

SCOTTISH 2009

Six Days Trial



SSDT 2008 Honda 4 RTL



SSDT 2009 Honda 4 RTL

After the Scottish is before the Scottish!

Diary 2009

Starting Number 49 this year, using Repsol Montesa/Honda 4 RTL, ex bike from Dani Kronenberg and ready to go in this years SSDT adventure.

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

Die Reise führte über Kingston upon Hull, da die Fähre nach Rosyth/Edinburg noch in den italienischen Docks zusammengebaut wird. Die Anfahrt von 1200 Km unfallfrei bis Fort William/ West End Car Park und nun beginnt die Suche nach einem geeigneten Platz.

Bedingungen: Nähe Sandiford Montesa, Nähe Meerwasser, Nähe Eingang Parc Fermé und Nähe Tee-Shop. Les copains jurassien Jack Aebi und Dominique Guillaume sind gleichzeitig da und wir bauen mit den Autos eine kleine Burg für den Windschutz.

Die 1. Überraschung!

Anschliessend mit Gepäck ins nahe gelegene Hotel. Ich freu mich schon auf ein kleines ruhiges Zimmer. Aber hallo! Meine Buchung wurde nicht registriert und die Dame, die meine Anmeldung schon im Oktober 08 entgegennahm, hat gleichentags gekündigt. Meine Reservation wurde nicht mehr registriert. Also alles retour und mit dem Velo auf die Suche nach einem Zimmer. Schon bald werde ich im Cruachan Hotel fündig und bekomme ein Zimmer zugesprochen. Uff, Glück gehabt. In Fort William ist während den SSDT kaum eine Übernachtungsmöglichkeit zu finden. Der erste Stress ist also vorbei.

Am Samstag mit der 50 ccm Trial HONDA nach Kinlochleven. Pre 65 Scottish Two Days Trial. Pipe Band am Start zum 2. Tag und schon kullern wieder Tränen. Sonne, viele interessierte Zuschauer und bekannte Gesichter. Wunderbare Maschinen; alles was irgendwie als Trialmotorrad umgebaut werden kann ist am Start. Hauptsache alt.



Unter anderem fährt auch Arthur Browning auf 500 ccm JAWA. Bekannter Name aus meiner Jugendzeit – er gewann in der Schweiz das Motocross Frauenfeld auf GREEVES. Das Teil riecht nach Methanol und er fährt überlegen und locker die Sektionen. Ridgid Frames – ungefederte Rahmen, sehe ich nur einen. Das Ding hoppst und springt mit seinem Fahrer über die Kopfgrossen Steine im Bachbett. Ein grossartiger Kampf des Fahrers mit der ganzen Materie bringt ihm viel Applaus.



Zuschauer bei Lower Mamore / Kinlochleven

Weiter mit Vorbereitungen an der Maschine und kurz vor der Maschinenabnahme bemerke ich den platten Vorderreifen. Ist mir schon einmal passiert; gehört irgendwie dazu. Dieses Jahr sind Zusatztanks zugelassen. HEBO bietet einen 1,1 Liter Tank als Nummernschildhalter an. Montage auf den Gabelbrücken und Entleerung über die Unterdruckleitung der Tankentlüftung. Funktioniert das wirklich? Der Motor läuft jedenfalls im Standgas ½ Stunde ohne Stottern und der Zusatz-Tank entleert sich in den Normaltank.

2. Überraschung

Knieschützer und 2. Helm vergessen. Am Sonntagabend um 18:00 Uhr haben schon alle Händler eingepackt und ich kriege wohl keine Knieschützer vor Montagabend. Werde improvisieren und hoffe auf unfallfrei Fahrt am Montag. Meine Ausrüstungstasche wird durchforstet und es finden sich noch die Original-Knieschützer der YAMAHA/Sinialo Enduro Ausrüstung. Damit lässt sich die Hose komplettieren und meine Knie sind geschützt. Den neuen Helm habe ich mit Sponsor-Aufklebern Bruce Jonston - Offroad -Scotland am Vortag schon etwas billiger gekauft. Bei ihm konnte ich auch am Sonntagabend noch Knieschützer bestellen. Jetzt sollte alles klappen. Big John Moffat, Chris and Janet, Duncan Mitchell und viele andere sind zu begrüßen und das Wiedersehen macht allen Freude. Tengo miedo, sage ich zu Carlos Casas bei der administrativen Kontrolle im Ben Nevis Hotel: seine Ankündigungen der Streckenansprüche am Montag machen Angst. Wird die Auffahrt zur zweiten Sektion Annatt wirklich zur Hölle? Casas startet mit Nr. 5 als einer der Ersten und wird einen jungfräulichen Hang befahren können. Die Distanz ist 4 Meilen und die Zeitangabe 45 Minuten. Steil, Nass und aufgerissene Bodenfläche. Soll ich Tragriemen mitnehmen? Wie sieht das für mich mit Nr. 49 später aus und stimmen die Wetterprognosen? Ich denke der Moorgott wird uns die Sonnenstunden des letzten Jahres verrechnen und sich mit dem Wetter verbünden. Gibt's schon bald die 3. Überraschung?



Sign-In Procedure / Administrative Abnahme im Ben Nevis Hotel, für jeden Fahrer ein gelber Plastiksack mit der begehrten Startnummer drin.



Cavalcade of Riders Main Street Fort William, Sonntag, 3. Mai 2009

Montag, 4. Mai 2009

Eigentlich ein normaler Fahrtag und nichts mit speziell harten Passagen. Fehlende Kondition und Fahrpraxis machen sich aber schon auf den ersten 100 Metern Moorland bemerkbar. Verkrampfte Arme und das Schmerzempfinden an der Bizepssehne rechts sind bis abends die ständigen Begleiter meiner 83 Meilen. Start und Ankunft im Regen, keine Minute ohne Schauer und Nebel, meine frühe Startnummer 49 begünstigt die Passagen durch die Moore. Ohne Rückenprotektor und Knieschoner gehe ich die Sektionen behutsam an und kassiere unzählige 5er, ich erkämpfe in den 30 Sektionen vielleicht wenige 3er. Egal bis zur letzten Sektionengruppe Geradadh vor der Übersetzung mit der Coran Ferry schnurrt die Honda perfekt. Die Entleerung des Zusatztanks funktioniert einwandfrei, nur musste ich 2 x von Hand den Hinterreifen nachpumpen. In der dritten Sektion Geradadh bleibt die Maschine stehen; der Hinterreifen ist platt und ab der Felge gerutscht. Regen, Matsch und ungünstige Bodenverhältnisse sind keine idealen Bedingungen um ein Hinterrad auszubauen. Alora, Bike auf die Seite legen, das Hinterrad ist in der Luft und ich kann die Steckachse herausziehen. Mit 14 Zoll Veloschlauch die Felge abdichten und 4 Co2 Patronen einschienen. Alles Vergebens! Ventil ausbauen, Pneu demontieren, Wasser ausschütten und einen Vorderradschlauch einbauen. Reifendichtmittel aus der Dose und den Rest mit der Handpumpe auf Betriebsdruck bringen kosten mich mit Radmontage in diesen misslichen Verhältnissen eine halbe Stunde. Jetzt schnell auf die Fähre und die letzten 7 Sektionen Lagnaha abspulen. Dort angekommen positioniere ich den Rucksack auf der Strasse, fahre die ersten 3 Sektionen ohne Rekognoszierung(alle mit 5) und lasse mir die letzten 4 mit 5 schreiben. So bin ich schnell wieder auf dem Rückweg. Beim Auftanken verpasse ich den Time-Check und muss nach 3 Km wieder zurückfahren, um die Zeiteintragung auf meiner

Karte registrieren zu lassen. Das kostet mich wieder 4 Minuten. Zurück in Fort William wechsele ich noch das Hinterrad, damit ich einen neuen Pneu aufziehen kann. So kommen noch 5 Minuten dazu und ich habe wohl insgesamt 30 Minuten und 30 Strafpunkte erarbeitet. Aber egal, wichtig ist innerhalb der 60 Karenzminuten einzuchecken, damit ich in der Wertung bleibe.

Anschliessend einen Dunlop-Hinterradpneu aufgezoogen, der soll besser auf dem Felgenbett halten. Die nassen Kleider im Hotelzimmer aufgehängt und Nachtessen mit den Frenchys und Jurassien im Hotel. Trotz Stretching machen sich im Bett die Verkrampfungen wieder bemerkbar. Ich wünsche mir eine gute Nacht.

Dienstag, 5. Mai 09

Früher Start um 07:32 Uhr. Als erster Fahrer erklimme ich die Laggan Locks Sektionen. Nach der 40 Km Anfahrt auf der Strasse mit Wind und Regenschauer bin ich nicht der Einzige, der mit verkrampften Armen und Beinen in die 3 Sektionen einfährt. Alles Non-Stop und 150 Meter bergauf, auf Runden Steinen. Der Hinterradantrieb fühlt sich an wie auf einem Kugellager; die feuchten Steine drehen sich auf der Stelle und nix vorwärts, geschweige denn aufwärts. Zuwenig Speed denke ich mir und greife die 2 Sektion scharf mit viel Drehzahl im 1. Gang an. Erfolg schon besser – eine 3. Mit dem Schwung aus der 2. Sektion geht's direkt in die Dritte und die gelingt. Schönes Gefühl. Darauf habe ich ein ganzes Jahr gewartet. Der Jahrmarkt geht gleich weiter; eine happige Moordurchfahrt von ca. 40 Min. mit Sektionen am Ende der Welt, in der Nähe des Palastes des God of the Moors. Dieser hat sich wie Eingangs erwähnt mit dem Wetter verbündet und lässt giessen. Das Wasser schwallt in 1 Meter breiten Kaskaden die Wiesenhänge herunter und beschert uns volle Kanne. Da müssen alle durch und jeder ist froh wieder festen Boden unter den Reifen zu finden.



Laggan Locks 2009

Das anschließende Strassenstück mit Tankstopp verleitet zu Gas al Tope und ich komme gut vorwärts. 300 Meter vor der Abzweigung auf die Schotterstrasse erwischt's mich. 5 Gang, volle Hämmer geradeaus, schiesst die Luft aus dem Vorderreifen – Ventil abgerissen! Ein Schliff auf der nassen Strasse ginge ja noch, aber das eingeschlagene Vorderrad lässt mich auf den linken Abhang hinrutschen und alles geht uhu-schnell.

Es donnert und kracht. Bin ich gestorben? Nein, ein Viehzaun bremst meinen Sturz und nur das Vorderradschutzblech ist entzwei. Alle Körperteile haben etwas abbekommen und ich muss mich zuerst mal sammeln. 2 nachfolgende Fahrer helfen mir das Fahrzeug zu bergen und ich kann mit dem Ersetzen des Vorderradschlauchs beginnen. Da fährt ein Land-Rover im klassischen Racing-Green heran. Der schottische Landwirt hat meinen Sturz mitverfolgt und fragt besorgt nach meinem Zustand. Schottisch ist eine wunderschöne Sprache, besonders wenn man nach einem solchen Sturz freundlich angesprochen wird.

Schon bald geht's weiter und ich bin wieder in den MOORLANDS. Endlos und dann noch mal weiter. Nach 1 Stunde Schräghangfahren beginnt der steinige Weg nach Creag Lundie. Da ereilt mich wieder der plattfüssige Teufel im Vorderrad und ich erreiche mit Ach und Krach die Strasse. Da sind hunderte Autos parkiert und die Familie Walker empfängt den gleichzeitig eintreffenden Sohn Liam. Sie leihen mir einen Vorderradschlauch den ich sofort montiere und die 7 Creag Lundie Sektionen anfare. Schon wieder einen kleinen Tick schwerer gesteckt als letztes Jahr und noch unfahrbarer für mich. Resultat: 7 x 5 Strafpunkte und eine Schinderei um überhaupt hochzukommen (schwarzer Boden). Anschliessend Regen & Mittagsrast. Es wird kälter; das heisst Einpacken für den Strassenabschnitt bis Forest Gate. Dort knallt es mich schon beim ersten Stein in der Sektion hin, so muss ich meinen Angsthang nicht mal anfahren. Never Mind – Hauptsache gesund bleiben.

Schon wieder Moorlands, es nimmt kein Ende. Der Blick auf die Uhr verheisst nicht viel Gutes und ich kann kaum mehr. Steady going hilft mir weiter und ich kann endlich nach weiteren 40 Minuten Kampf mit den MOORLANDS und den schwierigen Meall Choire Glas und Glen Cia-ig Sektionen auf die Strasse nach Witches Burn einbiegen. Da gibt's den old man exit und ich muss die Risikostufe nicht fahren. Time Control: 25 Minuten für die Rückfahrt sind die Zeitvorgabe; ich stemple um 16:37 ein und direkt in den Park Fermé. Das sind nach meiner Rechnung 62 Minuten Überzeit, means: ich bin wahrscheinlich am Mittwoch nicht mehr in der Wertung.



Ich gönne mir nach dem Ersatzteileinkauf eine Ladung Aelpler- Makaroni. Um 19:30 der mühsame Gang ins Hotel um die nassen Kleider zu trocken, Stretching, Körperpflege und Diary schreiben. Weißt du lieber Leser, das ist nach einem solchen Tag ziemlich mühsam, weil die Augen dauernd zufallen. Ich betone aber gleichzeitig, dass mir das Spass macht und die Reaktionen der Leser sind positiv.

War dieser Dienstag nun die 3. Überraschung?

Mittwoch, 6. Mai 09

Un dia de descanso – ein Ruhetag soll das werden mit „nur“ 124 Km Streckenlänge und trotzdem 7,5 Stunden Fahrzeit. Nix da! Die neuen Sektionen nach Leanachen heissen Coire Lairie und Roughburn. Insgesamt 5 Sektionen im Niemandsland mit Niveau Dougie Lampkin, weil der nimmersatte Regen seit dem Start um 11:21 Uhr niederprasselt und die Bäche überquellen. Nur die Besten stürzen sich kaltblütig in die reissende Strömung. Lampkin fährt Hochwassersektionen auf dem Hinterrad und 50 Meter lange wasserüberflutete Bergaufstücke werden mit höchster Eleganz durchpflügt. Es ist also möglich!

Wieviel Wasser erträgt ein Trialfahrer? In Schottland an der 6-Tagefahrt ist das täglich Brot; aber soviel Wasser habe ich noch selten unter den Rädern gehabt. Die gesamte Fahrzeit von 8 Stunden im Dauerregen machen die Fahrspuren der 3 Stunden früher gestarteten unsichtbar und man erkennt jenseits der Seen wieder die Spuren. Diese Erfahrung mit Versinken hatte ich doch schon mal und ich mache keine extravaganten Versuche. Dennoch hilft manchmal nur der brachiale Abschuss im 4. Gang um einen mehrere Meter breiten Wasserschwall zu überspringen.

Bis dann die gefürchtete Flussquerung erfolgt. Guillaume und Lampkin finden 400 Meter neben dem markierten Übergang eine breitere Stelle des 30 Meter breiten Flusses. Dort ist das Wasser hüfttief und kann begangen werden. Die Strömung reißt mich fasst um; ich laufe neben dem Töf stromabwärts, der Untergrund ist nicht sichtbar und ich versuche den Motor am Laufen zu halten. Endlich das rettende Ufer und weiter geht's. 4 Brittons sind mir zu dieser Stelle nachgefahren und möchten dies aber nicht riskieren, sie kehren wieder um.

Mein Blick gilt der Ebene vor mir; eine Wasserfläche und weit neben der markierten Piste. Es regnet immer stärker und der Wasserstand steigt jede Sekunde. Einfach durch – 4. Gang und Gas al Tope. Endlich steigt das Gelände wieder an und ich bin gerettet.



Uff, endlich geschafft!

Den Rest der Tagesrunde verbringe ich in Gesellschaft mit verschiedenen Fahrern, bis ich wieder zu Dougie Lampkin aufschliesse. Er produzierte eine 5 in der Sektion Dharich Burn, wo Chris und Janet als Observer walten. Der Hinterradreifen ist ab der Felge gesprungen und er blieb im Bach stehen. Seine Begleiter knallen eine Patrone nach der anderen ins Hinterrad,

jedoch ohne Erfolg. Der Yorkshire-Man ruft mich und Chris zu Hilfe um den Mousse für die Reifenmontage einzudrücken. 5 Patronen später ist das Ding an Ort und Lampkin hetzt weiter auf dem Weg nach Kinlochleven. Dort sind die Sektionen Schoolhouse und Grey Mares Tail wegen Hochwasser annulliert und wir machen uns auf den Weg nach Fort William.

Mit nochmals 3 Minuten Überzeit fahre ich direkt in den Park Ferme. Heute morgen habe ich den Brief mit dem Ausschluss aus der Wertung bekommen; meine gestrige Wahrnehmung mit mehr als 1 Stunde Überzeit hat sich also bewahrheitet.

Jetzt heisst es für mich durchbeissen und nicht noch mal rausfallen. Sebe ruft noch spät abends an und motiviert alle Bekannten zum Durchhalten.



Die Honda ist nach 3 Tagen immer noch gut im Schuss!
Am Hinterrad sieht man den verstärkten Abweiser vor dem Kettenkranz.
Die verlängerte Entwässerungsleitung des Luftfilterkastens führt am Zylinderfuss vorbei und war eine gute Entscheidung.

Donnerstag, 7. Mai 09

Die Veranstalter kürzen die heutige Fahrzeit und stellen eine alternative Sektionenfolge zusammen. Die Anstrengungen der ersten 3 Tage machen sich bei den Teilnehmern bemerkbar. Viele Verletzungen wie Beinbrüche und ausgereckte Schultern zeugen einerseits vom Einschätzungsvermögen der Fahrer, andererseits ist die allgemeine Anstrengung und das Wetter eine grosse Belastung für alle Teilnehmer.

Die Route führt uns über die Mamore Road mit Sleubhaich und Stob Coire Eirghe nach Kinlochleven zu Upper Mamore, Blackwater und Pipeline. So präsentieren sich uns insgesamt 28 Sektionen, zum Teil Klassiker wie Pipeline, Garbh Bheinn und Pap of Glencoe. Jeder Mehrfachteilnehmer hat so seine Lieblingssektionen und die entsprechenden Erinnerungen dazu. Auf den steinigen Wegen und in den Moors streifen die Gedanken umher und man motiviert sich im Niemandsland mit schönen Gedanken. Dominique pflegt unterwegs zu singen: Marina-Marina-Marina- ti voglio bacciare cosi!

Die Sturmböen peitschen über den Norden Schottlands und die Highlands, trotzdem sind viele Wanderer auf den Wegen anzutreffen. Alle sind dem Wetter entsprechend gut ausgerüstet und die Begegnungen mit den Trialfahrern sind freundlich. Heute habe ich wieder 2 Pannen beobachtet mit Hinterradreifen die ab der Felge springen. Komischerweise hat der Spanier bei Pipeline so gut wie nichts dabei und fragt nach dem Füllspray für den Hinterradreifen. Seine spanischen Kollegen fahren vorbei und kümmern sich nicht um ihn. Ich bitte ihn nur die halbe Spraydose zu nutzen, damit ich für den Notfall auch noch was habe.

Heute habe ich genügend Zeit um das Hinterrad zu wechseln und Unterhaltsarbeiten am Töff zu machen. Der Rucksack ist abends leichter geworden; denn heute ist Chocolat-Delivery - Day, morgendlich im Nevis Radio angekündigt. Die Observers an den Sektionen haben sich sehr darüber gefreut.

Freitag, 8. Mai 09

Die von mir gefürchtete Flussdurchfahrt und die anschliessenden Moorlands vor Doire Dhamh sind gestrichen und dafür Lower Annatt Sektionen in den Tagesablauf eingebaut. Im letzten Augenblick nehme ich die Abzweigung war, sonst hätte ich wie Michel Front diese ersten Lower Annatt Sektionen verpasst. Gemerkt hätte man das 20 Meilen später bei Pipers Burn. Der Weg zurück ist zwar Strasse, aber Gegenwind und Regen machen das neben dem Zeitverlust zu einem fast hoffnungslosen Unterfangen. Wahrscheinlich haben viele diese Abzweigung verpasst. Mir fiel aber auf, dass ein RFME (Army) Teilnehmer mit Begleitmotorrad zurückfuhr Richtung Lower Annatt. Das geht nur wenn du Begleitfahrzeuge hast, sonst geht dir der Most aus.

Ansonsten lief der Tag fast regenfrei ab, abgesehen von heftigen Schauern und wiederholtem Hagelschlag. Die Berge am Horizont sind schneebedeckt und eigentlich hätte der Temperatursturz einschneisen sollen. Die Tagesrunde führt zu 60 % auf der Strasse und die restlichen 40 Zeitprozent werden dem Moorgott geopfert. Nochmals sind Moorpässen der gröberen Art und Aufstiege im 4 Gang zu bewältigen. Ausgepumpt komme ich jeweils an die Sektionen und versuche mich bei der Begehung mit dem Rucksack ein wenig zu erholen. Bin ich dann an der Reihe und stürze mich mit Verachtung in die Sektionen, melden sich die verkrampten Unterarme und Trizeps. So ist kein Blumentopf zu gewinnen und der Flow in den Sektionen ist reine Theorie.

Meine Startnummer 49 ist mit rotem Schrägstrich markiert und ich darf die Teilnehmer die noch in der Wertung fahren nicht behindern. Ich muss also vor den Sektionen Platz lassen und warten bis ich an der Reihe bin. Die Tagespunktekarte sieht gleich aus wie Donnerstag; mehrheitlich maximale Strafpunktzahl (5) und dazwischen mal 3, weil's mit würgen doch noch ging.

Mit 1 Stunde Zeit checke ich in Fort William ein und kann endlich seriös am Töff arbeiten. Laufrichtung am Hinterreifen wird gewechselt, Reinigung, Luftfilterservice und Bremsbelagkontrolle.

Jetzt ist alles bereit für den Abschlusstag der Scottish Six Days 2009.

Samstag, 9. Mai 09

Der unaufhörliche Regen gehört zum Alltag. Alle Fahrer wissen: Jetzt wird's noch mal hart! Moorlands, Steilhang bei Bradleigh und der gefürchtete Steinpfad fordern das Letzte.

Schneefall in den ersten Sektionen Sleubhaich, oberhalb der Mamore Road, Richtung Kinlochleven. Hindert niemanden die Herausforderung um einige Minuten zu verschieben, bis der Schnee wieder in Regen übergeht. Anschliessend weiter zu Upper & Lower Mamore und Pipeline.

Die letzte Sektion Pipeline scheint diesmal für mich machbar und kein Stau vor der Sektion. So nehme ich mir Zeit für einen Augenschein und bringe den Rucksack nach oben. Dort steht wieder mal Lee Hutchinson, einer der Teilnehmer der Mehrtage-Trials in Frankreich und reicht mir entkräfteter Seele ein Biscuit. Das hilft; 2. Gang und mit Schub in die Schlüsselstelle, katapultiert mich 2 Meter Richtung Finish of the Hill. Der Rest ist Showeinlage für die unermüdlichen Zuschauer.

Jetzt Kräfte sammeln. Nach Blackwater Reservoir und Tankstopp zweigt die Route ins Moorland.

Michel Front, Guy Favre und Dominique Guillaume schliessen in einer sonnendurchfluteten Landschaft, inmitten schneebedeckter Berge zu mir auf.

Die Route führt vom Horizont hinter uns zum Horizont vor uns. Das alles ist ein kurzer Blick und Austausch des gemeinsamen Erlebnisses wert, dann geht's weiter.

Der Wanderpfad schleicht sich durch Steinwüsten, Moorlands und Hügelformationen. Jeder Fahrer hat seinen eigenen Rhythmus und Vorausschau-Distanz. Sektionen Ghuanach Gorge, die Hälfte des Weges ist geschafft und motiviert wird Loch Treig angefahren. Schon bald hole ich wieder eine Gruppe ein, die mich vorher mit viel Getöse überholt hatte; to much speed und über eine Kante hinausgeschossen. Resultat: 2 ausgeschlagene Schneidezähne und viel Blut. Kann nicht helfen und schon 10 Minuten später kommen sie wieder von hinten angebraust.

Dann folgt Leanachen.



Bild vom Sonntag, 10. Mai 09

Zum dritten mal heute wechsele ich in trockene Handschuhe. Jetzt bin ich ein wenig ausgeruht und sehr motiviert. Kein Stau an der Sektion und ich nehme mir Zeit für die Rekognoszierung. Sektion 1 gelingt soso-lala. Sektion 2 mit dem Schlusstein ist fahrbar, trotz Hochwasser.

Auf der Anfahrt zur Schlüsselstelle holpert es mächtig im Bach und ich katapultiere mich mit 100 U / min zuwenig aus der Gischt, was gerade auf den Stein hoch reicht. Verliere oben das Gleichgewicht und falle rücklings in die Strömung zurück. War das die Forelle des Tages? Kein Applaus der Zaungäste, scheinbar sind sie andere Abgänge gewohnt.

Jedenfalls hat der Oberschenkel seine Ultra-Tomate abgekriegt und ich komme nur mit Mühe wieder aus dem Bach.

Jetzt hat's mich also doch noch erwischt an diesem Samstag, ich kann nur noch auf dem Töff stehen. Aus der Sitzposition komme ich nicht mehr hoch.



Bild vom Sonntag, 10. Mai 09

Der Stein des Anstosses

Weiter zu den Achintee Sektionen im Glen Nevis. Die schafbeweideten Hänge sind kahlgefressen und die Grasnarbe ziemlich dünn. Auf der Spur, hoch zu den Sektionen, ist der Boden schon aufgerissen und der Untergrund poliert. Wie schaff ich das mit 2 Tage altem Pneu und erhöhtem Luftdruck? Schieben!

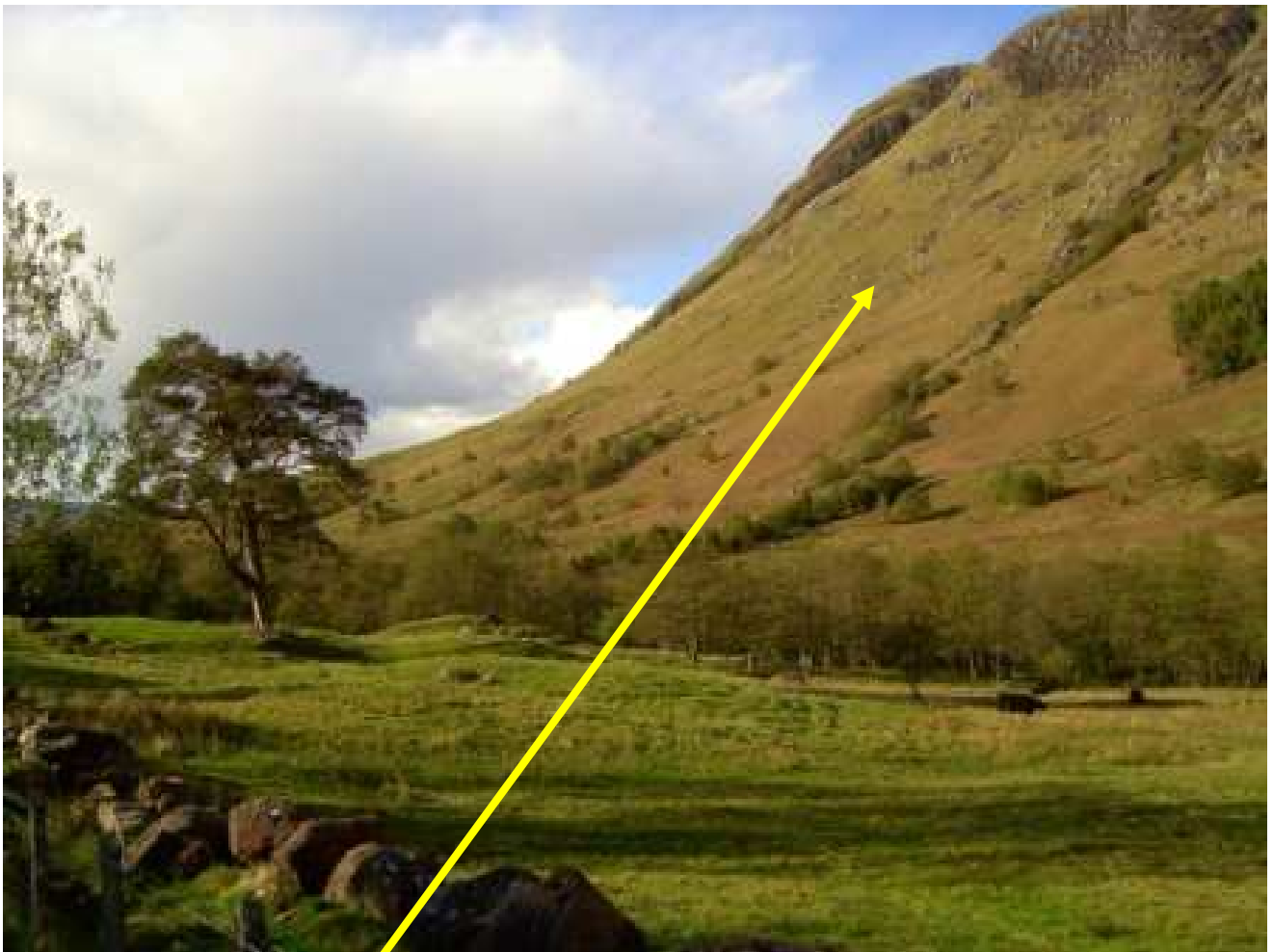


Bild vom Sonntag, 10. Mai 09

Achintee Sektionen im Glen Nevis. Hangneigung für Hillclimbing geeignet.

Folgende 7 Ben Nevis Sektionen werden nur teilweise gefahren. Die Anspannung und körperliche Belastung ist zu gross um da noch einen Sieg einzufahren. Das Desaster erweitert sich in der Town Hall Brae Sektion zum kapitalen Sturz und krönenden Abschluss der SSDT 2009.

Feier im West End Car Park der Equipe Franco-Suisse mit Käse und Brot. Der Schluck Finisher-Scotch-Whisky ist verdient und dann heisst es einpacken und reisefertig stellen. Preisverleihung am Samstagabend. Die Teilnehmer und Offiziellen verbringen einen gemeinsamen schönen Abend und dann goodbye.

Ich nutze den Sonntag für Ruhe und Aufräumarbeiten im Auto. Leanachen lässt mir keine Ruhe und ich schaue mir die Sektion noch einmal genauer an.

Das ist auch gleichzeitig der Austragungsort beim Nevis Range, für den Trial-WM-Lauf im Juni 2010.



Ben Nevis

Die schöne Gegend wird noch auf unbekanntem Wegen erforscht und ist versöhnlicher Abschluss meiner diesjährigen Schottlandreise.

