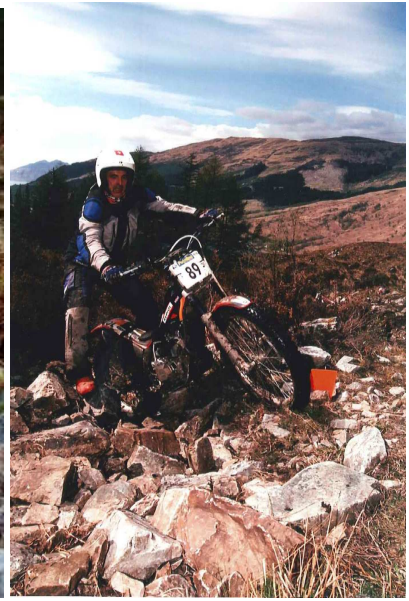




SSDT 2008 Honda 4 RTL



SSDT 2009 Honda 4 RTL



SSDT 2010 Honda 4 RTL

Diary 2010

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.

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

Mit der TYZ YAMAHA bin ich 4 Sixdays 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.

1. Tag 3. Mai 2010 / 75 Meilen, 7h 15m Fahrzeit

Die Scottish Army ist frühmorgens bereit für das Auftanken. Start mit Nr. 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 Bradaleig 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 2 ½ 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 min.) 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.



Town Hall Brae



2. Tag 4. Mai 2010 / 103 Meilen, 7h 45m Fahrzeit

Laggan Locks als erste Sektionen. Endlich wieder!

Mit Maria's 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, 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. Weiter geht's Richtung zurück. 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 Km weiter als die erste Etappe heute morgen und das Benzin geht mir bestimmt aus bis Fort William. Nach 10 Km 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 Miles, 7h 15m Fahrzeit

Weatherforecast von BBC Scotland verspricht neben der Aschewolke des Island-Vulkans schönes Frühlingswetter. Als Dritttletzter werde ich vom Starter auf die Reise geschickt. Vorgesehene Endzeit am Abend 19:30. Ich bin ausserhalb der Wertung „No Awards Basis“. Das gibt mir auch 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 Miles, 7h 50m 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 berühmten 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 06:00 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.

Aber nichts dergleichen: Beim Abholen des Fahrzeugs im Parc Ferme zur vorgesehenen Zeit um 11:31 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 kg mit dem Fuss bewegt werden könnten. Vor allem die „Sektionenbauer“ sind oft doppelt beschissen, weil ein Vorfahrer in der Verzweigung mit viel Gas einen Riesenkuller genau in ihre Spur versetzt.



Kilmalieu Sektion 4

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 & 2 sind flüssig fahrbar und werden teilweise ohne Rekognoszierung bewältigt. Sektion 3 & 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 und die Fahrer den an den Pneu 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.



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

Sämtliche Spitzenfahrer nehmen sich unabhängig voneinander, 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 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 beeindrucken 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!

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.



Maria & Ben Nevis

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.

Ziele für SSDT 2011:

- Ersatzmaterial direkt auf dem Fahrzeug – Vorderradschlauch 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!

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 & Maria

