



Im Rennen gehen sie zur Sache wie ihre großen Vorbilder vom Moto-Cross. Aber zwischen den Rennen drücken sie die Schulbank – die jüngsten Monkey-Cross-Fahrer sind gerade acht

Gras-Hüpfper



VON MANFRED RUOPP

Jeder Handgriff sitzt. Im Nu hat das eingespielte Team Hinterrad, Antriebskette und Motor eingebaut. Der Zylinderkopf wird abgehoben – Kolbenfresser.

Manfred Götz, der 14-jährige Fahrer wird bleich: „Ich glaube nicht, daß wir das noch bis zum zweiten Lauf schaffen“, meint er niederschlagen zu seinem Freund und „Schmiermaxen“, Bernd Wetzstein.

Auch der läßt den Kopf hängen. Vor wenigen Minuten noch auf dem zweiten Platz im Rennen und jetzt das endgültige „Aus“ vor Augen – Niederlagen sind den jungen Monkey-Cross-Matadoren noch nicht so vertraut wie ihren großen Vorbildern vom Moto-Cross-Sport.

Dabei gehören Manfred und Bernd längst zu den alten Monkey-Cross-„Hasen“. Mit zehn Jahren fuhr Manfred sein erstes Rennen. Damals noch in der Soloklasse mit einem serienmäßigen Monkey-Motorrad. Er gehörte damals zu den jüngsten; heute sitzen in dieser Rennklasse sieben- und achtjährige Pimpfe auf den Maschinen.

Die Klasse 0 am Start: Fahrer bis zwölf Jahre dürfen mitmachen. Rund 35 Sachen bringen die Drei-PS-Flitzer im Gelände (oben). Attraktion für die Zuschauer: die Monkey-Krobaten am Sprunghügel (rechts)



Die Monkey-Cross-Klassen

Monkey-Cross-Rennen sind in fünf Klassen eingeteilt.

Klasse 0 und 1
Bis zum Alter von 12 Jahren treten sie in Klasse 0 gegeneinander an. Wer älter ist, startet in Klasse 1. In beiden Klassen müssen die Monkey-Maschinen der Serie (3 PS) entsprechen. Nur die Sitzpositionen dürfen der Fahrergröße angepaßt werden. Leistungssteigernde Umbauten sind nicht zulässig.

Klasse 2
Keine Altersbegrenzung. Die 50-Kubik-Monkeys sind im Eigenbau hergestellt und haben rund 10 PS. Vorschriften über Reifen, Getriebe und Abmessungen müssen eingehalten werden.

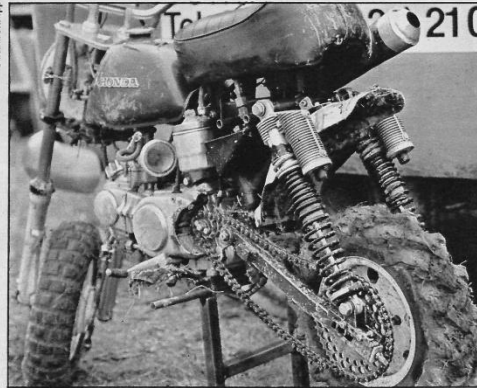
Klasse 3
Keine Altersbegrenzung. Die Maschinen dürfen maximal 75 Kubik haben. Je nach Tuningstufe werden bis zu 12 PS rausgequetscht.

Auch hier werden technische Veränderungen wie bei der Klasse 2 durch Vorschriften eingegrenzt.

Klasse 4
Keine Altersbegrenzung. Der Beifahrer braucht eine Lizenz des Deutschen Monkey Clubs (DMC). Die Monkeys mit Seitenwagen haben maximal 90 Kubik Hubraum und rund 15 PS. Vorgaben über Reifengröße und Abmessungen müssen eingehalten werden.

Honda-Monkey-Cup-Klasse
Keine Altersbegrenzung. Die 75-Kubik-Monkeys entsprechen weitgehend der Serie (5-6 PS). Veränderungen am Fahrgestell, Motor, Auspuff und an der Bereifung dürfen vorgenommen werden. Organisatorische und technische Ausschreibungen sind beim Deutschen Monkey Club (DMC), Marianne und Jürgen Enzenauer, Karlstraße 3, 7321 Aichelberg, erhältlich.

Foto: Klump



Spezialstoßdämpfer (ganz oben). Rennpech: Zwischen den Rennen mußte ein neuer Motor ins Monkey-Gespann eingebaut werden (oben). Radwechsel: Je nach Strecke wird das Reifenprofil ausgesucht (links)

Unfälle gibt es kaum. Ein gebrochenes Schlüsselbein ist das einzige, was Hermann Kreidenweiß an schweren Verletzungen einfällt. Er fährt mit seinem elfjährigen Sohn Mario ein Gespann. Der Vater lenkt, und der Sohn turnt auf dem Beiwagen rum, damit das Gespann in Kurven nicht umkippt. Zusätzlich saust Mario noch mit einer Solomaschine durchs Gelände.

3000 bis 4000 Mark steckt Hermann Kreidenweiß pro Jahr in den Monkey-Sport – für die Solomaschine des Juniors und für das Gespann zusammen. Ein großer Teil davon geht für die Bekleidung drauf. „Sturzhelm und Stiefel sind zu wenig, um gefahrlos mitfahren zu können“, sagt Vater Kreidenweiß. Deshalb hat er Mario und sich selbst von Kopf bis Fuß mit Moto-Cross-Anzügen ausgerüstet.

Mario ist kein Angstphase: „Beim Fußballspiel geht's oft härter zu als beim Monkey-Cross“, wiegelt er ab. Aber da schwindelt er sich wohl selbst ein wenig an. Denn im Rennen schenken sich die jungen Moto-Cross-Fahrer nichts. Da gehen sie wie die großen zur Sache und kämpfen mit harten Bandagen.

Nicht umsonst geht jedem Rennen eine Belehrung vom Rennleiter voraus: „Fahrt vorsichtig, fahrt nicht rücksichtslos, paßt auf!“ Und „keine Tätlichkeiten unter den Vätern und Müttern“. Denn die sind oft noch fanatischer als die Fahrer selbst.

Zwischen jedem Lauf gehen die Eltern mit ihren Sprößlingen die Strecke ab: „Vor dem Sprunghügel mußt du mehr Gas geben! – In der Kurve kommst du zu weit nach rechts“, mahnen sie ihre Sprößlinge. Die meisten Väter würden wohl lieber selbst mitfahren, als ihren Söhnen nur als Mechaniker und Trainer zu dienen.

Beim Rennen sind die Ratsschläge schnell vergessen. Wie ausgebuffte Profis stehen

sie am Start. Geben nervös Gas und starren auf die Startbahn. Denn wer den besten Start erwischt, hat schon halb gewonnen. Zwischen Start, Sprunghügel, Steilhang und Spitzkehre ist kaum Gelegenheit zum Überholen.

Technisch unterscheiden sich die kleinen Drei-PS-Flitzer kaum. In der Klasse mit serienmäßigen Monkeys darf nur die Sitz- und Lenkerhöhe dem Fahrer angepaßt werden. Vom Motor, Vergaser und von der Auspuffanlage müssen die Bastlerfinger wegbleiben. Allein das Können des Fahrers entscheidet über Sieg oder Niederlage.

Anders geht es in der Prototypenklasse mit zehn PS zu: Es gibt keine Altersbegrenzung für die Fahrer, und technisch ist ein 75- oder 50-Kubik-Viertaktmotor von Honda vorgeschrieben.

Dieser „schnellen“ Klasse stand der große Moto-Cross-Sport Pate: Cantilever-Federungen, Telegabeln mit extrem langen Federwegen und top-abgestimmte Auspuffanlagen bestimmen das Bild.

Entsprechend sind die Fahrleistungen: 70 bis 80 Sachen bringt so ein Flitzer auf der Straße. Gut 40 Sachen sind auf der Cross-Strecke drin.

Trotzdem – die Stars bei den Rennen sind die Jüngsten auf ihren Serien-Monkeys. Weil die Pimpfe mit ihren großen Helmen auf den kurzen Körpern am ulkigsten aussehen. Und bei der Siegererhebung ist die Gaudi groß, wenn sie Limonade statt Champagner verspritzen. □

Monkey-Cross-Rennen

22./23. August '81: Gruibingen (Deutsches Haus)
5./6. September '81: Mindelheim (Bayern)
19./20. September '81: Kirchheim/Teck
26./27. September '81: Göppingen (Diegelsberg), Endlauf zur Deutschen Meisterschaft