



### Preparation & things to be done

Im Vorfeld der Veranstaltung, das bedeutet bereits 6 Monate vorher, muss der Entscheid zur Teilnahme gefasst werden. Dazu gehören logistische Disziplinen wie Lizenzantrag, Hotelunterkunft, Reisemöglichkeiten, Fahrzeugwahl und Ferienplanung. Hat man alle Entscheidungen und Möglichkeiten aufeinander abgestimmt, kommt die Hürde der Anmeldeprozedur und das Warten. Ab Neujahr 2005 wurde die Teilnehmerliste veröffentlicht und die operativen Prozesse konnten ausgeführt werden.

Die Kosten reduzieren sich, wenn mit dem Vorjahresfahrzeug gestartet werden kann.

Jahr	Budget	Effektive Kosten (CHF)	Bemerkungen
2002		<b>15680</b>	GAS GAS TXT Pro 7790.- First Entry
2003	<b>6670</b>	<b>11173</b>	Yamaha TYZ 250 & Spare Bike 5000.-
2004	<b>5170</b>	<b>6560</b>	50 % von 2003
2005	<b>6264</b>	<b>5516</b>	Schon billiger!
2006	<b>16000</b>		New bike! (SCORPA 250 / 4 stroke ?) & Maria!

Trotzdem, der Aktualisierungsaufwand alter Technik ist nicht zu unterschätzen und der Betrag pendelt bei 2500.- CHF. Dafür lässt sich dann die Maschine das ganze Jahr über fahren und in meinem Fall bedeutet das noch etliche Long-Distance Veranstaltungen in Frankreich wie La Creuse, Aveyron und Verdon. Insgesamt sind etwa 2000 Trialkilometer auf dem Jahresprogramm und so ist es nicht verwunderlich, das der Motor nach 3 Jahren nun einen neuen Kolben verlangt, den er vor der Scottish auch eingebaut bekam.

Das Trainingslager FMS Biasca lasse ich mir dieses Mal entgehen; die Auffahrten und Sektionen im Flussbett des Trainingsgeländes waren schneebedeckt, so muss ich mir im Calancatal oder beim Müllsammeln im heimischen Wald des Säuliamtes die 1:1 Simulation des speziellen Rhythmus der Scottish antrainieren.

### Sponsoring ? (& wishes)

Heikles Thema für Flachländer wie mich, es hat mir noch nirgends zu einem Traumsporing gereicht, obwohl ich in jeder nur erdenklichen Sportart meine Sporen abverdient habe. Der Wunschtraum, den Geldgeber für noch mehr Leistungserbringung zu finden, ist zum Trugschluss geworden. Die erbrachte Eigenleistung zum Ziel ist die grosse Genugtuung für mich; ohne Abhängigkeit und unter Druck von Erwartungen, die nicht meine eigenen sind. So lasse ich auch dieses Kapitel an mir vorbeiziehen, ohne zu vergessen dass mein Freund Pit mir schon immer zur Seite stand. Er ist einer der Freunde, auf die ich mich immer verlassen konnte und ich hoffe ihm dies eines Tages zurückzugeben.

### It's up to you now man!

Mit Datum 3. März 2005 finde ich meinen Namen auf der Teilnehmerliste der SSDT- website unter Startnummer 148. Sofort beginnt die Rechnererei und die Regulations werden hervorgekramt, um Einsicht über die Startaufteilung der einzelnen Tage zu nehmen. 148 Minuten nach dem Start des jeweiligen 1. Startenden bin ich an der Reihe; abzüglich die vor mir liegenden, ausgefallenen Fahrer. Dadurch kann ich in etwa meine Start und Ankunftszeit pro Tag berechnen und mir die Routenplanung und Vorbereitung erleichtern.

Day	Monday	Tuesday	Wednesday	Thursday	Friday	Saturday
First man away Start #	(1)	(46)	(91)	(136)	(181)	(226)
Start First #	07:30	07:30	07:30	07:30	07:30	07:30
approx. Start # 148	09:58	09:12	08:27	07:42	11:27	10:42
Daily running time (incl. Rest stop 15")	7' 00"	7' 55"	7' 35"	7' 45"	7' 35"	6' 55"
Entry Time Parc Ferme	16:58	17:07	15:57	15:27	19:02	17:37

Wichtigster Tag für mich wird der Donnerstag, welcher jeweils als Härteprüfung gilt und ich kann meine Ängste zurücknehmen. Start 07:42 ist früh und die langen Moordurchfahrten sind noch nicht verhubert.

### Closer to the start, ya estoi nervioso!

Was kann ich noch alles vorbereiten? Bestimmt habe ich zuwenig für meine Fitness getan! Welche Ersatzteile und Ausrüstungsgegenstände fehlen noch? Hat alles Platz im Auto? Wie wird das Wetter, reichen die Anti-Nass Massnahmen? Nur noch **17 days, 21 hours, 12 minutes, and 30 seconds left until till the first rider sets off** (SSDT website Stand: 14. April 2005).

Die website ssdt.org wird täglich frequentiert und der Informationsaustausch über neue Sektionen, Ängste und neues Material ist rege. Eusebio Gago wird mich one-way nach Schottland im Auto begleiten, die Rückreise erfolgt dann für ihn per Flugzeug, um wieder pünktlich am Arbeitsplatz einzutreffen. Ich werde die Rückfahrt allein pilotieren, in Ruhe mit der Fähre übersetzen, um nicht einen Abschiedsschock von Schottland zu provozieren.

Die organisatorischen Vorbereitungen sind für mich abgeschlossen und das Fine-Tuning der Ausrüstung kann beginnen. Da eine Naht in der Kniegegend für besseres Sitzen auf den Zwischenetappen, Evaluation geeigneter Gummistiefel (ja, dieses Jahr fahre ich mit Jonsered's Forst Equipment) und die neue Jacke eintragen, sind viele kleine Disziplinen, die ein Gelingen des Projekts SSDT 2005 positiv beeinflussen.

### Fort William / Scotland Sunday, may 1 2005

West End Car Park, mein gewünschter Platz im Paddock ist noch zu haben und wir installieren unseren Servicebus, um morgens und abends mit möglichst wenig Aufwand und Wegzeit unsere Arbeiten durchführen zu können. Noch den Vorderradschlauch gegen ein Heavy-Duty Motocross Type ersetzt und schon geht's zur administrativen Abnahme ins Milton / Ben Nevis Hotel. Die Schokolade für die helfenden Kinder bei der Sign-In Procedure sind schnell verteilt und finden Anklang. Nach meinem Einsatz als Übersetzer bei der Anmeldeprozedur, kann ich meine Startnummer 148 in Empfang nehmen und fahre zurück zum Paddock. Da bietet sich ein eindrucksvolles Bild; emsiges Treiben, Testfahrten und letzte Anpassungen an Fahrzeugen inmitten vieler Zaungäste. Um 14:00 sind alle Fahrzeuge im Park Fermé markiert und eingereiht und werden anschliessend für die Cavalcade of Riders wieder von den Teilnehmern abgeholt, um eine Runde durch zahlreiches Publikum in der Fussgängerzone der Mainstreet von Fort William zu absolvieren. Der Willkommensgruss der Bürgermeisterin und die zugehörige Pipeband eröffnen nun die Scottish Six Days 2005.



Anschliessend Fahrzeuge zurück in den Parc Fermé, wo sie vollgetankt auf den Start der SSDT 2005 warten.

### Montag, 2. Mai 2005

Am Montag 07:30 startet der 1. Teilnehmer, traditionell ein Scotsmen in Begleitung des Pipers.



Dia facil para empezar ist auf der website von Carlos Casas nachzulesen. Seine Kommentare sind leichtfüßig und ohne Schwierigkeiten; eben so, wie sie von einem x-fachen Teilnehmer beschrieben werden. Für Normalsterbliche ist das Ganze natürlich kaum auf diese Weise zu bewältigen. Deshalb erzählt dieser Bericht vom wahren Leben.

Die legendäre Schlusssektion des Montags, Lagnaha wurde nicht befahren, dafür einige neue selektive Sektionen in der Umgebung von Kinlochleven. Dort fand auch die kurz vorher durchgeführte Pre-65 statt, die 2 Tages-Veranstaltung für Trialmotorräder mit Baujahr vor 1965. Diese neuen Sektionen waren im natürlichen Bachverlauf der Highland-Moorwasserabläufe angelegt und boten neben glitschigem Untergrund auch Stufen über Wasserfälle, die unsereins nur mit Staunen betrachten konnte. Von Versuch keine Spur, schliesslich will ich das Ende unverletzt erreichen. Es läutet trotzdem kräftig im Schotter, die Oberfläche der Felsen ist heimtückisch glitschig und nur die Einheitsspur der Erstbezwinger verspricht Haftung. Soweit so schön, der Sonnenschein begleitet uns am Nachmittag und die götterähnlichen Auffahrten mit meiner 9 Jahre alten YAMAHA werden häufiger, obwohl ein ungewollter Halt in der gewerteten Sektion oft eine 5 folgen lässt. Die Funktionäre (in scottish ausgesprochen: Obsirver) schreiben geheimnisvolle Punktezahlen in ihr Büchlein, die werden am Abend eingesammelt und ausgewertet, so dass am nächsten Morgen die Vortagesliste mit den Strafpunkten eingesehen werden kann.



Warten bei Stob Coire Eirghe

43 Minuten Delay Time (Wartezeit) bei Stob Coire Eirghe. Diese Wartezeit wird in die Routecard der Teilnehmer eingetragen und zur vorgegebenen Fahrzeit addiert, so ist niemand benachteiligt.

Nach 43 Minuten Wartezeit dann die Entladung der Konzentration, um die im Kopf abgespeicherten Hindernisse der 3 Sektionen non-stop richtig und fehlerfrei zu befahren, ist schon eine Kunst.



### Dienstag, 3. Mai 2005

Bien, aqui ya empiezan los verdaderos scottish; jetzt beginnen die richtigen Scottish Six Days. Obwohl auf der Strasse 45 Km Distanz abgedrückt werden, um am Rande des Loch Ness die traditionellen Laggan Locks Sektionen anzufahren, sind die anschliessenden Moordurchfahrten von oberster Güte. Gar nichts fehlt: metertiefe Bugs und abfliessendes Wasser von den Hängen der erodierten Berge, machen die Schräghangfahrten zu einer gesunden Rutschpartie. Das Ganze über eine Streckenlänge von mehreren Kilometern bedeutet für unsereins 1 Stunde am Stück mit abwärts rutschendem Vorder- und Hinterrad zu kämpfen. Ausgelaugt komme ich an den weit entfernten Sektionen an und nehme mich fest zusammen. Da eine 0, dort wieder 5 Strafpunkte wegen Stillstand oder Sturz. Der Tag nimmt noch lange kein Ende.

Ceanancroc Forest Sections



Bei Forest Gate wird der Alptraum wahr: ein Salto an der letzten Stufe, die wie ein junger Gott angefahren wurde. Hoher Schwerpunkt, fixe Rückschutzblechhalterung und Sattelhöhe sind Attribute der TYZ, die in Extremsituationen die Fahreigenschaften ungünstig beeinflussen, dadurch verzeichne ich immer wieder die gleiche Sturzfolge und dieses Mal tu ich mir echt weh! Von einer 2,5 Meter hohen Stufe rückwärts in ein steinübersätes Bachbett zu fallen, als Zugabe noch meinen Töff in the Fress kriegen, das der Helm nur so donnert, ist keine wahre Freude. Benommen erhebe ich mich als die anderen Fahrer das Fahrzeug bergen.

Alle körperlichen mechanischen Funktionen scheinbar i.O, bis ich aber den Töff ankicken kann vergeht fast eine halbe Minute. Irgendwo fehlt der Kickdown. Auf die falsche Seite weitergefahren und erst nach ca. 5 Km bemerkt, ergibt schon wieder 10 Min. Rückstand auf die Marschtabelle. Jetzt kommt die 2 Stunden lange Leidensfahrt mit schmerzender Schulter und Rippe durch die Moore der Highlands.

Die wunderschöne Landschaft ist gegen mich, hat's der Moorgott wieder auf mich abgesehen?



Nächste Sektion Creag Nan Gobhar und Ceannacroc Forest sind in diesem Zustand sehr schwierig zu bewältigen. Der Wille verhilft zu Höhenflügen und es gibt statt überall 5 auch 0, 1, 2 und 3 Punkte als Belastung meines Punktekontos. Den Ersten Tag hatte ich mit 109 Punkten abgeschlossen, ein guter Beginn und akzeptabler Mittelwert für die weiteren Tage. Heute wird's mehr. Witches Burn als Abschluss des Tages. Rückfahrt in den vorgegebenen 20 Minuten, damit nicht geblocht wird. Fahrzeug direkt in den Parc Fermé, da meine Stempelzeit seit ca. 13 Minuten überschritten ist. Zurück im Hotel wird das wahre Ausmass der erlittenen Sturzverletzungen spürbar. Die Anspannung hat nachgelassen und nun machen sich Schmerzen breit. Zum Glück wird feine Pasta della Casa zum Nachtessen serviert und ich schlage den Bauch voll. Das anschliessende Bad löst ein wenig die verkrampften Muskelschlingen und jetzt kann ich die neu erworbene Kette auf die richtige Länge kürzen. Der Gang zum Paddock im dem West End Car Parc ist mühsam und für Dinge, die sonst in 5 Minuten erledigt sind, dauert die Arbeit 1 Stunde. Endlich zurück im Hotel, werde ich angequatscht von einem beeindruckten Zuschauer, der meinen Sturz mitverfolgt hat.

Er überlässt mir eine Schmerztablettenbombe, falls der Start für Mittwoch in Gefahr wäre. Ich denke nicht dass ich mit Mothers little Helper fahre, dafür sind mir Medikamente zu fremd, sowieso wenn sie so stark sind um Schmerzen zu unterdrücken. Dann besser aufgeben und auf die Gesundheit Rücksicht nehmen, wir unterliegen auch dem Antidopingreglement.

Mittwoch ist zwar der geplante Pausentag, aber Überraschungen sind immer anzutreffen. 22:00 Uhr, todmüde und ich weiss immer noch nicht wie ich mich hinlegen und schlafen soll. Hasta la mañana.

### Mittwoch, 4. Mai 2005

Un dia de descanso?

Der Morgen beginnt mit leichtem Stretching und Frühstück. Beim Check der Ausrüstung fallen mir einige Details auf die verbessert werden können. Die Hose kann wohl nicht mehr gerettet werden, auch wenn Maria zaubert. Ich werde sie dem Moorgott opfern.



Die Hose hat ihre 3 SSDT hinter sich!



Heizungskeller des Grand Hotels (sehr nützlich)

Die Tagesroute hat grossen Asphaltanteil (40%), Forst- und Bergpfade (20%), der Rest ist Highland and Moors. Die Überfahrt mit der Fähre ist willkommene Abwechslung und gibt uns zusätzlich 12 Min. (Delay) Zeit zur vorgeschriebenen Marschtabelle. Die Sektionengruppen sind heute vielfach mit manns- oder 5 Meter Stufen ausgestattet, so kann ich beim besten Willen nicht meine Risikogrenze überschreiten und versuche mit möglichst viel Energieersparnis über die Runde zu kommen.

Sektion Gearadh



Donnerstag, 5. Mai 2005



Refuelling Service by REME / 5 Bat.  
(Royal Electrical and Mechanical Engineers)  
Thank you Guys!



Swiss Checkpoint im West End Car Park

Startzeit um 07:42, Parc Fermé Entry Time um 07:12, umgezogen und bereit ab Hotel um 06:45, kleines Zimmerfrühstück und Tagesgeschäft, aufstehen um 05:30.  
120 Miles und 7 h 45 min Fahrzeit sind geplant

Aber, oh Überraschung, die Fahrzeit wird gekürzt auf 7 h 12 min. + 15 min Rest Stop und 23 min. vom letzten Time Check Point bis Parc Fermé ergibt Totalzeit 7 h 50 min. Den kleinen Zettel neben der offiziellen Uhr beim Start übersehe ich und kalkuliere falsche Ankunftszeit für den Abend. Es wurden 5 min. addiert, wegen Baustellen auf der Rückfahrroute am Abend.

Die Route führt uns die Highlands zur Sektionengruppe Chairlift und Ba House, wo uns metertiefes Wasser in den Sektionen entgegenströmt. Als erste die glitschigen Steine zu befahren ist sehr, sehr anspruchsvoll. Gleichzeitig mit unseren Startnummern sind auch Mr. Jarvis & Mr. Connor unterwegs. Sie bewältigen die Sektionen trotz der widrigen Umstände; that's first class!

Ich begegne unterwegs der Stelle, wo ich letztes Jahr dem Moorgott Zeit opfern musste und nehme kurz Kontakt mit ihm auf. Er ist gerade beschäftigt mit anderen Fahrern und kann meine Zuwendung nicht annehmen, so fahre ich befriedigt weiter.

Sämtliche Sektionen des Tages werden angefahren und ich bin zum Schluss arg in Zeitrückstand. Plattfuss hinten, Kettenspannerreparatur und Hilfe für andere Piloten, lassen den Zeitverlust anwachsen. Mit Schrecken berechne ich meine Ankunftszeit beim Time Check nach den Fersit- Sektionen.

Jetzt aber ab die Post; gas al tope auf der Strasse bis Fort William, zu früh beim letzten Time Check vor Paddock die zu kurze Zeit eintragen lassen und dafür Strafpunkte einfangen und direkt in den Parc Fermé, ist die einzige Möglichkeit den Schaden in Grenzen zu halten.

Bei Eintritt in den Parc Fermé berechne ich 61 oder 62 min Überzeit und falle dadurch aus der Wertung. 60 Minuten Überzeit sind maximal zulässig!

Die Nachberechnung fördert dann noch die zugeschlagenen 5 min auf der abendlichen Rückfahrt zutage und ich bin hoffentlich noch drin. Warten wir ab, morgen früh gibt's Resultatlisten.



Dominique Guillaume, Jack Aebi, Eusebio Gago / Time Check before Parc Ferme / West End Car Parc / Fort William

### Freitag, 6. Mai 2005

Endlich genügend Zeit am Morgen um alles Instand zu stellen. Die Werkzeuge, das Ersatzmaterial und die Ausrüstung müssen auch gepflegt werden. Für den gestrigen Tag wurden mir 56 Strafpunkte für 56 Min. Überzeit addiert, aber nix Excluded; ich freue mich noch in der Startliste zu sein. Start pünktlich um 11 Uhr:11 Min.

Einige Fahrer sind nicht mehr im Feld, daher verschiebt sich die Startzeit nach vorne. Die mechanischen Probleme an den Fahrzeugen häufen sich und es wird überall kräftig gebaut.

Halbzeit der Tagesroute beim obligatorischen Rest-Stop in Strontian, nach den Eröffnungssektionen Doire Dubh und Pipers Burn und weitere.

Der Halt wurde begleitet von Wind- und Regenschauern, schnell die Windjacke übergezogen und die warmen Handschuhe bereitlegen, damit die folgende Teilstrecke auf der Strasse trocken abgenagelt werden kann. Der Stop hat für mich unangenehme Nebenwirkungen; kaum sitze ich wieder auf dem Motorrad bin ich total verkrampft. Die 2 Folgesektionen gleich neben der Strasse kann ich kaum begehen, bei der Positionierung des Fahrzeugs am Sektionseingang rutsche ich schon wieder aus und falle wieder auf den verletzten Rücken, so lasse ich je 5 Strafpunkte schreiben. Die nächste Sektionengruppe liegt im Hochmoor und ich kann sie nicht anfahren, bleibe auf der Strasse und hoffe auf Besserung meines Zustandes. Der nächste Abstecher ins Highland wird nach dem Tankstop tapfer bezwungen und die Sektionen mit 5 Strafpunkten abgefahren. Ich kann nicht mal mehr abwärts das Motorrad bremsen, so sehr bin ich verkrampft und die Schläge des befahrenen Untergrunds dringen bis an die schmerzgepeinigste Stelle neben meiner Wirbelsäule. Da wiederum strahlt es über das Schulterblatt bis in die linke Schulter und die schwierigeren, für mich gefährlichen Sektionen, werden mit 5 Strafpunkten geschrieben statt befahren. Wieder andere wie Cramasnacroise und Rhuba Ruadh werden trotz der Schmerzen befahren; da ist keine Risikolage auszumachen und ich versuche durchzukommen. Mrs. Kitchen treffe ich an und sie motiviert mich weiterzufahren.

Endlich auf der Coran Ferry und einige Minuten Zeit die Rückfahrt auf der Strasse nach Fort William vorzubereiten. Im Paddock habe ich 50 Min. Zeit um das Motorrad mal wieder richtig zu überprüfen.

Kurz vor Einchecken in den Parc Fermé stelle ich noch ein angerissenes Gaskabel fest, dies wird am Samstagmorgen ersetzt.

Ich möchte in der Wertung fertig fahren!

**Samstag, 7. Mai 2005**

Letzter Tag der SSDT 2005, was geschieht heute noch?

Der Austausch des Gaskabels dauert 20 Min. ich lasse mir dabei genügend Zeit, alles andere ist in Ordnung. Die Vortagesrangliste zeigt 2 x 50 Strafpunkte auf, wegen fehlenden 2 Sektionen. Jetzt heisst's durchbeissen.

Startzeit 10:30; ein Briefumschlag begleitet die heutige Routecard: Excluded! Wegen Auslassen der gestrigen Sektionengruppe nach dem Rest Stop, wird gemäss Reglement der Teilnehmer ausgeschlossen. Ich akzeptiere diesen Beschluss und werde trotzdem zu Ende fahren.

Off-Road beginnt bei der Lower Mamore Road wo der West Highland Way nach Kinlochleven führt. Erste Sektionengruppe Sleubhaich besichtigen und gleich einfahren. Nur mit viel Mühe befahre ich die erste Sektion und stürze schon nach wenigen Metern in der Zweiten. Wieder ein harter Aufschlag auf die verletzen Körperteile und ich kann die Bewegungen zur Bergung der Maschine nur mit grösster Mühe ausführen und kann gerade noch die Sektion verlassen.

Jetzt brauche ich eine längere Pause und empfinde noch stärkere Schmerzen in der Rippengegend neben der Wirbelsäule. Die Weiterfahrt in die 3. Sektion ist nicht zu schaffen und nach Beurteilung der Situation muss ich mir eingestehen, dass eine Weiterfahrt kaum mehr möglich ist.

Die Risikoeinschätzung schliesst die Moordurchfahrten nach dem Blackwater Reservoir, die steilen Auf- und Abstiege bei Loch Chairain, die Abfahrt nach Ghuanach Gorge, den steinübersäten alten Fusspfad (Toni Manresa verletzte sich dort im 2003), plus alle Observer um 5 Strafpunkte bitten, mit ein. Ich muss mich mit den Göttern einigen, meine inneren Kämpfe zwischen Wille und Vernunft schlichten und entscheide mich zum Rückzug.

Der West Highland Way führt mich nach Kinlochleven, da kann ich Volltanken und kurz die Pipeline Sektionen besichtigen. Dort kann ich mich noch bei den Observern für ihre Arbeit während der Woche bedanken und fahre anschliessend auf der Strasse dem Loch Leven entlang in Richtung Fort William.

Regenschauer, Regenbogen, herrliche Landschaften und wieder Sonnenschein begleiten mich auf dem Weg zurück. Ein versöhnlicher Abschluss der Expedition SSDT 2005 und der Erhalt der Beziehung mit den Moorgöttern, sind ebenso wertvoll, wie die eigenen Grenzen und Möglichkeiten zu erkennen.

Für mich bedeutet auch diese Six Days eine grosse Ergänzung des Weges zu mir selber. Die Gedanken werden weiter um dieses Mystikum kreisen und die Entdeckungslust mit dem Willen Weiterzulernen verlässt mich hoffentlich nie.

Um mich in Zukunft weniger zu gefährden, ist für 2006 der Einsatz eines neuen Fahrzeuges geplant. Niedriger Schwerpunkt, bessere Fahreigenschaften und intensivere Vorbereitung werden mir hoffentlich für das Erlebnis SSDT 2006 noch mehr Freude bereiten.

**Will meet You next year on the same station!**

Results SSDT 2005:

Pos	Name	Nat.	Marke
1	<b>Sam Connor</b>	GB	SHERCO
2	<b>Ben Hemingway</b>	GB	MONTESA
3	<b>Amos Bilbao</b>	ESP	MONTESA
	First Class Awards		
55	<b>Dominique Guillaume</b>	CH	SCORPA
100	<b>Jack Aebi</b>	CH	SCORPA
118	<b>Eusebio Gago</b>	CH	BETA
<b>DNF</b>	<b>Walter Traber</b> (retired day 6)	CH	YAMAHA

The back protector saved my live at Forest Gate!



Walter Traber / # 148 / Sunday may 8 2005 / Fort William / Scotland

