

## Scottish Six Days Trial 2004

The Mystery lives on



Donnerstag, 29. April 2004

Wenn nur der Weg nicht über Bruxelles führen würde, wäre die Hinfahrt nach dem Fährstartort in Zeebrugge nur halb so langweilig; Verkehrsstaus und Lastwagenkolonnen ziehen die Anreise unangenehm in die Länge. Angenehmer wird's dann beim Einchecken auf die Fähre der Superfast Ferries, da empfinde ich wie Schottland sich nähert und ich sehne mich nach der Weite und dem Alleinsein in den Highlands; egal, wie auch immer sich die nächste Woche gestalten wird, nur schon diese Empfindung rechtfertigt die Reise. Erste Kontakte werden geknüpft und ich lerne Guy Martin mit seiner Begleiterin Suzanne kennen. Seine Teilnahme ist gesichert, er trägt Startnummer 234 und ist das erste Mal dabei.



Freitag, 30. April 2004

Die nächtliche Überfahrt direkt nach Rosyth bei Edinburgh, bringt mich nach Schottland und den Fuss auf diesen Boden zu setzen, verleiht mir eine innere Befriedigung. Greig & Scott haben sich uns auf der Fähre angeschlossen, sie leben in Avimoore und sind auf der Rückreise aus ihrem Winterhalbjahr, wo sie als Skilehrer in den französischen Alpen tätig waren. Greig ist im Sommer als Forest Garden in den Highlands angestellt und erzählt, dass die Gesetzeslage in Schottland für Naturschutz- und SSSI (Sites of Special Scientific Interest) vorsieht, dass jährlich nur 1 Tag für das Befahren mit Motorfahrzeugen

freigegeben ist. Wir sind also in der privilegierten Lage, diese letzte Möglichkeit noch zu nutzen um mit den Töffs in die Highlands zu kommen. Mit viel schottischem Humor bestätigen sie auch meine Routenwahl nach Fort William und wünschen uns alles Gute.



Die Ankunft in Rosyth und die Transferstrecke über Perth, Crianlarich nach Fort William, fahren wir nicht gemeinsam, denn die ortskundigen Greig und Scott verfahren sich erstmals nach Verlassen der Fähre und anschliessend wählen sie die falsche Himmelsrichtung auf der Autobahn, was mir als Schlussfahrzeug die Möglichkeit lässt, die richtige Abzweigung zu erkennen und abzubiegen. Guy Martin führt die Fahrzeuge seiner Kollegen (Eusebio Gago & Jean-Luc Mathey) im Bus mit, welche Freitags mit dem Flugzeug anreisen werden.

Als erste Aktion wird ein Platz im Fort William Car Parc markiert und reserviert; strategisch nahe am Ein-/Ausgang des Parc Fermé, damit eventuelle Reparaturen und Materialtransporte effizient ausgeführt werden können. Der Wind- und Regenschutz wird natürlich wieder das bewegende Thema sein: möglichst wenig Angriffsfläche für die allgegenwärtigen, widrig stark blasenden Wetterfronten aus Süd-Westen, welche oftmals ganze Zelte aus der Verankerung reissen und sie im Loch Linnhe versenken.

Um 15:00 Uhr sind schliesslich alle Genfer Piloten anwesend und das Zelt puzzle nimmt seinen Anfang. Der Wind bläst unüblich aus Nord-Ost, ich verabschiede mich aus der Diskussionsrunde und helfe den 2 Spaniern aus Villafranca del Penedes, ihr scottishtrial-Zelt an den Truck zu bauen. Gleichzeitig mit der letzten Strebe des 6 x 20 Meter grossen Vorzelts der Spanier, findet auch der Zeltbau des Geneve-Trial-Team sein Ende und nun wird VW-Bus ein- und ausgeladen, damit alles auch am richtigen Platz verstaut ist und der Rest ins Hotel transportiert werden kann.

Gemeinsames Nachtessen und Planung für Samstag, den 1. Mai, wo ich die Pre-65 in Kinlochleven besuchen werde.

Samstag, 1. Mai 2004

### Pre-65 Two Days Trial / Kinlochleven

Mit meiner Reservemaschine nehme ich vollgetankt den 40 km langen Anfahrtsweg unter die Räder. Die Treibstoffreserve in der 1 1/2 Liter Petflasche muss für den ganzen Tag reichen und das Tempo wird dem Linksverkehr und der sehenswerten Landschaft angepasst.

Im Schoolhouse Areal Kinlochleven spielt die Dragpipe Band als Startbegleitung für die Fahrer und schon wieder fließen Tränen, aus lauter Freude da zu sein.



Als erstes besuche ich die ca 300 m lange Sektion Pipeline um die Fahrer und die Sektion zu sehen. Ich hoffe damit, sofern Startgelegenheit, die Erkundung während der Six Days auf ein Minimum zu beschränken und sowenig Zeit wie möglich zu verlieren.





Carlos Casas /Pipeline Sections, Führender des ersten Tages.

Mick Andrews / James in Sektion Jackson's



Carlos Casas / Triumph, Sektion Jackson's



Das schöne Wetter beschehrte allen einen wundervollen Tag und lässt die Wetterprognose für Montag vergessen, da ist nämlich Schnee ab 800 M.ü.M angesagt und die Startenden der SSDT erwartet der erste Hammer.

Sonntag, 2. Mai 2004

Zuerst findet aber erst mal die Sign-in Prozedur statt; ausserhalb Fort William, im Milton Hotel werden die Fahrer zur administrativen Kontrolle gebeten und legen ihre geforderten Unterlagen vor.

Für mich als Übersetzer des Veranstalters, sind es vor allem die Anliegen der spanischen Teilnehmer, welche meine Sprachkenntnisse fordern. Ich mag alle Anliegen der Hilfesuchenden befriedigend zu interpretieren und sie begeben sich zur technischen Abnahme im Parc Fermé. Für grosse Unruhe stiftet die Absage des SHERCO Managers und Mitbesitzers Andreu Codina, welcher seinen Startplatz einem Spanier zugesprochen hat, der ohne Papiere anreist. Es sei mit Malcolm Rathmell, dem SHERCO Importeur GB und Willy Ditham abgesprochen. Willy Ditham ist im Hintergrund der Chef des Ganzen und er klört die Situation. Der Spanier zieht befriedigt von dannen und schon wieder ist ein Platz vergeben. Es ist bereits 14:00 und die letzten Nachzügler finden sich ein. Es liegen noch 3 Startnummern da; 2 sind reserviert für verspätete Fahrer und die letzte?

Startnummer 123, Fahrer Mark Seward erscheint nicht zur administrativen Kontrolle und da gibt Mairi Jenkins, Race Secretary das entscheidende Zeichen. Thumb up, ich bezahle die Startgebühren, insgesamt 265 engl. Pfund und ich bin drin!

Die innere Aufregung steigt, schnell mit dem Töff zurück in den Paddock und die Nummer befestigen, Technische Abnahme und Markierung des Fahrzeuges, volltanken und einreihen zwischen 122 & 124.

O happy day; Mr. Kitchen, Zufallsbekanntschaften, Spaniards und alle 5 Schweizer Teilnehmer freuen sich für mich. I'm really happy to be there!

Cavalcade of Riders durch Fort William, Töff versorgen, alles im Bus bereitmachen für den Praxiseinsatz ab Montag und ab ins Hotel. Die Wettervorhersage stimmt, es beginnt mit tiefliegender Nebeldecke zu nieseln und die Temperatur fällt.

Erst jetzt fällt die innere Spannung ab; ein ganzes Jahr gewartet - im Dezember die Absage - der Entschluss doch hinzugehen und meine Hilfe anzubieten, mit der Hoffnung im richtigen Moment, am richtigen Ort zu sein. Alles hat sich gelohnt; ich weiss nur noch nicht woher Carlos Casas schon gestern bei der Sektion Jackson's wusste, dass ich einen Startplatz kriege!

Überhaupt erstaunlich, das John Shirt einen Sponsor-Check von GAS GAS UK abgegeben hat und SHERCO über Startplätze verfügen kann. OK, ich mach's mit Aufwand und Vitamin B um an einen Startplatz zu kommen, was wiederum bestätigt, dass dem Fleissigen Erfolg beschert ist und nöd naahlah gwünnt.

Montag, 3. Mai 2004



Startnummer 123  
Mark Seward/Walter Traber

Der Tag beginnt mit feinem schottischen Regen, alle Fahrzeuge sind im Parc Fermé bereit für die SSdT 2004.

Traiditionsgemäss wird um 07:30 der erste Fahrer auf die Strecke begleitet, was bei mir wieder Tränen der aufgewühlten Emotionen fliessen lässt.



2 Stunden später bin ich an der Reihe und geniesse diesen ersten Tag in den Highlands. Viele Erinnerungen begleiten mich und die Realität des ersten Tages der Scottish stutzt meine Erwartungen zurück. Viel Scheitern und 5 Strafpunkte in den Sektionen sind Motivation, um sich noch besser vorzubereiten. Die Angst, eventuell in Zeitnot zu geraten, drängte mich zu raschen Besichtigungen der Sektionen und schnellem Vorwärtskommen; schlussendlich resultieren 48 Minuten Vorsprung auf die Zeittabelle und ich konnte mein Fahrzeug für den morgigen Einsatz in Ruhe vorbereiten.



Dienstag, 4. Mai 2004 / 18:00

100 Meilen, 7 h 40 min. vorgegebene Fahrzeit + 15 min. obligatorische Mittagspause ergeben einen langen Tag. Müde und zufrieden finde ich mich zum Duschen im Hotel ein. 53 Minuten länger als vorgegeben habe ich für die vorgeschriebene Strecke gebraucht, das ergibt 53 Strafpunkte für Zeitüberschreitung und noch die selbstverschuldeten Punkte wegen Müdigkeit und abgebrochenem Fussraster werden mein Punktekonto belasten. Egal, was auch immer als Schinderei erscheint, hat positive Seiten: Heute spricht mich bei den Ceannacroc Forest Sektionen ein Fahrer an, er stellt sich als Freund von Mark Seward vor und ist ganz zufrieden mit meiner Vorstellung als Ersatzmann. Ich freue mich über die Komplimente und lasse den verletzten Mark Seward herzlich grüssen. Er hat sich vor 4 Tagen das Handgelenk gebrochen und hat seinen Startplatz freigegeben. Jetzt habe ich wirklich kein schlechtes Gewissen mehr, jemandem den Startplatz weggenommen zu haben. Trotz der Müdigkeit und den anspruchsvollen Sektionen, bin ich dadurch motiviert und fahre tolle Passagen, am Ende happert's dann jeweils und ich werde schlecht belohnt. Ich hatte mir vorgenommen, auf meine Körpersignale zu achten, damit ich nicht nach der Uhr fahre und nur so schnell unterwegs bin, dass ich unverletzt aus dieser Runde zurückkomme. Nach den göttlichen Laggan Locks Sektionen, die ich aus Zeitmangel ohne Rekognoszierung redlich gut befahren habe, ging's dann eingepackt 40 Km auf der Strasse zurück nach Fort William. Ich habe mich am Schluss hinter Jordi Pasquet eingereiht, da ich sicher war noch in der Karenzstunde anzukommen und ihm bei einem möglichen Ausfall noch helfen zu können. Leider blieb auf der verregneten Strasse Romeo Valbusa allein zurück, sein Motor ging fest und er wird wohl wegen Überzeit aus der Wertung fallen. Ich konnte nur den Autoschlüssel für seinen schon angekommenen Freund Gianpaulo mitnehmen, damit er ihn mit dem Lieferwagen holen konnte. Ich habe mit 53 min Überzeit eingecheckt und muss die Arbeiten am Fahrzeug auf den nächsten Morgen verschieben.

Mittwoch, 5. Mai 2004

Fussrasterwechsel, Lenkergriff befestigen, Kette spannen und schmieren, Flüssigkeitskontrolle und Reinigung in den zulässigen 30 Min vor dem Start um 07:58. Un dia de descanso, ein Ruhetag wie es so schön heisst; der Abend wird nähere Auskunft über die Geschehnisse geben. Schon wieder eine italienische Geschichte gleich zu Anfang des Tages, nach der Überfahrt mit der Fähre zur 2 Sektionengruppe: Gianpaulos Hinterrad löst sich langsam auf, seine Radlager sind leer und die Kugeln haben das Weite gesucht. Mit schlingerndem Hinterrad stiehlt er sich achtbar durch die Zwischenstrecke und die Sektionen bis nach den Sektionen von Loch Shiel, dort wartet am Tankstopp der ausgeschiedene Romeo Valbusa und er kann ein Ersatzrad montieren. Die Leichtbaufahrzeuge zollen ihren Tribut und es ist noch nicht Samstag. Die Strecke zwischen Annatt und Trotters Burn macht die Arme weich und mit wenig Kraft, aber viel Mut sind

die Stufen im Bach anzugehen. Ich erlaube mir die selektiven letzten zwei Sektionen dieser Gruppe mit 5 Strafpunkten schreiben zu lassen und brauche nicht in der Schlange der Wartenden zu stehen, sondern kann mich auf den Weg zurück nach Fort William machen, schliesslich möchte ich noch ein wenig Zeitvorsprung auf der Strasse herausfahren, damit das vorbereitete Hinterrad eingebaut werden kann. Beim pünktlichen Eintreffen um 15:33 in den Parc Fermé, erhalte ich ein Couvert mit meinem Namen. Invitation for Civic Reception, Dress code informal, was soll ich nun anziehen? Ich werde morgen ja sowieso später als 7:30 PM ankommen und wohl zu spät erscheinen.

Wichtig erscheint mir, dass ich mit Freude unterwegs war und meine pace gefahren bin. Keine groben Stürze und Verletzungen, Maschine in Ordnung, Moral 100%, ich geniesse das Leben eines SSdT-Competitors.

Heute fällt Guy Martin # 234 mit defektem Motor aus, seine Maschine steht ausserhalb des Parc Fermé und er ist wahrscheinlich auf Einkaufstour. Als nächstes hat Jean-Luc Mathey # 236 einen Kühlwasserschlauchschaden an seiner BETA und lässt sich von einem Gemüselastwagen nach Fort William zurückbringen. Die BETA-Mechaniker reparieren den Schaden und nach einer Probefahrt ist er überzeugt, dass die Maschine die kommenden Tage durchhalten wird und checkt ein. Durch diese Aktion hat er zeitmässig nichts eingebüsst, hat aber 2 Sektionengruppen nicht gefahren und wird mit je 50 Strafpunkten pro nicht gefahrene Sektion belastet. Die Resultslist wird dann Auskunft geben, wer wie viele Punkten aufweist.



Dominique Guillaume # 57



Jack Aebi # 58

Die beiden Jurassien fahren ihre Etappen mit genügend Zeitreserven und führen täglich ihre Unterhaltsarbeiten durch. Sie strahlen Ruhe und Sicherheit aus.

Donnerstag, 6. Mai 2004

Kurzes Morgenjogging und Stretching um 06:00. Ruhige See, wolkenarmer Himmel, leichtes Morgenrot, wird der Tag zusätzlich anstrengend durch die Witterung? Weatherforecast im Trekking Shop um die Ecke verspricht leichte Besserung.



Did he continue?

Noch vor der obligatorischen Mittagsrast nach ungefähr 120 Km, sind die Normalwetterzustände wie Regen, Regen, Schnee und Regen, alle mindestens einmal durchgespielt worden. Um ca. 15:00 folgt dann eine Wolkenentleerung der besonderen Art und die Sektionen sind kaum mehr befahrbar. Ich befinde mich am Schluss des Teilnehmerfeldes und kann in den Highlands die Spuren der ca. 250 Fahrer, die vor mir die Moore durchpflügt haben sehr gut ausmachen; sie sind mit Wasser gefüllt. Mit gutem Gefühl und Sicherheit bewege ich mich schon den ganzen Tag in den Mooren. Vielleicht tausende Löcher erahnt und glücklicherweise umfahren, kurzer Sonneneinsatz aus Gegenrichtung mit Blendeffekt und Freude am Flow. 5. Gang, Swinging the Blues in the moors! Eine Ebene von 200 Metern zwischen mannshohen Hügeln, in der Mitte Spuren auf eine Wasserlache, mit Fortsetzung auf der anderen Seite, Gas al Tope und Sicherheitsblick auf den 200 Meter neben mir fahrenden Spanier. Er versinkt bis zum Sattel im Moor. Vor mir öffnet sich die Wasserfläche und die ca. 40 Km/h reichen nicht aus 10 Meter Distanz zu überspringen und ich gehe unter. Beim versinken löse ich sofort den Kontakt mit dem Fahrzeug, um das Ding nicht nach unten zu drücken, Rucksack subito ausziehen und auf den möglichen festeren Untergrund schmeissen. Ich weiss wo die Maschine steckt, der Lenker ragt noch aus dem Schlamm, meine Position ist günstig um irgendetwas zu unternehmen. Durch das Lösen von der Maschine sind meine Beine links und rechts des Hinterrades, so kann ich in die Finsternis greifen und das Hinterrad ertasten. Woher hatte ich diese Kraft, ein stecken gebliebenes Fahrzeug aus dem entstehenden Sog des Moors zu ziehen und über meine Schulter zu überbürzeln? Mit Schreien gelingt mir das geplante Manöver und das Resultat: bis zum Hals im Moor, die Füße eingepflockt in festerem Untergrund. Der Blick zum Spanier gibt mir Sicherheit, dass er freikommt und meine Situation erkannt

hat. Mit den Fingerspitzen erreiche ich das Vorderrad und kann mich so langsam aus dem Schlick befreien. Zwischenzeitlich ist der Spaniard bei mir angekommen und hilft mir auf die Beine. Jetzt heisst's weiter. Er fährt los, bei mir nix. Im Wissen, das im letzten Moment der Motor noch Schlick angesogen hat kicke ich verzweifelt etwa 10 x. Dann subito festeren Untergrund und die grosse Zerlegung: Tank weg-Luftfilter reinigen-Kerze raus-die Maschine Überkopf auf den Lenker und kicken, damit das Wasser aus dem Zylinder kommt. Zusammenbauen und hoffen. Den Vergaser habe ich nicht demontiert, das dauert ca. 20 Min. Kicken, kicken! Inshallah, der Motor läuft wieder, Vollgas, alle Systeme leerfahren, Choke, Vollgas. Das Ding dreht, ich bin gerettet. Ich leiste mir die Zigarette des Tages und danke dem Moorgott der Highlands. Alles zusammenpacken und einen Ausweg aus dem Schlamassel suchen. Dass mir so etwas geschehen konnte, dafür weiss ich jetzt woher das Wort Schlamassel kommt! Die letzten 8 Sektionen bei Fersit sind für mich unfahrbar geworden und ich pointe je five. Der Wasserstand hat innerhalb 10 Minuten um ca. 25 cm zugenommen und man kann die Lage der Steine im Bach nicht mehr erkennen. Mit dem Kajak wäre das ein Herausforderung. Gas al Topo und Sonnenschein bei der Rückkehr in den Parc Fermé in Fort William. Geschätzte Überzeit: 13 Minuten, in etwa die Zeit, die ich dem Moorgott in den Highlands opfern musste. Für die Einladung der SSDT Organisation ist es eh zu spät und ich esse im Hotel. Stretching, Körperpflege und aufgewühltes, spätes Einschlafen beendet meinen wunderbaren Tag.

Freitag, 7. Mai 2004

05:30 aufstehen und Jogging in der Früh. Die geschundenen Körpersysteme funktionieren noch und ich fühle mich gut. Wolkenlos präsentiert sich die Gegend um das Loch Linnhe und ich freue mich auf die heutige Herausforderung.



Die offizielle Rangliste weist mich als in der Wertung geblieben auf mit 392 Punkten bis Mittwochabend. 96 Miles und 7 Stunden Fahrzeit erwarten mich heute. Kette ersetzen, kleiner Service, Bremsbeläge kontrollieren und Reinigung stehen auf der Checkliste. Alle Arbeiten werden pflichtgemäss erledigt und

beim Zurückbringen meiner Service-Utensilien werde ich von Jean-luc ausgefragt, was wiederum dazu führt, dass ich zu spät im Parc Fermé bin und meine Startnummer bereits ausgerufen wurde. Ich werde wohl 5 Strafpunkte fassen, für nicht zeitgerechtes Anlassen und Abfahrt mit meinem Fahrzeug.



Eusebio Gago

Die Anfangsstrecke dieser Freitagsrunde führt zuerst 40 Km nach Norden zu den fjordähnlichen Küstengebieten mit malerischen Inseln und grasenden Highlandrindern. Vollgas beschert mir einen erklecklichen Vorsprung auf die Marschtabelle, den ich schon bald wieder in den Moors liegenlasse; liegenlassen, weil ich mich schon wieder in einen Bug voll Torf gelegt habe und nur mit der Hilfe eines Spaniers schnell wieder rauskomme. Sektionen werden anspruchsvoll wenn die Müdigkeit die Fahreigenschaften beeinflusst, da wähle ich teilweise wieder die sichere, weil ohne Verletzung, erhaltene 5. Schmale Wege und relativ viel Asphalt geben mir die Möglichkeit nicht zu arg in Rückstand zu geraten. Ich nehme zu Schluss des Tages bei Startnummer 124 und 125 meinen Platz auf der Fähre ein. Die 11 Minuten Zusatzzeit für den Fährentansfer kann ich im Paddock nutzen, um Luftfilter und Schmierservice durchzuführen. Pünktlich einchecken, Maschine volltanken und einreihen. Ich bin bereit für den letzten Tag der diesjährigen Six Days.

Samstag, 8. Mai 2004

Hinterradwechsel mit schärferem Profil, Bremsbeläge vorne, Kühlmittel nachfüllen und Reinigung sind die durchzuführenden Arbeiten vor dem Start. Pünktlich verlasse ich den Paddock und fahre über die Mamore Road, das ist der alte Verbindungsweg zwischen Kinlochleven und Fort William, auch West Highland Way genannt, zu den ersten Sektionen. Der Tag verläuft erstaunlich

ermüdungsfrei und ich kann gar nicht verstehen, dass ich bei den letzten Teilnahmen so gelitten habe. Scheinbar ist die Ortskenntnis und die mentale geographische Sicherheit ein Zusatzsyndrom, damit sich der Fahrer wohlfühlt. Punktemässig schneide ich schlecht ab, viele gut angefahrene Sektionen bieten durch die schmierige Oberfläche der Steine neue Probleme und ich habe Mühe einfachste Passagen fehlerfrei zu bewältigen. Dafür gelingen die Moorpassagen und das Befahren des steinigen Holperweges nach dem Blackwater Reservoir gut. Slowly but steady kann ich heute gut umsetzen und Andy Minns, der SCORPA Fahrer des letzten Jahres, dem ich mit Benzin ausgeholfen habe, begleitet mich. Irgendwie ein gutes Gefühl einen Freund an der Seite zu haben. Wir sprechen während einer kurzen Pause über den letztjährigen Unfall des letzten Tages und möchten beide unverletzt in Fort William ankommen.

Bei den letzten Sektionen des Tages, Ben Nevis 1-7, passiert's dann doch noch; in eine Kerbe abrutschen und Kette zerschlagen! Ein gebrochenes Kettenglied zwingt zu intensiver Denkarbeit, wie ich mit den vorhandenen Mitteln das Problem lösen kann. Aus den mitgeführten Werkzeugen und Utensilien einen Feldamboss und Durchschlag gezaubert und das zerrissene Kettenglied demontieren, machen Hoffnung auf Einhalten des Zeitplanes. Ich darf die Sektion noch einmal anfahren, da die zweite und dritte gewertete Sektion direkt anschliesst und ich schieesse fehlerfrei über die 150 Meter langen Sektionen.

Bei den Schluss-Sektionen 4 bis 7 wage ich gerademal 1 Versuch und lasse es dann bleiben, schliesslich sind das die entscheidenden Sektionen für die Spitzenleute und unsereins ist nur am Ankommen interessiert.

Den Abschluss der Six Days bildet traditionsgemäss die Town Hall Brae Sektion im Zentrum von Fort William, anschliessend geht's in die Fussgängerzone und die Time Card wird abgegeben. Abends um 21:00 findet im Nevis Center die Preisverleihung statt. Mit 679 Strafpunkten reicht es für mich, im letzten Drittel der gewerteten Fahrer aufgenommen zu werden und ich erhalte einen Second Class Award wie auch Eusebio Gago mit 436 Punkten. Jack Aebi liegt mit 328 Punkten im Wertungsbereich der First Class Award Empfänger und Dominique Guillaume erhält für seine 163 Punkte einen Special First Class Award. Sieger wird Graham Jarvis auf SHERCO mit 12 Strafpunkten aus 180 Sektionen während 6 Tagen. Die Punktzahlen widerspiegeln den gewaltigen Unterschied im Fahrerfeld. Weltspitze fährt zusammen mit Clubmen die gleichen Sektionen und jeder noch so kleine Patzer oder Zeitrückstand bucht auf das Punktekonto. Der letzte der 214 gewerteten Fahrer weist 1323 Strafpunkte auf. 66 Fahrer sind wegen Zeitüberschreitung aus der Wertung gefallen oder mit Defekt ausgeschieden.



Loch Leven

Am Sonntag, 9. Mai besuche ich noch das Invaders Schoolboy Trial in Kinlochleven und betreue 1 Sektion in den Wäldern als Observer, zusammen mit Maurice Bird, Vater des professionellen ehemaligen Minders von Graham Jarvis. Ich höre vom 70-jährigen viele Geschichten über die Six Days und kann so zusätzlich einige Erfahrungen sammeln. Ein gelungener Tag und ich erhole mich aktiv von den Six Days. Die Fahrer bedanken sich alle bei mir für die spontane Hilfe und die Organisatoren sind froh, dass es keine Staus an dieser schwierigen Sektion gegeben hat. Maschine reinigen und Fahrzeug reisebereit stellen sind die unausweichlichen Prozesse, die nun meinen Abschied von den Highlands einleiten. Die morgige Rückfahrt führt mich über Crianlarich nocheinmal über die unvergleichlichen Hochebenen Schottlands und ich freue mich schon auf nächstes Jahr.

Walter Traber / Fort William / Scotland 9-5-04