

Diary Scottish Six Days Trial 2002

Walter Traber
Dörflistrasse 1
8933 Maschwanden
walter.traber@amcint.com



Begonnen hat alles bereits 1977, als ich das erste mal als Zuschauer an den Scottish Six Days Trial, damalige Spitzenfahrer wie Vesterinen, Lampkin, Miller, Andrews und Rathmell beobachtete.



1979 besuchte ich dann zum zweitenmal diese für mich so wichtige Ausdauerprüfung, um mit meiner Bultaco Sherpa 350, die zu Fuss nicht erreichbaren Sektionen zu sehen.



Im November 2001 entschloss ich mich, die Ausschreibung per Internet für die Austragung 2002 abzuschicken. Leider war mir in der Ziehung der Startplätze kein Glück beschert (500 Anmeldungen). Mit meiner Partnerin Rosa, war ich dann für den Race Secretary der SSDT 2002, John Moffat, als Übersetzer an der Sign-in Prozedur anwesend, wo ich die anderen Schweizer Teilnehmer kennenlernte. Die kurzfristige Absage der startberechtigten Nr. 94, Hans Teuscher aus Schwenden, ergab einen freien Startplatz, welcher mir kurzfristig zugesprochen wurde. So konnte das Abenteuer SSDT 2002 für mich als Teilnehmer stattfinden. Ich danke meinen Mannschaftskollegen und allen meinen Freunden für die Unterstützung, die ich im Vorfeld und während der Veranstaltung erfahren durfte.

Walter Traber, Mai 2002

Diary
Monday 6. Mai 2002



Start um 08:47 mit Startnummer 94.

3 Sektionen bei Leanachan Forest: fahrbar und guter Einstieg in die SSdT. Feldwege mit Zuschauern auf Motorrädern machen viel Staub. Es war ein Fehler, morgens die Brille nicht aufzusetzen, da als erstes ca. 10 Km auf der Landstrasse gefahren wurde. Unbedingt Brille aufsetzen, wenn in der Frühe auf der Strasse begonnen wird (Feuchtigkeit, Staub, Steinchen).

Die Sektionen B, C, D waren fahrbar und liegen bereits in den Highlands, Schotterwege, welche von den anderen Fahrern viel schneller (für mich ein Risiko) gefahren wurden, verursachen am Abend meinen knappen Finish-Einlauf. E, F, G Sektionen vor der Mittagspause, mit Service, Refuelling und Erfrischungen durch die ARMY. Nach morgendlichen Moordurchquerungen (2x versoffe) bin ich schon redlich ausgepumpt. Moore sind tückisch und verlangen eine spezielle Routenwahl, helle Stellen sind trocken, dunkle nass (Pneu wird nass), dort sinkst du ziemlich rassistisch mit dem Vorderrad ein und machst anschliessend einen Purzelbaum, nachdem du mit der Oberschenkelmuskulatur den Lenker abgetastet hast. Nach etlichen Versuchen habe ich dann doch eine Brachialmethode gefunden, welche einerseits den Wassereintritt in den Luftfilterkasten in Grenzen hält und gleichzeitig erfolgversprechend auf die andere Seite hilft: genügend Schub - Vorderrad hoch - Abspringen und die Kiste mitreissen.

H & I & J waren die anspruchsvollsten Sektionen des Tages, da half nur durchbeissen. (Fotos von J) Viele Fahrer liessen Konditionsschwächen erkennen und sassen wie ich auf dem Hosenboden, in und neben der Sektion.

Rückfahrt nach Fort William und direkt in den Parc Fermé, da ich keine Karenzzeit beanspruchen wollte (max. 1 Stunde/ 1 Strafpunkt pro min.).

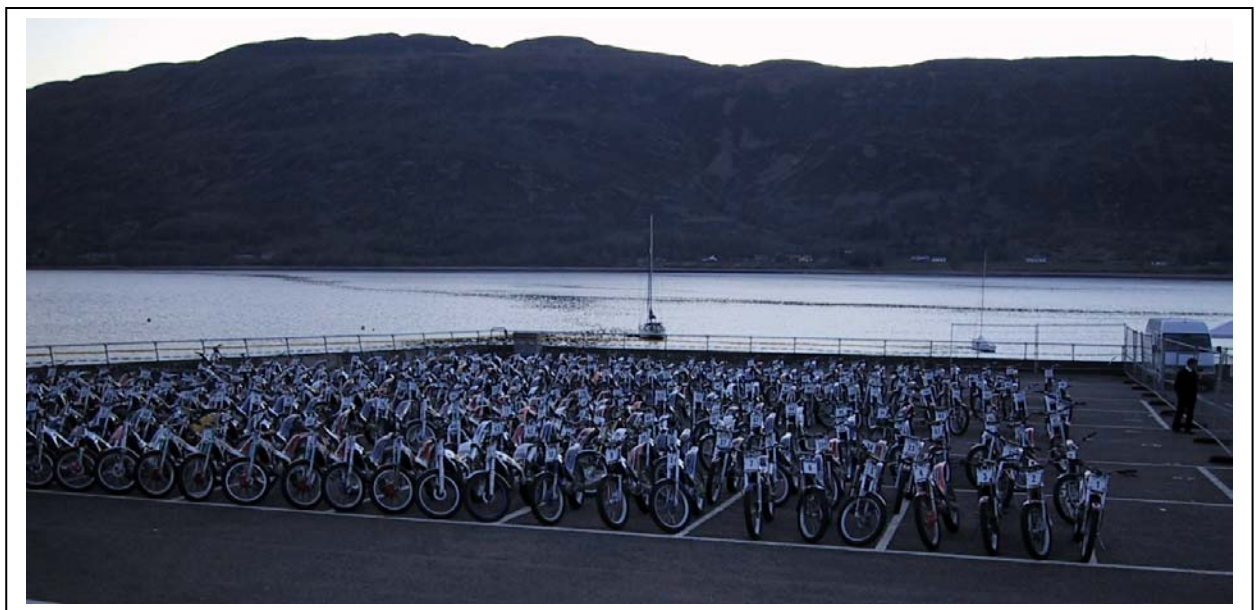
Vorbereitung des Materials für die morgendlichen Arbeiten ($\frac{1}{2}$ Stunde vor Abfahrtszeit): Luftfilter ersetzen, Quick Access Kühlergitter reinigen, Kette kontrollieren, Ganghebel mit Sicherungsdraht montieren, Getriebeöl kontrollieren, Bremsbeläge checken.

Fahrzeit: 7 h + 15 min Rest Stop + 12 + 16 min Delay Time von Sektionen, ergibt eine errechnete Ankunftszeit von: (08:47 + 7h + 15 min= 16:02 + 28 min= 16:30. Schlussendlich in den Parc Fermé bin ich 16:29 eingefahren. (Glück gehabt, jedoch Arbeiten ausgeführt).

Probleme am 1. Tag: 2 x Ganghebel verloren in den Sektionen; 1x Töff versoffe nach Schräglage im Moor. 2 schwere Abgänge im Moor mit Versenkung.

Besser machen am 2. Tag:

1. Brille am Morgen und wann immer auf der Strasse oder auf Feldwegen gefahren wird, aufsetzen.
2. Startzeit auf Kleber am Tank notieren und irgendwann Ankunftszeit berechnen und notieren (Rest Stop oder beim Warten an Sektionen). Filzstift mitnehmen.
3. Weniger Material mitschleppen; alles in den Rucksack oder in die Bauchwurst/Banane.
4. Zügiger fahren, aufschliessen & überholen; nicht überholt werden (Risikoanalyse eingeschaltet lassen!).
5. Mehr Überblick wo, was, wie bei den Sektionen läuft; da lässt sich organisatorisch viel Zeit sparen, Jacke, Rucksack richtig plaziert und neue Fahrtrichtung bereits im Kopf.
6. Helm stärker anziehen, wackelt zu fest, Rucksack ein wenig tiefer, damit er nicht am Helm anstösst.
7. Benzinsparen nicht nötig: ARMY Refuelling Service klappt und ist genügend verteilt, das es immer reicht.



Diary
Tuesday 7. Mai 2002



Start um 08:15 mit Startnummer 94.

Grosse Runde 116 miles, Moordurchfahrten gelingen besser, bin jedoch zu langsam, was sich abends für die Materialpflege auswirken wird.
Sektionen zum Teil fahrbar, jedoch sind „taktische“ 5er der sicherere Weg, so kann auch Zeit gutgemacht und Kraft gespart werden.

Running out of fuel. GAS GAS scheinen ein wenig mehr zu saufen als alle anderen; mein Dell'Orto ist mit Hauptdüse 120 bestückt (Original 118), was auch beitragen könnte das mir 2 x der Most ausging. Eusebio (# 98) hat mit Reservemost ausgeholfen, und so kam ich doch noch zu den Refuelling Stops der ARMY.

Drehbrücke in Betrieb, Strassenbaustelle mit Convoi- Fahrzeuge für den Verkehr auf den Baustellen, haben dann noch Zeit gekostet auf dem Rückweg in den Parc Fermé.

Getriebeöl ersetzt, Kettenwechsel; Kette leider 2 Glieder zu kurz, also wieder die alte montieren. Pneuwechsel konnte leider nicht stattfinden; bereits mit 50 Min. Überzeit schlussendlich um 17:00, # 94 in den Parc Fermé und Karte abgegeben.

Laggan Locks, Höhepunkt des Tages und Pièce de Resistance, 150 Meter Sektion am Stück, unterteilt in 3 Sektionen, haben dafür sehr viel Spass und Befriedigung gebracht.



Fahrzeit: 7 h 40 min + 15 min Rest Stop, ergibt eine errechnete Ankunftszeit von: (08:15 + 7h40 + 15 min) = 16:10.

Probleme am 2. Tag: Benzinknappheit, vielleicht ist meine Fahrweise in den Moors noch nicht economy und ich brauche dadurch zuviel Most.

Besser machen am 3. Tag:

1. Gute Brille am Morgen und wann immer auf der Strasse oder auf Feldwegen gefahren wird, aufsetzen.
2. Startzeit auf Kleber am Lenker notieren und irgendwann Ankunftszeit berechnen und notieren (Rest Stop oder beim Warten an Sektionen). Filzstift mitnehmen.
3. Weniger Material mitschleppen; alles im Rucksack ist gut.
4. Zügiger fahren, aufschliessen & überholen; nicht überholt werden (Risikoanalyse eingeschaltet lassen!).
5. Material schonen
6. Helm noch stärker anziehen,



Diary

Wednesday 8. Mai 2002



Start um 07:34 mit Startnummer 94.

Erster Teil der Fahrstrecke über ca. 15 Km in einem Glen, mit dem gestrigen Vorsatz zügiger zu fahren, ergeben sich als Resultat 15 Km zu weit und retour, weil ich die Richtungspfeile nicht gesehen habe. Fazit: Benzin geht aus, im Verborgenen nachtanken (am Morgen habe ich $\frac{1}{2}$ Liter Most in meine Fantaflasche geleert), und ich falle in Rückstand. Wieder auf die Strecke zurückgefunden, reihe mich bei # 150 aufwärts ein, die sind alle 40 min nach mir gestartet. Der letzte Teil der Etappe geht durch Moor abwärts bis zur Hauptstrasse, die ich noch rollend, wieder ohne Benzin erreiche. Ab da heisst's schieben; nach ca. 5 min erreiche ich den Refuelling Stop der ARMY und kann wieder Treibstoff tanken. Mit bereits viel Rückstand auf die geplante Fahrzeit, finde ich mich langsam bei Steve Colley und dem Führenden des 2. Tages (#150) wieder und fahre einen guten Rhythmus in den Mooren und auf den Pfaden.

Es gibt einige flüssig und schön zu fahrende Sektionen, wieder andere scheinen genügend Knacknüsse auch für andere Piloten aufzuweisen; da gibt's nichts, ich muss trotzdem hoch, damit nicht wieder 50 Punkte auf meinem Punktekonto addiert werden, wegen Nichterscheinens am End of the Hill (Auslassen einer Sektionengruppe).

Vor dem 2. Tankstop zapfe ich im Verborgenen noch den verbleibenden Most in meine Getränkeflasche ab, so habe ich wieder die morgendlich angelegte Notreserve dabei. Tankstopp und Mittagspause, mit Pflege des Motorrads.

Die gestern montierte Kette (Cross/Heavy Modell) macht eine gute Falle, hat sich gelohnt. Kettenschleifer habe ich nicht ersetzt, da noch i.O.

Und wieder durch Highlands, Moore und Trampelpfade. Speed - wieder eine Richtungsänderung verpasst - Umweg, Zurückfahren und schwierigere Verhältnisse als auf der Route, sind das Ergebnis. Nun ist meine Verspätung klar > 1 Stunde. Jetzt Zeit gutmachen; ich werde auf den steinübersäten Trampelpfaden sofort belehrt und fasse am Hinterrad einen Plattfuss. Reparatur durch Schlauchwechsel und Moral sind nach ca. 20 min wieder

hergestellt. Jetzt geht's auf den Schluss-Spurt, noch 3 Sektionen und dann zurück nach Fort William.

Welch Überraschung: ich habe am Morgen statt Startzeit 7:34, 8:34 auf meinem Lenkerkleber notiert und wäge mich in der Sicherheit, noch den Hinterreifen zu wechseln. Die Kontrolle durch meine Managerin Rosa bestätigte meinen Denkfehler und ich fahre mit ca. 64 min Verspätung auf Sollzeit in den Parc Fermè.

Da sich in Gegenrichtung, nach der Sektionengruppe I, immer mehr Fahrer auf die Suche nach I machen, haben sich weitere Fahrer wie ich, wohl verfahren. Die Observer der Sektion nehmen die Hinweise der Fahrer auf, die Markierungen neu zu setzen, da sich viele Fahrer in Gegenrichtung auf die Sektion bewegen um die verlorene Sektion doch noch zu fahren.

Diese Fakten habe ich im SSDT Secretary plaziert, um die eingefahrene Verspätung vielleicht akzeptiert zu bekommen und so in der Wertung zu bleiben. Es wird sich zeigen, ob ich mit den vielleicht 4 Minuten ausserhalb der 1-stündigen Karenzzeit, noch im Rennen bleibe; auch sonst bleibt mir auf jeden Fall die Teilnahme an den SSDT 2002 erhalten, als Non-Award Competitor.

Fahrzeit: 6 h 55 min + 15 min Rest Stop, ergibt eine errechnete Ankunftszeit von: (07:33 + 6 h55 + 15 min) = 14:43.

Probleme am 3. Tag: Der am Morgen weiter nach Aussen montierte Auspufftopf ist nach dem Plattfuss und anschliessend eierndem Pneu, durchgeschliffen und könnte Probleme bieten. Benzinknappheit, sollte bei anständiger Fahrweise in Zukunft kein Problem mehr sein (kein Verfahren, keine Zusatzkilometer).

Besser machen am 4. Tag:

1. **Richtige** Startzeit auf Kleber am Lenker notieren und sofort Ankunftszeit berechnen und notieren. Routenkarte genauer anschauen / **auswendig lernen**.
2. Unbedingt Hinterradreifen ersetzen, Profilhöhe auf ca. 60 %. Hotelbarinfo eines 3-fach Teilnehmers für 4. Tag: Viel Moor, weit, hart. Da brauche ich schon einen neuen Pneu, mit scharfem Profil.
3. Nicht zügiger fahren, kostet mehr als es bringt (siehe 3. Tag)
4. Material schonen
5. Eusebios Rat, weniger Material mitzuschleppen, vom Wetter abhängig machen. Alles im Rucksack ist gut, da kann ich auch meine Flasche mit dem heiligen Geist verstecken.

6. Diary
Thursday 9. Mai 2002



Start um 10:55 mit Startnummer 94.

Ich bin noch drin und weiter in der Wertung. 60 Zeitsrafpunkte sind auf meinem Konto des 3. Tages notiert. Erster Teil der Fahrstrecke über ca. 30 Km auf Strassen, bis Sektionen A (Chairlift), zusammen mit den anderen 4 Schweizern. In der $\frac{1}{2}$ Stunde vor Start habe ich den Hinterreifen ersetzen lassen (Schlauchloser Pneu mit Crossschlauch und altem Schlauch als Mantel), damit ich in den Highlands etwas mehr Grip habe, Kühlwasser, Getriebeöl und Luftfilter sind i.O. Die ruhigere Fahrweise und die vorhandenen Spuren auf der Strecke verhindern einen Zeitverlust und ich fahre den ganzen Tag mit # 100 bis 120. Die Runde ist lang, die zweite Hälfte führt durch Waldgebiete; die Forststrassen und Zubringerwege zu den Trinkwasserstauseen sind mit Löchern und Schottersteine übersät. Dies fordert viele Opfer: Plattfüsse links und rechts der Strecke werden repariert, alle vorne. Es hat sich gelohnt mit etwas mehr Luftdruck vorne und hinten zu fahren, so bleibe ich heute verschont. Der High-Speed Sturz eines Japaners (# 247) auf GAS GAS, wegen Plattfuss am Vorderreifen, ist glimpflich abgelaufen, aber seinen Ersatzschlauch hat er beim montieren auch wieder beschädigt. CO-2 Patronen hat er keine, sondern eine nicht-funtionierende Luftpumpe. Jetzt kommt endlich meine fahrende Werkstatt ins Spiel und ich kann aushelfen (8 min). Gemeinsam montieren richten wir sein Fahrzeug wieder her, domo harigato kosaimas und weiter geht's. Der letzte Teil der Etappe geht durch Moor abwärts bis zu den letzten 8 Sektionen Fersit, fahrbar aber leider physisch leergepumpt. Camelback wäre gut, aber meiner ist bei Inbetriebnahme in Schottland Leckgelaufen. Während Besichtigung der 200 Meter Sektionen, leere ich meine ganze Trinkfalsche. Die gestrig bemerkten 50 Punkte auf meinem Punktekonto, wegen fehlender Sektion, sind am Abend beim Aushang im Parc Fermé nicht mehr vorhanden, dafür bin ich mit 60 Zeitstrafpunkten (1 Stunde) immer noch im Rennen.

Durch die Wartezeiten an 2 Sektionen welche von den Punkterichtern jeweils auf die Route Card notiert werden, ist mein Rückstand auf die Marschtabelle etwa 40 min, d.h. ich bin wohl mit Überzeit, aber immer noch in der Wertung. Nun ist auch ein langer 4. Tag bewältigt; es sind für mich sehr grosse körperliche Anforderungen an Kraft und Kondition, die Befriedigung dabeizusein

jedoch ist grösser als die physischen Schmerzen, die mich seit Beginn der SSdT 2002 begleiten.

Die letzten Sektionen des Tages bei Fersit muss ich mit stotterndem Motor fahren; der Auspuff-Endschalldämpfer ist soweit durchgeschliffen, dass die Motorleistung beeinflusst wird, auch wird das Fahrzeug lauter. Bei GAS GAS U.K. abends einen Endschalldämpfer gepostet (100 £), den ich dann morgen Freitag vor dem Start montieren werde. Motorgeräusche bei der Heimfahrt auf den letzten 20 Km lassen mich den Ventilator kontrollieren, auf dieser Strecke läuft er kein einiges Mal an; es ist windig und hat abgekühlt; der morgige Tag wird zeigen ob ich ein Überhitzungsproblem habe. Der Motor klingelt mager, und läuft dann aber mit 100 Touren weniger, einwandfrei.

Fahrzeit: 7 h 35 min + 15 min Rest Stop, ergibt eine errechnete Ankunftszeit von: (10:55 + 7 h 35 + 15 min) = 18:45.

Probleme am 3. Tag: Der am Morgen weiter nach Aussen montierte Auspufftopf ist nach dem Plattfuss und anschliessend eierndem Pneu, durchgeschliffen und könnte Probleme bieten. Benzinknappheit, sollte bei anständiger Fahrweise in Zukunft kein Problem mehr sein (kein Verfahren, keine Zusatzkilometer).

Besser machen am 5. Tag:

1. **Richtige** Startzeit auf Kleber am Lenker notieren und sofort Ankunftszeit berechnen und notieren. Routenkarte genauer anschauen / **auswendig lernen**.
2. Unbedingt Hinterradreifen ersetzen, Profilhöhe auf ca. 60 %. Hotelbarinfo eines 3-fach Teilnehmers für 4. Tag: Viel Moor, weit, hart. Da brauche ich schon einen neuen Pneu, mit scharfem Profil.
3. Nicht zügiger fahren, kostet mehr als es bringt (siehe 3. Tag)
4. Material schonen
5. Eusebios Rat, weniger Material mitzuschleppen, vom Wetter abhängig machen. Alles im Rucksack ist gut, da kann ich auch meine Flasche verstecken.



Diary
Friday 10. Mai 2002



Start um 10:13 mit Startnummer 94.

Erster Teil der Fahrstrecke über ca. 30 Km auf Strasse. Anschliessend die erste Moordurchquerung und Auffahrt zur Sektionengruppe A. Die Anfahrt auf der Strasse hat ohne Probleme geklappt; der neue Auspufftopf lässt das Motörchen schön drehen. Der Auspuffwechsel am Morgen vor dem Start hat gut geklappt, Kühlwasser, Getriebeöl i.O, Luftfilter gewechselt. Bei der ersten Moordurchquerung, nach 500 Metern der erste Versenker, ab da läuft der Motor mit reduzierter Leistung, jedoch nur mit Throttle wide open (Vollgas) nach Erklimmen der ersten trockenen Stelle im Aufstieg (es hat aber geregnet) wird der Vergaser und der Luftfilterkasten vom angesaugten Torf und Wasser befreit. Dabei wird der bereits in arge Mitleidenschaft gezogene Gummilappen, der eben dieses Eintreten des Fremdmaterials verhindern soll, vor der Ansaugöffnung des Luftfilterkastens verklemmt. Kiste läuft - weiter. Sofort wieder die gleichen Symptome, nochmal alles demontiert und gereinigt, Schutzlappen provisorisch umpositioniert und weiter. Der Motor beginnt zu klingeln, der Überlauf des Kühlwassersystems spuckt Dampfblasen in das Auffanggefäss und der Ventilator läuft nicht. What happens? Das gestrige Empfinden, mit dem Kühlkreislauf stimme etwas nicht hatte sich am Morgen bei der Kühlmittelkontrolle nicht bestätigt, dafür jetzt, mitten im Aufstieg zu den ersten 4 Sektionen Doire Dhamh (A). Wie weit noch? In der Ferne sehe ich Fahrer wieder auf Abwärtstrend, also müssen die Sektionen nicht mehr weit entfernt sein. Abkühlen lassen, langsam mit wenig Drehzahl die Anhöhen erklimmen, Moordurchfahrten ruhig und weiträumig umfahren, wieder Abkühlen lassen. Wasser sammeln in der Trinkflasche (dieses Land zeichnet sich durch hohen Feuchtigkeitsgehalt im Boden aus) und das System durch den Überlaufschlauch wieder befüllen. Die Humanpumpe funktioniert nicht; ich bringe mit der Mundspühlung zuwenig Druck auf um das System zu befüllen. Also nochmals Tank weg, Einfüllstopfen auf, nachfüllen, alles wieder montieren. Weiter. Nach 5 Min. erreiche ich die gesuchte Sektionengruppe. Fahrbar und flüssig, jedoch mit zuwenig Motorleistung, What's up now? In der Sektion kann ich die grosse Zerlegung nicht durchführen, also weitergemurkst und hochgefahren. Jetzt geht's auch für mich abwärts Richtung Strasse und weiter zu der nächsten Sektionengruppe B. Vorsichtig taste ich mich an die Möglichkeiten des Motors, bis wieder ein Abstecher ins Moor folgt. Die mich überholenden Fahrer geben anhand ihrer Startnummer den Hinweis, dass ich

bereits 1 Stunde Verspätung habe. Vor der zweiten Sektionengruppe Pipers Burn (B) mit 5 Sektionen wird wieder ein Boxenstop fällig; Kühlwasser nachfüllen und Luftfilterschutzklappen richten. Durch die Abkühlung und Korrektur der Ansaugwege wird das Teil nun freudig über die 150 Meter Sektionen geschunden. Gute Momente und harte Landungen in der Realität der Scottish begleiten mich auf den letzten Sektionen dieses Tages. Während der Abfahrt geht mir der Sprit aus, der Vollgasbetrieb mit der Wasser/Torf- Mischung im Luftfilterkasten hat nun seinen Tribut gezollt. Aber die hilfreiche Hand kommt ins Spiel und der nötige Schluck Benzin, um bis zur Refuelling Station der ARMY zu fahren, kann nachgeschüttet werden (ich muss mit meiner am Mittwoch abgezapften eisernen Reserve schonend umgehen). Beim Tankstopp muss ich kurz eine Risikoanalyse starten. Die Fakten sprechen für eine direkte Rückfahrt nach Fort William und die verbleibenden Sektionengruppen auslassen, um das Fahrzeug innerhalb der verbleibenden Zeit zu reparieren und pünktlich in den Parc Fermé einzustellen. Der Risikogeist möchte jedoch bei der erscheinenden Abzweigung ins Loch Shiel, zu den folgenden Sektionen abbiegen. Nada, mit 30/40 Km/h gütterle ich nach Fort William zurück und leiste mir an der Tankstelle eine Dampfstrahlwäsche des Fahrzeugs, damit die Arbeiten leichter durchzuführen sind. Bei GAS GAS / UK werde ich höflich und aufmerksam empfangen. Die Fehlersuche ist erfolgreich und der defekte Ventilator kann ersetzt werden. Meine kleinen Abänderungen am Fahrzeug erwecken das Interesse des spanischen GAS GAS Mechanikers und wir haben anschliessend genügend Zeit alles zu kommentieren. Fahrzeug läuft, alles OK. Ich entscheide mich, in der noch verbleibenden Zeit, nicht in Gegenrichtung der Strecke, noch die letzten Sektionen abzuhacken, um den jeweils 50 vergebenen Punkten wegen Nichterscheins, zu entgehen und gebe das Fahrzeug im Parc Fermé ab. Dieser Tag fehlt mir, dennoch hat er mir wieder sehr viele Erfahrungen beschert, die sich nicht auflisten lassen, sondern durch das Erlebte im Gedächtnis bleiben.

Die 4 sich noch auf der Runde befindenden Schweizer, kommen alle mit genügend Zeit zurück und können ihre Arbeiten am Fahrzeug in Ruhe durchführen. Ich freue mich auf den sechsten Tag der Scottish Six Days Trials 2002.

Fahrzeit:

Besser machen am 6. Tag:

8. **Richtige** Startzeit auf Kleber am Lenker notieren und sofort Ankunftszeit berechnen und notieren. Routenkarte genauer anschauen / **auswendig lernen**.
9. Nicht zügiger fahren, kostet mehr als es bringt (siehe 3./4. Tag)
10. Material schonen
11. Ankommen, fertigfahren!

Diary
Saturday 11. Mai 2002



Start um 9:32 mit Startnummer 94.

Endlich wieder dabei; mir fehlt der gestrige Tag und ich schäme mich fast ein wenig, nicht alle Routen komplett gefahren zu haben. Dennoch, die Entscheidung des gestrigen Tages war richtig und ich kann weiterfahren. Die provisorische Punkteliste des 5. Tages zeigt mich mit astronomischen 1400 und etwas Punkten, für die vielen nicht gefahrenen Sektionen; bin aber weiterhin in der Wertung.

Die morgendliche $\frac{1}{2}$ Stunde im Parc Fermé vor meiner Startzeit, nutze ich für den Getriebeölwechsel und Schraubenkontrolle. Endlich mal genügend Zeit und die Sicherheit, das alles in Ordnung ist.

Bei Pipeline (Klassiker) läutet es schon in der zweiten von 5 Sektionen. Eine Forelle (Überschlag) besonderer Art auf leicht ansteigender Piste, beschert mir für den Rest des Tages eine schmerzhaft Begleitung an Knie und Hüfte.

Nicht alle Tips sind anwendbar, jedoch Material- und Körperschonung auf ganz besondere Art, ist das beste Mittel um die SSdT zu erleben und nicht zu erleiden.

Nicht Springen, nicht schnell fahren, jedem, aber wirklich jedem Kraftaufwand ausweichen und vorausschauen wohin die Piste verläuft, ist das beste Economy-Konzept. Das gilt für die Zwischenstrecken (Moors, hills, glens), wo manchmal 20 Meilen Distanz zwischen den Sektionengruppen zu bewältigen sind.

Konzentriert und ruhig die Sektionen durchlaufen, Rucksack oben deponieren und sofort fahren, diese Zeitspanne möglichst kurz halten, denn auf der Zwischenstrecke eingefahrener Zeitgewinn ist für mich nicht möglich.

Ich genieße diesen letzten Tag der SSdT 2002, ich habe heute einige Augenblicke der einzigartigen Umgebung gewidmet. Schon beim Rückweg nach der halben Runde bin ich innerlich traurig, das es heute zu Ende gehen soll. Es sind noch einige pappige Sektionen vor mir, die teilweise sicherheitshalber mit 5 Punkten geschrieben, nicht gefahren werden. Wieder andere Sektionen lassen sich in meinem körperlichen Zustand gerade noch gefahrlos bewältigen. Diese letzten 65 Meilen vereinigten alle schönen und grausamen Momente dieser Veranstaltung, bis hin zu Tragödien, die sich auch in letzten Momenten noch abspielen können: Ben Nevis (7 Sektionen) der Kanadier Guy Smith hat einen Kettenriss in Sektion 6, die Banane hat er bereits seiner Frau / Freundin mitgegeben, welche irgendwo in den vielen Zuschauern einen Platz zum zugucken

sucht. Wir bergen das Fahrzeug aus den Felsen im knietiefen Wasser der Sektion und er stellt mit Grausen fest, das an seiner GAS GAS die Kette brutal eingewickelt ist. No Problemo, gemeinsam bringen wir das Teil wieder flott und er fährt mit meinem alten Kettenschloss weiter. Noch das Tal hoch gegen den Ben Nevis, durch Weiden mit Highland Rindern und den zugehörigen Stieren, im meterabstand an den Hörnern vorbei. Diese stoische Ruhe der Tiere kommt sicher aus den sonst eher schweren Lebensbedingungen, denen sie heute an diesem auch wieder schönen, wechselhaften Tag, nicht ausgesetzt waren.

Jetzt bin ich alleine; noch 5 Meilen Forststrasse oberhalb Fort William bis zu Town Hall Brae, die letzte Sektion mitten in der Stadt. Emotionen schiessen durch meinen Kopf, schreien kann ich nicht wegen meiner Rippenverletzungen, es reicht nur für Tränen.

Die Sieger stehen fest; es sind alle diejenigen welche diese SSdT durchgestanden, durchgefahren und durchgeholfen haben, sie sind für den Spirit dieser Veranstaltung mitverantwortlich, welche ich nie aus meiner Erinnerung verlieren möchte.

Alle 5 gestarteten Schweizer sind im Ziel der Scottish Six Days Trials 2002.

Fahrzeit: 6h 50 min & 38 min Delay Times an Sektionen

Besser machen an der nächsten SSdT:

1. **Richtige** Startzeit auf Routenkarte am Lenker notieren, Ankunftszeit berechnen und Delay Times notieren. Routenkarte genauer anschauen / **auswendig lernen**, damit eine falsche Routenwahl sofort bemerkt wird.
2. Nicht zügiger fahren, kostet mehr als es bringt (siehe Tipps)
3. Material noch besser vorbereiten, damit ich mit weniger Werkzeug unterwegs sein muss und die Fahrerei leichter fällt.
4. Krafttraining und physische Vorbereitung für die Strapazen.
5. Zweites Hinterrad mit Bereifung.
6. Camelback im Rucksack
7. Generator mit leistungsfähigem Kompressor, für Reinigung der Maschine
8. Ankommen, fertigfahren!

Was war gut:

1. Die Ausrüstung hat die Bedingungen erfüllt.
2. Die Fahrzeugvorbereitung war genügend.
3. Die mentale Vorbereitung und die sportliche Einstellung machten dies zu meinem schönsten motorsportlichen Erlebnis.