

# 2010 3



# Liebe TWN Kolleginnen und Kollegen

1  
.....

Toooooor, hopp Schwiiz, ...ausgeschieden... hopp Japan... auch ausgeschieden, dammi, scheiss Fussball... dafür war das Q2 vom Motorradfahren her spannend.

Schönes SAM Trial in Stallikon, von Richi organisiert, dann mit Walti via Internet in Schottland mitgefiebert... dammi, auch ausgeschieden... dann Trialrichter für SAM Windlach organisieren... «Ah so, da mached mir d'Brugg mit de Uffahrt» ...oh je, zum Glück kann Markus mit all seinen Kräften das Trial doch super über die Bühne ziehen, trotz Terminkollision... weil, ja, auch ich bin dieses Jahr «abtrüinig», scheid aus... weil ich unbedingt wieder einmal in Italien ans 2-Tage-Twinshock-Trial meiner Freunde bei Turin fahren möchte... an der Grenze dann von der Guardia di Finanzia wie Schwerverbrecher 3 Stunden festgehalten, 2 von 4 Motorrädern als Schmuggelware konfisziert... dammi, schon wieder ausgeschieden...

Dann Vorstandssitzung bei mir im Garten... nein, Regen, ausgeschieden, drinnen, dafür super schöne Abendausfahrt mit Hans-Ueli, haben 5 mal die Konaueramt-Autobahn überquert, alles auf Nebenstrassen, sehr schön. FMS Trial Bassecourt mit Start und Fest im Dorf, sehr schön, aber für die erste Runde 2.5 Stunden... wollte fast wieder aufladen, doch noch fertiggefahren.

Trial Lügen in schönem Graubünden oberhalb Chur mit Prachtswetter, in der ersten Sektion in der ersten Kurve Bodenkontakt, 5,...aber nein, nicht ausgeschieden, neuer Bremshebel montiert und noch 3. geworden.

Leider ist die geplante Sternfahrt von Markus auch ausgeschieden, mangels Helfern... eigentlich schade... «Wenn die Strassenfahrer nicht ans Trial Windlach zum Richtern kommen, dann helfen wir denen auch nicht»...??? ...hää? Tja, so ein Spruch war gefallen... «De Päde isch ja au abtrüinig worde und an es anders Trial gange»... hää???... Habe über 10 mal das SAM Trial Lufingen geschmissen... mache seit bald 20 Jahren das TWN Heft... was soll's, es gibt halt immer Nörgler, prallt an mir ab, dafür freue ich mich auf das Programm im 3. Quartal und das neue Heft, welches Andrea trotz Kampf mit Computer und Zeit wieder publiziert hat. Danke Andrea! Grande Bacio!

So, nun geniesst den Sommer und pflegt die Kameradschaft, die Welt hat schon zu viel Probleme, Neid und Missgunst.  
Lieber Gruss Päde



## Der Vorstand 2010

### Präsident

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

### Vize Präsident

Hans-Ueli Hotz  
Sihlmatten 5  
8134 Adliswil  
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

Markus Senn  
Feldstrasse 13  
5628 Althäusern  
Telefon 056 664 25 89  
senn.m@bluewin.ch

### 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](http://www.twncub.ch)

## 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



Montesa Cota 4RT



Spezialpreis  
für Trialer

**HONDA**  
The Power of Dreams

Verkauf und Service  
Reparaturen  
Ersatzteile  
Occasionen

[www.mototaiana.ch](http://www.mototaiana.ch)

**TRIANA**  
MOTOS ZÜRICH

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



Starting Number 89 this year, using the same bike for the second time.

Mit der TYZ YAMAHA bin ich 4 Six Days gefahren und sie ist immer noch als eiserne Reserve einsatzbereit. Sollte ich das Versprechen für das Centenary 2011 wirklich wahr machen und wieder mit der TYZ antreten? Wir werden sehen wie ich 2010, bei meiner neunten Teilnahme physisch abschneiden werde und danach entscheiden.

### Ankunft in Fort William/Scotland am Freitag, 1. Mai 2009.

Die Reise mit der Fähre nach Rosyth/Edinburgh auf der wieder eröffneten Route Zeebrügge–Rosyth in einer etwas engen Kabine, der Kundenservice ist nicht mehr so gut wie damals auf der Fast Ferry Line.

### Einschreiben und Maschinenabnahme

Alles verläuft in geordneten Bahnen, einzig die gewohnte Tankfüllung nach der Riders Cavalcade kann nicht abgeholt werden. Wahrscheinlich gibt's am Montagmorgen Most für alle, viele transparente GAS GAS Tanks sind fast leer.

**Riding Numbers: Àireamhan farpaisich**  
**Routes announced: Slighean air ainmeachadh!**  
**Parc Ferme: Rèiteachadh ùr airson 2010**

Mit diesen keltischen Bezeichnungen hat das Organisationskomitee die Informationen für die Teilnehmer aufgepeppt. Die alte gälische Sprache wird in den schottischen Schulen wieder vermittelt und soll das Selbstvertrauen und den Nationalstolz der jungen Generationen in Schottland fördern.

### Montag, 3. Mai 2010

#### 75 Meilen, 7 Std 15 Min Fahrzeit

Die Scottish Army ist frühmorgens bereit für das Auftanken. Start mit der Nummer 89, 1 Stunde und 29 Minuten nach dem ersten Fahrer. Schon die Anfahrt zu den Upper Leanachen Sektionen mit einer Steigung und Moorboden zeigt den Teilnehmern am ersten Tag wo der Hammer hängt. Für alle Nicht-Locals ist das schon mal ein Vorgeschmack der neuen Streckenführung, von der die Organisatoren schwärmen. Das pumpt dich gerade mal kräftig aus!

Anschliessend hämmern die Steine auf den Wegen als Erstes von unten auf die Handgelenke und schütteln alles kräftig durch, weiter nach Bradileig und erste Moor-Crossings. Der erste 400 Meter lange Aufstieg erinnert dich an den zu hohen Luftdruck im Hinterreifen und gezwungenermassen erfolgt ein Halt mitten im Hang. Ans Wegfahren ist gar nicht zu denken; das nächste untenliegende Plateau ansteuern – 4-Gang-Abschiessen – und weiter geht die Post bis die Arme lang werden. Aber nix aufgeben, weil steady going bringt Erfolg.

Endlich Kinlochleven nach 2½ Stunden Fahrzeit für 15 Meilen im Niemandsland. Mittagsrast und Informationen von Cedric Robert. Er ist der dritte Schweizer Teilnehmer neben Eusebio Gago und mir. Kurz vor der Mittagsrast (15 Minuten) hat er bei der Sektion Schoolhouse vorne einen Plattfuss eingefangen und viel Zeit verloren. Schade, die ersten Eindrücke der SSDT auf diese Weise zu erfahren, aber auch das ist Teil der tausend Geschichten die während der Six Days für jeden einzelnen geschrieben werden.



Leider fällt Cedric mit über einer Stunde Überzeit abends aus der Wertung, er kann aber weiterfahren.

Albert Cabestany belegt punktgleich mit dem Ersten den zweiten Platz am ersten Tag (3 Strafpunkte). Eusebio Gago schliesst mit 73 Punkten seinen ersten Tag ab und ich mit 130. Sehr viele Fahrer haben Zeitstrafpunkte eingefahren. Die Abschlusssektion Town Hall Brae



wurde mit neuen Schwierigkeiten gespickt und mich spickt's von einer Stufe in die andere. Auch da wieder eine 5 zum Abschluss des Tages, aber sonst sehr zufrieden mit meiner persönlichen Organisation und dem Verhalten während des Tages.

### Dienstag, 4. Mai 2010

#### 103 Meilen, 7 Std 45 Min Fahrzeit

Laggan Locks als erste Sektionen. Endlich wieder! Mit Marias Motivationsbemerkungen aus der gestrigen Town Hall Brae Sektion schiesse ich in die Anfangssection und veranlasse eine ständige Verbesserung mit meiner Fahrweise beim jedem Meter der folgenden 2 Sektionen. Nach 150 Metern erreiche ich die Markierung End of Hill und bin happy.

Die anschliessende Moordurchfahrt wurde von den Organisatoren gestrichen (to buggy) und es geht zurück auf die Strasse. Weiter bis nach Meall Damh A&B, Creag Nan Gobhar,

#### Town Hall Brae



und Ceannacroc Forest. Bei der Doppelsektion Creag Nan Gobhar knalle ich beim Ausgang mit dem Schalthebel auf einen Stein und das Geriebe lässt sich nicht mehr schalten. Auf der gegenüberliegenden Talseite liegen die Ceannacroc Forest Sektionen. 3 von 4 kann ich noch erklimmen und dann ist fertig. Anschliessendes Schräghangfahren während 1 Stunde Richtung Creag Lundie im tiefen Sumpfboden mit dem 1. Gang ist kaum möglich; so verliere ich Zeit, Energie und Treibstoff. Ich beobachte wie Locals zurück zur Talsohle fahren und auf einem Kiesweg entlang des Flusses entschwinden. Also auch runter und Maschine zur Seite gelegt – Kupplungsdeckel demontiert und kuckst du – aber keine Schaltmechanismen zu entdecken – alles wieder montiert und Weitertuckern im 1. Gang. Möglichst Benzin sparen. Auf einem Riesenumweg erreiche ich nach 1 Stunde die Mittagsrast, nach den Sektionen Creag Lundie. Auftanken, warmer Tee und die Windjacke anziehen und weiter geht's. Fort William ist 38 Meilen entfernt und ist mit einer Tankfüllung kaum zu erreichen. Abzweigung nehmen und zu den Sektionen Forest Gate, vielleicht hat da jemand Benzin dabei. Verzweifelt bettle ich von einem Zuschauer 3 Liter Benzin ab. Zurück auf die Hauptstrasse Richtung Fort William. Invergarry – das ist noch mal 5 Kilometer weiter als die erste Etappe heute morgen und das Benzin geht mir bestimmt aus bis Fort William.

Nach 10 Kilometern hält ein Auto mit Austria-Nummernschildern am Strassenrand und bietet mir Hilfe an. Der Töff wird eingeladen und ich werde bis nach Fort William in den Paddock geführt. Vielen Dank Gerhard

aus Österreich! Bei Pidcock-Honda kriege ich Hinweise was alles zu demontieren ist, damit die gebrochene Schaltwelle ausgetauscht werden kann. Gesagt, getan und nach 1 Stunde ist das Moped wieder fit und geht in den Parc Ferme.

Anschliessend die Meldung im Race Office über den Ausschluss abgegeben und gleichzeitig die Bestätigung für das Weiterfahren ausserhalb der Wertung eingeholt.

Der letzte Time-Control-Stempel und alle Sektionen am Nachmittag fehlen, respektive ergeben eine astronomische Gesamtpunktzahl. Nun, es gibt auch Andere die ziehen ein schwereres Los: Marc Teissier (CEO und Owner SHERCO) kommt schon am Montag schwer verletzt in den Paddock zurück. Andere sind mit irreparablen Defekten aus der Wertung gefallen und fahren nicht weiter. Cedric Robert hatte einen Reifenschaden hinten und wieder Überzeit. Dennoch, ich freue mich auf morgen.

#### **Mittwoch, 5. Mai 2010** **77 Meilen, 7 Std 15 Min Fahrzeit**

Weatherforecast von BBC Scotland verspricht neben der Aschewolke des Island-Vulkans schönes Frühlingswetter. Als Drittlletzter werde ich vom Starter auf die Reise geschickt. Vorgesehene Endzeit am Abend 19.30 Uhr. Ich bin ausserhalb der Wertung «No Awards Basis». Das gibt mir auch die Gelegenheit eine ruhigere Gangart einzuschlagen. Trotzdem bin ich bei den Sektionen tagsüber immer mit Gary Mc Donald zusammen; er ist ein «Flieger» – das sind die, welche über die Moore schweben und keine Bugs fahren müssen. Meine Moorpassagen sind schon ganz passabel und steady rolling

zahlt sich aus. Ohne Überzeit fahre ich in den Parc Ferme.

Insalata e Pasta beim Italiener und guter Schlaf sollen mir den Rest der Woche versüssen; ganz im Gegensatz zu den Observern, etwa 50% der Gäste im Nevis Hotel haben Durchfall und fühlen sich unwohl, trotzdem versehen sie ihren Dienst an den Kontrollpunkten und in den Highlands. Ein Bravo dem Durchhaltewillen, nicht dem Durchfall!

#### **Donnerstag, 6. Mai 2010** **108 Meilen, 7 Std 50 Min Fahrzeit**

Traditionelle, bekannte Streckenführung mit Tagesabschluss in Leanachen. Mit diesen 6 Sektionen soll auch der im Juni 2010

stattfindende Trial-WM Lauf promotet werden.

Heftige steile Auffahrten über die berüchtigten schwarzen Löcher vor Creagan a Bhuie, Fahren bis zu den Bergen am Horizont, Hammerschläge in den Sektionen des Rannoch Moor, die Überfahrt im Moor bis Ghuanach Gorge, das sind alles zu erwartende Abenteuer des heutigen Tages.

Dieser Eintrag wird frühmorgens um 6 Uhr als Vorbereitung der Tagesetappe eingetippt. Was der Tag schlussendlich an Abenteuern geliefert hat, lässt sich nicht alles niederschreiben. Manchmal bleibt man in den Highlands auf den Hügelspitzen stehen, genießt das 360° Panorama und holt einen tiefen Atemzug Befriedigung, so poetisch sind die SSDT.

*Neu und nur bei uns!*

**YAMAHA**  
*Touching Your Heart*

**WR 250 R**

- E-Starter
- Einspritzung
- Exup-System
- 6-Gang Getriebe
- 270mm Federweg
- 125kg Leergewicht
- Ab MFK:

**Fr. 9'990.-**

**Ruegg YAMAHA**  
www.ruegg-yamaha.ch

**Forchstrasse 220**  
**8032 Zürich**  
**Tel: 044 381 75 65**

Aber nichts dergleichen: Beim Abholen des Fahrzeugs im Parc Ferme zur vorgesehenen Zeit um 11.31 Uhr ist die Nummerntafel demontiert und ich figuriere auf der Liste der Excluded Riders.

Kurzer Besuch im Race Office des Nevis Hotels. Da wird mir bestätigt dass gestern die Sektionen Loch Eilde Cottage keinen Eintrag der Nummer 89 aufweisen, das bedeutet 1 Sektionengruppe nicht gefahren und zum 2. Mal aus der Wertung. Das Reglement bestimmt dabei den völligen Ausschluss aus der Veranstaltung. Ich hinterlasse im Race Office noch meine Hoteltelefonnummer und die Bereitschaft als Observer mitzuhelfen (siehe Sektion Durchfall Mittwoch).

Ende Aus Maus! Zurück ins Hotel und Velokleidung angezogen, aufs Bike und mit Maria eine schöne Ausfahrt machen bis Leanachen. Dort beobachten wir ca. 200 Fahrer in der Sektion Nr. 5. Nicht langweilig

sondern interessant wie die Teilnehmer verschiedenartig die Sektion angehen, meistern oder scheitern. Jedenfalls ist der Unterschied zwischen alten und jungen Teilnehmern deutlich auszumachen. Nix mehr gross die Sektion besichtigen und kraftvoll dreinhauen, sondern direkt mit Rucksack einfahren und Fussmarsch mit dem Moped über die Steine. Da wird mir klar: ich gehöre auch zu denen, die sich nur noch durchschleppen und anderen den Startplatz wegnehmen. Dann kommt Duncan.

Nochmal bestätigt mir Duncan Mitchell die Abmachung, 2011 gemeinsam YAMAHA TYZ zu starten. Er stellt 2 TYZ zur als Ersatzteillager zur Verfügung. Ich sage zu und bin nun motiviert für das nächste Ziel. Teilnahme am Centenary SSDT 2011. Danach ist Schluss mit Sixdays als Teilnehmer. Ob sonstige Verbindungen zur SSDT entstehen oder aufrechterhalten werden, wird sich noch weisen.

### **Freitag, 7. Mai 2010**

#### **Vorbereitung für den zweitletzten Tag.**

Die vorgesehene Schokolade für Samstag, den Chocolate Delivery Day, wird verpackt und ins Ben Nevis Hotel geliefert. Dort werden sie in die Lunch Packs verteilt und so kommen die Observers zu ihrer verdienten Schoggi.

Fahrt im Auto bis zum Parkplatz Coran Ferry, Überfahrt mit dem Velo (gratis) und Besuch der Sektionen Meal Nam Each, Kilmalieu und Ruba Ruadh. Wir verbringen den Nachmittag bei Kilmalieu. Wir sehen das gesamte Fahrerfeld in der Mittelsektion über die Steine fahren, hüpfen und fallen. Am eindrücklichsten sind da schon die 4 Frauen im Teilnehmerfeld. Ruhig und besonnen studieren

sie die Sektionen und fahren mit guten Leistungen hoch. Die Männer hingegen schubsen und schieben an den Steinen rum, als ob 500 Kilo mit dem Fuss bewegt werden könnten. Vor allem die «Sektionenbauer» sind oft doppelt beschissen, weil ein Vorfahrer in der Verzweiflung mit viel Gas einen Riesenkuller genau in ihre Spur versetzt.

Das Geheimnis liegt im Rhythmus, im Gasschub, im Aufwärtsdrang und im artistischen Grundvermögen, sich aus schwierigen Situationen zu retten und das alles im Non-Stop Fahrstil.

Ein schöner Tag. Wir sind mit dem Velo über die Coran Ferry 12 Meilen der Küste entlang gefahren und genossen den Sonnenschein. Das abendliche Pizzaessen und der Raspberry Creamcake versüssen uns den Rest des Tages. Good Night, tomorrow will be the last day!

### **Samstag, 8. Mai 2010**

Heute planen wir den Besuch der Pipeline. Der Fussmarsch ab Kinlochleven Parkplatz ist gut zu packen und am Nachmittag mit dem Velo ins Glen Nevis zu den Sektionen. Gerne wäre ich als Fahrer dabei. Das Heimkommen nach dieser anstrengenden Veranstaltung ist so tiefgründig bewegend (siehe auch SSDT Diary 2002).

Doch zuerst mal die Impressionen der Sektionen Pipeline: 1 und 2 sind flüssig fahrbar und werden teilweise ohne Rekognoszierung bewältigt. Sektion 3 und 4 im oberen Teil verändert sich im Laufe des Tages von trocken fahrbar bis glitschig ohne Hochkommen. Dies weil sich der Sektioneneingang im Seitenarm einer nassen Moorwiese befindet



**Michael Brown (Leaderbord No. 267) in der Sektion 4 Pipeline in Kinlochleven.**

und die Fahrer den an den Pneus haftenden Dreck in der Sektion verteilen. Die Steine sind durch das jahrelange Befahren teilweise rundgeschliffen und bieten keine Haftung mehr. Weitere Faktoren für erfolgreiches Bewältigen sind vor allem in der Bestimmtheit des Fahrens zu ermitteln.

Sämtliche Spitzenfahrer nehmen sich unabhängig von-einander, mehr Zeit für die Rekognoszierung als der Rest des Feldes. Das Fahren sieht dann jeweils easy aus und die fahrerischen Fähigkeiten in solchen Sonderzuständen spielen sicher auch eine Rolle. Aber viel wichtiger ist die Bestimmtheit und Stamina schon beim Einfahren in die Sektion. Man kann es schon beim Sektionseingang hören ob der Motor beherzt angetrieben und die nötige Geschwindigkeit aufgebaut wird, oder ob versucht wird



**Kilmalieu Sektion 4**



da hochzukommen und mal schauen was geht. Auch schwächere Fahrer beweisen die erfolgreiche Anwendung dieser Stamina (Überzeugende Haltung) und fahren einfach hoch.

Vor allem die 5 Frauen im Teilnehmerfeld beeindruckten mit selbstbewusstem Auftritt und Fahrkönnen auch in dieser Sektion. Die Impressionen werden vor Ort mit Maria besprochen und eine kritische Selbstbetrachtung bringt mir viele neue Erkenntnisse. Für mich waren das Schlüsselmomente, zum Teil wertvoller als selber fahren und viel neue Motivation für die Teilnahme im Jahr 2011!

Die Preisverleihung am Samstagabend: Die Teilnehmer und Offiziellen verbringen einen gemeinsamen schönen Abend und dann schon

wieder goodbye. Sieger Alex Wigg vor Michael Brown und Ben Hemingway. Eusebio Gago mit seinem First Class Award auf Rang 112, Bravo!

### **Sonntag, 9. Mai 2010**

Aufräumarbeiten im Auto und Hotel. Abfahrt. Unser Ziel Southend liegt auf der Halbinsel Kintyre. Am Süd-Ost Ende von Schottland finden wir schroffe Landschaften, Burgen, Eindrücke des Meeres, Abgeschiedenheit und Gastfreundschaft bei B&B.

Verabschiedung von Fort William, kurzer Besuch beim Nevis Range Mountain Bike Downhill Contest, damit wir sehen was wirklich abgeht mit 20 cm Federweg am Velo. Wir sind beeindruckt und die Szene gefällt uns sehr.

Wir fahren weiter auf der Argyll Küstenstrasse. Badende Kinder im Meer (uuh kalt), viele Schafe und Highland-Cattle-Rinder, windzerzauste Vegetation und Einsamkeit prägen die Halbinsel. Bis wir abends im Argyll Arms Hotel in Southend Halt machen. Einfache gute Küche und viel Gastfreundschaft sind uns immer wieder in Schottland begegnet.

### **Montag, 10. Mai 2010**

Frühstück und weiter Richtung Norden. Wir besichtigen das Wasserkraftwerk Ben Cruachan und ein malerisches Schloss mit Garten in Invereray. Die Routenwahl führt uns zum Tagesziel Kenmore. Wir belegen im ältesten Inn Schottlands ein Doppelzimmer, speisen Highland Fillets und Lamm, schlafen gut und lange.

### **Dienstag, 11. Mai 2010**

Frühmorgens eine Velotour durch den Taymore Schlosspark mit Golfplatz und entlang dem forellenreichen Tay River. Weiter im Auto Richtung Edinburgh und schon bald sind wir wieder auf der Fähre Richtung Belgien.



### **Ziele für SSDT 2011**

- Ersatzmaterial direkt auf dem Fahrzeug, Vorderrad-schlauch unter Gabelbrücke
- Kleine Bauchtasche mit Werkzeug, kein Rucksack mehr
- Statt Protektoren all over, sinnvolle Bekleidung für mehr Bewegungsfreiheit und kombinierte Schutzartikel wie Trinksack als Rückenprotektor
- Reduktion Fahrzeuggewicht, Ersatz der Stahlachsen gegen Aluminium
- Quick Access Vergaser/Luftfilter sicherstellen, Aluminiumschrauben M 6 einsetzen
- Motivation und Konzentration gestärkt, Selbstbewusstsein und Spieltrieb festigen
- In der Wertung als Finisher ankommen, keine mechanischen, physischen und psychischen Schwachpunkte aufkommen lassen.
- Volle Konzentration ab sofort, auch bei der 10. Teilnahme kann vieles schief laufen!

Im Kopf sind neue Aufgaben und Projekte herangewachsen. Die YAMAHA TYZ wird aufgepeppt und erleichtert. Stahlachsen, Vorderbremse, Fussrasten und vieles mehr sollen überarbeitet werden. Ich freue mich schon aufs Umrüsten und Entwickeln neuer Teile.

Ich darf meine Eindrücke und Gedanken mit Maria teilen und bin sehr dankbar dafür. Sie ist die kritische Stimme an meiner Seite und hilft mir über viele schwierige Situationen hinweg. Für mich ist es eine doppelte Freude, gemeinsames zu erleben und zu genießen.

Wir sind ein starkes Team.

After the scottish is before the scottish!

Walter und Maria

**Juli**

**Do 15. Abendausfahrt** Peter Wohler Treff Restaurant Frohe Aussicht, Zumikon  
19.15 Uhr 044 918 29 60 von Zürich erste Ausfahrt Zumikon,  
beim Kreisel rechts, 100 Meter

**August**

**Do 12. Abendausfahrt** Ruedi Meier Treff Flugplatz Speck, Fehraltorf  
19.15 Uhr 044 954 11 37

**Do 19. Minigolf** bei schönem Wetter neben Schwimmbad  
19 Uhr Affoltern am Albis, bei Regen Jassen  
im Restaurant Mühleberg Aeugst 044 761 63 52

**So 29. Veteranenausfahrt** Peter Wohler organisiert von el Presidente  
10 Uhr 044 918 29 60 Restaurant Schindeli Unterlunkhofen

**September**

**So 12. Velotour** Peter Weber Treffpunkt Parkplatz Aldi in Cham  
10.30 Uhr **um den Zugersee** 079 217 86 64 Runde um den Zugersee, evtl. mit Schiffsfahrt

**So 26. Pässefahrt** Treff Restaurant Mövenpick Sihlbrugg,  
7 Uhr Kaffee und Gipfeli, Route besprechen  
und on the road again

**Oktober**

**Do 21. Kegeln** Peter Wohler Restaurant Herrenberg Bergdietikon  
19 Uhr 044 918 29 60

**November**

**Fr 26. Generalversammlung** in der Kantine, Allmend Zürich  
19.30h

**Sa 27. Trial Testtag** Ch. Weilenmann in der Kiesgrube Windlach  
13 Uhr 079 355 97 43

**Sammler sucht  
Oldtimer-Motorräder und Teile,  
sowie alte Prospekte,  
Handbücher, etc.  
Ueli Schmid, Küsnacht,  
079 447 80 73**

ZÜRICH

BUHEGG MOTOS AG

**MONTESA  
COTA 4RT 2010**

Ab Oktober sind zwei neue Modelle von Montesa lieferbar:

**COTA 4RT Standard 2010**



Katalog-Preis  
Fr. 10 490.-  
inkl. Homologation  
**Netto fahrbereit**  
**Fr. 10 100.-**

**COTA 4RT Repsol 2010**



Katalog-Preis  
Fr. 10 990.-  
inkl. Homologation  
**Netto fahrbereit**  
**Fr. 10 600.-**

**An der COTA 4RT 2009 wurden folgende Verbesserungen vorgenommen:**

- > Neues Pro Link Dämpfer-System hinten.
- > Hydraulik-Dämpfer geändert um das Gewicht zu senken.
- > Neue Kupplung mit Hydraulik-Elementen der Marke AJP für mehr Feingefühl und weniger Stösse.

**BUHEGG MOTOS AG**

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

**August**

|                |  |  |
|----------------|--|--|
| <b>Sa 7.</b>   | CET <b>Windlach</b> ZH                       | Clubtrial, Start: 13.00 Uhr<br>Infos: Markus Senn, 079 215 09 09   |
| <b>So 15.</b>  | FMS <b>Roches</b> BE                         | Start: 9.00 Uhr, Infos: www.swissmoto.org                          |
| <b>Sa 21.</b>  | TWN <b>Plausch-Rallye</b><br>provisorisch    | Rallye-Start: 7.30 Uhr<br>Infos: Markus Senn, 079 215 09 09        |
| <b>So 22.</b>  | offen FMS <b>Susten</b> VS                   | Start: 9.00 Uhr, Infos: www.swissmoto.org                          |
| <b>27.-29.</b> | <b>3 Giorni di Valtellina Bormio</b> Italien | Infos: Patrick Frei 079 367 46 56<br>und Ueli Schmid 079 447 80 73 |
| <b>28.-29.</b> | <b>Vestiges Moudon</b> VS                    | Infos: www.trial-moudon.ch   |

**September**

|               |                               |  |
|---------------|-------------------------------|--|
| <b>Sa 4.</b>  | FMS <b>Grimmialp</b> BE       | Start: 9.00 Uhr, Infos: www.swissmoto.org                        |
| <b>So 5.</b>  | FMS/SAM <b>Grimmialp</b> BE   | Start: 9.00 Uhr, Infos: www.swissmoto.org, www.s-a-m.ch          |
| <b>So 12.</b> | SAM/BoPo <b>Biberach</b> D    | Start: 9.00 Uhr, Infos: www.s-a-m.ch                             |
| <b>So 19.</b> | SAM/BoPo <b>Herbolzheim</b> D | Start: 9.00 Uhr, Infos: www.s-a-m.ch                             |
| <b>Sa 25.</b> | TWN <b>Hilfikon</b> AG        | Clubtrial, Start: 13.00 Uhr<br>Infos: Markus Senn, 056 664 25 89 |

**Oktober**

|               |                            |   |
|---------------|----------------------------|---|
| <b>So 3.</b>  | FMS/SAM <b>Grandval</b> JU | Start: 9.00 Uhr, Infos: www.swissmoto.org, www.s-a-m.ch                     |
| <b>So 10.</b> | SAM/BoPo <b>Vandans</b> A  | Start: 9.00 Uhr, Infos: www.s-a-m.ch  |
| <b>Sa 16.</b> | TWN <b>Windlach</b> ZH     | offizielles Training, Start: 13.00 Uhr<br>Infos: Markus Senn, 056 664 25 89 |
| <b>Sa 30.</b> | TWN <b>Windlach</b> ZH     | Clubtrial, Start: 13.00 Uhr<br>Infos: Markus Senn, 056 664 25 89            |

**November**

|               |   |   |
|---------------|---|---|
| <b>Sa 6.</b>  | TWN/CET <b>Grubentag in Windlach</b> ZH | Start: 9.00 Uhr, Grubentag für TWN-ler und CET-ler<br>Infos: Markus Senn, 079 215 09 09 |
| <b>Sa 20.</b> | TWN <b>Windlach</b> ZH                  | Clubtrial, Start: 13.00 Uhr<br>Infos: Markus Senn, 079 215 09 09                        |
| <b>Fr 27.</b> | TWN <b>Generalversammlung</b>           | Restaurant Kantine, Allmend Zürich, Beginn: 19.30 Uhr                                   |
| <b>Sa 28.</b> | <b>Trialtesttag in Hilfikon</b>         | Die neuen Modelle! Beginn: 13.00 Uhr<br>Infos: Christian Weilenmann, 079 355 97 43      |

**Dezember**

|              |                        |  |
|--------------|------------------------|--|
| <b>Sa 4.</b> | TWN <b>Chlaustrial</b> | Clubtrial, Start: 13.00 Uhr<br>Infos: Markus Senn, 079 215 09 09 |
|--------------|------------------------|--|

**Fantic-Ersatzteile**

Vertretung **SHERCO**  
4G  
POLAR STRIKE



**Joseph Manser**  
Motos

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

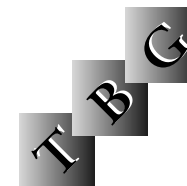


**Trial Occasionen**  
**Ersatzteile**  
**An allen SAM-Trials**



**Josef Gander**

Beratung  
Buchhaltung  
Abschluss  
Revision



**Treuhandbüro Gander**

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



Erstmals zählte dieses Jahr das Trial Windlach zur SAM- und zur Bodenseemeisterschaft. Diesem Umstand mussten die Sektionenbauer natürlich Rechnung tragen. Bereits eine Woche zuvor wurde mit schwerem Geschütz die Grube auf Vordermann gebracht. Etliche Stufen und Plateaus wurden neu geschaffen, um damit auch den Kategorie 2-Fahrern (Experten) etwas bieten zu können!

Leider war Petrus im Vorfeld der Veranstaltung nicht mit von der Partie: Da er den April wohl etwas verschlafen hatte, holte er die Regengüsse bekanntlich im Mai nach – und wie!

Fast zwei Wochen Dauerregen machten den steilen Hängen in der Trialgrube arg zu schaffen und so kam es, dass einige neu geschaffene Hindernisse von den sich losgelösten Erd- und Kiesmassen überschwemmt wurden... Die freien Tage über die Auffahrt mussten nun zur Schadensbegrenzung herhalten – nix mit frei und so!

Wie gesagt, das Wetter im Vorfeld war besch...eiden! Deshalb steckten die Mannen rund um Streckenchef Christian Weilenmann die 9 Sektionen (ja, schon wieder eine mehr!) «regenkonform», also eher leicht. Aber wie schon einmal in der erst vierjährigen Geschichte des Windlacher Trials, regnete es zeitweise überall – nur in Windlach nicht!

Der Boden war dadurch zwar anfangs noch feucht und trocknete im Verlaufe der Veranstaltung sogar noch (fast) ab. Also eher ein (zu) leichtes Trial? Die Punktestände der 62 (!) gestarteten Fahrer lassen durchaus darauf schliessen:

Die Klassen 2, 3, 4 und 7 starteten an Sektion 1, die restlichen (Kat. 5, 6, 8 und 9)

an der Sektion 6. Sektion 1, wie immer im Wäldchen, bot nun doch schon beachtliche Stufen, welche es unter anderem zu meistern galt. Das volle Potential des Geländes konnte hier wegen des weichen Waldbodens nicht ausgeschöpft werden. Nach anfänglichem Murren von Seiten einiger Fahrer, lagen hier aber spätestens in der dritten Runde Nuller drin.

Die Sektionen 1 bis 3 konnten nur der Reihe nach gefahren werden und waren, dem erwarteten Regenwetter entsprechend, auch eher leicht gesteckt.

Dann kam die 4! Nach der eher locker zu bewältigenden Stein-Sektion 3 nun doch noch einige Steine wo's was zu beissen gab! Sehr eng und praktisch nur Steine aneinander – einen Nuller habe ich hier nie gesehen. Der Stau war vorprogrammiert. Bei jedem Trial gibt es mindestens eine Sektion welche nicht läuft. Sei es weil zu lang, zu eng oder generell sehr schwer ausgesteckt. Hier war es diese, die 4.

Die restlichen Sektionen gingen in Ordnung und boten zusammen einen ordentlichen Rundkurs von knapp einem Kilometer – die Grube ist riesig, wird aber noch intensiv genutzt. Was könnte man hier alles anstellen, wenn man das gesamte Gelände nutzen könnte!

In der Klasse 2 (Experten) starteten nur gerade zwei Fahrer der einzige Schweizer, Patrick Fraefel, fehlte leider. Hier gewann der Montafoner Lukas Beck (oder ist er gar ein Vorarlberger?) aus Österreich, mit nur 24 Strafpunkten (10, 7, 3, 4) vor Armin Prutscher aus Deutschland, mit bereits 46 Zählern (17, 7, 12, 10), deutlich. Auch in Stallikon ver-

mochte Lukas Beck sich vor Armin zu setzen. Dort belegte er allerdings hinter dem heute leider nicht startenden Tobias Huser (D) den 2. Rang.

In der Spezialisten-Klasse 3 starteten nur 3 von 8 lizenzierten Fahrern, obwohl nur 3 Fahrer wirklich abwesend waren. Christian Weilenmann war als Streckenchef unterwegs und René Weilenmann verzichtete zu Gunsten seiner Freundin, welcher er als Coach zur Verfügung stand. Die erreichten Punkte sprechen hier eine deutliche Sprache: Die Spezialisten fuhren hier in Windlach bis auf einige Ausnahmen fast dieselbe Spur wie die Experten. Was für die einen eher einfach zu meistern war, gab bei den anderen doch schon markant mehr Fusseinsatz.

Souveräner Sieger in dieser Kategorie war mit 61 Zählern (20, 14, 13, 14) der letztjährige Meister, Michel Zubler. Als einziger schaffte der Uzwiler 3 Runden unter 20 Füssen. Der zweitplatzierte Christian Weber (aus der Zufikoner Weber-Dynastie) musste sich doch schon 99 Zähler (34, 24, 20, 21) knipsen lassen. Immerhin: Er blieb unter 100! Christian fährt die erste Saison bei den Spezialisten und schlägt sich als Aufsteiger wirklich ganz toll.

Auf dem 3. Rang mit 110 Punkten (38, 28, 23, 21) komplettiert Christian Fäh das Podest. Er hatte etwas mehr Startschwierigkeiten als seine beiden Mitbewerber, konnte sich aber Runde für Runde steigern. Platz 3 für Christian Fäh.

In der Klasse 4/7 der Fortgeschrittenen und Senioren, welche in der Meisterschaft zusammen gewertet werden, war wieder einmal Daniel Kronenberg das Mass aller Dinge.

**Die Spezialisten: 1. Michel Zubler;  
2. Christian Weber; 3. Christian Fäh**



Der Meister des Vorjahres setzte sich mit nur 29 Punkten (6, 5, 9, 9) souverän an die Spitze. Er schaffte es wieder einmal, alle Runden unter 10 Zählern zu bleiben!

Auf den zweiten Rang fuhr Felix Eggenchwiler mit 36 Füssen (9, 10, 10, 7). Der dritte auf dem Treppchen ist der Bündner Rolf Schläpfer. Er musste sich gegenüber dem Zweitplatzierten Felix 3 Punkte mehr knipsen lassen und beendete diesen Lauf mit 39 Zählern (16, 10, 5, 8). Vermutlich hatte er es wieder einmal eilig und war wohl in der ersten Runde jeweils der erste in den noch nassen Sektionen. Dies könnte erklären, weshalb er eine für seine Leistung «versaute» erste Runde fuhr. Danach ging es für den Domat/Emser immer besser und er blieb die letzten 2 Runden deutlich unter 10, dicht

gefolgt vom einzigen «jungen» Fahrer Remo Vogelsang, welcher nur einen Punkt mehr (40) verbuchen musste.

Die Klasse 5 (Einsteiger) wurde vom Vorjahresmeister in dieser Klasse, dem Bündner Markus Scherrer gewonnen. Der OK-Chef des Trials in Lünen/GR zeigte mit nur 25 Füssen (10, 7, 5, 3,) eine saubere Leistung. Auch der zweitplatzierte ist ein Bündner: Ricco Kunz aus Rhäzüns musste sich nur 3 Löcher mehr als Markus Scherrer in seine Rundenkarten knipsen lassen und bestieg somit mit 28 Punkten (13, 4, 7, 4) das Podest als Zweiter. Der Dritte im Bunde musste sich doch schon einige Knipsen mehr gefallen lassen: 37 waren es (17, 5, 11, 4). Somit schaffte es Beat Christen (ein Zürcher!) verdient aufs Podest.

Schön ist, dass es in dieser Kategorie auch wieder genügend Fahrer und Nachwuchs gibt, um einzeln gewertet zu werden. Von 13 Lizenzierten waren immerhin 9 am Start.

In der Klasse 8 (Veteranen = gleiche Spur wie Kat. 5) tummelten sich die meisten Fahrer. Und für diese war es wohl eher zu einfach ausgesteckt. Hier gewann der Berner Peter Läderach aus Helgisried mit gerade mal 19 Strafpunkten (4, 5, 5, 5) dicht gefolgt von seinem «Landsmann» Max Uhlmann aus Magglingen mit 21 (8, 3, 8, 2) – und dem Zürcher Säuliämtler Richi Mosimann mit 22 (9, 3, 5, 5) Zählern. Vom Ersten zum Dritten nur gerade 3 Punkte Unterschied! Immerhin waren hier die Ränge ziemlich dicht beieinander, was für das hohe Niveau in dieser Klasse spricht.

Beim Nachwuchs und den Neulingen (Klasse 6/9), schaffte es Simon Bhend aus

Niederrohrdorf sich vor den siegesgewohnten Berner Max Bürki zu setzen. Simon gewann diesen Lauf mit nur 9 Punkten (3, 2, 2, 2)! Max Bürki beendete das Trial für diesmal als zweiter mit 12 Löchern in den Karten (3, 3, 2, 4), vor dem drittplatzierten Stefan Bhend mit nur einem Punkt mehr, nämlich 13 (3, 3, 2, 4). Stefan war der einzige Nachwuchsfahrer am Start und auf dem Podest, bravo!

Nun, auch für diese Kategorie war es wohl eher zu leicht. Ob die Aussteckteams jeweils auf unsere Damen Rücksicht nehmen? Nötig ist es wohl kaum, denn wenn man die Rangliste betrachtet, so sind die Unterschiede beachtlich geschrumpft. Achtung, die Lady's kommen!

Allgemein ist der Trend zu beobachten, dass der Anteil der Gastfahrer jährlich zunimmt. Es ist einerseits natürlich schön, viele Fahrer am Start zu haben, andererseits aber auch schade, dass der Anteil lizenzierten Fahrer nicht grösser ist. Um eine Meisterschaft spannend zu halten, braucht es möglichst viele Fahrer welche eine Lizenz lösen.

Vielleicht müsste man die Differenz des Startgeldes zwischen Lizenz- und Gastfahrer erhöhen, um das Lösen einer solchen attraktiver zu machen. Im Moment bezahlt ja ein Gastfahrer gleichviel, wie ein nicht angemeldeter Lizenziertes.

Das Trial Windlach mausert sich. Es ist schön zu beobachten, wie das Gelände Jahr für Jahr trialgerechter wird. Auch die Festwirtschafft wird immer besser. Wegen dem kühlen Wetter wurde mehr Kaffee als Bier getrunken. Gegessen wurde aber wacker; erstens weil's warm gibt und zweitens weil's sooo gut war...!

Sportchef

[www.transporthaenger.ch](http://www.transporthaenger.ch)

## Rüegg CH 751 Sporty

In der Schweiz nach den Bedürfnissen von aktiven Sportlern entwickelt und gefertigt.

Der Sporty ist leicht und nur so gross wie nötig um Ihre Sportgeräte sauber und sicher zu transportieren.

Die Seitenwände aus Aluminium-Verbundplatten lassen sich gut bedrucken und sind in diversen Farben erhältlich.

Zusätzliche Ösen und Halterungen nach Ihren Bedürfnissen können problemlos eingebaut werden.

Lieferzeit bei Sonderanfertigungen ca. 2 Wochen.

|                     |               |                           |                  |
|---------------------|---------------|---------------------------|------------------|
| <b>Länge:</b>       | <b>304 cm</b> | <b>Ladehöhe ab Boden:</b> | <b>36 cm</b>     |
| <b>Breite:</b>      | <b>186 cm</b> | <b>Rampenlänge:</b>       | <b>130 cm</b>    |
| <b>Höhe:</b>        | <b>198 cm</b> | <b>Reifen:</b>            | <b>145/80R13</b> |
| <b>Innenlänge:</b>  | <b>228 cm</b> | <b>Gesamtgewicht:</b>     | <b>750 kg</b>    |
| <b>Innenbreite:</b> | <b>134 cm</b> | <b>Leergewicht:</b>       | <b>280 kg</b>    |
| <b>Innenhöhe:</b>   | <b>155 cm</b> | <b>Nutzlast:</b>          | <b>470 kg</b>    |

**Verkaufspreis: 5'990.-**

Rüegg Technik Forchstrasse 220 8032 Zürich Tel: 044 381 75 65 e-mail: [rueggyamaha@swissonline.ch](mailto:rueggyamaha@swissonline.ch)

**P.P.**  
**8038 Zürich**

Adressberichtigung  
bitte melden an:  
Patrick Frei  
Drosselstrasse 20  
8038 Zürich

*Walti wirft sich in Schale...*

