

## Alle Wetter

Eine alte Motorradfahrer-Weisheit lautet: Es gibt kein schlechtes Wetter, es gibt nur falsche Kleidung. Diese Regel gilt ganz besonders im Herbst, wenn die Tage kürzer werden und wenn statt der Sonnenstrahlen vermehrt Regentropfen vom Himmel kommen.

Da sollte jeder Zweirad-Jünger seine Haut nicht nur in die richtige Schutzkleidung stecken, sondern auch stets eine Regenkombi bei sich haben. Diese sollte allerdings nicht nur besonders bunt sein, um auch bei schlechter Sicht besser von den anderen Verkehrspartnern gesehen zu werden. Die „Plastikhaut“ sollte auch dicht sein. Dies gilt nicht nur für eine neue Regenkombi, bei der es auf verschweißte Nähte und Reißverschlüsse mit Abdeckung ankommt. Auch ein Overall, den man schon länger sein Eigentum nennt, kann „lecken“. Und da ist es allemal besser, die Schutzwirkung unter der heimischen Dusche zu testen, als dies auf der Fahrt leidvoll bemerken zu müssen.

Wer zudem an Regenstiefel oder -handschuhe denkt (oder sein Sparschwein für Lederhandschuhe in Kombination mit wasserabweisenden Fasern leert), dem können Wind und alle Wetter wenig anhaben.

Allerdings sollte auch der Durchblick stimmen. Wenn's Katzen hagelt, früher dunkel wird oder wenn gar Nebelschwaden ziehen, dann kann ein zerkratztes Visier den Zweirad-Piloten Blindflug-Übungen machen lassen. Statt dem Straßenverlauf und der anderen Fahrzeuge sieht man dann nur noch Sternchen. Also, zum Herbst auch das Visier kontrollieren und notfalls tauschen. Wer hier spart, spart am falschen Fleck.

Wer dann noch weiß, daß Laub die Straße leicht zur Rutschbahn werden läßt, fährt entsprechend vorsichtig, vorausschauend und ohne abrupte Fahrmanöver mit Bremse und Gashand. Ich wünsche Euch einen schönen Zweirad-Herbst und freue mich jetzt schon auf das „Wiederlesen“ in „zweirad aktuell“ im nächsten Frühjahr

*Euer Walter*

## Reportage: Monkey-Cross für Kinder und Jugendliche

# Affen-Zirkus

In waghalsigem Drift drängelt sich die Horde der buntgekleideten Motorradfahrer durch die enge Kehre. Mit viel Getöse und Engagement umrunden die Kämpen wieder und wieder die holprige Geländestrecke. Erbittert wird um Platzierung und Position gefightet. Moto Cross ist angesagt - faszinie-

render Geländesport für schnelle Zweiräder. In diesem Fall allerdings für Zweiräder im „Miniatur“- oder besser: im „Affen-Format“. Seit Jahren schon organisiert der Deutsche Monkey-Club Cross-Rennen für Kinder und Jugendliche. Denn beim Geländewettbewerb auf den kleinen, flinken Ma-

schinchen von Honda lassen sich trefflich erste Erfahrungen im Motorsport sammeln.

Motorrad-Rennfahrer zu werden, das ist für viele Jugendliche ein Traum. Doch wer Reinhold Roth oder Dietmar Lacher nacheifern möchte, der muß zunächst einen langen, oft steinigen Weg gehen.

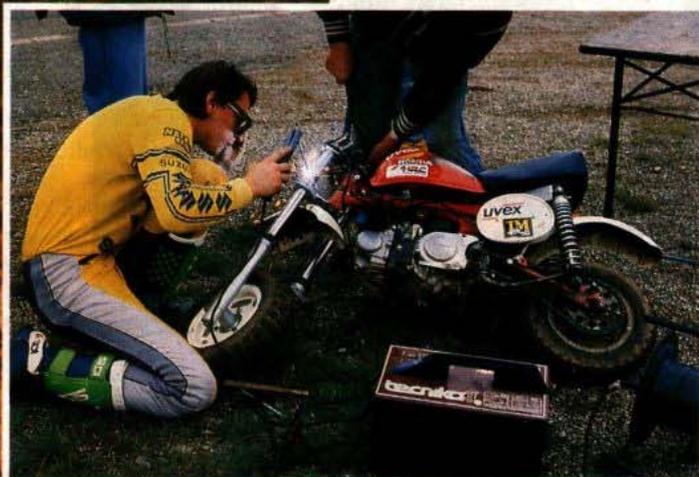




Auf die Plätze:  
professionelle  
Startvorbereitungen zum  
Monkey-Cross



Groß und klein:  
Die winzigen  
Monkeys taugen  
als Vehikel für  
jüngere wie  
ältere Kämpen  
(links). Beim  
„Schrauben“  
wird improvisiert  
(unten).



Ohne Durchsetzungskraft und entsprechende Unterstützung der Eltern ist da wenig zu erreichen. Beim Monkey-Cross haben allerdings bereits Achtjährige die Chance, sich selbst und den Sport zu testen. Träger dieser echten Nachwuchsförderung sind drei Monkey-Clubs aus Baden-Württemberg, die im DMV (Deutscher Motorsport Verband e.V.) organisiert sind. Unter der Aufsicht der Vereine werden jährlich sechs bis acht Meisterschaftsläufe organisiert.

Um den Einstieg in die Cross-Welt so preisgünstig wie möglich zu gestalten, wird mit möglichst seriennahem Material gefahren. Für den Anfang in der Klasse „null“ für Acht- bis Zwölfjährige genügt eine Honda ZB 50 Monkey, die inzwischen wieder bei jedem Honda-Händler erhältlich ist. Außerdem bedarf es einer Clublizenz des DMC (Deutscher Monkey Club), die aber nur derjenige erhält, der auch Mitglied im DMV wird.

An der Monkey dürfen fürs Rennen lediglich die vorderen und hinteren Federelemente durch besseres Material ersetzt werden. Außerdem sind Änderungen an Sitzbank sowie Lenker erlaubt, und auch auf den Luftfiltereinsatz darf verzichtet werden. Die Serienreifen können gegen Pneus der Dimension 3.50-8 getauscht werden, wobei die Wahl des Profils dem Fahrer freigestellt ist.

Vor jedem Rennen muß das Fahrzeug durch die Technische Abnahme. Dies ist hier nicht anders als bei einem Weltmeisterschaftslauf. Gefahren wird auch nur auf offiziellen Moto Cross-Strecken. Jedes Rennen geht über zwei mal zehn Minuten plus zwei Runden, wobei jeder Lauf einzeln gewertet wird. Der Sieger wird durch die Addition der Plazierungen in beiden Läufen ermittelt.

Wer sich in der Einsteigerklasse erste Sporen verdient hat oder bereits älter als zwölf Jahre ist, kann dann mit der Monkey in die sogenannte Prototypenklasse bis 75 Kubikzentimeter aufsteigen. Hier können auch außergewöhnliche technische Ideen verwirklicht werden. Es ist fast alles erlaubt, was die kleinen Geländeflitzer schneller und handlicher machen könnte. Reglementiert sind nur Hubraum, Radgröße, Fahrzeugabmessungen und Geräuschpegel.

Außerdem gibt's weitere Klassen für Monkey-Gespanne sowie für Maschinen mit bis zu 200 und bis zu 250 Kubik. Hier fahren Jugendliche ab 13 Jahre und älter.

Selbstverständlich müssen sich die Jungcrosser auch mit entsprechender Schutzbekleidung ausstatten. Helm, Brille, Brustpanzer, Nierengurt, Crosshemd, Hose, Handschuhe, Stiefel sowie Knie- und Ellenbogenschützer gehören dazu. So gehen dann auch Stürze auf der harten Piste gewöhnlich glimpflich aus.

Die Kinder und Jugendlichen werden von ihren Eltern und erfahrenen Betreuern behutsam an den Motorsport herangeführt. Spaß am Sport ist alles, Rücksicht auf andere wichtig und Sicherheit erste Pflicht jedes Beteiligten.

Beim Monkey-Cross werden sechs Klassen ausgeschrieben. Wobei schon die „Kleinsten“ in der Klasse „null“ mit großem Engagement und klaren Zielen dabei sind. So fährt die achtjährige Schülerin Ines Mäuter nur deshalb mit, weil sie sicher ist, daß sie später einmal aktive Rennfahrerin werden möchte.

Der siebzehnjährige Mechanikerlehrling Kai-Uwe Kovacs, der bereits seit elf Jahren bei Monkey-Veranstaltungen mitfährt, sieht sich diesem Ziel schon ein wenig näher. Für ihn ist die Nachwuchs-Meisterschaft Sprungbrett in den Moto Cross-Sport der B-Lizenz mit „richtigen“ Zweitakt-Rennmaschinen.

Daß diese Hoffnungen gar nicht so unrealistisch sind, zeigen aktuelle Beispiele und Vorbilder. So turnte Cross-Profi Dietmar Lacher ebenfalls schon als Kind auf Zweirädern aller Art herum. Und Grand Prix-Superstar Kevin Schwantz aus den USA konnte nach eigenen Angaben zuerst Motorrad fahren und dann laufen. *frie*

Der Einstieg in den Monkey-Sport ist nicht schwer. Mitmachen kann jeder, der über Fahrzeug und Lizenz verfügt. Informationen gibt es beim Deutschen Monkey-Club, Jürgen und Marianne Enzenauer, Neidlinger Straße 20, 7315 Weilheim-Teck, Telefon 07023/85 86.