

Schweizer Trial-Szene 1972

Angesichts der Vielfalt im Leserkreis des «AM» ist es sicher angebracht, einleitend das Typische des Trialsportes kurz zu umreissen. Ein Motorrad-Trial ist eine Veranstaltung, bei der ausschliesslich das reine Können der Fahrer für die Klassierung ausschlaggebend ist. Die Maschinenleistung und die reine Geschwindigkeit sind hier praktisch von untergeordneter Bedeutung.

Um dieses Können bewertbar zu machen, hat sich seit über fünfzig Jahren ein Modus herauskristallisiert, der in seiner Eigenart nur von England her kommen konnte. Dieser Modus basiert nämlich darauf, dass derjenige Fahrer der Beste ist, der in jeder, aber auch wirklich jeder vorkommenden Situation die Füsse unbedingt auf den Rasten behält und seine Maschine in ständiger Balance durch das Gelände reitet. Das hört sich beinahe lächerlich an,

hat aber im Laufe der Entwicklung dieses Sportes dazu geführt, dass die so ausgebildeten Fahrer die im Motorradsport wohl unglaublichsten Akrobatikakte beherrschen und über ein nahezu unüberbietbares Können verfügen!

Obwohl an Trialveranstaltungen ganz und gar nicht auf Tempo gefahren wird, ist die Abwicklung höchst interessant, da entsprechend dem hohen Niveau der Teilnehmer so schwierige Geländeabschnitte befahren werden, die jedem Laien ein nervöses Oooh... entlocken. Es sind sozusagen die Intellektuellen des Motorradsportes, die hier zu Werke gehen.

Meist finden die Trialveranstaltungen in stillgelegenen Kiesgruben, wilden Waldpartien und verlassenen Steinbrüchen statt. Dort holen sich diese Spezialisten in langjähriger, penibler Uebei- rei ihr Können, das sie dann an den wenigen, grossen internationalen Ver-

anstaltungen zeigen. Es sind reine Amateure, die oft unter erheblichen finanziellen Opfern ein Niveau erreichen, das sich im Vergleich mit den grossen Trialnationen England, Belgien und Frankreich sehen lassen darf. Auch die Schweiz hat solche veranstalterische Höhepunkte. Ich denke dabei an das grosse Alpen-Trial in Oberiberg, das international bekannte Trial auf dem Aebersold bei Konolfingen und das erst einmal ausgetragene, aber landschaftlich wohl eindrucksvollste Engadiner Trial.

Fahrer aus vielen Nationen kamen schon an diese Wettbewerbe und brachten, der grossartigen Landschaft wegen, oft die ganze Familie für zwei, drei Wochen mit. Das gemeinsame Ziel, möglichst einwandfrei eine Maschine zu beherrschen, schweisste Fahrer und Zuschauer zu einer regelrechten Familie zusammen.



Ja — das ist Geländefahren! Dieses Bild dokumentiert auch klar und deutlich, was die heutigen Motorräder an Strapazierfähigkeiten bieten und dass die Anforderungen an Mann und Maschine recht hochgesteckt sind.

Foto: Geländesport-Club, Zürich



Interessante Stilstudie eines Geländefahrers. Der Blick des Konkurrenten ist bereits auf die nächste, schwierige Passage gerichtet. Das rechte Handgelenk muss nun mit Gefühl betätigt und die Bodenbeschaffenheit entsprechend einkalkuliert werden. (Bewegliche Schoterunterlage).

Foto: Geländesport-Club, Zürich



Ein Bild, das für sich selber spricht: Kulminationspunkt erreicht. Herrlich!

Foto: Geländesport-Club, Zürich

Dabei muss man sich vor Augen halten, dass der Trialsport schon immer eine ganz spezielle Clique von Anhängern gehabt hat. Es sind häufig auch Leute darunter, die man sich gemeinhin nicht unbedingt im Motorradsattel vorstellen würde. Ich erinnere da zum Beispiel an den so bekannten Isle of Man-Hoteller Geoff Duke, der seinerzeit für Norton und England ungezählte Weltmeistertitel einbrachte. Oder an jenen Direktor einer Buchdruckereimaschinenfabrik, der findet, nur bei dieser Sportart könne er sich voll von seinen Geschäftsproblemen lösen und gleichzeitig noch etwas für Fitness und Reaktionsvermögen tun.

Diese ganze, auf ihren Sport voll eingeschworene Gemeinde sieht sich nun zunehmend eingeeengt. Jahrelang war es selbstverständlich, dass Landbesitzer und Gemeinden gegen geringes Entgelt ihr Einverständnis für ein Trial gaben. Behörden, Polizei und militärische Stellen unterstützten die Organisatoren. Grundtenor war immer die Einsicht,

dass es besser ist, diejenigen, die sich auf diese Weise weiterentwickeln, zu unterstützen, im Interesse auch der Verkehrssicherheit.

Die heutige Generation wächst mit dem Motorvehikel auf, es ist zu begrüßen, dass sie es gewissermassen spielerisch in den Griff der wirklichen Beherrschung bekommen und sich damit aus der Masse der vom Motorfahrzeug Beherrschten herausheben will.

Es darf aber nicht verschwiegen werden, dass dieselben Leute, Fahrer, Organisatoren wie Mitinteressenten zu lange die Augen schlossen vor den immer drohender werdenden Zeichen. Selbstgenügsam wurde weitergemacht, der Sport war ja so schön, wer konnte da schon dagegen sein...

Währenddessen bildeten sich aber auch Gruppen von Leuten, die den Sinn des Ganzen nicht verstanden, die es störte, wenn ihnen etwa auf einer Alpweide ein Motorrad begegnete. Mit zunehmender Kraft organisierten sich diese Gegner. Ihre Argumente waren nicht zu

überhören: Naturschutz, Umweltschutz, Immissionsschutz, Erhaltung unberührter Gegenden. Das alles sind Gründe, die auch die Trialfahrer selbst unterstützen, sich dabei aber lange, — zu lange — nicht bewusst waren, dass sie über keinen wirksamen Apparat verfügten, der ihre eigenen Interessen propagieren konnte. Wer sollte den aufgebracht Leuten sagen, dass allerhöchstens einmal im Jahr am gleichen Ort jeweils eine solche Veranstaltung aufgezogen wird? Wer schrieb jemals vor dem Beginn eines Trials einen Artikel in den Lokalzeitungen, der klargestellt hätte, was gespielt wird? Dass man sorgfältig auf gut schallgedämpfte Maschinen achtete, dass man nur den abgesteckten, vorher sorgfältig ausgewählten Parcours befahren würde und dass das Ganze einen sehr vernünftigen Sinn hat? Das Heranziehen neuer, sicherer Fahrer für den täglichen Verkehr.

Im heutigen Zeitpunkt sind die Organisatoren solcher Trials konfrontiert mit

der Abkehr vom bisherigen Toleranz-Verständnis. Beispiele zeigen es. Die gegnerischen Formulierungen sind da. Oftmals ungerecht, brutal und falsch. Es wird eine harzige Zeit für das Trial werden.

Das Engadiner Hochalpentrial ist bereits das Opfer eines einzelnen, gehässigen Zeitungsartikels geworden, der bar jeglicher realistischer Grundlage die Gemüter erhitzt hat. Was nützte es noch, anschliessend eine Richtigstellung zu drucken.

Ebenso erging es dem Oberiberger Alpentrial. Unvorsichtig hatte man auf die langjährige Tradition gebaut und dabei übersehen, dass sich durch den Bau des Hoch-Ybrig Zentrums völlig neue Leute in diese schöne Gegend begeben hatten. Massentouristen, die nicht mit eigener Leistung und Anstrengung auf diese Anhöhen gekommen waren und darum auch nicht den Wert der An-

strengung der Trialsportler einzuschätzen wussten. Für sie bedeutet ein Motorrad Lärm, Gestank und allgemeine Unruhe. Und damit war die Opposition da.

Man muss sich im Klaren sein, dass sich diese Situation immer mehr verschärft. Viel sorgfältiger als bisher muss in Zukunft das Gelände rekognosziert werden. Die Presse muss bereits vor der eigentlichen Veranstaltung detaillierte Erläuterungen bekommen und den Fahrern selbst muss klargemacht werden, dass absolute Disziplin und aufs Beste gedämpfte Motoren mit zu unseren Argumenten gehören.

So zeigt sich denn die Szene im schweizerischen Trialsport zwar nicht in einer Krise, aber doch in einer recht bedrohlichen Phase. Es muss umgelernt werden auf verschiedenen Seiten und es muss ein Weg gefunden werden, den offiziellen Stellen den Wert solcher Ver-

anstaltungen klar zu machen! Warum wohl haben die meisten Trialnationen auch schlagkräftige Militär-Trialmannschaften? Und zwar nicht unbedingt nur solche, die im militärischen Alltag ständig auf dem Motorrad sitzen. Nein es sind oft Panzer- und Lastwagenfahrer, vielfach auch Unteroffiziere und Offiziere, die diesen minutiösen Geländesport betreiben, um ganz allgemein «geländefit» zu werden.

In Militärgebieten liegen grosse Landreserven, die sich ausgezeichnet dazu eignen sportlich genutzt zu werden. In Zürich zum Beispiel wird alljährlich im Höckler-Allmendgebiet ein Trial durchgeführt, das die Zustimmung der hier zuständigen Militärstellen findet.

Warum sollte das auch nicht andersorts möglich sein? Oder hat vielleicht jemand aus der «AM»-Leserschaft ein geeignetes Gelände im Auge?

Piscator



Generalvertretung:

**Strassen- +
Motocross
Motorräder**

**125 - 175 ccm
250 - 400 ccm**

HELIOS (COMOT) AG 8045 Zürich
Manessestr. 190 Tel. 01-25 28 80 oder 25 28 95



Zuverlässig

Preisgünstig

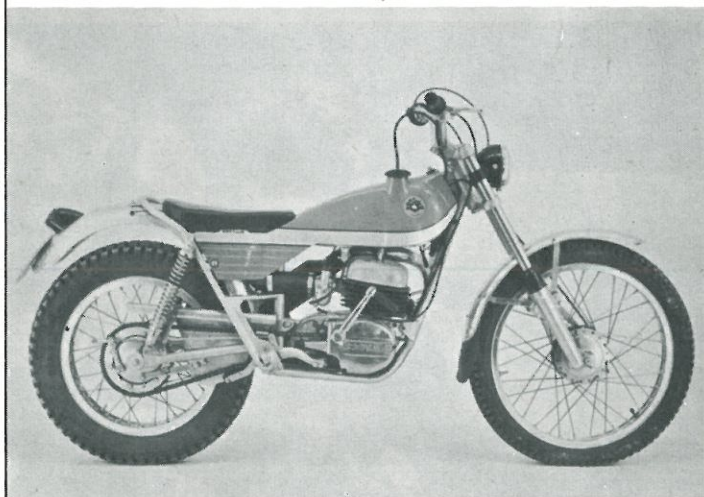
Offizielle Vertretungen

**BULTACO
BMW**

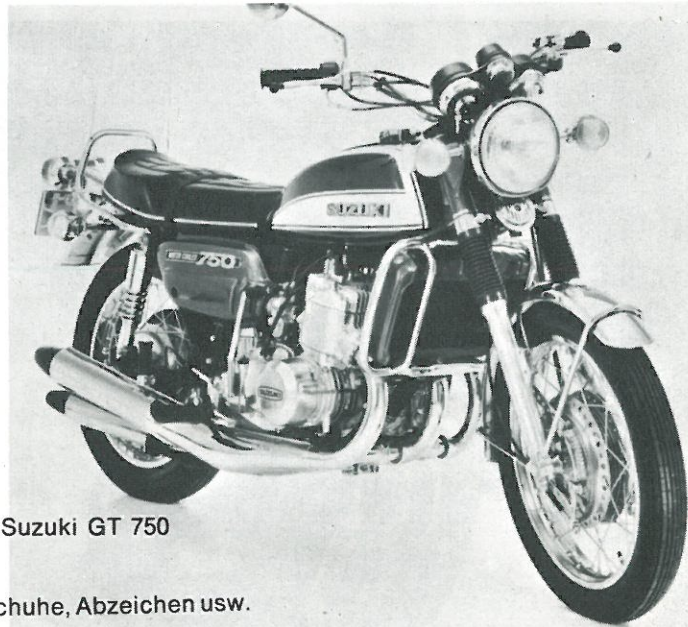
**HONDA
SUZUKI**

**KAWASAKI
YAMAHA**

VESPA-PIAGGIO



SHERPA T TRIAL 325 cc BULTACO



Suzuki GT 750

Bekleidungen: Lederkombis, Sturzhelme, Rennbrillen, Handschuhe, Abzeichen usw.

Gebr. Wermelinger 6048 Horw Althofstr. 2 Tel. 041 41 12 59