kommt aus Richtung Osten wo die Fahrer über Spean Bridge zurückfahren. Inzwischen offeriert Michel Front Käse, Brot und Wein aus Savoyen während weitere Fahrer eintreffen. Alle sind klitschnass, but wo ist Jack? Wir werden es morgen erfahren.



Freitag, 11. Mai

Jack Ness blieb in der Zeit – keine Strafminuten. Wir haben uns das Wheeler Bike von Dominique ausgeliehen und fahren nach Kinlochleven auf der Old Military Road. Für Maria und mich wird das ein spezielles Erlebnis, bestimmt erwartet uns Anstrengung, Genuss und Überraschung auf dem West Highland Way der durch dieses Tal führt. Das ist dann auch die Strecke für die SSDT am Samstag. Eigentlich schön, Schottland auf

diese Art kennen zu lernen. Das morgendliche Jogging lassen wir wegfallen und schlafen aus. Um 7.30 Uhr gibt's Frühstück, heute wird kräftig gespeist.

Der Aufstieg zum Aussichtspunkt oberhalb Fort William beim Cowhill Footpath wird mit pfeifender Lunge und anwachsendem Rückstand hinter Maria bewältigt. Uff, gerade noch hochgekommen. Die Velotour führt weiter durch die Forstgebiete und Ausläufer des Glen weiss ich wie, wo ich Maria die Opferstrecke durch das Alt na Lairige Moire von Callart Falls zeigen kann.

Die Holperstrecke fordert nun von uns alle Fahrkünste ab. Von hinten kommt keine Bemerkung mehr. Maria fährt nun die anspruchsvollen Teiletappen auf dem steinigen Weg wie eine Trialfahrerin. Wir kommen gut vorwärts. Viel Gegenverkehr auf dem Trail. Dutzende von Long Distance Wanderern die in Richtung Norden unterwegs sind.

Abstecher zur Mamore Lodge vor dem Zielort Kinlochleven und kleine Pause. Die Aluminium-Geschichte des Ortes Kinlochleven ist in der Gemeindebibliothek illustriert und gibt Auskunft über die Industrialisierung der Gegend um 1900. Der Rückweg entlang Loch Leven benötigt neben Fotos und Staunen auch Nahrungshalte, sind immerhin nochmal 30 Kilometer.

Nach 6 Stunden Fahrzeit sind wir um viele Eindrücke bereichert zurück in Fort William. Tagesservice am ausgeliehenen Velo, Einkäufe und kucken im Paddock runden den Tag ab.

Samstag, 12. Mai

Last day for SSDT Competitors. Wir stellen unser Tagesprogramm auf die Entdeckung

der schwarzen Highlander des Glen Nevis ein. Werden wir diese sichten? Marias Erkundung am Dienstag im Glen Nevis wecken mein Interesse. Wir werden die Ben Nevis Sektionen besuchen. Relativ nahe und erreichbar. Die Ausrüstung beschränkt sich dadurch auf Schirm, Farmer Riegel und Roller.

Da sind sie nun, die schwarzen Highland Cattle Rinder. Es gibt also nicht nur die braune, sondern auch eine schwarze Sorte.

Weiter mit dem Pizza-Töff ins hinterste Ende des Glen Nevis, da hat nämlich Maria ihren Veloschlüssel auf dem Parkplatz verloren. Die Suche ist erfolglos und wir machen uns auf den Weg zurück um die Fahrer an den Sektionen zu beobachten.

Die Fahrer kommen in ungefährer Reihenfolge des morgendlichen Starts an der Sektion an. Nach den ca. 90 gefahrenen Kilometern durch den berühmten Steinpfad, der Moordurchquerung nach dem Blackwater Reservoir, der kräftezehrenden Abfahrt nach Bradleigh und dem folgenden Aufstieg zur Querung eines weiteren Moors, sind den Fahrern die Anstrengungen anzusehen. Gar nicht schlecht die Physis mal von Aussen zu beobachten. No. 249 Gavin Johnston geht durch. No. 250 Eusebio Gago fehlt. Nach 2 Stunden warten und bangen sind wir uns sicher, das er aus der Zeit gefallen ist oder durch einen Defekt direkt zur Rückkehr gezwungen wurde. No. 114 Dominique

WIRTSCHAFT ZUR KANTINE

Allmendstrasse 20 8002 Zürich-Brunau Tel. 044 201 18 17 Fax 044 201 18 21

DIE GEMÜTLICHE LANDBEIZ INMITTEN VON ZÜRICH

Saal für 100 Pers. - Grosser Kastaniengarten - genügend eigene Parkplätze
Wir sind spezialisiert für Bankette - Seminare-Hochzeiten-Party's - Leitmale etc.

VORANZEIGE

TROPICAL-PARTY

31.7. - 1.8.2007

Open air Live Konzert
mit div. Latin DJ's
Samba-Salsa Merenge Dancefloor
Latin Food

BUURE-BUFFET-BRUNCH

jeden letzten Sonntag im Monat
11.30 – 15.00

ÖFFNUNGSZEITEN

MONTAG geschlossen

DIENSTAG-DONNERSTAG

08.30 – 00.30

FREITAG

08.30 - 03.00

SAMSTAG

10.00 – 03.00

SONNTAG

11.00 – 23.00

TISCHRESERVATION

044 201 18 17

Guillaume, No. 113 Jack Aebi kommen planmässig bei uns vorbei. Sie melden Gago en panne bei Bradleigh, in the middle of now-here. Dort bist du wirklich aufgeschmissen. Ich konnte wenigstens aus eigener Kraft wieder zurück, wenn man aber wie Eusebio in einem Trichter gefangen ist, hilft nur warten. Die Backmarker oder Observer werden Eusebio bestimmt weiterhelfen.

Zurück im Fahrerlager hören wir von verschiedenen Fahrern Informationen über den Standort und den Defekt unserer No. 250 Eusebio Gago. Er schiebe, die Kette habe er heruntergenommen um besser schieben zu können. Guillaume hat 5 Minuten angehalten und den Fehler an der Zündung gesucht. Keine Chance ihn da rauszuholen für uns, wir sollen warten. John Lampkin/BETA UK schaltet sich ein und versucht Anna zu beruhigen. Eusebio wird bestimmt geholfen. Gavin Johnston hatte, als er Eusebio zurückliess, sofort Meldung am nächsten Posten gemacht und dieser hat wiederum die SSDT Organisation informiert. Nach 4 Stunden warten, taucht ein Fahrzeug mit Eusebio im Paddock auf. Die Hilfsaktion war erfolgreich und er erzählt uns von seiner Odyssee des heutigen Tages. Mark Whitham SSDT Clerk of the Course persönlich hat ihn mit dem Töff aus dem Trichter geholt. Die gewählte Route führte über einen Pfad hinunter nach Roy Bridge wo ein Transporter die beiden erwartete. Die Effizienz der SSDT Organisation bei einem solchen Ereignis ist beachtlich.

Erstaunlicherweise ist der Defekt schnell gefunden und die Maschine läuft wieder. Die 4-polige elektrische Anschlusskupplung für das Frontlicht ist feucht und das Massekabel

schlägt durch. Kurz ausblasen – kicken – läuft! Irgendwie bekannt das Phänomen. Wie bei mir, ein Masseschluss der das gesamte elektronische Zündsystem lahm legt. Do not underestimate saturday sagt eine alte SSDT Weisheit. Auch Jack ist müde und glücklich am Ziel zu sein.

Dominique belädt bereits den Bus für die Rückreise, es wird gleich danach gestartet. Ich übernehme die Aufgabe die Kelche an der Preisverleihung abzuholen. Dominique beendet als 63. im Bereich der First Class Awards und Jack mit 403 Punkten, wird mit Second Class Award belohnt.

Ich bekomme noch den Willi Dalling Special Award für besondere Leistungen verliehen, wahrscheinlich hat meine sportliche Haltung vom Mittwoch mich für den Award nominiert.

Sonntag, 13. Mai

Abfahrt um 9 Uhr nach Kinlochleven – Schoolboy Trial. Die Organisatoren sind unsere Nachbarn im Paddock von Offroad Motorcycles Scotland. An dieser Veranstaltung habe ich nach den SSDT 2005 als Observer teilgenommen. Sie führt in einer kurzen Runde um den Ort Kinlochleven mit 15 zum Teil wunderschönen Sektionen in den Bächen. Nach 3 Runden wird mein Verlangen nach Trialfahren in Schottland ein wenig gestillt und ich verlade meine Scorpa nun endgültig schmutzig in das Auto.

Zurück im Grand Hotel in Fort William wird das Auto reisefertig gepackt. Wir besuchen noch für 2 Tage den Norden des Landes und haben uns eine Besichtigungs-Route vorgenommen.

Das ist das gesamte Equipment für das Scottish Six Days Trial 2007.



Donan Castle Urquarth Castel

Wir übernachteten unterwegs in Pitlochry königlich und geniessen die Eindrücke der bereisten schottischen Landschaften. Das Edinburgh Castle bringt uns die kriegerische Vergangenheit der Schotten so nahe, dass wir uns zum Abschluss in einen Sandwich-Shop zur Verpflegung flüchten.

Am Dienstagabend, 15. Mai, Rückfahrt mit der Fähre ab Rosyth nach Hause.

Es ist schon so, Demistifying the Scottish ist für mich auch nach 6 Starts nicht vollzogen und es kann alles das passieren, was man sich gar nicht vorstellen konnte.

Man muss es erlebt haben. Ich habe es mit Maria erlebt und bin glücklich.

SSDT 2007 Folgerungen:

- Die elektrische Anlage muss besser gegen Schmutz- und Wassereintritt geschützt werden
- Die Scorpa SY 250 F ist zu 100 Prozent für den Einsatz an der SSDT geeignet
- Der Long Ride Kit brachte den erhofften Komfort auf den langen Abschnitten
- Das Training sollte mehr FLOW berücksichtigen und fördern

Schlusszitat von Maria:

Nach der SSDT ist vor der SSDT.

Walter Traber, Fort William, Scotland

Juli

Do	12.	Abendausfahrt	Peter Wohler 044 918 29 60	Rest. Frohe Aussicht, Zumikon von Zürich, 1. Ausfahrt Zumikon beim Kreisel rechts, ca. 100 m	19.15
----	-----	----------------------	-------------------------------	--	--------------

August

So	5.	FAM-Ausfahrt	Ueli Schmid 044 911 05 86	Flugplatz Speck, Fehraltorf 11 Uhr Apéro bei Schmid's in Küsnacht (obere Bühlstrasse 1), 12 Uhr Ausfahrt durch TWNler adhoc	9.30
Do	9.	Abendausfahrt	Ruedi Meier 044 954 11 37	Flugplatz Speck, Fehraltorf zwischen Fehraltorf und Pfäffikon	19.15
So	19.	Veteranenausfahrt auch Moderne okay	Peter Wohler 044 918 29 60	Pinte Besenbüren (AG)	10.00
Do	23.	Minigolf		Schwimmbad Affoltern a.A.	19.30

September

So	2.	Pässefahrt	bitte melden	Rest. Löwen Mövenpick Sihlbrugg	9.00
Do	11.	Kegeln		Rest. Herrenberg, Berdietikon	19.30

Vertretung **SHERCO**



Joseph Manser
Motos

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



Trial Occasionen
Ersatzteile
An allen SAM-Trials

So	30.	Velotour im Reusstal	Peter Weber 079 217 86 64	bei Peter Weber Bodenackerstrasse 5, Obfelden	10.30
1 Stunde strampeln, 2 Stunde essen, 1 Stunde ...					

Oktober

Sa	7.	Verschiebungsdatum für Velotour im Reusstal	Peter Weber 079 217 86 64		
So	21.	Schwarzwald «Rand»-Fahrt	Martino Filippi 052 685 22 69	Rest. Kreuz, Kaiserstuhl AG	10.00

November

So	11.	Zurzach Baden/Töff	Patrick Frei 044 482 46 56	Bad Zurzach Restaurant Küssaburg, D	
nachher Mittagessen ID und Euro mitnehmen					
Fr	23.	Generalversammlung		Rest. Kantine Allmend, Zürich	19.30

Dezember

Sa	1.	Chlaus	Claudia und Erich 056 470 15 35	Waldhütte Stetten	Abend
----	----	---------------	------------------------------------	-------------------	--------------



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

990.-

Rieggen Technik

Forchstrasse 220, 8032 Zürich
Telefon 044 381 75 65

August

neu	Sa	4.	TWN	Windlach ZH	Clubtrial mit Vogelsangs, Start: 13 Uhr
	So/Sa	11./12.	CET	La Bresse F	Trainingsweekend im Elsass, 90 Min. ab Basel www.motos88.com, Clubtrial am Sonntag Kosten: 8 Euro pro Tag fürs Gelände Unterkunft: bitte provisorisch anmelden bei Patrick Frei, Telefon 044 482 46 56 Camping auf dem Gelände mit Duschen und Restaurant, Zimmer auch möglich
	So	19.	FMS/SAM	Roches BE	Infos: www.swissmoto.org, www.s-a-m.ch
neu	Sa	25.	SAM	Windlach ZH	Infos: www.s-a-m.ch

September

	Sa/So	8./9.	FMS/SAM	Grimmialp BE	Infos: www.swissmoto.org, www.s-a-m.ch
	So	16.	SAM	Oberlarg F	Infos: www.s-a-m.ch
	So	23.	SAM	Unterer Breisgau D	Infos: www.s-a-m.ch
	So	23.	FMS	Biasca TI	Infos: www.swissmoto.org
	So	30.	SAM	Biberach D	Infos: www.s-a-m.ch

Oktober

	So	7.	SAM	Vandans A	Infos: www.s-a-m.ch
	So	7.	FMS	Grandval JU	Infos: www.swissmoto.org
	So	14.	SAM	Bühl D	Infos: www.s-a-m.ch
	Sa	27.	TWN	Windlach ZH	Clubtrial mit Christian Weilenmann und René Fischer, Start: 13 Uhr Telefon 079 355 9743

November

	Sa	10.	CET	Eiken AG	Clubtrial, Start: 13 Uhr, Infos: www.cetclub.ch Brigitte Eberle, Telefon 079 457 22 10
	Sa	17.	SAM	Meisterehrung	Infos: www.s-a-m.ch

Dezember

	Sa	1.	TWN	Stetten AG	Chlaustrial, Start: 13 Uhr
--	----	----	-----	-------------------	----------------------------

Am Sonntag hat in der Obfelder Tambrig-Kiesgrube der zweite Meisterschaftslauf des schweizerischen Auto- und Motorradfahrer-Verbandes (SAM) stattgefunden. Die besten hiesigen Motorrad-Trialisten trafen auf starke Konkurrenten aus Deutschland und Österreich, da die Prüfung auch zur Bodensee-Meisterschaft zählte. Obschon zu Beginn regnerisch, zog OK-Präsident und Teilnehmer Richard Mosimann eine positive Bilanz.

Die Füsse der Zuschauer finden nur mühsam Halt im steilen Bauschutthügel, an dem drei der sieben anspruchsvollen Sektoren für die Trialfahrer ausgesteckt sind. Der schwierigste Weg in der Topkategorie, bei den Trialisten «Experten» genannt, führt über mannshohe Betonröhren, meterhohe Absätze und ein Wirrwarr aus Steintreppen, Betonsäulen, Zementbodenstücken und grossen Mauerfragmenten. Immer wieder lösen sich kopfgrosse Steinstücke und kugeln dem Grund entgegen.

Ein Raunen geht durch die Menge. Soeben hat der Deutsche Armin Prutscher wieder einen Sektor ohne Fehler absolviert – das heisst: ohne mit einem oder zwei Füßen abzustehen. Eine reife Leistung, denn der Untergrund ist noch nicht völlig trocken. Die Fahrer (und vier Fahrerinnen) haben neben den fahrtechnischen Anforderungen auch noch mit mangelnder Traktion der Stollenpneus zu kämpfen. Prutscher kommt am besten mit den Bedingungen zurecht und holt sich den Sieg in der Topkategorie vor den beiden Österreichern Armin Falk und Philipp Schneider. Als bester Schweizer sichert sich Christian Weilenmann den vierten Platz.

Nicht Tempo sondern Geschicklichkeit

Im Vergleich zu anderen Motorsportarten geht es im Trial nicht primär um eine möglichst hohe Geschwindigkeit. Gefragt ist Geschicklichkeit. Eine Mischung aus Balance, Speed und Flow. Trialöffs heulen denn auch nur selten auf. Beispielsweise, wenn es gilt, eine kurze Steigung zu erklimmen, die durchaus senkrecht oder sogar überhängend sein kann.



Für Philipp Schneider ist Baumaterial kein Hindernis.

Die meiste Zeit knattern die Motoren bei angenehmer Lautstärke in Drehzahlbereichen nur wenig über dem Standgas. Die Fahrer sitzen nicht im Sattel, denn der ist aus Gewichtsgründen gar nicht vorhanden, sondern in einer tiefen Sitzmulde. Nur etwa 75 Kilogramm wiegen moderne Trialmotorräder. Immer noch viel, wenn man das Gerät hochheben muss, was im Wettkampf oft der Fall ist.

In den Sektoren bewegt man sich auf den Fussrasten stehend vorwärts. Setzt man einen Fuss ab, gibt's Strafpunkte. Immer wieder balancieren die Fahrer im Stand, drehen sich

Stefan Manser zirkelt mit seinem Töff zum Sieg in der «Spezialisten»-Kategorie.

um die eigene Achse und sammeln Konzentration und Mut für das nächste Hindernis. Ein komplexes Zusammenspiel von Gas- und Kupplungshand, sowie der Vorder- und Hinterbremse. Eine Mischung zwischen Statik und Dynamik. Die guten Fahrer zeichnen sich durch ihren perfekten Flow aus. Sie sind immer in Bewegung, fahren stets auf Zug, aber nie zu schnell oder überhastet. In Gedanken sind sie bereits beim nächsten Hindernis. Das sieht faszinierend leicht und akrobatisch aus, ist aber körperlich und mental höchst anstrengend und verlangt nach Kraft sowie einer guten konditionellen Verfassung. Zumal es jeden der sieben Sektionen fünfmal zu absolvieren galt.



Schwungvoll überwindet Lucas Beck ein Hindernis.



Positive Bilanz

«Trial ist der einzige Motorsport, der günstig und nicht gefährlich ist», ergänzt OK-Präsident Richard Mosimann. Seit elf Jahren organisiert der frühere Moto-Cross-Fahrer Trialäufe im Säuliamt, weil er vom Motorradvirus infiziert sei. Auch wenn sich das Wetter am Sonntagmorgen bei Wettkampfbeginn nicht von seiner Sonnenseite zeigte, kann der Affoltemer nach dem Anlass eine positive Bilanz ziehen. Inzwischen ist der Himmel wieder blau, die 65 Teilnehmenden im Alter von 12- bis 60-jährig sommerlich bekleidet und unfallfrei über die anspruchsvollen Abschnitte gekommen. Mosimann beendete das Rennen als dritter bei den Veteranen.

Text und Bilder von Martin Platter, erschienen im Anzeiger aus dem Bezirk Affoltern, 8. Mai 2007.

Resultate (Auszug)

Experten

1	Armin Purtscher (D)	78
2	Armin Falk (A)	82
3	Philipp Schneider (A)	88

Spezialisten

1	Stefan Manser	75
2	Michel Zubler	79
3	Patrick Fraefel	81

Fortgeschrittene

1	Remo Vogelsang	73
2	Andi Lindt	94
3	Mario Mosimann	94

Senioren

1	Lorenz Winkler (D)	31
2	Karl Weber	42
3	Jürg Strickler	53

Einsteiger

1	Martin Mosimann	42
2	Matthias Müller	44
3	Luca Weber	7

Veteranen

1	Albert Fürst	25
2	Willi Lauble	42
3	Richard Mosimann	51

Nachwuchs

1	Garry Gattiker	83
---	----------------	----

Neulinge

1	Max Bürki	15
2	Adolf Reber	23
3	René Fischer	26

12. und 13. Mai 2007

Casalborgone geisterte schon lange in meinem Kopf rum, seit ich 1999 Giovanni Dughera in Moudon traf. Leider klappte es terminlich nie, aber dieses Jahr bekam ich von meiner Familie den Termin zugesprochen. Zum Glück konnte sich auch Ueli den Termin freimachen und so fuhren wir bereits am Freitag Mittag zu Uelis Bruder und Mutter ins Tessin. Dort gab es bereits einen Aperitiv, nein, nicht flüssig, sondern in Form einer kleiner Trialtour, ca. 30 Minuten auf Wanderwegen um das Grundstück.

Am nächsten Morgen fuhren wir bereits um 8 Uhr über den Zoll von Ponte Tresa via Varese nach Casalborgone, wo wir um 10 Uhr eintrafen. Auf der grossen Wiese hinter dem Sportplatz waren bereits viele Camper aus Belgien, Deutschland, Frankreich, England, Isle of Man und Spanien.

Unsere fröhliche Gruppe am Samstag nach 10 Sektionen.



Zuerst kauften wir im Dorf Schinken und Brot und machten es uns zu einem Imbiss unter dem Vorzelt gemütlich, leider ohne Wein, da wir ja noch Trial fahren wollten. Im Fahrerlager gab es viele schöne Twinshocker zu bewundern und wir begrüßten bekannte Gesichter: Michael Ernst und Bruno Schleer, Alex und Oliver Stampfli und andere.

Es war ein Pre65 Eurocup plus Sidecar Cup ausgeschrieben. Es waren ca. 8 Sidecars auf dem Platz, vom Triumph 500 bis zum Montesa 4RT sehr unterschiedliche Gespanne.

Es gab keine Richter an den Sektionen, man fuhr in einer Gruppe von ca. 8 Fahrern mit 3 Spuren, begleitet von 1 bis 2 Clubmitgliedern als Tourguide, welche die Punkte jeweils direkt auf ein Blatt aufschrieben. Wir fuhren in einer deutschen Gruppe: Ueli auf TY 250, Bruno Schleer auf Noriel 500, Alex Stampfli auf BSA special, sein Sohn Oliver auf



Cota 247 von Grossvater Ernst (er musste eine Hüftoperation zuhause auskurieren), Michael Ernst auf TY 250 rot, Horst Hartmann auf Royal Enfield 500 von Marvik special, Peter Ehringer (A) auf Hardy Triumph 500 und am Sonntag der ehemalige DDR Meister Günther Rutloff auf Jawa Pre65, sowie ich auf meiner Honda TL 250 mit neuem Topf. Die Sektionen waren sehr flüssig im Wald und Bachbett angelegt.

Am Samstag waren 10 Sektionen in 4 Stunden zu bezwingen. Start war um 14 Uhr. Unsere Gruppe war die erste, also hiess es unter dem Laub die Spur suchen. Die meisten Sektionen wären eigentlich mit Null zu fahren. Wären..., aber da gab es noch Steine unter dem Laub, rutschige Steine im Bachbett, falsche Spur, Verschlucken des Vergasers, Lampenfieber, weil der vorher ein Null gefahren ist, etc. Der ungeschlagene Champion war Alex Stampfli, seines Zeichens Top Trialfahrer der Schweiz 1982 mit mehrfacher WM Teilnahme, Finisher of Scottish, etc. Mit seiner wunderschönen Hans van Marvik BSA 350 fuhr er uns locker um die Ohren, dass sogar mancher Trialist auf einer modernen 4 RT frustriert

Oben: Bruno Schleer auf einer Noriel und Webmaster Patricio. Unten: Ueli (U50), Alex Stampfli (46) und Sohn Oliver (17).

sein Motorrad in die Ecke gestellt hätte. Er machte den ganzen Samstag nur 3 Füsse! Bruno Schleer gewann die Pre65 Units mit 13 Punkten. Ich hatte bereits 22 (siehe oben...). Aber die Punkte waren für mich nur Nebensache. Freude am Trial, sound of 4 stroke, keine Stürze, gute Kollegen, Italia!

Nach dem Trial spendierte Michele Ernst allen ein Bier, welches «die Gurgel runter lief, als ob eine Engelein den Hals runter...». Molto Grazie Michele!!!

Achja, es war tüppig warm und ich musste mit meinen 5 dl Wasser sparsam umgehen,

wegen Alex ohne auskam?! (Vielleicht war er darum so gut.)

Am Abend spazierten Ueli und ich noch in die Altstadt Casalborgone auf dem Hügel. Sehr schönes Dorf, kaum Menschen, die Hälfte der Häuser schon renoviert, die andere Hälfte noch nicht. Wem wohl die Burg zuoberst gehört? Nacher fuhr uns Alex zum gemein-samen Nachtessen im Agrotourismo, 20 Uhr bis ...? wo auch bereits Pokale für den Samstag verteilt wurden.

Rangliste für Samstag

Pre Unit Experts: 1. Bruno Schleer 13 Punkte vor Patrick Garcia 25 Punkte, beide Noriel. **Units Experts:** 1. Alex Stampfli auf BSA mit 3 Punkten! Ich hatte bereits 21 Punkte (1x falsch gefahren, links und



Ueli mit neuem Gespann 4 RT.

rechts ein Füsschen, das sammelt sich eben an...). Herve Boucton auf der TL 200 Honda konnte seine Revanche vom Trial Nans 2006 (habe ich damals gewonnen) mit 3 Punkten locker einfahren. Tja, da muss ich wohl wieder trainieren... Michael Ernst wurde mit 10 Punkten bei den **Clubman** 3. Ueli hatte in der leichten Spur 11 Punkte, wobei er teils auch die mittlere Spur fuhr.

Domenica

Am Sonntag wurde ich bereits um 7 Uhr geweckt. Nein, nicht durch den Sound einer Trialmaschine. Neben meinem Zelt lud jemand einen Lastwagen aus. Ich blinzelte in die Morgensonne. Neben uns baute ein Händler seinen Stand auf mit Occasions-Teilen. Ueli und ich gingen natürlich sofort schauen, ob es etwas zu kaufen gab. Tatsächlich, da lag ein Bultaco-Buch für 20 Euro. Gekauft! Ueli suchte noch einen Kicker für seine Cota 247. Hier wurde er nicht fündig, aber ein Fahrer verkauft ab seinem Hänger noch ein paar Teile aus seinem Garagenfund, und da war der Kicker, der passte.

Nun spazierten Ueli und ich ins Dorf, um uns mit einem Cappucino und Croissant zu wecken. Mmh, fein so ein Kaffee in Italien. Am Start gab es dann noch schöne Ossas zu bestaunen, vom Ossa Club Italia aufgestellt.

Im Fahrerpark gibt es nochmals ein paar schöne Trialeisen zu fotografieren. Ueli darf sogar noch ein 4RT Gespann fahren!

Nun ging es los auf eine Runde mit 20 Sektionen, wovon mehrer in Bächen. Also Tank und Trinkflasche füllen. Wir kamen ganz schön ins Schwitzen. Die Runde war ähnlich wie gestern, Sektionen an anderen Orten. Viele

ausgetrocknete Bäche, teils mit etwas Wasser und vielen Steinen. Das ging ganz schön in die Arme! Die Sektionen 15 bis 18 war nur für die guten Fahrer, da man einen Bach hoch musste, mit einem kniffligen Ausgang. Nur Ueli wollte sich das nicht entgehen lassen und fuhr mit uns mit. Ich kam mir vor wie in Schottland. Ganz schön knifflig, aber meist griffig. Nur einmal musste ich mich hinlegen: Enge Kurve Hinter-rad in ein Loch und Zack lag ich im Bach. Zum Glück nichts kaputt.

Vor dem Mittagessen gab es eine spezielle Sektion: Eine ca. 30x50 Meter grosse Felsplatte. Zuerst runter, dann queren und dann aus der Kurve hoch. Wie gut greift das? «Va bene» meinte Giivanni Dughera, welcher zuschaute. Also los, etwas Mut und alles griff super. Dann gab es die Mittagspause mit Panini, Aqua und Vino. Frisch gestärkt nahmen wir dann die restlichen Sektionen in Angriff. Die letzte war beim Fahrzeugpark mit Zuschauern. Ein echter Hillclimber, volle Pulle im 2. Gang den Waldhang hoch. Uff geschafft. Applaus.

Ueli ist bereits umgezogen, weil ich mich im Wald mit 2 Kollegen vor der letzten Setktion verfahren habe, bin ich etwas verspätet. 7 Stunden waren wir unterwegs, 20 Sektionen gefahren, teils lange Bachsektionen, trocken und mit Wasser, Felsplatten bezwungen. Nun müde aber zufrieden.

Wir verabschiedeten uns und fahren ca. 2 Stunden bis zur Grenze Chiasso. Beim Zoll keinen Stau und durch. In Bellinzona übernehme ich um 19.30 Uhr das Steuer und um ca

Händler mit Kisten von Schrott: Ob es da ein paar Schnäpchen gibt?



22 Uhr sind wir in Zürich. Es war ein super Weekend, schönes Wetter, nette Kollegen, viel gesehen und irrer Sound der 4 Stroker gehört. 2 glückliche «Jungs» schlafen diese Nacht tief und träumen von den Wäldern, den Bachsektionen und Casalborgone.

Rangliste für Sonntag

Die schwere Pre 65 Experten Spur bezwangen nur 3 Fahrer: Bei den **Pre Units** gewinnt Bruno Schleer mit 22 Punkten (also ca. 1er im Schnitt) vor Patrick Garcia mit 45 Punkten, beide auf Noriel! Bei den **Units Experten** gibt es nur Alex Stampfli auf der BSA mit 6 Punkten! Da muss man sich ehrfürchtig verneigen. **Pre 65 2-strokes:** Günther Ruttloff fährt eine sehr gute 10er Runde auf seiner Jawa. Ich war in der selben Spur mit 34 Punkten schon weiter zurück, wurde noch von Roberto Inzoli auf der Bianchi mit 27 Punkten deklassiert.

Patick Frei



Herrlich ist das kühle Bier am Abend vor unserem Hotel und plötzlich pressiert's, dunkle Wolken ziehen auf! Wir wollen noch auf's Schiff... Eine interessante Kanalfahrt mit zwei Schleusenpassagen steht auf dem Programm. Anschliessend, von Regen keine Spur, schlendern wir noch durch die Altstadt. Peter Presi kann's nicht lassen und steigt mit einigen von uns bis zur Terrasse auf dem Münster empor. Unzählige Stufen sind das bis wir oben sind und über die Dächer von Strasbourg blicken können. Aber heftige Winde zwingen uns rasch wieder zum runtergehen.

Beim Nachtessen werden wir von melodischen Gitarrenklängen begleitet. Erich ist von den Melodien so angetan, dass er eine CD kauft und der Musiker freut sich.

gehört. Gestärkt geht die Reise weiter. Unser Ziel Nummer 3 – Rimbach bei Soultz. Wir liegen wieder goldig, im Hotel Aigle d'Or, mit Zimmern wie zu Grossmutter's Zeiten.

Für den Apéro haben wir eine Winstub gefunden. Herrlich mundet der Edel Zwicker... aber Obacht – Glastüren haben so ihre Tücken, sie können leicht übersehen werden.

Montag, 28. Mai

Es regnet am Laufmeter. Wir fahren ohne Umschweife auf direktem Weg zurück ins Schweizerlände. Wir treffen uns zu einem letzten gemeinsamen Mittagessen auf dem Bözberg, dann geht's ab die Post heimwärts in die warme Stube.



Freitag, 25. Mai

8 muntere TWNler unternehmen diese Pfingstausfahrt. 2 kommen per Auto, nicht per Töff, drum fahren nur 6 zum Treffpunkt Café Schneider. 1er zieht ganz schlechte Trümpf – leider – kann nicht mehr weiter, so reisen nur noch 5 zum Ziel Nummer 1 – Aischfeld bei Alpirsbach. Die mit em Auto sind scho do, jetzt sind wir wieder 7, nur einer ist noch fern geblieben...



Samstag, 26. Mai

Querfeldein geht's Richtung Elsass. Freudenstadt, Bad Petersburg, Löcherberg, Grün, so heissen Ortschaften an unserer Route. Es herrschen Temperaturen um den Schmelzpunkt.
Die Sonne strahlt unerbittlich auf Helm und Kombi. Peter und Dina rollen gediegen und klimatisiert gen Strasbourg. Unser Ziel Nummer 2 – Hotel Cerf d'Or.



Sonntag, 27. Mai

Feiner Regen, zeitweise neblig trüb und merklich kühler, dazwischen auch Sonne pur. Wir fahren über den Col de Pandour, durch Schneethal zum Rocher de Dabo. Da steht auf einem eigenartig geformten Fels doch tatsächlich eine Kirche. Wer die wohl dahin gestellt hat... Zum Anschauen ist's uns zu kalt. Wir fahren weiter. Auf dem Col du Donon tafeln wir mit Presidente und Gemahlin, wie sich's



Das Malör von Roger ist zum Glück glimpflich abgelaufen und hoffentlich bald wieder gut verheilt.
Ein Hoch für unseren Tourenchef. Er hat wieder den Nagel auf den Kopf getroffen.
Claudia

Samstag, 9. Juni 2007

Nach zwei Monaten das erste CET-Trial, die Vorfreude ist gross. Jeden Tag Wetterprognose schauen. Es sieht täglich nach Regen und Gewitter aus, aber es bleibt trocken bis am Freitag. In der Nacht dann Regen. Aber am Samstag Vormittag ist es schön, erst gegen Abend soll's Gewitter geben. Vielleicht, hoffentlich,, aber warten wir's ab.

Als ich in Diegten ankam, war schon ziemlich viel Trial-Volk anwesend. Vom Berner Oberland bis Zürcher Unterland waren sie angereist. Dann erwartungsvolles Einfahren im Gelände. Es ist feuchter und morastiger als in



anderen Jahren, aber man kann noch fahren. Felix hat schon am Vormittag ausgesteckt, das ganze Wäldchen ist voll Fähnchen. Endlich ist Fahrerbesprechung. Wir warten bis alle da sind. Kaufi kommt von seiner Einfahr-Runde mit blockiertem Vorderrad zurück, so viel Dreck und Laub hat sich unter seinem vorderen Schutzblech festgekeilt. Erst als wir dann alle Sektionen zu Fuss abgehen und Felix

erklärt, wird's klarer. Aber je klarer, desto mehr Bedenken machen sich breit. Die Sektionen sind lang, den ganzen Hang rauf und wieder ganz runter, um viele Bäume. Der Hang ist ziemlich rutschig und man hat schon zu Fuss Mühe. Als es dann zu regnen beginnt, steigen die Bedenken, und die Hoffnung schwindet.

Aber es nützt alles nichts, wir müssen los. Bei der Sektion 1 liegt der Start unten am Hang. Einige probierens, aber alle scheitern kläglich, sogar Felix. Werni Weber vom TWN-Club, nicht grad der schlechteste Fahrer, versucht sich an der B-Spur und schafft nicht einmal das erste Drittel der Sektion. Das Hinterrad dreht hoffnungslos durch. Ich will's auch versuchen. Aber es stehen ein paar Töffs im Weg. Der einzige Weg zum Eingang der Sektion führt aufwärts über einen Baumstrunk. Mit viel Räder-Durchdrehen und Schieben schaff ich's über den Baumstrunk, aber da kommt einer den Hang runtergerutscht, mit einem 5 Meter langen Baumstamm zwischen den Rädern. Genau vor mir bleibt der Baumstamm liegen, also muss ich auch noch über den. Als ich es endlich geschafft habe und in die Sektion einfahre, komme ich nicht weit, nicht einmal bis zum ersten Tor. Nach einigem diskutieren kommt Brigitte und gibt die neue Regel durch: Nur noch Eingang und Ausgang der Sektion sind zwingend, dazwischen kann man fahren wie und wo man will. Aber das bringt nichts, man kommt auch so nicht den Hang rauf. Auch die Sektionen 2 und 3 sind nicht zu schaffen. Bei Sektion 4 kann man von oben in die Sektion fahren, ein Weglein am Hang entlang und gleich zum Ausgang. Mit diversen Füssen schaff ich's mit einem 3er. Sektion 5 geht den Hang runter,

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 3teileriger 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.-**

ziemlich steil, mit vielen Bäumen. Ich seh keinen, der die Rutschpartie durch die Bäume wagt. Bei Sektion 6 kann man gemäss der neuen Regel etwa zehn Meter den Weg entlang fahren, dann sollte man links ein paar Meter den Hang hinauf. Beim Einfahren vor dem Regen ging das noch gut, jetzt schaffe ich es nicht mehr. Weiter zur Sektion 7 im Bach. Das schaffen alle, aber ich sehe keinen, der weniger als 3 Füsse braucht.

Nochmal von vorne, alles wie gehabt. Werni Weber sagt, dass er sich geschworen hat, nie mehr in solchem Rutsch-Matsch zu fahren, und macht sich auf den Heimweg. Da kommt Max mit seiner 1000-Trial-Erfahrung. In der Sektion 6 findet er mal wieder die bessere Spur. Weg entlang, dann in die Wiese runter und grad hinauf, so gehts. Ich probiers auch, mein erster Nuller. Leider hatte ich in dieser Sektion aber schon 2 Fünfer.

Dann muss ich mal zurück zum Auto, etwas trinken. Die Reihen parkierter Autos haben sich schon gelichtet. Und es regnet schon wieder, ziemlich stark. Felix schraubt an

seiner Montesa. Der Kühlerventilator hat sich verabschiedet. Der Töff von Matti ist noch blitzsauber, hat noch keine Sektion gesehen.

Als ich dann zurück im Wald bin, geht gar nichts mehr. Sogar der breite Weg hinauf zur oberen Wiese ist ein Krampf. Man kann nicht mal mehr schieben, weil auch die Stiefel rutschen, und sooo steil ist es da gar nicht. Max hat inzwischen auch bei der Sektion 1 eine Spur gefunden, nämlich von ganz unten grad die Wiese rauf, dann durch den Sektions-Eingang, und dann hillclimbing-mässig den Hang rauf. Ich will's auch probieren, aber genau in dem Moment kommt Chrigel Ritter und sagt, dass wir nicht durch die Wiese fahren dürfen. Auch nicht das kleine Stück? Auch nicht das kleine Stück! Also wieder 5 Punkte.

Auch die Sektion 4 ist jetzt nicht mehr zu schaffen. Das Weglein am Hang entlang geht zwar noch, aber man kommt nicht mehr die zwei Meter zum Weg hinauf. Also wieder 5 Punkte.

Nun will ich's bei Sektion 5 nochmal genau sehen. Ich fahre/rutsche von oben an den Start, komme mit dem Vorderrad zehn Zentimeter über die Kante und kann den Töff nicht mehr halten. Beide Räder und die Stiefel rutschen, ich kann höchstens noch ein wenig die Richtung beeinflussen und ziele auf einen Baum. Da stehe ich nun, das Vorderrad an einem Baum, zwei Meter unter der Kante, zurück ist unmöglich, also runter. Seitwärts, alle Pneu und Stiefel rutschend, aber ich komme heil unten an. Trotzdem 5 Punkte.

Am Ende zähle ich die Punkte: 21 mal Fünf, 5 mal Drei, 2 mal Null. Na bitte, nur 75 Prozent Fünfer, hätte doch schlimmer sein können.

Kategorie A

1	Heinz Knup	130
2	Felix Eggenschwiler	140
3	Werner Weber	560

Kategorie B

1	René Fischer	68
2	Roland Blaser	83
3	Max Bürki	106
4	Christian Schregenberger	120
5	Brigitte Eberle	134
6	Daniel Knödler	485
7	Stephan Kaufmann	492
8	Patrick Frei	560
	Guido Schmid	560
	Thomas Suremann	560
	René Ruf	560

Kategorie C

1	Matthias Keller	560
	Therese Lederach	560

Aber der Töff sieht schlimm aus, beziehungsweise man sieht ihn kaum noch unter der Schlammkruste. Angeblich kann man ihn im Bach putzen. Also fahren wir zu dritt los. Der Bach sieht ziemlich tief aus, man sieht nicht wie tief, denn es ist eine braune Brühe. Aber die Abenteuerlust siegt, ich fahre hinein. Am Rand entlang gehts. Nach ein paar Metern hängen Äste übers Wasser. Ich fahre möglichst nah dran vorbei und zerkratze mir die Arme. Als ich vorbei bin, schaue ich zurück. Roli hat die Äste eine Spur weiter umfahren und trifft ein Loch. Ich sehe ihn grad noch abtauchen. Nur noch sein Kopf und der linke Lenkergriff kommen aus dem Wasser. Bis ich gewendet habe, hat er den Töff aber schon an den Rand geschoben. Ich fahr zurück, komme in Versuchung und fahre in der Mitte des Bachs eine Kurve, da wo er nicht so tief aussieht. Aber es ist doch tiefer als gedacht, der Motor

stellt ab. Es ist aber nicht so tief, dass das Wasser oben ins Luftfilter hätte fliessen können, es musste von unten durchs Entwässerungsloch eingedrungen sein. Töff aus dem Bach schieben, dabei Stiefel voll Wasser rausziehen, und mit Brigittes Hilfe den Töff zum Weg hinaufschieben (Danke Brigitte!). Jetzt nur nicht zu viel kicken, sonst füllt sich auch noch der Vergaser mit Wasser. Dann gehen wir zu Roli. Er hat versucht, den Töff anzukicken, aber auch eine 4T-Montesa läuft nach einem Vollbad nicht mehr. Zu dritt schieben/heben wir ihn hinauf zum Weg. Dann zum Auto zurückschieben. Immerhin sind jetzt die Räder sauber. Trockene Kleider anziehen, nach Hause fahren. Am Sonntag Töff abspritzen, Luftfilter trocknen, Töff ankicken. Er läuft, aber ich sehe staunend, wie aus den Ritzen der Alternator-Abdeckung Wasser sprudelt. Also auch diesen Deckel abschrauben, Wasser ablassen, ist ziemlich braun, dann steht die GasGas wieder da, wie wenn nichts gewesen wäre, bereit zu neuen Taten.

Eine Woche später ist die Rangliste online. Sieben Fahrer haben sich die Maximalpunktzahl von 560 schreiben lassen, darunter alle C-Fahrer. Zwei haben nur die Bachsektion gemacht und sich bei den anderen sechs Sektionen je vier mal 20 Punkte schreiben lassen. Nur sieben Fahrer haben sich durch alle vier Runden durchgekämpft, mit mehr oder weniger Erfolg. Es scheint, dass René und Roli noch mehr gute Spuren gefunden haben als Max. Aber man kann sagen: Diese Meisterschaftspunkte wurden hart erarbeitet! Kommentar von Felix: «Trial ist halt ein Outdoor-Sport.»

Christian Schregenberger



Mittwoch, 27. Juni 2007

Wie Ihr ja wisst, ist die Grube in Lufingen total im Umbruch und daher für unsere Zwecke nicht mehr brauchbar. Deshalb wollte ich mich bei der Firma Dübendorfer erkundigen, ob es eventuell eine Alternative Trainingsmöglichkeit für uns Trialfahrer gäbe. Ich musste feststellen, dass Hansruedi Arter nicht mehr (zuständig) ist...

Nach mehreren Telefonaten gelangte ich schliesslich an den richtigen Mann. Niklaus Feldmann ist der technische Geschäftsführer der Firma Dübendorfer. Ihm sind sämtliche Gruben und technischen Einrichtungen unterstellt. Was er sagt, gilt.

Nach einigen Gesprächen, welche ich nach Rücksprache im Namen des TWN führte, konnte ich feststellen, dass Herr Feldmann unserem Sport und unseren Anliegen durchaus gewogen ist. Er machte mir den Vorschlag, dass wir uns bald treffen sollten, da er wissen wolle, mit wem er es zu tun habe. Ferner könne er uns eventuell ein anderes Trainingsgelände anbieten.

Am Mittwoch, 27. Juni um 18 Uhr sind Chrigi Weilenmann und ich nach Bassersdorf gefahren um uns mit Herrn Feldmann zu treffen. Er hat uns dann ohne grosse Umschweife in sein Auto geladen und uns eine Grube nach der anderen gezeigt. Dies vorallem mit den Augenmerk darauf, dass die Grube, oder der Grubenteil, länger nicht bearbeitet werden wird, damit ein fixes Trainingsgelände geschaffen werden könnte.

Wir konnten aussuchen! Und haben uns für die Grube «Rütifeld» in Windlach entschieden. Der vordere Teil, wo auch die Fahrzeugschuppen stehen, beinhaltet ein für uns gut geeignetes Gelände welches netto sicher fast doppelt so gross ist, wie Lufingen es war. Wir hatten da auch schon mal das eine oder andere Club-Trial.

Nachdem wir uns entschieden haben, erläuterte uns Herr Feldmann, dass wir die Grube haben können. Dies zu ähnlichen Bedingungen wie bisher Lufingen. Jeden Samstag als Trainingsanlage sowie für Wettkämpfe. Die Ansprechpartner (Schlüssel) sind: Patrick Frei, Markus Senn, Christian Weilenmann, Walter Traber, Willi Müggler und Peter Vogelsang. Die Wettkampftermine sollten wir ihm jeweils anfangs Jahr bekanntgeben, damit er bei anderweitigen Anfragen die Übersicht nicht verliere.

Das definitive okay ist bei Redaktionsschluss noch nicht gegeben, aber die Chancen stehen gut. Ich hoffe, dass wir im Sinne des TWN gehandelt haben und freue mich, dass wir bald wieder ein Trainingsgelände haben werden, welches den Namen auch verdient.

Markus Senn

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



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

P.P.
8038 Zürich

Adressberichtigung
bitte melden an:
Patrick Frei
Drosselstrasse 20
8038 Zürich

***Auf einer Flussfahrt
in Strasbourg kann man
Pfingsten so richtig
geniessen.***

