



Text und Bild: Ernst Blaser

## Grosses Finale am Alpentrial

**Trial-WM, GP-Schweiz, 25. 9. 77**

Der Veranstalter bangte um diesen 12. WM-Lauf, fand er doch zu später Jahreszeit auf grosser Höhe statt (1400 m. ü. M.). Nach dem schönen Herbstwetter konnte bei einem möglichen Wetterumschlag mit sicherem Schneefall gerechnet werden und man erinnert sich nur zu gut an das Debakel der EM von 1974. Ganz so schlimm wurde es jedoch nicht, doch bewirkte der Regen des Vortages die härtesten Verhältnisse. 16 schwere Sektionen waren auf diesem Höhenrundkurs ausgesucht, wobei die Zwischenstrecken durch vielfach unwegesames Gelände führte. Für die 72 Teilnehmer aus 12 Nationen waren ursprünglich 5 Runden vorgesehen, die Jury beschloss aber noch vor dem Start, auf 4 Runden zu reduzieren. Neu einsetzender Regen und aufziehende Nebelschwaden bewirkten, dass für die erste Runde um die 2 Stunden verstrichen, womit die Jury das vorgesehene Pensum auf 3 Runden bei gleicher Sollzeit verkürzte.

Die eingesetzten Trialrichter, meistens «Gastarbeiter» der SM-Veranstalter, hatten einen schweren Stand. Das fachkundige Publikum stand dicht gedrängt um die Sektionen und bildete oftmals die «natürliche» Abgrenzung der Hindernisse. Länderspielstimmung herrschte durch die grosse Masse von italienischen Schlachtenbummlern, die ihre Landsleute lautstark anfeuerten, aber auch gelungene Fahrten der übrigen Teilnehmer fanatisch applaudierten.

Als Meisterschaftsfavoriten standen nur noch Vesterinen, Lampkin und Rathmell fest, wobei Vesterinen einen Vorsprung von 10 Punkten auf seine Konkurrenz aufweist.

Rathmell und der Amerikaner Whaley übernahmen sogleich in der ersten Runde mit je 19 Punkten die Führung vor Karlsson, Vesterinen und Shepherd. In der zweiten Runde stellte Shepherd auf der Miller-Honda mit 20 Punkten die Bestmarke auf, Rathmell und Whaley folgten mit je 29 Punkten. Vesterinen brauchte ja nicht auf Angriff zu fahren und kassierte so 31 Füsse. Somit behielten Rathmell und Whaley die Führung. Die dritte Runde wurde

**Die Honda (Sammy Miller) als einziger Viertakter erweckte grosses Interesse**

mit 25 Punkten eine sichere Beute für Karlsson vor Shepherd mit 27, Birkett mit 32, Rathmell 34 und Whaley 36. Vesterinen erlebte mit 49 Zählern einen Einbruch. Mit total 81 Punkten war also Shepherd der Beste und bestätigte so für sich und die Honda seine bisherigen Spitzenresultate (Sieg in Finnland und 2. Rang in der CSSR). Aufgrund von Zeitstrafpunkten fiel er dann auf den 3. Platz zurück, Sieger wurde Karlsson vor Rathmell. Vesterinen genügte der 6. Platz um den WM-Titel erfolgreich zu verteidigen. Die Meinungen und Kritiken zu dieser Veranstaltung waren zweigeteilt, insbesondere stellte die hohe Teilnehmerzahl ein Problem dar, denn es starteten noch 28 Nationale zum zweitletzten SM-

Lauf. Diese Klasse wurde denn auch komplett vernachlässigt. Die Jury verfolgte das Geschehen in dieser Klasse nicht und es ist schwer verständlich, dass man bei dieser Kategorie, für die ursprünglich auch 5 Runden vorgesehen waren, nur auf 4 reduzierte und nicht auf 3 wie bei den Internationalen. Das Resultat ist denn auch einmalig deprimierend – es klassierten sich nur 4 Fahrer, die restlichen 24 wurden wegen Zeitüberschreitung disqualifiziert. Diese irregulären Verhältnisse beeinflussen sicher den Ausgang der Meisterschaft, wobei als Meister nur noch Hadorn oder Blatter in Frage kommen. Im Fahrerlager sah man denn auch meist nur hängende Köpfe, denn die grossen, teils übernatürlichen An-



**Martin Lampkin (Ex-Weltmeister) nimmt Mass**



**Rathmell, das Opfer der neuen WM-Formel**



**Karlsson, Sieger und Vice-Weltmeister**



**Ex-Weltklassefahrer Jimmy Miller, genialer Konstrukteur**

strennungen wurden denkbar schlecht honoriert.

Noch ein Wort zu den Sektionen. Die Passagen durch Bäche und über Steine waren sehr schwierig und ausserordentlich glitschig, doch hielten sie den vielen Fahrten stand und boten für jeden Konkurrenten etwa gleiche Verhältnisse. Partien durch Schlamm, Waldboden und Humus sind schon eher irregulär, denn dort ändern die Verhältnisse ständig, insbesondere bei Regen. Während dem Wettbewerb mussten keine Sektionen umgebaut werden, ein gutes Zeugnis für die Teilnehmer und den heutigen Stand der hohen Fahrkunst. Die Resultate beweisen zudem, dass in solchen Verhältnissen der Viertakter seine Chance hat.

#### Rangliste

1. Karlson Ulf, Schweden, Montesa 82 P. 2. Rathmell Malcolm, England, Montesa 83,2 P. 3. Shepherd Rob, England, Honda 83,6 P. 4. Marland Whaley, USA, Honda 89,1 P. 5. Lampkin Martin, England, Bultaco 90,9 P. 6. Vesterinen Yrjö, Finnland, Bultaco 91,1 P. 7. Schreiber Bernie, USA, Bultaco 99,5 P. 17. Linder Gottfried, Schweiz, Yamaha 131 P. 19. Linder Guedou, Schweiz, Montesa 134,5 P. 20. Montanus Beat, Schweiz, Montesa 144,3 P. 29. Brändli Guido, Schweiz, Bultaco 156,8 P.

#### National

1. Meier Ruedi, Fehraltdorf, Montesa 164 P. 2. Liechti Kurt, Schwarzenburg, Montesa 178 P. 3. Ryf Martin, Thun, Yamaha 198 P. 4. Rubin Hanspeter, Roches, Montesa, 206 P.

#### Junioren

1. Weissen Gilbert, Veyrier, Bultaco 62 P. 2. Grosjean Eric, Penthaz, Montesa 79 P. 3. Reichenbach Arthur, Lauenen, Yamaha 79 P.

#### Senioren

1. Hänni Eric, Bern, Montesa 122 P. 2. Stoll Walter, Trimbach, Montesa 123 P.

## Die NSK räumt auf

Bekanntlich verlief das Trial Turttmann nicht ganz reibungslos (siehe «AM» 10/77). Mit grossem Einsatz regelte dann die Jury die Angelegenheit noch in der darauffolgenden Woche. Die Revision hatte zur Folge, dass die Ränge 1 und 2 bei den Internationalen ausgetauscht wurden – also Guedou Linder Erster und Godi Linder Zweiter. Die daraufhin eingereichte Berufung von Godi Linder war keine Überraschung. Dafür etwas überraschend traf eine Berufung gegen das Trial Tavannes ein. Dort liess die Jury die Fahrer Wittemer, Baratti und Frei trotz massiv verspäteter Nennung starten. Ein Fahrerprotest auf Platz hätte Wittemers Sieg eliminiert und Guedou Linder wäre somit der Sieger gewesen. Dieser erwartete Protest blieb dann aus, dafür folgte eine Berufung die sich grundsätzlich gegen verspätete Nennungen richtete.

Am 6. 10. traf sich nun die Trialkommission zu einer Sonder-sitzung zur Klärung dieser Angelegenheiten, um die Ausgangslage für den letzten Lauf in Tramelan klarzustellen. Alle Entscheide wurden dann einstimmig gefällt, wobei der Kommissär Blaser als Jurymann kein Stimmrecht hatte.

Linders Rekurs wurde abgelehnt, die Revision der Jury also voll gedeckt. Ausserdem wurde aus Zuschauerkreisen ein Film zur Verfügung gestellt, der die umstrittene Fahrt von Godi dokumentarisch einwandfrei belegt – also ein Fünfer, so wie die Richter ursprünglich taxierten.

Auch der nächste Fall wurde auf der Basis der einschlägigen Reglemente geklärt. Alle Internationalen Nennungen von Tavannes wurden eingehend geprüft und dabei festgestellt, dass nebst den 3 umstrittenen Fahrern noch weitere 5 Sünder entdeckt wurden, die zu spät meldeten, aber vom Veranstalter noch akzeptiert wurden. Es entstand eine neue Rangliste, wobei sich nur noch 8 Fahrer klassierten, die weiteren 8 sind also disqualifiziert.

1. Guedou Linder; 2. Godi Linder; 3. René Mutzenberg; 4. Ueli Meier; 5. Karl Weber; 6. Joe Haldi; 7. Armin Bärenfaller; 8. Paul Keller. Somit sind die Trials Turttmann und Tavannes gleichzeitig homologiert. Hier der SM-Zwischenstand vor dem letzten Lauf in Tramelan vom 16. 10.

1. Godi Linder 72 Punkte; 2. Gue-

dou Linder 70; 3. Marcel Wittemer 54; 4. Guido Brändli 50; 5. Fabio Baratti 38; 6. Beat Montanus 25; 7. Karl Weber 25; 8. Bernard Basset 24; 9. René Mutzenberg 18; 10. Ueli Meier 17. Die Folgen werden nun sein, dass das Gewohnheitsrecht im Trialsport den bestehenden Reglementen weichen muss. Die berühmte Schraube wird um einige Umgänge angezogen werden müssen, sonst verliert die NSK die Kontrolle über das Geschehen. Für die Fahrer gilt nun, dass nicht nur die Maschine i. o. sein soll, sondern auch der «Papierkrieg». Künftig wird es gemäss Beschluss der NSK bei Trial genau gleich zugehen wie bei den andern Sportarten – es wird nicht diskutiert, sondern gehandelt.

## Die Trial-WM 77 im Rückblick

Die Engländer als jahrzehntelange Dominatoren des Trials werden eindeutig verdrängt, denn an der Spitze liegen nun 2 Skandinavier. Je ein Franzose, Amerikaner und Spanier sorgen weiter dafür, dass «nur» 5 Briten unter den ersten 10 anzutreffen sind. In die ersten 10 Ränge teilen sich auch 5 verschiedene Maschinenmarken, wobei die zwei Viertakter-Hondas gegen die Übermacht der Zweitakter auffallen.

Diese Bemerkungen verdeutlichen, dass der Trialsport international in die Breite wächst, aber auch hier hält das Profitum seinen Einzug – ein Amateur hat keine Chancen mehr! Um regelmässig zu punkten, braucht es

nebst einmalig talentiertem Können einen einträglichen Werks- oder Sponsorenvertrag.

Die WM, wie sie heute durchgeführt wird, wo jeder Lauf zählt, wo die Wettbewerbe in ganz Europa und in Übersee ausgetragen werden, kann sich ein Spitzenfahrer keine Absenz oder Ausfall erlauben. Der Beschluss der FIM, keine Streichresultate mehr zu gewähren, ist ein grosser Fehlgriff und erweist sich als Lotterie. Nach der alten Wertung, d. h. wo nur die 7 besten Resultate aus 12 Läufen zählten, wäre Rathmell Weltmeister 77 mit 85 Punkten vor Vesterinen 82 und Karlsson 78. Ein einziger Maschinenschaden oder eine kurze Krankheit können den Titelverlust bedeuten. Bei Sportarten, wo der Anteil der Technik derart ins Gewicht fällt, sollte dem Risiko mehr Beachtung geschenkt werden.

Wie bereits in den Vorjahren produzierte Rathmell einen eindrücklichen Saisonstart und hielt während dreiviertel der Saison die Spitze des Klassements. Doch jedesmal erlebt er ein schwaches Finale. Vesterinen kämpfte sich vom 3. Platz langsam zur Spitze vor und erreichte diese erst in den letzten 2 Veranstaltungen. Karlssons Weg führte vom 7. Rang über den Dritten, Rückschlag auf den Vierten und im Endspurt wurde er noch knapp Vizeweltmeister, verdrängte also seinen Markengefährten Rathmell noch um einen Punkt. Ex-Weltmeister Lampkin klassierte sich auch regelmässig, lag vor dem letzten Lauf auf Platz 2 und fiel dann noch auf den Vierten zurück.

Die abgelaufene Saison war durch 2 besondere Merkmale gekennzeichnet. Der Trialsport genießt



**Vesterinen prägt sich hier eine Sektion ein**



**Der kommende Mann Bernie Schreiber, USA**

in den USA einen einmaligen Aufschwung und in der WM-Endabrechnung finden wir demgemäss 6 Amis, allen voran das Talent Bernie Schreiber, der als die Entdeckung der Saison auf dem 7. Rang landete. Mit Whaley befindet sich ein zweiter US-Boy unter den ersten 10. Die Viertakt-Honda, von Sammy Miller entwickelt, hinterliess den grössten Eindruck, und wurde durch Rob Shepherd auf den 5. Schlussrang geführt. Unter den Klassierten befinden sich 3 Hondas. Birkett mit der Suzuki und Andrews mit der Yamaha waren die einzigen Erfolgreichen ihrer Marken, der Grossteil der Konkurrenten fährt doch die bekannten Spanier Bultaco, Montesa und Ossa.

An 8 Läufen waren auch einige Schweizer am Start, davon zeichnete sich Godi Linder als der Erfolgreichste aus: 13. Rang in der BRD, 16. in Irland, 17. in der Schweiz und 28. in Belgien. Guido Brändli war zweimal bester Schweizer, 16. in Frankreich und 22. in der CSSR.

Sind WM-Punkte für einen Schweizer überhaupt möglich? Die bei-

den Linder und Brändli sind unsere stärksten Fahrer. Unter bestmöglichen Voraussetzungen, also entsprechender Motivation, koordiniertem Terminkalender, Förderung und sozialer Absicherung sind gute Klassierungen erreichbar, dazu gibt es ausländische Beispiele. Insbesondere Godi Linder in Bestform wie bei Saisonbeginn mit einer topfiten Maschine wäre immer noch unser Trumpf-As. Für die momentanen «Förderer» unserer Spitzenleute zählt leider die SM mehr als die WM, und somit reicht es eben neben der normalen (weil notwendigen) Arbeitszeit zu keinem grossen WM-Abenteuer.

Die Trial-WM besteht seit 3 Jahren. Erster Meister wurde Lampkin, die beiden nächsten Titel gewann Vesterinen. Letzterer, mehrfacher finnischer und skandinavischer Meister, ist natürlich ein echter Vollprofi. Sein Anzug ist voll gespickt von einträglichen Reklameaufschriften, denn er steht ja als seriöser Berufsmann im Mittelpunkt des Trialsports.

uns. Er «blöfte» zwar ab und zu mit schwarzen Wolken, aber vom Regen waren nicht mehr als einige wenige Tropfen zu spüren. Die Strecke, 3 Runden zu je 70 km, war stellenweise recht sumpfig und schwer, gesamthaft gesehen aber sehr schön. Die Zeiten waren genau richtig angesetzt (C-Zeiten). Bei Regen wäre es da allerdings äusserst knapp geworden.

Sonderprüfung: Schöne Moto-Cross-Strecke auf Wiese, viele Kurven am Hang, die nur mit äusserster Vorsicht angegangen werden durften. Gefahr für Ausrutscher, besonders auf der zweiten Runde, gross; auf der dritten Runde ist die Sonderprüfungstrecke bereits etwas abgetrocknet und daher wesentlich schneller.

Zu den Ergebnissen: Biberach war ein SWM-Tag. Sowohl die kleine Klasse, die von Michel Buri gewonnen wurde, wie auch die grosse Klasse, von Samuel Wuillemin gewonnen, brachten einen überaus deutlichen SWM-Erfolg. So nahm Buri seinem Verfolger Engeli rund 14 Sekunden, Wuillemin seinem Verfolger von Ah sogar 21 Sekunden ab. Bruno Schmidli, der sich nach dem bereits feststehenden Gewinn der Meisterschaft, einmal in der grossen Klasse versuchte, reichte es zum fünften Rang. Sehr gut fuhr in dieser Klasse auch Karl Schwendimann, erstmals auf einer 250er Suzuki fahrend, erreichte er den dritten Platz. Die ersten vier Fahrer dieser Klasse fuhren alle verschiedene Fabrikate, denn auf dem vierten Platz finden wir Roland Huguelet auf einer Villa. Die Enduro-Szene verspricht also von der Maschinenseite her immer interessanter zu werden.

Für eine Überraschung sorgte Charly Fidler, 64 Jahre alt «and still going strong»! Seine 360 ccm Bultaco brachte er in Wertung ans Ziel. Eine hervorragende Leistung, die man ihm wohl doch kaum mehr zugetraut hätte. Ebenfalls in der Seniorenklasse startberechtigt gewesen wären Göpf Iten und Willi Steiner. Doch in Biberach wurde keine solche Klasse geführt (Alter minimum 40 Jahre). So fuhren beide in der normalen Inter-Klasse, wobei es Iten Göpf sogar zu einem Meisterschaftspunkt in der Klasse bis 175 ccm reichte. Entgegen seinen Erwartungen reichte es auch Willi Steiner noch zu einer Goldmedaille und zum 14. Rang in der Klasse über 175 ccm. Die Organisation klappte in Biberach ausgezeichnet. Die Freundlichkeit, mit der jeder Fahrer behandelt wird, ist beispielhaft und so dürfte denn Biberach 1977 den Teilnehmern in bester Erinnerung bleiben. Wir Schweizer müssen wirklich dankbar sein, dass wir bei den deutschen Veranstaltern immer wieder auf so grosses Verständnis und Entgegenkommen stossen, denn nur dank diesem Entgegenkommen ist es uns vorderhand möglich, eine würdige und gute Meisterschaft, wie dies in diesem Jahr der Fall war, auszutragen.

#### Resultate:

Klasse bis 175 ccm: 1. Michel Buri, SWM 634,6; 2. Erich Engeli, DKW 648,2; 3. André Tharin, Yamaha 655,8; 4. Hans Meister, KTM 656,3; 5. Pascal Pouly, SWM 665,4; 6. Michel Schmid, KTM 668,2; 7. Philippe Schweizer, SWM 669,8; 8. Paul Gnepf, KTM 683,6; 9. H. R. Walther, SWM 690,8; 10. Göpf Iten, SWM 694,1.

Klasse über 175 ccm: 1. Samuel Wuillemin, SWM 611,9; 2. Werner von Ah, KTM 632,9; 3. K. Schwendimann, Suzuki 653,1; 4. Roland Huguelet, Villa 658,9; 5. Bruno Schmidli, KTM 659,9; 6. Rolf Ramser, KTM 660,2; 7. Willi Läderach, KTM 664,9; 8. J. J. Loup, Villa 665,7; 9. Hans Reutimann, Maico 679,9; 10. Fridolin Wichser, Puch 680,6.

In der Klasse bis 175 ccm fahren ebenfalls die ersten vier verschiedene Fabrikate. Buri, wie schon gesagt, eine SWM, Engeli eine DKW, Tharin eine Yamaha, Hans Meister die KTM. Die alleinige Vorherrschaft der KTM, wie wir sie in früheren Jahren erleben, scheint damit vorüber zu sein.

#### Uebersichtstabelle Trial WM 77

|                                    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |     |    |
|------------------------------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|----|
| 1. Yrjö Vesterinen (SF) Bultaco    | 8  | 5  | 10 | 15 | 10 | 6  | 1  | 12 | 8  | 12 | 15 | 5  | 107 |    |
| 2. Ulf Karlsson (S) Montesa        | 6  | 3  | 12 | 8  | 15 | 5  | 3  | 5  | 15 | 6  | 8  | 15 | 101 |    |
| 3. Malcolm Rathmell (GB) Montesa   | 15 | 15 | 15 | 4  | —  | 8  | 2  | 10 | 10 | 3  | 6  | 12 | 100 |    |
| 4. Martin Lampkin (GB) Bultaco     | 2  | 6  | 3  | 12 | 12 | 15 | 8  | 8  | 6  | 10 | 10 | 6  | 98  |    |
| 5. Rob Shepherd (GB) Honda         | 3  | —  | 8  | 3  | 2  | 10 | —  | —  | 5  | 15 | 12 | 10 | 68  |    |
| 6. Charles Coutard (F) Bultaco     | 5  | 2  | —  | 6  | 8  | —  | 15 | 15 | 4  | 8  | —  | —  | 63  |    |
| 7. Bernie Schreiber (USA) Bultaco  | —  | —  | 6  | 10 | 6  | 12 | —  | 4  | 3  | 5  | 3  | 4  | 53  |    |
| 8. Manuel Soler (E) Bultaco        | —  | 12 | —  | 5  | 3  | 3  | —  | 2  | —  | —  | 5  | —  | 30  |    |
| 9. Nigel Birkett (GB) Suzuki       | 4  | —  | 5  | 2  | 4  | 4  | —  | 3  | 1  | —  | 1  | 2  | 26  |    |
| 10. John Reynolds (GB) Ossa        | 12 | 8  | —  | —  | —  | —  | —  | —  | —  | —  | —  | —  | 20  |    |
| 10. Marland Whaley (USA) Honda     | —  | —  | —  | —  | —  | —  | 12 | —  | —  | —  | —  | —  | 8   | 20 |
| 12. Jean-Marie Lejeune (B) Montesa | —  | 4  | 4  | —  | 5  | 2  | —  | 1  | —  | —  | —  | 3  | 19  |    |
| 13. Mick Andrews (GB) Yamaha       | —  | 1  | 1  | —  | —  | 1  | —  | —  | 2  | 4  | 4  | —  | 13  |    |
| 14. Bo Nilsson (S) Ossa            | —  | —  | —  | —  | —  | —  | —  | 12 | —  | —  | —  | —  | 12  |    |

# ENDURO

Willi Steiner



## Und es waren 46 Fahrer am Start

### Abschluss der Enduro-Meisterschaft in Biberach

Mit dem 8. Lauf fand die diesjährige Schweizer-Enduro-Meisterschaft in Biberach einen würdigen und guten Abschluss. Obwohl die Meister schon vor diesem letzten Lauf feststanden und obwohl die Wetterprognosen nur das Schlimmste erwarten liessen, liessen sich unsere Enduristen nicht entmutigen. Während in den Vor-

jahren der letzte Meisterschaftslauf meist schlecht besetzt war, fanden sich diesmal immerhin noch 46 Fahrer am Start ein. In der Klasse bis 175 ccm waren es deren 19, wovon einer ausfiel, 15 mit Gold, 1 mit Silber und 2 mit Bronze ausgezeichnet wurden. Klasse über 175 ccm: 27 am Start, 4 Ausfälle, 14 Goldmedaillen, 6 Silber und 3 Bronze. Entgegen allen Prognosen meinte es Petrus an diesem Tag gut mit

### MOTORRAD-BEKLEIDUNG

Kombis - Jacken - Hosen in Leder und Synthetik.  
Regenbekleidung - Stiefel - Handschuhe  
Helme: Römer - Hein Gericke - Uvex - King  
Packtaschen - Boxen - Verschaltungen

ACHTUNG! Wir tauschen Ihr Kombi ein.  
Eigenes Mass- und Reparaturatelier.  
Schweiz. Vertretung ECO, Hein Gericke,  
Gratzer, RONAL ALU-Räder, Habermann  
Verschaltungen

Donnerstag Abendverkauf. Montag geschlossen

### TAIGER AG, MOTO-SPORT BEKLEIDUNG, ZUBEHÖR

Franziskanerplatz 7, 6003 Luzern  
Tel. 041 23 13 45 / Parkhaus Kesselturm