MÄNNER DER ERSTEN STUNDE

Bevor es im Trial Europa- und Weltmeisterschaften gab, maßen sich die weltbesten Trialfahrer in der Challenge Henry Groutars. Deutsche Trialsportler waren seiner Zeit vorn dabei in der Weltspitze des Trials. Diese Serie gibt authentische Einblicke in die damalige Zeit. Teil 1: Einleitung und die Anfänge des Trialsports.

Inhalte mit freundlicher Genehmigung des Autors Steffen Ottinger aus dem Buch „Deutscher TRIALSPORT, Weltspitze in den 1960er Jahren", erschienen 2018 im TRIALSPORT-Verlag.

EINLEITUNG

Wie der Titel ankündigt, konzentriert sich diese Publikation hauptsächlich auf eine Zeit, in der deutsche Trialsportler in der Motorsportwelt erstmals und später auch deutlich auf sich aufmerksam machten.

Einer relativ kurzen Lernphase Ende der 1950er Jahre folgten schon bald vordere Platzierungen bei namhaften internationalen Veranstaltungen. Nach viel beachteten Podiumsplätzen durch Andreas Brandl, Siegfried Gienger, Alfred Lehner, Günter Sengfelder und Lorenz Specht gewann Gustav Franke Mitte 1963 einen Wettbewerb im ostfranzösischen Montbéliard.

Für ihn war es der Auftakt einer steilen Karriere in die Weltspitze des Trialsports. Der Mann aus der Nähe von Fürth gewann bald die europäische Meisterschaft, besiegte die schier übermächtigen Briten um Sammy Miller.

Der Begriff Trial kommt aus dem Englischen und bedeutet – auf den Sport bezogen – soviel wie Versuch, Probe … schwere Belastung.

Tatsächlich gilt es in den Wettbewerben, unwegsames Gelände zu durchqueren – durch Schlamm, Gräben und enge Kehren, über Wurzeln, Steine und Felsen. Und dies fehlerfrei – soll heißen: dabei möglichst nicht zu stürzen, anzuhalten oder abzukürzen, sich auch nicht mit den Füßen abzustützen.

Geoff Duke, erster Superstar im Motorradsport der Nachkriegszeit (Karikatur von R. D. Sallon).

Im Wettkampf sind dafür Sektionen abgesteckt, die Kampfrichter beobachten und bewerten. Fehler werden mit Strafpunkten nach einem ausgeklügelten System geahndet.

Auch wenn es für die gesamte Veranstaltung für jeden Fahrer ein einzuhaltendes Zeitlimit gibt, auf die Geschwindigkeit kommt es nicht an. Im Vordergrund steht die Beherrschung der Maschine – eine Kunst … die „Hohe Schule" des Motorradfahrens.

DIE „HOHE SCHULE" DES MOTORRADFAHRENS

Der Trialsport ist weit entfernt von hohen Geschwindigkeiten, dramatischen – oftmals äußerst riskanten – Zweikämpfen. Er gilt unumstritten in Fachkreisen als die „Hohe Schule" des Motorradfahrens. Geschichte und Gegenwart belegen das an der Entwicklung mehrerer populärer und sehr erfolgreicher Motorsportler.

Der Brite Geoff Duke wurde der erste Superstar im Motorradsport der Nachkriegszeit. Ab 1951 gewann er sechs Mal die Weltmeisterschaft im Straßenrennsport, war auch mehrmals bei den schweren TT-Rennen auf der Isle of Man erfolgreich. 1950 bestritt „The Duke" – „Der Herzog", eher „Der Chef" – auf seiner Norton auch das Schottische Sechstage-Trial … und beendete es erfolgreich.

1953 gewannen die Briten zum fünften Mal nach dem Zeiten Weltkrieg die Internationale Sechstagefahrt im Motorradgeländesport. Ihr Mannschaftskapitän Hugh Viney war auf seiner AJS immer dabei. In jenem Zeitraum dominierte er auch den größten Trial-Wettbewerb der Welt: „The Scottish" – er siegte 1947 bis 1949 sowie 1952. Jeff Smith war Mitte der 1960er Jahre zweifacher Motocross-Weltmeister. Ein Jahrzehnt davor gewann er das SSDT sowie das Scott-Trial 1954 und 1959. Alle Erfolge errang er auf seiner 500-ccm-BSA.

Auf Sammy Miller wird als „Trialkönig" – er gewann sowohl das Schottische Sechstage- als auch das Scott-Trial beginnend Ende der 1950er Jahre mehrfach – noch ausführlicher eingegangen. Als 20-Jähriger bestritt er 1954 sein erstes SSDT. Er erzielte aber auch auf der Straße bemerkenswerte Ergebnisse. Beim Ulster GP kam er 1955 in der 250-ccm-Klasse hinter John Surtees auf den zweiten Platz. Selbst bei der TT auf der Isle of Man zeigte er sein Können – eroberte insgesamt sechs Podestplätze im Straßenrennsport.

Sammy Miller bei der Tourist Trophy auf der Isle of Man.

Hans Georg Anscheidt gewann für die BRD drei Straßen-WM-Titel. Das war 1966 bis 1968 – in der damals noch veranstalteten „Schnapsglas-Klasse" bis 50 ccm. Er begann seine Karriere auf Kreidler, wurde auf der deutschen Maschine 1961 Europameister. Ein Jahr davor zeigte er sein Können auch bei den Akrobaten auf zwei Rädern, belegte in nationalen Veranstaltungen mehrere Podiumsplätze hinter den Zündapp-Cracks.

Hans-Georg Anscheidt: dreifacher Straßenrennsport-Weltmeister.

Belgiens erster Motocross-Hero Roger de Coster – er war 1971 bis 1976 fünffacher Weltmeister – glänzte Jahre zuvor ebenfalls in dieser Motorsportdisziplin. Bei einem internationalen Wettbewerb um die Challenge Henry Groutars – heute hätte sie den Status einer Weltmeisterschaft – belegte er im Februar 1964 den zweiten Platz. Nur zwei Punkte hinter Gustav Franke und vor dem späteren Gesamtsieger Don Smith.

Noch berühmter wurde sein Landsmann Jacky Ickx. Auch seine Karriere begann im Trialsport … 16-jährig 1961 auf Zündapp. Mitte März des darauffolgenden Jahres gewann er beim schon weltberühmten Lamborelle-Trial die kleinste Hubraumkategorie – vor Markengefährte Andreas Brandl.

Bald entwickelte sich Jacky zu einem Motorsport-Allrounder. Er war bei den Internationalen Six Days im Motorradgeländesport dabei … zwischen 1968 und 1972 gelangen ihm acht GP-Siege in der Formel 1. In jenem Zeitraum wurde er zwei Mal Vize-Weltmeister, ließ nur Jackie Stewart und Jochen Rindt den Vortritt. Mehrere Siege bei den 24 Stunden von Le Mans sowie bei weiteren Tourenwagenrennen, Bergrennen und Rallyes – so bei der Rallye Dakar 1983 – machten ihn legendär.

Vielen Lesern sollte noch Juha Salminen ein Begriff sein … vielleicht wie mir aus eigenem Erleben. Der Finne ist Multi-Weltmeister im Endurosport, gewann Einzel-Titel in mehreren Klassen sowie in der Gesamtwertung, war dazu noch fünffacher Trophy-Sieger bei den Internationalen Six Days und damit Mannschafts-Weltmeister. 1993 wurde Juha finnischer Trial-Juniorenmeister!

Der Pole Tadeusz „Taddy" Blaszusiak erkämpfte sich mehrfach den Titel eines Super-Enduro-Weltmeisters, ist weltweit vor allem durch seine großartigen Erfolge beim Erzbergrodeo ab 2008 bekannt. 2004 war er Trial-Europameister.

Einige weitere Sportler mit klangvollen Namen in der Motorradsportszene, die eng mit dem Trial verbunden sind, aber später auch in anderen Disziplinen eindrucksvoll auf sich aufmerksam machten, sind aktuell noch aktiv.

Darunter befindet sich mit der Spanierin Laia Sanz auch eine Frau. Sie dominierte die Weltspitze von 2000 bis 2013 ganz souverän. Seit dem Jahr 2010 widmet sie sich parallel dem Endurosport und setzt sich auch in dieser Szene durch. Besonders bemerkenswert sind ihre Erfolge bei der Rallye Dakar. Neben permanenten Siegen in der Damenklasse, brachte sie es 2015 sogar fertig, sich unter den Top Ten aller Teilnehmer zu platzieren.

Abrunden möchte ich den elitären Kreis derjenigen Motorsportler, die ihre Karriere im Trialsport – der „Hohen Schule" des Motorradfahrens – begannen,

mit dem Briten Graham Jarvis. Wie seine berühmten Vorgänger Hugh Viney, Jeff Smith oder Sammy Miller war auch er mehrfach sowohl beim Schottischen Sechstage- als auch beim Scott-Trial erfolgreich.

Seit seinem Sieg 2008 bei den Redbull Romaniacs mischt er die Extrem-Enduro-Szene auf. Es gibt keines dieser berühmten Rennen wie die Roof of Africa, Red Bull Sea to Sky, Hellsgate, Tough One, das Erzberg- oder das Getzen-Rodeo im erzgebirgischen Grießbach, dass er nicht gewonnen hat. Noch heute, im Alter von bereits 46 Jahren, ist er ganz vorn in dieser Motorradsport-Offroad-Disziplin.

Graham Jarvis gewann 2018 zum vierten Mal das berühmt berüchtigte Erzberg-Rodeo und ist im Alter von 46 Jahren immer noch ganz vorn im Extrem-Endurosport.

DIE ANFÄNGE IM MOTORRADSPORT

Die Geschichte des Motorradsports begann schon einige Jahre vor 1900. Es waren vor allem Rennen von Stadt zu Stadt auf – mehr oder weniger – befestigten Straßen, die meist in Frankreich zur Austragung kamen und an denen sich die Motorräder gemeinsam mit den Automobilen beteiligten. Zunächst dominierten leichte Dreiräder, doch selbst Motorzweiräder vermochten sich schon durchzusetzen. Mit Rennerfolgen gut Werbung machen zu können, wurde von den Fabrikanten bereits vor über 120 Jahren erkannt. Um das Geschäft mit dem Motorrad noch weiter anzukurbeln, begann verstärkt die Zeit, sich von der Straße auch ins Gelände zu wagen.

ERSTE GELÄNDEPRÜFUNGEN

Die Engländer hatten die Idee, sechs Tage lang über Stock und Stein, durch Wiesen, Wälder und Bäche zu fahren. Bereits im ersten Jahr seiner Existenz organisierte der britische Verband der Motorradfahrer 1903 eine 1.000-Meilen-Geländefahrt. Aus dieser entwickelte sich ein alljährlicher Event – das Six Days Reliability Trial der Auto Cycle Union.

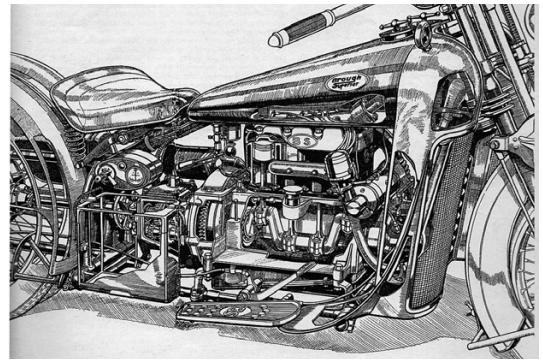
„The Scottish“, eine Geländefahrt, die hauptsächlich durch das schottische Hochland führte, hatte ihre Premiere im Juli 1909. Sie schätze man als noch anspruchsvoller ein. Dieses Trial sollte die nördlichsten Punkte Schottlands passieren. Campbell McGregor war der Initiator des Events, was am Montag, den 19. Juli, erstmals gestartet wurde. Wochen zuvor hatte er die Regeln und Vorschriften für ein 5-Tage-Trial entworfen. Auf dem Startplatz in Edinburgh versammelten sich 26 Teilnehmer mit Maschinen schon klangvoller Namen: Ariel, Douglas, Matchless, Triumph … die stärkste war eine belgische FN mit 6 PS.

THE SCOTTISH SIX DAYS TRIAL

1910 wurde die Prüfung auf volle sechs Tage erweitert. Beim Start, erneut in Edinburgh, fanden sich jedoch nur 19 Motorradpiloten ein. Obwohl zahlreiche Firmen Preise stifteten, hielten wohl die Berichte über die Schwierigkeiten im Jahr davor weitere von einer Teilnahme ab.

Das dritte Schottische Sechstage-Trial hatte mit 37 Startern schon einen größeren Zulauf. Es wurde erneut in Edinburgh gestartet. Zuvor hatten sich die veranstaltenden Motorradclubs zum „Edinburgh and District Motor Club“ vereinigt.

1913 erfuhr das Scottish Six Days Trial einige Änderungen. So erfolgte der Start erstmals in Perth, etwa 70 Meilen nördlich von Edinburgh. Initiator McGregor war zurückgekehrt und hatte eine neue



Brough-Superior aus 1931 mit 800 ccm Austin-Motor.

Route ausgearbeitet. Integriert wurde die höchstgelegene Straße Großbritanniens über den Bealach na Bà – gälisch für „Vieh-Pass“ – zwischen Tornapress und Applecross. Unter den 103 Teilnehmern befanden sich da schon drei Frauen.

George Brough ging wie im Jahr davor mit der Zweizylinder-Maschine seines Vaters an den Start, gewann erneut eine Goldmedaille. Offensichtlich hatte er – der bald selbst Motorräder baute, Konstrukteur und Geschäftsmann war – auch bemerkenswerte fahrerische Qualitäten.

Charlie Collier steuerte sein eigenes Matchless-Gespann durchs schottische Hochland. Mit seinem Bruder Harry im Seitenwagen gewann er eine der sieben Goldenen bei den Gespannen.

Die Brüder Charlie (links) und Harry Collier im Matchless-Gespann aus eigener Produktion.

Als erste weibliche Teilnehmerin konnte Mrs. E. Baxter auf einer Rex ebenfalls mit der Goldmedaille ausgezeichnet werden.

Im Jahr darauf gab es weitere Neuerungen. Bei der Abnahme der Fahrzeuge vor dem Start wurden mehrere Teile – wie Motor, Zylinder, Rahmen und Lenker – markiert. Lediglich die Mitnahme konkret vorgeschriebener Werkzeuge erlaubte man.

81 der 125 gestarteten Fahrer erreichten das Ziel. Eine Goldmedaille konnte nur noch derjenige Fahrer gewinnen, der mindestens fünf der sieben Bergprüfungen fehlerfrei absolvierte. Das schafften immerhin 50 Fahrer.

Man kann konstatieren, dass auf Grund ihrer herausragenden Leistungen und der Konstanz über mehrere Jahre Jack Holroyd, Bert Yates, Frank Smith wie auch George Brough die „Scottish“ in der Frühzeit besonders positiv prägten.

Durch den Ausbruch des Ersten Weltkrieges war eine Fortsetzung der Veranstaltung in den folgenden vier Jahren nicht möglich. Relativ kurzfristig wurde beschlossen, 1919 das Trial wieder durchzuführen.

Für das Scottish 1921 kehrte Campbell McGregor als Sekretär zurück. Mit 120 Startern hatte das Trial einen neuen Rekord zu verzeichnen. 1922 wurde erstmals schon Anfang Mai gestartet. Obwohl der Schwierigkeitsgrad gegenüber dem Vorjahr erhöht wurde, fielen von den 148 Teilnehmern lediglich 13 aus.

Im Jahr darauf gewann Miss Marjorie Cottle, eine Frau mit bemerkenswerten Motorradsport-Ergebnissen, als einzige weibliche Teilnehmerin die Goldmedaille. 1925 war sie Mitglied des erfolgreichen Raleigh-Teams. Miss Cottle nahm auch immer wieder an den Internationalen Six Days teil und errang dabei mehrere goldene Medaillen. 1927 brachte sie – die von den Deutschen scherzhafter aber liebevoller Weise Frau Kotelett genannt wurde – es fertig, den Silbervasen-Wettbewerb zu gewinnen. In einem reinen Damenteam wurden Dänemark und die englische „Herren-Mannschaft“ auf die Plätze verwiesen.

Der Schotte Robert MacGregor stand 1925 ebenfalls in der erfolgreichen Raleigh-Mannschaft. Zu diesem Zeitpunkt war er 25 Jahre alt. Seine Tochter Maureen schrieb mir 2015, dass Bob am 27. Oktober 1899 in Killin, einem Dorf in der Grafschaft Perthshire in Schottland zur Welt kam … und im November 1975 auf dem dortigen Friedhof beigesetzt wurde. Er sollte noch mehrfach auf sich aufmerksam machen, schrieb die Geschichte der „Scottish“ bis zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges entscheidend mit. MacGregor war ein exzellenter Fahrer – ein erstes bedeutendes Aushängeschild des Trialsports, Vorgänger der später umjubelten und berühmt gewordenen Hugh Viney, Gordon Jackson, Sammy Miller … Dougie Lampkin.

Nach allerhand Pech in den Vorjahren zählte er 1930 zu den 17 Silver-Cup-Gewinnern. Auch zwei Jahre später hätte beinahe ein Unfall seinen ersten Sieg verhindert.

1935 gewann Robert MacGregor erneut. Noch am vorletzten Tag – beim Mittagsessen in seinem Heimat-

dorf Killin – war er völlig ohne Strafpunkte. Doch dann unterliefen ihm leichtfertig zwei Fehler … dabei blieb es aber. Mit dieser außergewöhnlichen Leistung eroberte er gleich vier Trophäen. Darunter befand sich auch eine für den besten schottischen Fahrer. Es sollte das letzte Mal gewesen sein, dass ein Schotte das SSDT gewinnt.

EINZIGER AUSLÄNDISCHER TEILNEHMER VOR DEM ZWEITEN WELTKRIEG – EIN DEUTSCHER NAMENS CARL JURISCH

Ausländische Teilnehmer sind aus jener Anfangszeit nicht bekannt. Einzige Ausnahme: der Deutsche Carl Jurisch. MacGregor und Jack Williams – auch er gewann das Schottische Sechstage Trial zwei Mal vor dem Krieg – luden ihn für die Veranstaltung im Jahr 1936 ein. Sie kannten sich von den Internationalen Six Days. Der gebürtige Leipziger steuerte eine 246-ccm-DKW durch das schottische Hochland. Zwei Jahrzehnte später konstatierte er: „Es waren für mich als aktiven Fahrer die schönsten Tage meiner Motorradfahrer-Laufbahn. Ich fuhr tief beeindruckt nach Hause …".

Als erster Ausländer konnte Jurisch die „Albert-Memorial-Challenge-Trophy" in Empfang nehmen.

Die Besonderheit an seiner DKW aus der Fabrik im erzgebirgischen Zschopau war, dass sie sowohl einen Hand- als auch einen Fuß-Schalthebel hatte. Das hatte Jurisch selbst so konzipiert, auch umgesetzt.

Er war ein Bastler mit vielen, teils genialen Ideen. Kaum 20-jährig konnte er sich in seiner sächsischen Heimat einen eigenen Motorrad-Versuchsbetrieb leisten. Sein „Alter Herr" war ein millionenschwerer Holzgroßhändler. Schon bald rüstete Carl Jurisch eine Maschine mit einer Teleskopgabel aus, er konstruierte sogar einen wassergekühlten Vierzylinder-Zweitakt-Motor mit Aufladung und später eine ausgefallene teleskopische Hinterradaufhängung.

Noch vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges hatte er sich in Nürnberg angesiedelt, fertigte dort seine Hinterrad-Federung … belieferte sogar das Ausland damit. Aus der Gefangenschaft zurückgekehrt, baute er sich etwas außerhalb von Nürnberg, in Wappelshofen, einen neuen Betrieb auf. Die Express Werke AG nahm als erste Motorradfabrik eine Lizenz auf seine Federung.

Auch auf Bahn und Straße war Carl Jurisch bemerkenswert unterwegs. Zwei Tage vor dem Start der ersten Deutschlandfahrt 1924 – er war der jüngste Teilnehmer – ging das Getriebe seiner Bekamo entzwei. Eiligst beschaffte er sich aus England eine 350-er Jonus … und gewann darauf bei der schweren Fahrt durch den Winter eine Goldmedaille. Mit der Bekamo bestritt er zahlreiche Bahnrennen – unter anderen auf der Berliner AVUS. 1925 bewältigte er auch die zweite Deutschlandfahrt mit einem Eigenbau ohne Schwierigkeiten. Ein Jahr darauf nahm er am Marienberger Dreieckrennen teil. Auf einer eigens hergerichteten Doppelkolben-Zweitaktmaschine mit Wasserkühlung und Kompressor. Bis 1930 baute er diese Maschinen in seiner Werkstatt im Zentrum Leipzigs.

1933 tauchte Jurisch als Werksfahrer im Puch-Team auf. Er arbeitete sich bald in die Spitzengruppe der Geländefahrer vor, nahm ab 1934 an den Internationalen Six Days teil. Und dabei lernte er die britischen Akteure kennen, deren Fahrstil ihn unerhört beeindruckte.

Mit einer Puch wollte er auch erstmals das Schottische Sechstage-Trial bestreiten. Der Korpsführer ordnete jedoch an, er habe eine deutsche Maschine zu fahren. So war Carl Jurisch in Schottland mit der Zschopauer DKW – dem einzigen Zweitakter – unterwegs. Nach Hause kehrte der Sachse mit der Überzeugung zurück, dass diese Motorradsport-Disziplin eine große Zukunft haben müsse. Permanent setzte er sich von da an für den Sport ein, gilt – obwohl schon bald vergessen – als der „Vater des Trialsports" in Deutschland.

Dem Motorradsport blieb Carl Jurisch auch nach dem Krieg treu – fuhr erfolgreich auf Ardie, Triumph, Victoria und Zündapp. Die Begeisterung und die Ideen, die er Mitte des Jahres 1936 aus Schottland mitbrachte und anfangs mit nur wenigen Gleichgesinnten teilte, schufen den Trialsport in Deutschland.

Bob MacGregor u. Marjorie Cottle 1929 auf Raleigh 348 ccm.

NICHT ZU VERWECHSELN: SCOTTISH SIX DAYS TRIAL – INTERNATIONAL SIX DAYS TRIAL – SCOTT-TRIAL.

Nicht zu verwechseln ist das Schottische Sechstage-Trial mit dem der englischen Auto Cycle Union. Dieser Wettbewerb war ein entscheidender Vorreiter für weitere Six Days auch über die Landesgrenzen hinaus. Aus der Veranstaltung im Südwesten Englands, die 1912 das bedeutendste Motorradsportereignis der Saison war, ging 1913 das erste International Six Days Trial – ISDT – hervor. Dieses fand unter der Regie des Motorradsport-Weltverbandes, der FICM, statt. Die Kontrahenten Großbritanniens kamen zunächst aus Frankreich. Unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg – die Wettbewerbe wurden jetzt auch auf dem europäischen Festland ausgetragen – stießen dann Teams aus der Schweiz, Schweden, Norwegen, Belgien und den Niederlanden dazu. Deutschland war nach der Wiederaufnahme in die FICM erstmals 1925 mit am Start. Bei den Internationalen Six Days handelt es sich um einen Mannschafts-Wettbewerb.

Das Schottische Sechstage-Trial wird bis zum heutigen Tag – wie es der Name schon sagt – im Norden der britischen Insel veranstaltet. Die Regularien sind mit denen des ISDT – seit 1981 nennt sich der Wettbewerb um die Trophy und Silbervase International Six Days Enduro – nicht vergleichbar.

Eine Verwechslung des „Scott-Trials" mit „The Scottish" ist ebenfalls verständlich. Jedoch haben auch diese Veranstaltungen nichts miteinander gemein. Dieser erstgenannte Wettbewerb geht zurück auf Alfred Angas Scott, der bereits 1904 ein Motorrad schuf. Er organisierte im Denton Moor nahe Otley „The greatest of all Trial – The Scott Trial". 1914 wurde es zum ersten Mal auf einem Rundkurs von 90 Meilen Länge veranstaltet. Ganz so „great" war es mit den 14 Startern, von denen 9 das Ziel erreichten, damals noch nicht. Nach der Auftaktveranstaltung gab es durch den Ersten Weltkrieg eine Zwangspause. 1919 standen dann schon 74 Fahrer am Start, ein Jahr darauf sogar 131.

Allan Jefferies auf seiner Triumph 350 im Jahr 1939.

Drei wirkliche Größen des britischen Motorradsports der Vorkriegszeit diktierten in den Jahren bis hin zum Ausbruch des Zweiten Weltkrieges das Trial-Geschehen in der Grafschaft Yorkshire: Vic Brittain, Allan Jefferies … und Len Heath, der mit Siegen 1930, 1933, 1935 sowie 1938 den Vorkriegsrekord hält.

Neben diesen beiden Großveranstaltungen wurden in den 20-er und 30-er Jahren noch weitere populäre Wettbewerbe auf der Insel ausgetragen – wie das Southern- oder das Experts-Trial.

Doch schon vor dem Zweiten Weltkrieg gab es erste Bemühungen, diese Motorsport-Disziplin auch auf dem europäischen Festland zu etablieren. Doch dazu mehr im zweiten Teil im nächsten Heft. <

Carl Jurisch während des Schottischen Sechstage Trials 1936.