

1103

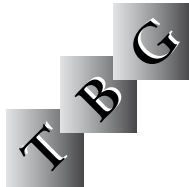
60 Jahre
TWN CLUB ZÜRICH





Josef Gander

Beratung
Buchhaltung
Abschluss
Revision



Treuhandbüro Gander

Riethofstrasse 8
8152 Glattbrugg
Telefon 044 810 16 15
Fax 044 810 16 15

Montesa Cota 4RT



HONDA
The Power of Dreams

Verkauf und Service
Reparaturen
Ersatzteile
Occasionen

www.mototaiana.ch

TRIANA
MOTOS ZÜRICH

Seilergraben 5
8001 Zürich
Telefon 044 251 48 84
Montag bis Samstag geöffnet



Liebe TWN Kolleginnen und Kollegen

Das abgelaufene Quartal erfreute uns mit schönen Trialevents. Über Ostern im Oasi Verdi kamen gegen 20 Trialisti. Es war der Hammer: Per Trialtöff vom Hotel wegfahren, in naben Gelände trainieren oder eine Trialtour machen. Dazu sehr gutes Essen, Wein und Geselligkeit. Viele Sprüche wurden geklopft und das Wetter war immer schön.

In Windlach war es bis 14 Uhr auch schön, aber «wenn der grosse Regen fällt, dann, dann»... «Marmor, Stein und Eisen bricht...» wurden die meisten Sektionen unpassierbar. Einige waren bereits fertig und weit vorne, andere warteten, was ihnen auch zum Verhängnis wurde, denn ich meinte es gut mit den Richtern und liess hinter dem vermeintlich letzten Fahrer die Sektionen abbrechen.

Da hatte der Markus keine Freude, war er doch selber noch nicht in die letzte Runde gestartet. Vielleicht sollte man dem letzten Fahrer ein rotes Leibchen anziehen, damit man wirklich weiss, wann es fertig ist. Naja, es war aber ein tolles Trial, was Markus und Team auf die Beine gestellt haben, mit grosser Runde.

In diesem Quartal gibt es zwei schöne Abendausfahrten und ein Weekend ins Tessin zu Claudia und Erich. Que bello! Auch sind diverse Trials auf dem Programm.

Für die GV vom 11.11. suchen wir ein Restaurant, weil der Schiessstand bereits besetzt ist... schade. Also, bitte Ideen an den Vorstand weiterleiten.

Ich wünsche Euch trotz Griechenlandreise einen schönen Sommer, dann trinke ich eben auf dem Balkon einen spanischen Rotwein, esse griechische Oliven, einen italienischen Salami und verdaue das Ganze mit einem irischen Whisky, äh nein, lieber einen schottischen, und lasse Krise Krise sein.

Päde

Der Vorstand 2011



Vize Präsident Peter Wohler
Thesenacher 8
8126 Zumikon
Telefon 044 918 29 60
peter.wohler@bluewin.ch

Vize Präsident Hans Ueli Hotz
Sihlmatten 5
8134 Adliswil
Telefon 043 444 99 23
h.u.hotz@bluewin.ch

Finanzchef Sepp Gander
Riethofstrasse 8
8152 Glattbrugg
Telefon 044 810 16 15
tbggander@bluewin.ch

Sportchef Markus Senn
Feldstrasse 13
5628 Althäusern
Telefon 056 664 25 89
sportchef@twncub.ch

Redaktor Patrick Frei
Drosselstrasse 20
8038 Zürich
Telefon/Fax 044 482 46 56
patrick@twncub.ch

Beisitzerin Andrea Hostettler
Martastrasse 124
8003 Zürich
Telefon 079 540 40 20
andrea@hostettlergrafik.ch

www.twncub.ch

Es trauten sich 18 Fahrer und Fahrerinnen ins nasse Windlach

Als ich um ca. 10 Uhr auf den Parkplatz der «Brau» fuhr, sah ich sie bereits aus dem Fenster winken, die hochmotivierten Streckenbauer Peter und Werni. Natürlich hatte ich mich verspätet; abgemacht war 9.30 Uhr. Aber wie das Leben so spielt: Anstatt am Freitag etwas früher Feierabend zu machen, «vers..» es mich, und so kam ich erst abends um elf Uhr nach Hause. Danach noch die Gabel von Yannik reparieren (Simmenring), alles laden und bereitstellen und schliesslich um 2 Uhr ins Bett.

Der Wecker (Choleriker) schellte bereits wieder mitten in der Nacht (7.30 Uhr) - aufstehen und das Wetter geniessen. Danach noch einen Abstecher zu Tibor und den reparierten Gabelholmen abgeben. Ja, irgendwie rennt die Zeit ...!

Nun, nach einem (zwei) stärkenden Getränken wagten wir uns in die Grube. Es regnete und es sah nicht danach aus, dass ob es so bald aufhören wollte. Ich hatte versprochen, nach den Vorwürfen von Hilfikon, ein einfaches Trial auszu-stecken. Ich glaube, das ist uns gelungen.

Nachdem sich die meisten mit Würs-ten von Ralphs «Chübeligrill» gestärkt hatten, konnte es losgehen:

Es gab diesmal nur 6 Sektionen und alle im oberen Teil der Grube, also um die Gebäude herum. Sektion 1, der Steinhaufen bei der Strasse, wurde von den A- und B-Fahrern berücksichtigt. Die C-Fahrer durften die Steine umfahren - allerdings im Wasser. Danach ging es hinauf auf's Plateau zum Ausgang. Gleich anschlies-send die Sektion 2: A und B über die beiden Traktorreifen, C rechts daran vorbei. Danach für A rechts hoch zum «Bödeli» und links traversieren bis schliesslich zum Abstieg auf's Plateau. B fuhr direkt hoch und im Skifahrer-Wedelstil hinunter - ja nicht bremsen! C fuhr die kleine Schleife. Eigentlich eine garantierte Nullersektion, eigentlich.

Nacher ging es wieder hinunter ins «Steigärtli»: Start für A und C über den grossen Stein, dann aber sofort links wie-der herunter und schön sachte den glit-schigen Hang hoch. Danach leicht schräg traversieren und unten für A über die Röh-re und für B über den Stein in einer (zu) engen Kehre im Slalom um die Steine her-aus. Ich habe hier nie einen Nuller erzielt. Einen Fuss gab es immer. Den einzigen Nuller welchen ich sah, war vom Schibli - ach ja, Peter Läderach konnte es auch! Allerdings hat dieser hinten gaanz weit ausgeholt, was zwar nicht so von uns gedacht war, aber durchaus korrekt. Ich probierte auch die Ausholvariante, konnte aber trotzdem keinen Nuller holen...

Die Sektion 4 führte uns links gegen das Wäldchen. Wir wussten, dass dort der Boden eher etwas tief sein würde. Trotz-dem versuchten wir dort etwas einfaches zu bauen. Leider wurde es von Runde zu Runde interessanter (matschiger). Ich sah hier einige Fünfer. Meinen einzigen solchen erzielte ich auch dort - in der letzten Runde.

MONTESA COTA 4RT 2011

Ab Oktober sind zwei neue Modelle von Montesa lieferbar:

COTA 4RT Standard 2011



Katalog-Preis
Fr. 10 490.-
inkl. Homologation
Netto fahrbereit
Fr. 10 100.-

COTA 4RT Repsol 2011



Katalog-Preis
Fr. 10 990.-
inkl. Homologation
Netto fahrbereit
Fr. 10 600.-

An der COTA 4RT 2009 wurden folgende Verbesserungen vorgenommen:

- > Neues Pro Link Dämpfer-System hinten.
- > Hydraulik-Dämpfer geändert um das Gewicht zu senken.
- > Neue Kupplung mit Hydraulik-Elementen der Marke AJP für mehr Feingefühl und weniger Stösse.

BUCHEGG MOTOS AG

Charly und Felix Weber
Hofwiesenstrasse 190
8057 Zürich
Telefon 044 362 22 27

Es trauten sich 18 Fahrer und Fahrerinnen

ins nasse Windlach

Die Sektion 5 war für B eigentlich eine Nullersektion, wenn man sauber und konzentriert fuhr. Für die A-Fahrer sah es schon etwas kniffliger aus, mussten diese doch die Doppelstufe fahren. Wenn der Schwung von unten fehlte, war die zweite Stufe kaum noch zu meistern, weil oben alles sehr lehmig war. Wie die C-Fahrer den Ausgang aus dieser Sektion meisterten, weiss ich nicht. Ich habe keinen herausfahren sehen! Reklamiert hat aber auch niemand...

Schliesslich die Sektion 6: Einfach nur schön! Einmal «gumpen» für A und B, einmal springen für A, zweimal «bögle» für B und nochmal ein «Hupferl» für alle. Wer da keinen Nuller machte, war definitiv selber schuld!

Es trauten sich immerhin 18 Fahrer und Fahrerinnen ins nasse Windlach. Alle sind fertig gefahren und fast alle wurden gewertet. Nur Walter Traber hat seine Punktekarte geschont. Er fuhr mit seinem Super-Twinshocker eher im Dienste der Damenwelt und coachte diese ganz ausgezeichnet!

Schliesslich wurden die Kuchen von Dani Kronenberg bei einem Becher Kaffee von Richi Mosimann noch wacker zugesprochen. Alles in allem ein schönes Trial!

Der Sportchef

Kategorie A (schwer)	
1. Werner Weber	27
2. Daniel Kronenberg	48
3. Charly Weber	49
4. Felix Eggenschwiler	52
5. Christian Weber	94
Kategorie B (mittel)	
1. Peter Schibli	6
2. Markus Senn	20
3. Beat Christen	24
4. Peter Läderach	39
5. René Ruf	42
6. Ralph Wipf	51
7. Thomas Suremann	51
Kategorie C (leicht)	
1. Christian Schregenberger	8
2. Max Keller	19
3. Matthias Keller	33
4. Therese Läderach	92
5. Barbara Beuggert	101
6. Walter Traber	a.K.
Steckenpferde	
Werner Weber, Peter Schibli, Ralph Wipf, Sportchef	
Bemerkung	
Diesmal war das mit dem Wetter keine Frage. Es würde ein «Wet Race» geben. Die Grube war nass und es wurde, der Sportchef hat's versprochen, leicht ausgesteckt. Die Tatsache, dass es ziemlich nass war, relativierte das «leicht» zu einem «eher leicht». Die Punkte verraten es: Ausser bei den Cracks (A), wo sich die Punkte ziemlich homogen verteilen, waren es bei den ersten der Kategorien (B) und (C) doch sehr wenig Füsse welche geknipst wurden. Ausreisser: Peter Schibli (B) mit 6 und Christian Schregenberger (C) mit 8. Sonst war das Ganze ausgeglichen - sogar Therese schaffte es unter 100 Füsse zu bleiben, bravo!	

Karfeittagswoche, 18. bis 23. April 2011

Trainingslager in Italien

Schon im Vorfeld war klar: Das muss eine tolle Woche geben! Hatten sich doch 18 Teilnehmer angemeldet. So viele waren es noch nie! Die Tatsache, dass wir in einem 3-Sterne-Hotel logieren würden und nicht wie in den vorangegangenen Jahren, in einem Massenlager einer Ferme auf einer abgelegenen Alp, bewog auch einige Frauen, ihre Männer zu begleiten.

Angereist wurde individuell. Es bildeten sich spontan einige Fahrgemeinschaften. Richi Mosimann zum Beispiel, nahm den Töff und die Ausrüstung von Ueli Meier mit, damit dieser mit seiner Frau Therese im PW anreisen konnte. Somit hatten die Frauen in Prestine ein eigenes Fahrzeug

zur Verfügung. Ueli Schmid mit Sohn Marco und Pädre Frei fuhren zusammen in Ueli's Bus. Brigitte Eberle nahm das Motorrad von Christian Schregenberger mit. Christian seinerseits, füllte seinen Kombi mit Personen und Gepäck. Geplant war das so: Peter Schibli gibt seinen Töff dem Sportchef mit, James Ott gibt seinen Töff ebenfalls dem Sportchef mit. Alle fahren zum Sportchef, dort wird geladen: 4 Töffs inkl. Ausrüstung und Gepäck im T5, 2 Personen (Markus und Florian) im T5, Personen mit Gepäck im Kombi von Christian.

Geplant! - Die Wirklichkeit sah dann aber doch etwas anders aus: Am Sonntag Abend, als ich aus der Windlacher Grube ausfuhr (es war ja noch ein SAM-Trial zu fahren), erreichte mich eine SMS von Andrea: «Wann soll ich morgen bereit sein?» - Ups! Wir alle hatten Andrea

www.rueegg-yamaha.ch



YAMAHA

XJ6 / ABS - Scharfer Look
600 ccm
3 Jahre Garantie
ab CHF 8'990.- inkl. MwSt.

Wir haben das richtige Motorrad für jedes Terrain

Vity - Gut und günstig
125 ccm
3 Jahre Garantie
ab CHF 2'990.- inkl. MwSt.

Rueegg YAMAHA
8032 Zürich rueegg-yamaha.ch

Forchstrasse 220 8032 Zürich 044 381 75 65

Trainingslager in Italien

vergessen! Wie konnte so etwas passieren? Jeder war bemüht, sich mit den anderen, zwecks möglichst ökonomischen Einsatzes der vorhandenen Ressourcen, in Verbindung zu setzen. Aber alle hatten Andrea vergessen! So kam es, dass sich diese, nachdem sie bis 12 Stunden vor Abreise noch von niemanden etwas gehört hatte,



Markus Kombi ist perfekt gepackt.

sich doch noch an den Sportchef wandte, um zu erfahren, wann sie denn wohl abgeholt würde...(!)

Sie wurde abgeholt – natürlich vom Sportchef. Nun sah die Packliste halt so aus: 5 Töff's inkl. Ausrüstung und Gepäck im T5, 2 Personen (Markus und Florian) im T5, 4 Personen mit Gepäck im Kombi von Christian.

So kam es, das unser Tross so ca. um 13.30 Uhr am Montag startete. Brigitte und Stefan fuhren bereits am Samstag los und Ueli mit seinen Begleitern am Sonntag. Sie verzichteten auf's SAM-Trial.

Wir kamen super voran. Bereits knapp 2 Stunden später standen wir am Zoll in Chiasso. Der Zollbeamte staunte ein wenig, als er in unseren Laderaum schaute. Nur 2 Fahrer und solch ein Puff hinten drin? Das schreit nach einer Prüfung!

Aber wir hätten ja sowieso halten müssen; James' Töff ist nicht eingelöst und reist somit mit einem «Carnet de Passage», welches natürlich gestempelt werden will. Daran habe ich in diesem Moment aber nicht gedacht. Der Zöllner sah 5 Motos und wollte daher auch 5 Dokumente sehen. Ich gab ihm 2: Nämlich die Fahrzeugausweise unserer Montesas. Als Antwort auf seinen fragenden Blick entgegnete ich, dass meine «Amici» mit dem «bianco Opel» die restlichen «Documenti» bei sich hätten. Der Beamte sah den Opel und war zufrieden. Ich wollte schon wieder losfahren, da stolperte James heran und schwenkte sein Carnet, welches er ja noch abzustempeln hatte!

Den Blick den mir der Zollbeamte in diesem Moment zuwarf, kann- und will ich nicht näher beschreiben. Aber alles klappte dann reibungslos, und wir konnten uns kurze Zeit später in der Raststätte stärken.

Wenig später umfuhren wir Mailand in Richtung Venedig. Venedig hmm, nur noch 250 km. Wäre doch was! Rasch einen Abstecher in die romantische Lagunenstadt... Meine Frau würde mich wohl sicher für eine Woche aussperren, wenn sie erführe, dass ich ohne sie dort war. Also den Gedanken verwerfen und die Autobahn in Richtung Bergamo verlassen. Um ca.



Brigitte und Stefan (Fotograf) waren schon am Sonntag auf Entdeckungsfahrt.



Die müden Krieger bei einer verdienten Pause.

19 Uhr hatten wir auch das letzte und langweiligste Stück Weg hinter uns gelassen und waren angekommen!

Am nächsten Morgen hiess es dann Startnummer fassen. Ja richtig, jeder offizielle Oasi-Verde-Trialist erhält eine Startnummer, welche er während den Fahrten auf den Gemeindestrassen tragen sollte. Diese Nummer ist registriert, und die Leute wissen, dass es sich um einen offiziellen Trialer handelt. Finde ich gut!

Das Gelände liegt nicht, wie man aus den Prospekten meinen möchte, direkt beim Hotel, sondern ca. 3 Kilometer entfernt in einem malerischen, bewaldeten Tälchen. Ein Fluss (mit super Steinen) und einige Bächlein (scottish is possible) durchfliessen dasselbe. Was könnte man mit einer Motorsäge noch so alles aus dem Gelände herausholen! Aber auch so war es tip top: Böschungen, Steine, Felsen Baumstämme etc. alles da! Es kam wirklich keine Langeweile auf. Überall Sektionen, toll!

Eigentlich war es angedacht, dass jeweils am Morgen in den Sektionen trainiert wird und nachmittags dann eine

Trial-Wandertour unternommen würde. Einige machten das so, aber der harte Kern konnte sich nicht loseisen: Zu viele Möglichkeiten im Gelände! Diese kann man nicht mit Trialwandern verplempern!

Einmal, ich glaube es war der Mittwoch, war es abgemacht, dass wir anstatt im Hotel zu Mittag zu essen, ins Belvedere hochfahren und dort alle gemeinsam speisen. Das Belvedere liegt in einem Weiler direkt an der Strasse des Croce-Domini-Passes aber immer noch unterhalb der Baumgrenze.



Marco, Ueli, Patrick, Stefan und Brigitte (Fotograf) beim Trialwandern.

Trainingslager in Italien

Also fuhren wir, nachdem wir getankt hatten, los. Leider haben einige vergessen, wie man im losen Verbund fährt; und so kam es, dass wir unterwegs einen verloren hatten. James und ich fuhren zuhinterst. Vor mir Ueli Meier und Andrea. Meistens sah ich kaum weiter, als einen oder zwei Töffs vor mir. Oben angekommen fehlte Richi! Keiner hat was gesehen oder gehört. Wir, die hintersten, hatten auch nichts bemerkt.

Irgendwann und ziemlich verärgert, kam dann auch Richi im Belvedere an: Er hatte eine Abzweigung verpasst, da er seinen Vordermann nicht mehr sehen konnte. Also los mit Schmackes hinterher – leider auf der falschen Fährte! Als er dies bemerkte und umdrehte, waren natürlich auch wir Hintermänner an dieser Abzweigung durch und nicht einmal mehr der Staub verriet, welches der richtige Weg gewesen wäre!

Das super zubereitete Mittagessen konnte aber Richis miese Laune bald wieder verfliegen lassen und so traten wir



Wunderschöne Flusslandschaften.

gutgelaunt und gut gesättigt die Talfahrt an. Einige von uns wanderten, die anderen suchten so rasch wie möglich die Sektionen wieder auf.

Obwohl das Lager zwei Tage kürzer war als in den vergangenen Jahren, kamen wir markant mehr zum Trainieren. Einige von uns haben tolle Fortschritte gemacht. Die einen beim Fahren, die anderen beim Gewicht. Wir haben nämlich auch super gut gegessen!

Am Freitag fand dann natürlich das bereits traditionelle und legendäre Karfreitags-Trial statt. Die 7 Sektionen mit je 2 Spuren wurden noch am Donnerstagabend gesteckt. Nun ging es ans Besichtigen: Das Niveau der A-Spur war «gut grün» und das der B-Spur so etwa «schwach schwarz». Daher kam es, dass jene die B fahren wollten, sich in zwei Gruppen unterteilten: Jene die B genauso fahren, wie ausgesteckt (Roman und Florian) und die anderen, welche diese Spuren etwas milder interpretierten (Brigitte, Max Bürki und Christian Schregenberger). Ueli- und Marco Schmid sowie Andrea nahmen am

Kategorie A (absolute Köhner)	
1. Peter Schibli	15
2. Ueli Meier	36
3. Max Uhlmann	37
4. Patrick Frei	44
5. Mario Mosimann	44
6. Markus Senn	55
7. Richi Mosimann	57
8. James Ott	62
Kategorie B (Challenger)	
1. Florian Senn 4 Runden	8
2. Christian Schregenberger 3 Runden	33
3. Roman Gubser 4 Runden	36
4. Max Bürki 3 Runden	64
5. Brigitte Eberle 3 Runden	67



Zmittag im Belvedere.

Trial nicht teil, weil sie bereits am Freitagmorgen abgereist waren.

Wie gesagt: Das Trial war knifflig gesteckt aber nie gefährlich. Schliesslich hatten wir ja genügend trainiert! Nach 3 Runden wurden die Punkte gezählt: Peter Schibli war wieder einmal das Mass aller Dinge: Mit nur 15 Punkten hatte er weniger als die Hälfte an Füssen wie der zweitplatzierte Ueli Meier! Dieser hatte bereits 36 Zähler und setzte sich nur um Haaresbreite vor den drittplatzierten Max Uhlmann (37). Die weiteren Ränge kann man in der untenstehenden Rangliste entnehmen.

Zu erwähnen wäre vielleicht noch, dass Roman und Florian anstatt 3 Runden deren 4 fuhren. Bei diesen beiden wurden auch alle 4 Runden gewertet. Trotzdem schaffte es Florian, auf den ersten Platz, dicht gefolgt von Christian (3 Runden) und Roman (4 Runden) Bravo! Natürlich gab es für die ersten drei jeder Kategorie einen Pokal.

Was ich so beobachten konnte, haben einige von uns gute Fortschritte gemacht.

Auch wenn dies, im Falle von Flo, mit erhöhtem Materialverschleiss zu Buche schlug.

Wir hatten wirklich eine tolle Woche. Die Leute sind nett, die Preise moderat und das Gelände wirklich gut. Nicht riesig, aber gross genug und abwechslungsreich. Wer schon mal in Réclère (Jack Aebi) war, kann es sich in etwa vorstellen.

Sicher ist, dass wir nicht das letzte Mal im Oasi Verde waren. Wir kommen ganz bestimmt wieder – Gruppo Senn !!

Markus



Die absoluten Köhner.

Alle Trials 2011 auf einen Blick

Juli		
Sonntag, 3.	FMS Trial Tramelan JU	Start 9 Uhr, Tramelan, www.swissmoto.org
Sonntag, 3.	SAM Trial Lüen GR	Start 11 Uhr, Lüen, www.s-a-m.ch
Sonntag, 24.	BODENSEE Trial Ölbronn D	Start 9 Uhr, Ölbronn, www.s-a-m.ch
Sonntag, 31.	SAM Trial Bieberach D	Start 9 und 13.30 Uhr, Bieberach, www.s-a-m.ch
August		
Samstag, 6.	CET Trial Windlach ZH	Clubtrial, mit Twinshockspuren Start 13 Uhr, Infos: Markus 079 215 09 09 A: Felix Eggenschwiler, B: Sportchef, C: Patrick Villiger Frei
Sonntag, 14.	FMS Trial Roches BE	Start 9 Uhr, Roches, www.swissmoto.org
September		
Samstag, 10.	FMS Trial Grimmelalp BE	Start 9 Uhr, Schwenden, www.swissmoto.org
Sonntag, 11.	FMS/SAM Trial Grimmelalp BE	Start 9 Uhr, Schwenden, www.s-a-m.ch
Sonntag, 18.	SAM Trial Herbolzheim D	Start 9 und 13.30 Uhr, AMC Trialsportcenter Birkenwald, Herbolzheim, www.s-a-m.ch
Oktober		
Sonntag, 2.	FMS/SAM Trial Grandval BE	Start 9 Uhr, Grandval beim Skilift, www.s-a-m.ch, www.swissmoto.org
Sonntag, 9.	SAM Trial Vandans A	Start 10 Uhr, Bauhof/Schwimmbad/Dorfbach, www.s-a-m.ch
Samstag, 22.	TWN Trial Windlach ZH	Clubtrial, Start 13 Uhr, Infos: Markus 079 215 09 09 A: Sportchef, B: Peter Schibli, C: Brigitte Eberle
November		
Samstag, 5.	TWN Trial Windlach ZH	Clubtrial, Start 13 Uhr, Infos: Markus 079 215 09 09 A: Werner Weber, B: James Ott, C: Sportchef
Samstag, 12.	TWN Trial Windlach ZH	Clubtrial, Start 13 Uhr, Infos: Markus 079 215 09 09 A: Sportchef, B: Guido Schmid, C: Ueli Schmid
Samstag, 26.	Prov. Testtag Windlach ZH	
Dezember		
Samstag, 3.	Chlaustrial Hilfikon AG mit Höck	Clubtrial, Start 13 Uhr, Infos: Markus 079 215 09 09 anschliessend Chlaushöck im Clubhaus A: Christian Weilenmann, B: Sportchef, C: Ralph Wipf Freiwillige gesucht !!

Achtung!

Alle TWN- und CET-Clubtrials finden ausnahmslos nur in Windlach statt!

Sammler sucht Oldtimer-Motorräder und Teile, sowie alte Prospekte, Handbücher, etc.
Ueli Schmid, Küsnacht,
079 447 80 73

Die nächsten Events 2011

Juli			
Donnerstag, 14. 19.15 Uhr	Abendausfahrt	Hans-Ueli Hotz 079 610 08 63	Treff Restaurant Windegg, Albispass
August			
Donnerstag, 18. 19.15 Uhr	Abendausfahrt	Ruedi Meier 044 954 11 37	Treff Flugplatz Speck Fehraltorf neu
Donnerstag, 25. 19.15 Uhr	Minigolf		gegolft wird beim Schwimmbad Affoltern am Albis
Freitag, 26.– Sonntag, 28.	3 Giorni di Valtellina Bormio Italia	Brigitte Eberle 079 457 22 10	organisiert von Markus Senn und Brigitte Eberle
Sonntag, 28. 10 Uhr	Veteranenausfahrt	Peter Wohler 044 918 29 60	Treff Restaurant Schindeli Unterlunkhofen neu
September			
Samstag, 3.– Sonntag, 4. 9 Uhr	Weekendfahrt ins Tessin	Erich Bühler 079 355 92 07 e.buehler@swissonline.ch	Treff bei der Coop-Tankstelle Rotkreuz (nach Autobahnausfahrt ca. 100 m Richtung Dorf Rotkreuz). Fahrt ins Centovalli, dann zu Claudia und Erich (Orselina). Schlafsack und Mätteli mitnehmen! Bitte bei Erich anmelden: Mobile oder Mail neu
Oktober			
Sonntag, 2. 8.30 Uhr	Tour nach Fribourg	Peter Wohler 044 918 29 60	Treff Esso Tankstelle beim Bahnhof Affoltern am Albis neu
Donnerstag, 20. 19 Uhr	Kegeln	Peter Wohler 044 918 29 60	Restaurant Herrenberg, Bergdietikon neu
November			
Freitag, 11.	TWN Jubiläums-Generalversammlung 60 Jahre TWN	Peter Wohler 044 918 29 60	Restaurant wird noch gesucht!

Achtung!

Der neue Trialchef für 2012 wird immer noch gesucht!



Zum **60 jährigen TWN Jubiläum** drucken wir **TWN Polo T-Shirts**.

Hochwertiges Polo zu 60% Baumwolle und 40% Polyester mit aufgesetzter Brusttasche, Seitenschlitze, schwarz mit **goldgelbem TWN Logo** auf der Brusttasche. **Grössen M, L, XL und XXL.**

Kosten: **1 Polo Shirt pro Mitglied gratis**, falls bis am 15. September bei Peter Weber bestellt. Wird an der GV verteilt. Jedes **weitere Polo-Shirt** kann für **CHF 30.–** zusätzlich bestellt werden. Ebenfalls kann ein **Sweat-Shirt** bestellt werden zu **CHF 55.– mit TWN Logo**. Alle Bestellungen an Peter Weber bis **15. September 2011**: lagune@bluewin.ch oder 044 761 35 84.

Achtung: Es gibt **keine Nachbestellungen!**

100 Jahre Scottish Six Days, 10 Jahre Walti

Getting old? Stop riding? Nach diesem Centenary ist jedenfalls Schluss als Competitor, das ist schon seit SSdT 2009 so geplant. Wie weiter ist auch schon eingefädelt mit Classic Trial und nun ist es (endlich?) soweit. Der April ist jeweils streng eingeteilt und dient der Vorbereitung von Mensch und Maschine. Äusserlich ist die Orientierung schon bald erkennbar; immer öfter trage ich meine Kleidung und Stiefel beim Training, das Reservematerial und die Ersatzteile werden bereitgestellt und das Auto Probebeladen. Diese mentale Vorbereitung gehört für mich unbedingt dazu. Die Route Cards sind ab 18. April auf der Website ssdt.org einsehbar. Die Fahrten durch Moore und Sektionen im Kopf beginnen. Ich sehe sie schon vor meinem geistigen Auge.

«Meine» privaten Bachsektionen sind auch bereit, die frühe Vegetationsphase hat die Büsche schön bewachsen und der Bachlauf kann von der naheliegenden Strasse nun nicht mehr eingesehen werden. Die Pflege des Bachlaufs kann nun beginnen. Grosse Steine werden verschoben und bilden neue Bachstufen. Die YAMAHA läuft seidenweich und das Fahrgefühl auf den moosbewachsenen Steinen ist himmlisch, hoffentlich geht's an der SSdT auch so gut.

Die Wahl der Maschine basiert auf einer Abmachung mit Duncan Mitchell aus dem Jahr 2009 und 2010, wo wir uns für den Einsatz dieser YAMAHA TYZ Modelle entschieden haben.



Duncan Mitchell und Walter Traber

Duncan präparierte seine TYZ zwei Wochen vor der SSdT und musste enttäuscht auf die vorjährige Scorpa wechseln (immerhin YAMAHA Motor); Simmenring-Standschaden beim Kurbelgehäuse. So konnte er die Fahnen trotzdem hochhalten. Tribut und Erinnerung an den 5-fachen SSdT Sieger Mick Andrews, der 1974 und 1975 auf YAMAHA die SSdT gewann. 1970, 1971, 1972 gewann er auf OSSA.

Physical preparation ist solala gelaufen (die körperliche Verfassung hat nicht viel Aufwand zugelassen), Maschine perfekt (YAMAHA TYZ, bullet proofed), Fahrtraining soweit möglich – aber freudig und aufgeregt auf das bevorstehende Abenteuer.

22. – 24. April 2011

Sant Joan de les Abadesses

3 Dias Trial Santigosa: Non Stop und nur eine Fahrspur. Optimales Training für die Spanier, die auch dieses Jahr sehr zahlreich im Teilnehmerfeld der SSdT vertreten sind. Das nutze ich auch als Vorbereitung und Standortbestimmung für Schottland. 1000 Kilometer Anreise am 21. April zur Maschinenabnahme (stop

riding? getting old?) und freundliche Begrüssung durch die spanischen Clubmitglieder und Organisatoren.

Es hat sich gelohnt, traumhafte Bedingungen und Bachsektionen à la Scotland; das heisst zwei! Tage Regen und nahrhafte Sektionen mit Mutmomenten und Zwischenstrecken zum Beissen. Beste 1:1 Trainingsmöglichkeit für unsereins und Bestimmung des Formstandes.

1000 Kilometer zurück nach Hause, Check-up an der TYZ, Veloservice, Autoservice und neue Reifen, Probebeladen und optimieren. Soziale Verpflichtungen wie Post und Bankaufträge erledigen, Wäsche bereitstellen und packen, das alles innerhalb von zwei Tagen. Weiterentwicklung der TYZ mit Ersatzteilkits sind willkommen Stress kurz vor der SSdT.

Das Abenteuer beginnt

Nun ist es endlich soweit. Wir fahren am 29. April nach IJ Muiden/Amsterdam und schiffen auf der Fähre nach Newcastle GB ein. Freund Bruno ist bereits am Vortag in England angekommen und steht vor verschlossener Türe des Barbour Fabrik-



Obligatorische Maschinenabnahme.

ladens (Kate & William haben an diesem Tag geheiratet – alle haben frei), wir treffen uns am 30. April in Fort William.

Sign In Procedure im Nevis Hotel und weiter zur Maschinenabnahme im Paddock des West End Car Parks, wo die Marshals vor dem Eintritt in den Parc Ferme den Rahmen und den Motor mit Farbe und Startnummern markieren.



Andrang beim Einschreiben.

**100 Jahre Scottish Six Days,
10 Jahre Walti**

Riders Cavalcade durch Fort William, Le-
genden des Trialsports und der SSDT sind
vollzählig versammelt und führen die 275
Teilnehmer auf den Töffs durch die Stadt.

Am Montag, 2. Mai geht's um 7.30 Uhr los.

Bekannte Sektionen und freundliches
Wetter empfingen uns beim ersten Fahr-
tag. Leanachan ist schon die allererste
Knacknuss und lässt mich 5er ernten.
Ziemlich hart ausgesteckt dieses Jahr.
Noch noch nicht im Flow und trotzdem
weiter zu Bradileig mit ersten Steinpfaden
und Moor.

Der Tag läuft gut und abends die
Abschlusssektionen Lagnaha. 7 Sektionen,
happig und alle Fahrer unter gewissem
Zeitdruck. Das Gedränge nimmt zu und
viele Strafpunkte werden in den Sektionen
gefahren.



**Dab Jackson auf AJS, Malcolm Rathmell,
Yrjö Vesterinen und viele mehr.**

Tagesabschluss mit Stadtsektion Town
Hall Brae: Forelle und Höchstpunktzahl (5).
Müde und zufrieden am Ziel; ein toller
erster Tag an der SSDT 2011.

Dienstag, 3. Mai 2011

Laggan Locks, mmh das Wasser läuft
im Munde zusammen wenn ich an die
Sektion denke. Wunderschön zu fahren
im oberen Teil (2 Sektionen NonStop) aber



Ich will auch da hoch!

die erste mit losem Geröll macht schon
am Anfang Schwierigkeiten.

Weiter nach Ceannacroc Forest, wo
ich letztes Jahr die Schaltgabel an der
4RT zertrümmerte, diesmal geht's ohne
Schaden und anschliessend eine Stunde
easy Fahrt durch die Moore nach Creag
Lundie. Die Wiesenhänge und Schlamm-
löcher (Bugs) sind trocken.

Auch die jüngsten Zuschauer nehmen



Hier durch?

teil; Identifikation mit den Marshals
(Leuchtweste) und Trialfahrern (Push-
Bike).

Auch dieser Tag soll innerhalb der
Zeitvorgabe fertiggefahren werden und die
99 Meilen zerrn schliesslich doch noch an
den Kräften. Forest Gate und zum Schluss
noch Witches Burn mit der Mutstufe
zum Schluss sind aber für mich nicht zu
schaffen (2x 5 Punkte).



**100 Jahre Scottish Six Days,
10 Jahre Walti**

Toll, da kuckst du! Ich bin ohne Zeitstrafpunkte in der Wertung, dank der einigermaßen trockenen Highlands kann ich das Tempo halten und habe abends noch Zeit für den Radwechsel bevor ich die Maschine im Parc Ferme abstellen muss.

Mittwoch, 4. Mai der Ruhetag?

Nur 79 Meilen und 7 Stunden Fahrzeit. Etwa 50 Prozent auf Strassen und Feldwegen, der Rest Offroad. Weit weg von der Strasse feuert mich Dominique Guillaume bei den Loch Shiel Sektionen an und es geht ordentlich. Dominique ist als Zuschauer für einige Tage bei der SSDT und gibt mir wertvolle Motivationen mit. Trotzdem. Wegen der Hitze und anstrengenden Sektionen bin ich abends müde aber gesund und freue mich auf den morgigen Marathon über 120 Meilen.



Die nächste Generation übt schon.

Heute sind wir Coire Dubh gefahren. Auf dem Anfahrtsweg, oberhalb der letzten Scheunen des Bauernhofs, wo's mich schon mal kräftig hingeschmissen hat, wartet Freund Bruno. Ein kurzer Austausch der Impressionen (tolle Aussicht und schönes Wetter) Wasser trinken und weiter geht's. Eben, Coire Dubh / La Mina führt durch eine Schlucht und die Strecke durch 5 Sektionen. Es gibt nur diesen einen Weg und wir müssen alle da hoch. Echt Hammer; oben angekommen bin ich nudelfertig, die Sektionen ohne Schaden überstanden und ein wenig stolz. Das gibt wieder Energie, nur so am Rande.

Donnerstag, 5. Mai 2011

Der Tag wird hart. Regenschauer und Kälte in den Bergen zerren an den Reserven. Die Route führt über die karge Hochebene beim Meall a Mhuic, ein Lieblingsplatz des im Februar 2011 verstorbenen Vaters von Duncan Mitchell. Duncan hinterlegt in einem Steinhauften ein Andenken

seines Vaters; möge er mit Freude an diesem windverwehten, kargen Steinhang seine Ruhe finden.

Es sind bewegende Momente während dieses Tages. Lochs Wood Sektionen: Coire Nam Miseach verpasst und 5 Kilometer zurück, 3 Sektionen fahren und weiter. Extasy! Anschliessend vor Rannoch Mittagsrast 15 Minuten und ab in die Highlands. Weiter geht's, 120 Meilen an diesem Tag. Zum Glück reicht der Regen nicht um die Bugs in der Piste zu füllen. Gutes Time Management und Energiehaushalt verhelfen zu genügend Zeit im Paddock um die YAMAHA zu checken.

Freund Bruno war heute auf dem Ben Nevis, viel haben wir uns zu erzählen, beide sind wir müde und geschunden. Einzig Maria, zwar mit vielen Velo Kilometern in den Beinen, ist fit wie ein Turnschuh. Auch sie genießt die SSDT Woche, eben auf ihre Weise.



**Start um 7.43 Uhr im Regen, vor mir liegen
40 Meilen Strasse zum Glen Coe.**



Moto Auto Center Dällikon

Diagnose, Reparaturen und Service für alle Marken

René Dünki
Hüttenwiesenstrasse 13
8108 Dällikon

Telefon 044 844 66 71
Fax 044 844 66 72
Mobile 079 374 88 84

info@moto-auto-center.ch
www.moto-auto-center.ch

Beta



Freitag, 6. Mai 2011

Road Race Day um die Moadart Halbinsel. Gearadh, Kilmalieu, Camasnacroise, Laudale, alles Sektionengruppen mit fahrbaren Sektionen. Dennoch, der Kraftverschleiss ist hoch an diesem Chocolate Delivery Day. Ich starte mit einem schweren Rucksack. Ladung: 100 Tafeln Schokolade für die Observer an den Sektionen. Auch sie verdienen Anerkennung für ihre Leistung. Alles Freiwillige für diese Veranstaltung, welche die SSDT zu so einem einmaligen Erlebnis machen. Ab Tageshälfte ist dann das Kontingent an Schokolade verteilt und das Fahren fällt leichter. Nicht aber der Parcours über die Hochmoore. Kingairloch liegt abgelegen und ist kräfteaubend in einem Hochtal und muss erst erklommen werden. Mittagsrast



Schulterbeschwerden.

15 Minuten und weiter bis Pipers Burn, wo ich sogar Sektionen angreife, bei denen ich üblicherweise wegen Energiemangel passen muss. Und weiter geht's bis zu den knackigen neuen Sektionen The Mhuide. Tagesabschluss und Vorfreude auf Samstag mit gemeinsamem Nachtessen beim Italiener.

Samstag, 7. Mai 2011

Can I really do it? Noch einen Tag überstehen mit drohenden Reifenschäden auf dem West Highland Way bis Kinlochleven, die mörderische Auffahrt im Schräg-hang beim Loch Treig schaffen, der hämmernde Steinpfad nach Allt na Lairige will die letzten Kraft- und Aufmerksamkeitsreserven fordern, die Ben Nevis Sektionen (kann man da überhaupt hochfahren?).

Zuerst Pipeline. Kraftlos komme ich in Kinlochleven an, die Mamore Sektionen und die Moordurchfahrten haben bereits Spuren hinterlassen. Es hat mir kräftig eins in die Schulter geschmiert bei Upper Mamore. Die Sektionen sind leicht anders

angelegt und müssen zu Fuss rekognosziert werden. Mit Rucksack 200 Meter hoch, deponieren und wieder runter.

Dann die Sektion 4. Die eingeprägte Wunschlinie wäre noch da (siehe Diary 2010 / Stamina) und ich nehme mir Zeit für die antizipierte Fahrt im Kopf über die Schlüsselstelle. Da meldet sich wieder Maria in der Erinnerung mit den Gesprächen und gemeinsamen Eindrücken, die wir an dieser Sektion hatten.

Kein Fahrerstau, die Sektion gehört mir allein und ich schiesse beherzt (eben mit Stamina) in die kanalförmige Einfahrt der Sektion. Im 2. Gang in den Absprungpunkt und.. Ich bin oben, es hat geklappt; nur das Vorderrad steht an einer 5 Zentimeter hohen Kante, es geht nicht mehr weiter – Five!

Wir müssen nach der Moorpassage des Blackwater Reservoirs die Auffahrt beim Loch Treig nicht fahren, die Alternativroute führt schonend über einen Fussweg. Weiter nach Leanachan. Dort muss gemäss Energiepegel, taktisch vorgegan-



Es ist vollbracht...

gen werden. Sektion 1 und 2: es hämmert und scheppert in den Sektionen, auch bei guten Fahrern. Take Five. 3 und 4 mit Gemurkse fahrbar.

Endlich Fort William und die Abzweigung ins Glen Nevis. Diese Glen Nevis Sektionen entscheiden bei den Spitzfahrern über Sieg oder Niederlage, bei mir bestätigen sie die fehlende Kondition und mindere Fahrfähigkeit im Trial. Never Mind; Angriff wo's noch geht und vernünftigerweise schreiben lassen wo's eh nicht geht.

Im Anschluss noch Nevis Forest und Town Hall Brae in Fort William, mit achtbaren Fahrten und dem Gefühl im Bauch: ich hab's geschafft.

P1070601.JPG

Das war meine 10. Teilnahme an der SSDT. Unzählige Erlebnisse, ebenso viele Freunde und das Gefühl von grosser Befriedigung, Teil des Ganzen gewesen zu sein. **Walter Traber / SSDT 2011**

P.S: Never to old to Rock and Roll!



Special Thanks: Maria, Eric Kitchen, SSDT Observers & Organising Comitee, Bruno (Pictures Courtesy and ©2011), Duncan Mitchell and his Father, Pat Frei (web coverage TWN), John Moffat, Dominique, Jack, Sebe (companeros de buenos y de malas dias en escosia)

Samstag, 28. Mai 2011

Mitten in Bischofszell

Ein toller Event, wiederum bei schönem Wetter. Weil der Stadtrat von Bischofszell voll hinter dem Anlass steht, konnte dieses SAM-Trial wieder mitten in der Stadt gestartet werden. Einmalig!

Es gab drei künstliche Sektionen mit Mulden und Paletten sowie fünf Sektionen im kühlen Wald. Weitere tolle Bilder auf www.twncub.ch

Oben: Dani Kronenberg ist noch nicht ganz 50 und zweitbestser Aargauer Trialer.

Rechts: Felix Eggenschwiler gibt der 4 RT die Sporen.



Lukas Beck aus Vandans in der Klasse 3.



Die Gladiatoren der Spitzenklasse 3.



Rüegg CH 751 Sporty



In der Schweiz nach den Bedürfnissen von aktiven Sportlern entwickelt und gefertigt.

Der Sporty ist leicht und nur so gross wie nötig um Ihre Sportgeräte sauber und sicher zu transportieren.

Die Seitenwände aus Aluminium-Verbundplatten lassen sich gut bedrucken und sind in diversen Farben erhältlich.

Zusätzliche Ösen und Halterungen nach Ihren Bedürfnissen können problemlos eingebaut werden.

Lieferzeit bei Sonderanfertigungen ca. 2 Wochen.



Länge:	304 cm	Ladehöhe ab Boden:	36 cm
Breite:	186 cm	Rampenlänge:	130 cm
Höhe:	198 cm	Reifen:	145/80R13
Innenlänge:	228 cm	Gesamtgewicht:	750 kg
Innenbreite:	134 cm	Leergewicht:	280 kg
Innenhöhe:	155 cm	Nutzlast:	470 kg

Verkaufspreis: 5'990.-

Rüegg Technik Forchstrasse 220 8032 Zürich Tel: 044 381 75 65 e-mail: rueggymaha@swissonline.ch

P.P.
8038 Zürich

Adressberichtigung
bitte melden an:
Patrick Frei
Drosselstrasse 20
8038 Zürich



151 Walter Traber
on Yamaha TYZ.
Finisher of the Scottish
6 Days Centenary Trials.