

DZM // Dorfzytig-Magazin

Postfach 52, 9247 Henau SG, Telefon 071 952 64 54

Mailto: info@dzm.ch, www.dzm.ch

Licht & Concept

Beleuchtungssysteme

- Lichtplanung für Private und Gewerbe
- Lichtkonzepte
- Designer-Leuchten
- Permanente Ausstellung
- Beratung und Service

Die Lichtplaner in Ihrer Nähe.



Bahnhofstr. 111b | 9240 Uzwil | Tel. 071 951 06 15

- WERBEKONZEPTE
- MEDIENGESTALTUNG
- GRAPHIC DESIGN
- INTERNETLÖSUNGEN
- FOTOGRAFIE



VISUAL DESIGN

Werbung & Kommunikation
9247 Henau
Telefon 071 951 06 86

www.visual-design.ch



Spenglerei, Sanitär, Blitzschutzanlagen

H. Baumgartner AG

Felseggstrasse 34, 9247 Henau
Tel. 071 951 50 70
Fax 071 951 16 88
baumgartner.sanitaer@bluewin.ch

Ihr Fachbetrieb – für Qualität, Komfort und Sicherheit.



HISTORIKA AG

Werbetechnik



Wir bringen Farbe ins Spiel!

9242 Oberuzwil
Tel. 071 955 77 55
www.historika.ch

06

AUSGABE → JUNI 2008

DZM – das unabhängige Zeitungsmagazin für Menschen und die KMU der Region. 15'000 Exemplare jeden Monat gratis in alle Haushaltungen. Im 31. Jahrgang.



FOTO: PIXIMAGE.CH

Perfektes Gleichgewicht

Patrick Fraefel

Das nächste «DZM» erscheint am 16. Juli // Anzeigenschluss am 11. Juli 2008

Algetshausen, Bichwil, Henau, Jonschwil, Niederuzwil, Niederglatt, Niederbüren, Niederwil, Niederhelfenschwil, Niederstetten, Oberstetten, Oberbüren, Oberuzwil, Schwarzenbach, Uzwil, Zuckenriet, Zuzwil, Züberwangen.

TRIAL – das feine Fahrgefühl



Randsportart auf zwei Rädern. **TRIAL, wahrscheinlich für viele unserer Leserinnen und Leser eher ein gänzlich unbekanntes Wort. Mit diesem Artikel wollen wir einen kleinen Beitrag zur Klärung des Begriffs beitragen. Wir konnten uns mit Vater Elmar Fraefel und Sohn Patrick – übrigens zwei begeisterte, um nicht zu sagen angefressene TRIAL-Fahrer – über diese Sportart unterhalten. TRIAL ist, wie bereits betont, eher eine Randsportart auf zwei Rädern, die vielfach verwechselt wird mit Motocross, zwischen den beiden Sportarten aber doch grosse Unterschiede bestehen.**

TEXT HERA > FOTOS PIXIMAGE.CH

Was ist TRIAL?

Ein TRIAL-Maschine ist ein spezieller Töff, und sieht im Grunde genommen ähnlich aus wie eine Motocross-Maschine. Das Problem besteht nun darin, dass die beiden Sportarten in der Regel in den gleichen Topf geworfen werden. Dazu ein kleines Beispiel: Wenn TRIAL-Fahrer mit ihrem Anhänger unterwegs sind zu einer Veranstaltung, irgendwo noch Benzin tanken müssen, dass dann von irgend einem Betrachter des Gefährts schnell der Ausspruch kommt: „Schau da, eine Motocross-Maschine“. Spätestens dann besteht Erklärungsbedarf. Ein Töff mit hohem Stolpenneus wird ganz einfach in die Kategorie Motocross eingewiesen, ein Töff mit einer Verschaltung als Strassenmaschine eingestuft. 90 Prozent der Menschen kennen das Wort TRIAL gar nicht. TRIAL ist eine Art Geschicklichkeitsfahren, hat also gar nichts zu tun mit Geschwindigkeit, geht bis zu einem gewissen Grad in die Akrobatik hinein.

Die TRIAL-Maschine

Heute gibt es spezielle Wettbewerbsmaschinen; zu früheren Zeiten verwendete man für die Ausübung dieser Sportart ganz normale Töffs. Der grosse Unterschied zu einer Motocross-Maschine ist der Motor. Er tourt nicht auf vollen PS. Das Drehmoment ist ganz wichtig; er läuft mit ganz niedrigen Drehzahlen, weil man ja aus dem Stand blitzartig anfahren muss und nicht mit Vollgas irgendwohin fahren will. Die Federwege des Töffs sind wieder etwas ganz anderes. Von Bedeutung für eine TRIAL-Maschine ist auch das Gewicht. TRIAL-Maschinen sind sicher etwa 30 bis 40 Kilogramm leichter als eine Motocross-Maschine; das vor allem deshalb, weil

man mit diesem Töff über die verschiedensten Hindernisse fahren will und das Gewicht der Maschine daher von grosser Bedeutung ist. Eine TRIAL-Maschinen wiegt etwa 70 Kilogramm.

Die Nachwuchsfahrer fahren mit 125-ccm-Maschinen, je nach Landesmeisterschaft müssen sie bis zum 18. Altersjahr in dieser Klasse fahren, nachher folgt in der Regel die Klasse 250- bis 300-ccm. TRIAL-Maschinen werden von etwa fünf Herstellern auf der Welt produziert (zum Beispiel Sherco). Obwohl der Schweizer Markt klein ist, hat es doch einen Generalimporteur in Neuenburg mit Ablegern auch in der Ostschweiz.

TRIAL-Maschinen sind sicher etwa 30 bis 40 Kilogramm leichter als eine Motocross-Maschine; das vor allem deshalb, weil man mit diesem Töff über die verschiedensten Hindernisse fahren will und das Gewicht der Maschine daher von grosser Bedeutung ist. Eine TRIAL-Maschinen wiegt etwa 70 Kilogramm.

Der Preis einer Maschine? TRIAL-Maschinen sind etwas billiger als Motocross-Maschinen. Ein Zweitakter-Gefährt ist für etwa 8000 Franken erhältlich, ein Viertakter für rund 10'000 Franken. Mittlerweile sind auch Viertakter-Motoren zu einer brauchbaren Motorvariante geworden. Früher war das Drehmoment ein Problem; ein Zweitakter ist viel aggressiver. Bei einem Zweitakter kann man aus dem Stand heraus mit Vollgas davonfahren. Honda hat inzwischen das Problem voll im Griff mit den Viertaktern. Von Wichtigkeit ist das natürlich auch im Zusammenhang mit dem Umweltschutz. Der Weltverband will aus diesen Überlegungen heraus grundsätzlich auf Viertakter umstellen. Im Strassenrennsport ist das heute überhaupt kein Thema mehr; Honda als Werk baut keine Zweitakter mehr.

Von Interesse ist auch der Benzinverbrauch dieser Maschinen. Der Benzintank einer TRIAL-Maschine fasst 3 Liter Benzin. Während eines Meisterschaftslaufs schluckt ein Motor zirka eineinhalb bis

zwei Liter Treibstoff. Von der Umweltverträglichkeit her also eine totale Null-Nummer, verglichen mit dem, was heute im Strassenverkehr abgeht. Aus dieser Optik überhaupt kein Thema.

Trainingsmöglichkeiten und Umweltschutz

Ein Riesenproblem sind die Trainingsmöglichkeiten. Die Widerstände allüberall sind riesengross. Kiesgruben waren einmal eine Möglichkeit. Zwischenzeitlich hat sich aber auch das geändert. Vornehmlich Motocrossfahrer benutzten diese Gruben; da es aber zehnmals mehr Motocrossfahrer als TRIAL-Fahrer gibt, waren schnell einmal all diese Plätze besetzt. Dann wurde der Lärm aber auch an diesen Standorten zu einem Problem, ist doch eine voll aufdrehende Crossmaschine über zwei Kilometer weit zu hören, während eine heutige TRIAL-Maschine nach der nächsten Gebäudeecke kaum mehr zu hören ist. TRIAL-Fahrer fahren nicht mit Vollgas, sondern mit Gefühl. TRIAL-Fahrer sind also dauernd auf der Suche nach einem Trainingsgelände. Früher trainierten unsere Henauer auf dem Gelände der Herbag zwischen Flawil und Gossau; mit der Errichtung der Reststoffdeponie musste man aber auch hier ausziehen und konnte die letzten sieben Jahre in Appenzell in einer Kiesgrube trainieren. Mit dieser Möglichkeit ist nun Schluss, die Grube wird renaturiert. Also Widerstand über Widerstand. Ist ein Grundstückbesitzer noch bereit, diese Sportleridealisten auf seinem Land trainieren zu lassen, dann kommt das harte Nein von den Gemeinden. Interessant ist in diesem Zusammenhang noch zu vermerken, dass an einem der letzten Wochenende eine TRIAL-Veranstaltung in Bischofszell mitten in der Altstadt stattfand. Als löbliche Ausnahme bewilligte der Gemeinderat diesen Event.

Organisierter Sport braucht Vereine und Verbände

In der Schweiz gibt es zwei Verbände, die Meisterschaften organisieren: der FMS (Fédération Motocycliste Suisse) und der SAM (Schweizerischer Automobil- und Motorradfahrer-Verband), der vornehmlich in der Ostschweiz bekannt und in der deutschen Schweiz zuhause ist. Im kleineren Rahmen gibt es das TRIAL-Team Ostschweiz (TTO). Seit ca. 30 Jahren sind wir eine lose Gruppe im Raum Uzwil bis St.Gallen, die TRIAL fahren. Vor zwei



Patrick Fraefel aus Henau in Aktion

Elmar Fraefel



Elmar Fraefel an einem grossen Hindernis

Jahren entstand aus dieser Gruppierung ein echter Verein.

Bei einem Meisterschaftslauf gibt es vier verschiedene Kategorien dem Können der Fahrer entsprechend, beispielsweise in der Anfängerkategorie werden ganz leichte Hindernisse (Treppenstufe) aufgestellt; in der höchsten Klasse kann das als Annahme ein anderthalb Meter hoher Betonklotz sein, den sie ohne Anlauf zu bezwingen versuchen. Vom Frühling bis im Herbst sind das in der Regel etwa zwölf Rennen an den verschiedensten Orten in der Schweiz. Die Hindernisse werden aufgebaut und in einzelne Sektionen unterteilt. Die Fahrer werden in jeder Sektion von einem Punktrichter bewertet (absteigen mit einem Fuss gibt einen Strafpunkt oder ein Sturz gibt maximale Strafpunkte) und am Schluss werden die Ergebnisse der verschiedenen Sektionen zusammen gezählt. Es gewinnt derjenige mit am wenigsten Strafpunkte. Die Zeit zählt nicht, allein das Bezwingen eines Hindernisses

ist massgebend. Beim ganzen Tun steht der Plausch im Vordergrund und die Kollegialität. Man hilft sich und tauscht Erfahrungen aus. Unfälle gibt es in dieser Sportart kaum, es sei denn einmal ein Kratzer von einem Baumast oder eine kleine Schürfung.

TRIAL ist eine Randsport-Art

Elmar und Patrick Fraefel betonen explizit, dass im TRIAL-Sport der Mensch im Vordergrund steht und nicht die Maschine. Ihre Veranstaltungen locken nicht das grosse Publikum an, bei Ihnen geht es gesittet zu. Ihre Events werden von einer kleinen Gruppe von Idealisten auf die Beine gestellt. Elmar Fraefel bemängelt in einer gewissen Hinsicht die Mentalität der Schweizer, die nur Vollgas kennen und Action ohne Ende. Doch das tut der Begeisterung dieser noch echten Amateure keinen Abbruch. Hauptproblem bleibt ein geeignetes TRIAL-Gelände zu finden und sich auf dem vielleicht auch ein paar Jahre einrichten zu können, denn es ist frustrierend, immer und immer wieder neues Gelände zu suchen und sich wieder neu einrichten zu müssen. Ob dieses Problem überhaupt gelöst werden kann, bleibe dahin gestellt allein schon wegen der Flut von neuen Gesetzen, die diesem Sport nicht sonderlich förderlich sind.

Elmar Fraefel kam vor rund 25 Jahren per Zufall zu diesem Sport. Er sah ein Plakat von einer Veranstaltung im Burgauer Feld in Flawil. Über einen Kollegen kaufte er sich eine Occasionsmaschine und fuhr fortan TRIAL. Fast verständlich, dass sein Sohn Patrick ebenfalls ein begeisterter TRIAL-Fahrer wurde und heute einiges drauf hat mit seinen Maschinen. Er präsentiert sich zusätzlich 6- bis 8mal im Jahr an Show-Veranstaltungen, an denen die Fahrer alles zeigen, was sie in der Lage sind aus ihren Maschinen herauszuholen. Um ein guter TRIAL-Fahrer zu werden, bedarf es einer gewissen Geschicklichkeit, Koordinationsvermögen und manchmal auch eine bestimmte Ausdauer. Bekleidungsmässig ist der Helm Vorschrift sowie gute Schuhe.

Liebe Leserinnen und Leser, wir wollten Ihnen einmal einen kleinen Einblick geben in eine Sportart, die nicht so bekannt ist bei den Leuten, und wir vielleicht gar Ihr Interesse geweckt haben. Es muss ja nicht immer nur EURO08 sein.

Gold für das Budaya Dojo Center in Wil

Am 31.5. und 1.6. fand der 2. Claude Sittinger Memorial Swiss Karate League 2008 statt. Zu diesem Anlass reiste auch eine Delegation von Karatekas des Budaya Dojo Centers in Wil nach Liestal. Während die Junioren nach einigen regionalen Erfolgen nun auch die Herausforderung auf nationaler Ebene annehmen und sich damit mit den besten Kämpferinnen und Kämpfer messen wollten, beabsichtigte ihr Karatelehrer, Sensai Umar Syarief, sich einen festen Platz in der Schweizer Karate-Szene zu sichern.

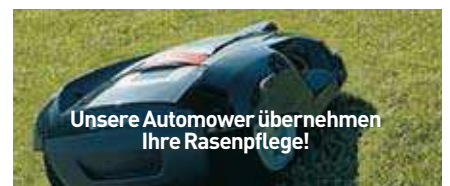
Der mehrfache indonesische und asiatische Meister erreichte sein Ziel in der Kategorie Elite Einzel Kumite der Herren (bis 84kg) mit Leichtigkeit. Bis auf den letzten Kampf mussten sich seine Gegner punktlos geschlagen geben. Im letzten Kampf wurde sein Gegner nach ersten Verwarnungen aufgrund von unsportlichem Verhalten schliesslich bei einem Stand von 8:4 vorzeitig disqualifiziert. Nebst einem blauen Auge und einer offenen Wunde an der Lippe sicherte sich Umar Syarief aber auch den 1. Rang in der obersten Kampfkarateligas der Schweiz. (Kurt H. Bloch).



ANZEIGE

Kalberer
Motorgeräte
ZWEIRAD-SPORT

9245 Oberbüren • 071 951 79 51 • w-kalberer.ch



Unsere Automower übernehmen
Ihre Rasenpflege!