Mit nur 35 Strafpunkten gewann der Europameister von 1973, Martin H. Lampkin (GB) auf Bultaco 325 das VII. Internationale DMV)Franken-Trial des MSC Gefrees, den 9. deutschen Lauf zur FIM-Trial (Welt-)Meisterschaft 1974 vor Malcolm Rathmell (GB) mit 43. Mit zwölf

TRIAL-FESTIVAL IN GEFREES

Die Austragung der deutschen Weltmeisterschaftsrunde oblag in diesem Jahr dem Deutschen Motorsport-Verband. Im MSC Gefrees/Fichtelgebirge verfügte dieser über einen Veranstalter, der seine Fähigkeiten bereits bei der Durchführung des Europameisterschaftslaufes 1972 bewiesen hatte und mit einer einmalig musterhaft organisierten Veranstaltung diesem größten Ereignis des diesjährigen deutschen Trialsportgeschehens – nach dem einstimmigen Urteil erfahrener ausländischer Teilnehmer das Prädikat des bisher besten Trials der FIM-Meisterschaft 1974 eintrug. Die nach dem achten Lauf in Polen erreichte Punktgleichheit der beiden Tabellenführer Malcolm Rathmell und Mick Andrews mit je 77 Meisterschaftspunkten ließ ein spannendes Duell erwarten. Finnlands Yrjö Vesterinen (Bultaco 325) kam mit 57 Wertungspunkten auf dem dritten Tabellenplatz nach Gefrees, während der Sieger von Polen, der Schwede Ulf Karlsson (Montesa 250) Fünfter mit 53 Punkten war. Martin Lampkin, Europameister 1973, und Mitglied des Bultaco-Teams, folgte mit 50 Punkten. Bruder Alan Lampkin (Bultaco 325) mit 22, Rob Edwards (Montesa 310) mit 30 und der Franzose Charles Coutard (Bultaco 325) mit 26 Punkten folgten in der Tabelle. Beim Einmarsch der Nationen auf dem Sportplatz von Gefrees stellten die Briten mit elf Fahrern das stärkste Kontingent der ausländischen Teilnehmer. Österreich und die Schweiz waren mit je neun, Belgien und Schweden mit je vier Fahrern vertreten. Hinter den adretten Mädchen mit den Tafeln der Nationen schritt ein Franzose, ein Finne und ein Holländer in den Parc Fermé.

Dort gab es an echten Neuheiten außer den verfeinerten Prototypen von Bultaco und Montesa lediglich die unterdruckgesteuerte Benzineinspritzung des schwimmerlosen Vergasers an der Yamaha von Mick Andrews zu sehen. Ludwig Brei, Illkofen und Johann Kroher, Obersanding, hatten für die nationale Lizenzklasse bis 125 ccm sehr schöne Puchmotoren mitgebracht, die allerdings von unten her sehr bissig kamen. Hermann Pletschacher, Siegsdorf, brachte die Franke-Zündapp an den Start der Ausweisklasse über 125 ccm.

Zahlenmäßig dominierte Montesa mit 23 Stück die internationale Lizenzklasse, gefolgt von zwölf Bultacos, fünf Ossas, drei Yamahas, zwei Kawasakis und je einer Puch und Suzuki, die seit kurzem als RL 250 in England im Handel ist, und der von Gordon Farley gefahrenen Maschine entspricht. Bei den nationalen Lizenz- und Ausweisfahrern waren es neun Montesas, vier Ossas und je zwei Bultacos, Zündapps und Puchs, sowie eine Yamaha und eine Hercules.

Fahrtleiter Willi Häpp aus Nürnberg und einer der ganz alten Trial-„Manager", hatte auf einer Streckenlänge von 25 km in kleinen Gruppen zwölf Sektionen verteilt, die größtenteils von den früheren Trials des MSC Gefrees bekannt waren.

Die „bewährte" Sektion 1 gleich beim Start war ein notwendiges Übel, denn sie erfüllte lediglich den Zweck, den sehr zahlreichen Zuschauern anschaulich das Wesen des Trials und den Wertungsmodus darzustellen. Dies erleichterte der Kommentar aus dem unüberhörbaren Lautsprecherwagen. Der Trialsportelite hätte diese Sektion keine Schwierigkeiten zu bieten gehabt – wenn die Maschinen nach dem Start warm gewesen wären! Und so gab es auch gleich die ersten Fünfen bei Gottfried Lindner (CH) und bei Felix Krahnstöver, dessen kalter Zahnkranz aus Kunststoff beim recht heftigen Kontakt mit den nassen Steinen zersplitterte. Yrjö Vesterinen mußte hinausfußen, und Martin Lampkin, Walter Luft (A), Gordon Farley (GB), Jean-Marie Lejeune (B) und Martin Anker (D) brauchten einen stützenden Fuß.

Sektion 2 brachte nur dem Mittelfeld und den Ausweisfahrern echte Schwierigkeiten. Die Sektion 3 dagegen war bösartiger Natur: Auf der Kuppe des gut zwei Meter hohen Felsbrockens mit der Kehre zum E-Schild schepperte es noch in der letzten Runde gewaltig, wenn sich Fahrer und Maschine nach einem letzten Aufbäumen sicherheitshalber voneinander trennten. Auch diese Sektion – von den angelsächsischen Werksamateuren als besonders gut klassifiziert – war mehr für das nervenstarke Publikum gedacht, das hier mit den Zuschauern in der Arena des alten Rom zu vergleichen war. Auch die Blicke mancher heranfahrenden Gladiatoren – pardon – Competiteure, flackerten verdächtig, statt kühne Entschlossenheit auszudrücken.

Finnlands Yrjö Vesterinen im vertrauten Element: den

Martin Lampkin, Malcolm Rathmell, Jean-Marie Lejeune und Felix Krahnstöver hießen die Bezwinger, während Don Smith (Kawasaki), Gottfried Linder, Yrjö Vesterinen, Mick Andrews und Richard Sunter (Kawasaki) mit einem Fuß hinauf kamen, das übrige Feld jedoch mit Dreien (selten!) oder Fünfen – meist! – zum E-Schild kam. Otto Wiefarn, Tuntenhausen, von der Ausweisklasse über 125 ccm, brachte seine Ossa als einziger mit einem Fuß über die Klippe.

Sektion 6 – eine dunkle, steile Auffahrt, und als besonders schön bezeichnet – brachte auch die Stars in arge Verlegenheit: Gordon Farley eröffnete mit seiner Suzuki den „Prominentenreigen" der Fünfen, gefolgt von Martin Lampkin und Walter Luft. Jean-Luc Colson (B), Lejeune, Charles Coutard – der französische Meister –, Marcel Wittemer (CH) und Dave Thorpe (Ossa 250) waren Ausnahmen mit nur einem Fuß – bis Felix Krahnstöver und Richard Sunter kamen und zeigten, wie diese Sektion zu packen war! Der Teufelsgraben – ein stetig steiler werdender wasserführender Einschnitt mit losen Steinplatten, war im unteren, harmloseren Teil die Sektion 8 und ging mit kurzer neutraler Zone in die Sektion 9 über. Hier hatten es die ersten Fahrer besonders schwer, mußten sie doch erstmals die losen Steine aussortieren und eine Andeutung einer Spur einfahren. Mit einem Anlauf beide Sektionen zu durch-

Meisterschaftspunkten ging Rathmell in Führung vor Mick Andrews auf Yamaha 250, der hier Vierter mit 45 Punkten wurde. Bester deutscher Teilnehmer war der amtierende Deutsche Meister Felix Krahnstöver, Celle, auf Montesa 250 mit 64 Strafpunkten auf dem 15. Platz.

ssen Steinen von Sektion 1 am Sportplatz Foto: Kuuse

fahren erwies sich als punktevermehrender Irrtum. Namhafte Könner holten sich reihenweise Fünfen und Dreier, bis Mick Andrews fehlerfrei hinauf „cantileverte", mit dem Hinterrad emsig den Konturen der Steine nachrollend. Der Applaus der unsicher am steilen Hang postierten Zuschauer galt weiterhin dem einen Fuß von Alan Lampkin, wie auch dem eidgenössischen von Hans Hausamman und dem des darob selbst ein wenig erstaunten Simon Koote aus Holland. Bis Malcolm Rathmell, Walter Luft, Rob Edwards und Rob Shepherd fehlerfrei hinauf stürmten. Wer sie wie Katzen auf den springenden Maschinen kleben sah, unaufhaltsam zum Sektionsende schwingend, erlebte hier Trialkunst in Vollendung.

Auf der Hügelwiese lagen die Steinbrockensektionen der letzten Gruppe. Sektion 10 führte hangabwärts über trockene Steintrümmer jeder Größe und Form. Dazu war der Kurs noch mit zahlreichen Knicken und Kehren abgesteckt. Durch den Abwärtskurs war diese Sektion selbst für die britischen und skandinavischen Steinspringer mit Schottlanderfahrung eine harte Nuß. Sie sollte in der ersten Runde unbezwungen bleiben. Martin Lampkin, Thore Evertsson und Dave Thorpe schafften sie als Einzige mit einem Fuß. Und selbst die langhubige Federung der Yamaha bewahrte einen recht nervös wirkenden Mick Andrews nicht vor einem Dreier.

In den beiden folgenden Sektionen konnte die Trialelite das Felsballett vorführen: Mit kurzen Gasstößen das Vorderrad leicht gemacht, wurden die Grate und Kuppen der Felsbrocken angesprungen. Wenn das Hinterrad auf die Steinkante gefolgt war, gab es Schub und die Maschine schoß über die nächste Kante. Kursänderungen wurden durch blitzartiges Drücken eingeleitet.

LEVIOR

Nr. 790

Das unentbehrliche Sicherheitszubehör für Zweiradfahrer
LEVIOR: geprüft Benor, OMS und OMK anerkannt
LEVIOR sucht Importeure für alle Länder
LEVIOR-Erzeugnisse erhalten Sie bei:
HESTRU, 71 Heilbronn, Karlstr. 81
LEVIOR Blaarstr. 40 TONGEREN-Belgium, Tel. 0 12-3 14 83 und 3 32 90

Nr. 781

MOTOR-SCHÄFER **62 Wiesbaden, Schwalbacher Str. 55 Telefon 061 21 / 30 08 65**

Agostini, Jumbo, Kangool, Mach III u. Everest Integral u. Jethelme, Kombi, Jacken u. Hosenlederbekleidung. Ser Mar lederähnlich Kombi. Regenkombi u. Anzüge. Handschuhe u. -schützer 12 Rennstiefelarten. Climax, Barufaldi u. Uvexbrillen. Pack- u. Tanktaschen in Leder u. Skai. Höcker, Chopper u. US-Sitzbänke. Vergaser u. Ansaugtrichter, chromblanke Inoxkotflügel. Lenker (Magura, Fehling u. Stummel) u. Armaturen. Gepäckträger – Sturzbügel – Betorfederbeine – Grimecanaben – Halogenscheinwerfer – Alufelgen – Blinkanlagen – Zündmikrometer – Gradscheiben – Reifenhobel. Ca. 80seitiger Katalog bei DM 3,– Voreinsendung bar.

Vorläufig kein Warenversand. August Betriebsferien!!!

TRIAL-FESTIVAL IN GEFREES

Es sah aus, als tänzelten motorisierte Nymphen über die Steine im dunklen Tann.

Viele der weniger talentierten Fahrer ahmten die Taktik der Künstler nach, doch endeten diese Versuche meist mit heftigem Fußen oder gar mit dem absoluten Stillstand, wenn das Vorderrad anstatt über die Steine zu schweben, die Tiefen zwischen denselben auslotete, oder das Hinterrad statt zu klettern, auf nassen Steinen durchdrehte.

Sektion 11 kostete Helmut Stanik aus Bramsche mit seiner Montesa 125 nur einen Punkt, den auch Robert Behr, Neuburg, von den Ausweisfahrern bis 125 ccm vergab. Rudolf Sattler, Holzkirchen, schaffte sie mit Null!

Die Sektion 12 wurde von Martin Lampkin in dieser Runde mit Null gemeistert. Benny Sellman (S) und Richard Sunter brauchten einen Fuß. Das übrige Feld fußte hindurch oder kam zum Stillstand. Am Ende dieser ersten Einführungsrunde wies die Rundentafel am Start und Ziel das Leaderboard der zehn Bestplacierten aus:

1. M. Rathmell 9, 2. M. Lampkin 10, 3. M. Andrews 11, D. Thorpe 11, 5. T. Evertsson 12, R. Sunter 12, C. Coutard 12, 8. U. Carlsson 16, 9. A. Lampkin 17, B. Sellman 17, W. Luft 17, R. Edwards 17.

Yrjö Vesterinen (SF) hatte 18 und der längste Trialer, unser Felix Krahnstöver 19 Punkte.

Bei der Lizenzklasse bis 125 ccm lag Helmut Stanik mit 34 vor Herbert Wegele, Bad Waldsee mit 38, und in der Lizenz über 125 ccm Johann Kroher mit 35 vor Ludwig Brei mit 35.

Bei den Ausweisfahrern, die wohl die drei Steingärten, nicht aber die steilen Auffahrten der Sektionen 6, 8 und 9 zu fahren hatten, war Robert Behr mit 24 Punkten Klassenbester bei den bis 125ern, Otto Wiefarn mit 18 in der größeren Klasse.

Die zweite Runde brachte in Sektion 3 wohl sieben Null-Durchgänge, aber auch bittere Fünfen für Stars, wie Alan Lampkin, Gordon Farley, Charles Coutard, Walter Luft, Rob Edwards und Martin Anker.

Die Zahl der Gipfelstürmer von Sektion 6 erhöhte sich auf drei: Alan Lampkin, Malcolm Rathmell und Jean-Luc Colson.

Der Teufelsgraben wurde in dieser Runde nur viermal erstürmt, und der abwärtsführende Steingarten der Sektion 10 von der dicken Bultaco des französischen Meisters Charles Coutard, der „beinlosen" Yamaha von Mick Andrews und der Kawasaki von Rich. Sunter fehlerfrei übersprungen. Auch die Sektion 12 kam dran: beide Lampkins, Peter Gaunt mit der Serien-Yamaha, Yrjö Vesterinen und der sich stetig steigernde Richard Sunter bezwangen sie.

Das führte zu Verschiebungen auf der Rundentafel: 1. M. Rathmell 19, 2. M. Lampkin 21, R. Sunter 21, 4. M. Andrews 22, 5. C. Coutard 24, 6. A. Lampkin 25, T. Evertsson 25, 8. Y. Vesterinen 26, 9. U. Carlsson 27, 10. B. Sellmann 28, R. Shepherd 28.

Ferner waren Walter Luft auf 34, Felix Krahnstöver auf 40 und Martin Anker auf 46 Punkte gekommen.

Bei den nationalen Lizenz- und den Ausweisfahrern hatte sich in der Spitzengruppe nichts verändert.

Aus der dritten Runde kam Martin Lampkin mit nur fünf (!) Strafpunkten zurück. Seine Karte zeigte: 000100100300. Bruder Alan jedoch konnte es noch besser: er hatte nur vier Punkte! (000000000 301) Thore Evertsson hatte: 10100 1000013 = 7, und Yrjö Vesterinen war bei den acht Punkten der zweiten Runde geblieben. Mick Andrews hatte im Teufelsgraben eine Fünf erwischt und damit das Dutzend voll, wie Rathmell, Luft und Krahnstöver, während Edwards und Shepherd nur neun Punkte mitbrachten.

Damit kam aber Bewegung in die Rundentabelle: Martin Lampkin ging mit 26 in Führung, Alan schoß mit 29 auf den 2. Platz; Rathmell sackte mit 31 auf Platz drei. Vesterinen teilte sich den Vierten mit Evertsson und 32 Punkten. Andrews tat einen tiefen Fall auf den sechsten Platz mit 34 Punkten. Noch tiefer hinunter aber ging es mit Sunter (39) auf den achten Platz. Shepherd stieg auf den siebten Rang mit 35, und nur Carlsson und Sellmann verharrten mit 40, bzw. 41 auf ihren Plätzen.

Luft mit 46, Krahnstöver mit 52 und Anker mit 66 hielten ihre Positionen.

Andrews (Yamaha) stürmt den Teufelsgraben

Die letzte Runde war für das Gros von den Auswirkungen der nachlassenden Kondition gekennzeichnet. Das Wetter – beim Start noch niederschlagsfrei, aber fast echtes Trialwetter – trug mit dem wiedergekehrten Sonnenschein auch einen Teil dazu bei. In den Sektionen wurden kampflos Dreien gefahren, Fünfen durch geschwächte Reaktionsfähigkeit gebucht. Nur eine kleine Gruppe konditionsstarker Supermänner verbesserte ihr Rundenergebnis auch noch in der Schlußrunde, oder blieb bei derselben Punktezahl, wie Mick Andrews mit elf Punkten. Zwei Fünfen erhöhten Alan Lampkins Rundenkonto auf 18 Punkte. Und Bruder Martin hatte eine Fünf unter seinen neun Punkten. Im Teufelsgraben erwischte Vesterinen eine Fünf, die ihn auf neun Punkte brachte. Auch Luft machte einen Patzer, der seine Runde auf 17 Punkte hochschnellen ließ.

Felix Krahnstöver hatte sich auf zwölf Punkte pro Runde eingestellt, wie auch Malcolm Rathmell. Mit Zeitstrafpunkten – $^1/_{10}$ Punkt pro Minute über Sollzeit von sechs Stunden – wurden einige Plätze im Gesamtergebnis verloren.

Während die schnelle Auswertung „zu Fuß" lief – im Gegensatz zum Computer von 1972 –, äußerten sich die Teilnehmer zu der Veranstaltung. Gute Sektionen, fähige Punktrichter, lautete das sachliche Urteil der britischen Equipe. Verbesserungen? Mehr Sektionen in der Art der Steingärten und die Einführung der Wertung 1–2–3–5, wie in der britischen Meisterschaft und in Schottland erprobt und für die FIM-Läufe 1975 geplant.

Welche ungeheuerliche Arbeit von den veranstaltenden Klubangehörigen und ihren Freunden und Helfern geleistet wurde, kann nur ermessen, wer selbst offene Trial aufgezogen hat. *sven*

Ergebnisse

Klasse 1: Internationale Lizenzfahrer

1. Lampkin, H. Martin, England, Bultaco
2. Rathmell, Malcolm, England, Bultaco
3. Vesterinen, Yrjö, Finnland, Bultaco
4. Andrews, Mick, England, Yamaha
5. Lampkin, Allen Raym., England, Bultaco
6. Evertsson, Thore, Schweden, Ossa
7. Sunter, Richard, England, Kawasaki
8. Coutard, Charles, Frankreich, Bultaco
9. Carlsson, Ulf, Schweden, Montesa
10. Shepherd, Robert, England, Montesa

Nationale Lizenzfahrer bis 125 ccm

1. Wegele, Herbert, Bad Waldsee, Zündapp

über 125 ccm

1. Brei, Ludwig, Illkopfen, Puch

Ausweisfahrer bis 125 ccm

1. Bärreis, Werner, Lauf, Hercules

über 125 ccm

1. Wiefarn, Otto, Tuntenhausen, Ossa

Stand der FIM-Trial(Welt)Meisterschaft nach dem 9. Lauf:

1.	M. Rathmell (GB)	89
2.	M. Andrews (GB)	85
3.	Y. Vesterinen (SF)	67
4.	M. Lampkin (GB)	65
5.	U. Carlsson (S)	55
6.	R. Edwards (GB)	30
7.	C. Coutard (F)	29
8.	A. Lampkin (GB)	28
	B. Sellman (S)	28
10.	T. Evertsson (S)	27